

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 3 (44129)
Январь 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

8 — 9 февраля, Москва
МВЦ «Крокус Экспо»

4-я Национальная
выставка
инфраструктуры
гражданской
авиации

(NAIS & CA)

Требуется универсал



На модернизацию регионального самолета Ил-114 Правительство России направит 55,9 млрд рублей

Эти деньги пойдут на работы по оцифровке самолета, перепроектирование, модернизацию производства и сертификацию, сообщил RNS бывший заместитель министра промышленности и торговли Андрей Богинский, который с начала этого года возглавляет корпорацию «Вертолеты России».

По проекту модернизации Ил-114 предусмотрено улучшение силовой установки, оцифровка документации, перепроектирование, создание сети послепродажного обслуживания самолета. В стоимость программы заложены и средства на до-

капитализацию лизинговой компании, которая займется продвижением Ил-114 на рынке. Это в свою очередь позволит снизить затраты, связанные с владением воздушным судном, подчеркнул Богинский.

Напомним, что в августе 2016 года Объединенная авиационная корпорация заявила о том, что окончательная сборка Ил-114 будет идти на производственной площадке нижегородского авиазавода «Сокол». Этот региональный турбовинтовой самолет серийно производился на Ташкентском авиазаводе, первый полет его состоялся еще в 1990 году.

Но с тех пор авиационное производство в Узбекистане остановилось. С учетом востребованности Ил-114 на региональных рейсах решено было возобновить его выпуск в России.

На базе пассажирского Ил-114 благодаря реализации нового проекта можно будет создать самолеты различного назначения: грузового, комбинированного грузопассажирского, самолетов специальной авиации (патрульного, медицинского, воздушного командного пункта, самолета аэрофотосъемки и др.), самолета на лыжно-колесном шасси.

На прошлой неделе об этом заявил журналистам губернатор края Виктор Толоконский. «Сто процентов акций останутся в управлении края. Привлечение частных инвесторов возможно лишь в очень отдаленной перспективе», — отметил глава региона.

По словам губернатора, это вынужденное решение. «В настоящее время основная сеть (маршрутов внутри региона) «КрасАвиа» основана на бюджетных субсидиях, и там нет рыночного интереса. Крупные авиакомпании не хотят этим заниматься. Однако такие рейсы востребованы населением, и мы тратим на субсидирование компании с учетом содержания малых аэропортов порядка 100 млн рублей в год», — добавил глава края.



Своя ноша не тянет

Красноярский край намерен акционировать «КрасАвиа» без участия частного капитала

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 3
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

В. Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

М. Володина,
зам. генерального директора
ЗАО «Сирена-Трэвел»

В. Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

Е. Каблов,
генеральный директор
ГНЦ ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»

И. Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 53

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Маловато будет

Почему в воздушном флоте «Победы» российских бортов нет и в ближайшее время не предвидится

Кажется, тыфу-тыфу, Sukhoi SuperJet 100 становится модным самолётом. Точно так же более полувека назад пошла мода на Ту-104 и Ил-18, олицетворявшие мощь отечественной гражданской авиации. Нынешний бестселлер, хотя и находится с ними в одном классе по дальности полёта и пассажироместности, гигантским лайнером сегодня не будет считаться. Но это не мешает ему быть популярным у различных перевозчиков, не только отечественных, но и зарубежных.

Вот только авиакомпания-лоукостер «Победа» продолжает идти своим ником не ведомым путем и наотрез отказывается приобретать перспективный продукт родного авиапрома. Об этом генеральный директор «Победы» Андрей Калмыков прямо сообщил в интервью телеканалу «Россия 24».

«Sukhoi SuperJet — очень удачная машина, но она рассчитана для регионального сегмента. Она так и называется regional jet. Поэтому на сегодняшний день мы не видим возможности использования этого воздушного судна нашей компании, — сказал Калмыков. — Мы летаем все-таки между

магистральными городами, и количество кресел в наших самолетах — 189, загрузка составляет 90 процентов, поэтому этот самолет для нас чуть-чуть маловат».

Мягко говоря, довольно странная аргументация. Единственный довод, который может показаться весомым — это не-

Владимир Николаевич освоил семь типов воздушных судов. В их числе учебно-тренировочные самолёты Як-11 и Як-18, самолёты для местных авиалиний Ан-2 и Л-200 («Морава»), региональный Як-40, среднемагистральные Ил-18 и Ту-154 всех модификаций, включая последнюю, Ту-154М, а также вертолёт Ми-1. Такой послужной список, несомненно, является показателем высочайшего лётного мастерства. Эти воздушные суда сегодня являются достоянием истории, и любой ветеран, который в прошлом летал на них и может об этом рассказать, и сам является живым воплощением истории авиации.

Владимир Николаевич Сорвин родился в деревне Гремячий ключ в 13 километрах от Казани. Интерес к авиации у него появился во многом благодаря тому, что в трёх километрах от деревни находи-



лась пилотажная зона аэроклуба, где курсанты выполняли фигуры высшего пилотажа на самолётах У-2 (По-2), УТ-2, а позже и Як-18. Кроме того, по выходным Владимир с братьями и родителями ездил в Казань продавать мясо, молоко и картофель со своего участка. При подъезде к городу были видны заводские корпуса и аэро-

От призвания к признанию

Владимир Сорвин: «Законы неба нужно чтить». Эту заповедь он передавал и своим ученикам

В сентябре этого года исполнилось 80 лет ветерану Аэрофлота, Заслуженному пилоту России, Почётному работнику транспорта России, пилоту-инструктору Владимиру Николаевичу Сорвину. Он посвятил авиации 45 лет и свою лётную биографию изложил в сборнике мемуаров «По законам неба», изданном в 2007 году.

дром Казанского авиационного завода (нынешний КАПО имени Горбунова), на котором строились и испытывались Ту-4, а в дальнейшем Ту-16 и Ту-104. На этом же заводе позже велась серийная постройка других гражданских воздушных судов — знаменитого Ил-62, а в пореформенную эпоху Ту-214, который строится и сегодня,

но, к сожалению, не в пассажирской версии. Близость знаменитого предприятия авиапрома также повлияла на решение связать свою судьбу с авиацией.

Владимир Сорвин поступил в ремесленное училище, совмещающее там с вечерней школой. Училище находилось напротив завода, на котором учащиеся проходи-

Незадачливый предшественник «Победы», т.е. «Авианова», использовала А320-200, обладавшие почти такой же вместимостью. С такими самолётами «Авианова» уже на втором году жизни могла бы начать работать без убытков, если бы, разумеется, не обанкротилась. В ту пору она имела 6 самолётов. У «Победы» уже сегодня их 12, а в будущем году она приобретёт ещё пять.

Продолжение на с. 4

Жесть!

Аэрофлот снова плюхнулся носом в грязь

3 января сего года самолёт Аэрофлота А321, совершив посадку в аэропорту Калининграда, выкатился за пределы ВПП и, сломав переднюю стойку шасси, плюхнулся носом прямо в грязь. На борту находились 167 пассажиров и пять членов экипажа. Всех их пришлось срочно эвакуировать из самолета по надувным аварийным трапам. Аэропорт закрылся и весь следующий день самолёты не принимал, разумеется, и не отправлял.

К счастью, дело обошлось без «классики жанра» с огненным шаром, дымящимися руинами и прочими киношными страшилками. Все, кто находился на борту, живы, хотя 6 человек получили садины и ушибы, а двое из них остались в больнице на дообследовании. Отделались испугом — кто лёгким, а кто не очень. И, конечно, все, кто находился на борту злосчастного воздушного судна, получили массу впе-

чатлений. И не только, когда самолёт зарылся в грязь носом, но и когда пришлось его покидать, скачываясь в эту же грязь самим.

Собственно говоря, что произошло, сразу никто не понял. Когда самолёт коснулся колёсами бетона, все дружно зааплодировали даже невзирая на тряску и грохот. Но когда стюардесса дала команду эвакуироваться и, тем более, начала поторапливать пассажиров, все

поняли — дело неладно. Один из пассажиров злосчастного рейса Юрий Олейник рассказал, как при посадке самолёт мотало из стороны в сторону, а затем раздался удар и в салоне появился дым.

Полученные впечатления от «мягкой» посадки — это полбеды. Беда началась, когда нужно было связаться с представителем Аэрофлота, а того пришлось дожидаться два часа. Где он был и что делал



— одному Богу известно. Может быть, спал, может быть, продолжал Новый год праздновать.

В чём причина этого досадного происшествия — разобраться не просто, но можно. Экипаж жив и о том, как развивались события, рассказать может. Как экипаж сажал самолёт? Такое устроить даже целенаправленно не просто — на современных самолётах действует система, которая в случае какого-либо

нарушения схемы захода на посадку, сигнализирует экипажу, что заход необходимо скорректировать или уйти на второй круг.

По данным следствия, рассматриваются несколько версий произошедшего: ошибка экипажа, нарушения принимающих служб аэропорта либо технический сбой в работе самолета.

Продолжение на с. 10



По его словам, участники конкурса должны будут создать демонстратор или прототип, который сможет использовать режим вертолета во время взлета и посадки, но не в процессе полета, так как обычные вертолеты расходуют слишком много ресурсов только для того, чтобы держаться в воздухе.

«Кроме того, демонстратор должен будет иметь как пилоти-

руемую опцию, так и автоматическую систему управления. По сложности управления такой летательный аппарат должен быть сопоставим с автомобилем», — уточнили в ФПИ.

При этом демонстратор должен будет показать инновационный уровень летно-технических и эксплуатационных характеристик на основе последних достижений в области

Гибрид самолета и вертолета

создает Фонд перспективных исследований

Фонд перспективных исследований (ФПИ) запускает конкурс на создание «гибрида» самолета и вертолета с упрощенной системой управления. «Цель конкурса — появление технологии, которая позволит создать летательное средство, способное совместить аэродинамические качества самолета в горизонтальном полете и преимущества вертолета в процессе взлета и посадки», — рассказал представитель ФПИ.

автоматических систем управления, энергетических установок, новых конструктивных материалов, которые позволяют решить задачу проектирования на качественно новом уровне.

«В будущем такие летательные аппараты смогут применяться для грузопассажирских перевозок в районах без развитой аэродромной сети, в том числе в регионах со слаборазвитой до-

рожной инфраструктурой, а также для транспортно-санитарных операций и беспилотных грузовых перевозок», — ожидают в фонде.

Формально ближе всего к созданию гибридного транспорта подошла итальянская компания Agusta Westland с конвертопланом AW609. Он действительно способен вертикально садиться и лететь дальше обыч-

ных вертолетов, но по скорости (509 км/ч) все ещё значительно уступает самолетам. Пока что конвертопланы производили только для нужд американских военных. Но AW609 будет гражданским транспортом для бизнесменов и нефтяной индустрии. Сертификация ожидается в 2017 году и уже 70 заказов получено.

Продолжение на с. 11

Минпромторгом разработана

новая стратегия развития авиапрома России

Департаментом авиационной промышленности Минпромторга России разработан и представлен на широкое обсуждение проект Стратегии развития авиационной промышленности до 2030 года. Необходимость разработки нового

документа обусловлена, прежде всего, тем, что с момента принятия прошлой Стратегии авиапрома (2006 год) произошли масштабные изменения как в России, так и мире, отмечается в сообщении пресс-службы Минпромторга.

Была завершена консолидация авиационной отрасли, модернизирован производственный, конструкторский и научно-исследовательский комплекс, выведена на рынок новая продукция гражданского, военного и специального назначения. Скорректирована и государственная политика в отношении авиационной промышленности. Если в 2006 году она была направлена на проведение НИОКР, техническое и технологическое перевооружение авиационных предприятий, то в современных условиях господдержка смещается в сторону продвижения продукции авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках и создания опережающего научно-технического задела.

В целом стала иной и экономическая ситуация. В современных реалиях авиационная промышленность вынуждена развиваться на фоне затяжного экономического спада и волатильности рынков. При этом изменилось конкурентное и рыночное окружение, появились новые страны-конкуренты и принципиально новые технологические решения в авиационной промышленности.

Геополитические изменения в мире остро ставят вопрос о выстраивании новых международных альянсов и об импортозамещении в отрасли.

Стратегия авиапрома 2030 продолжает решение задач, выполнение которых было начато в рамках предыдущей Стратегии, и учитывает новые вызовы, стоящие перед отраслью на современном этапе развития:

- текущая модель отрасли требует трансформации: необходимо создание развитой системы отечественных поставщиков, производителям комплектующих надо встроиться в международное разделение труда;

- внутренний рынок якорный, однако в связи с недостаточностью его масштаба предприятиям необходимо параллельно осваивать внешние рынки;

- требуется трансформация сложившихся отношений научных организаций и производственных предприятий: для этого создан НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского», образуются инженерные подразделения в интегрированных структурах, формируется институт генеральных конструкторов корпораций;

- ограниченность финансовых ресурсов государства: госу-



дарство вынуждено экономить, пересматривать приоритеты расходов, отсутствует возможность существенного увеличения бюджетного финансирования, в то время как для построения конкурентоспособной модели отрасли необходим значительный объем финансирования и рост эффективности использования инвестиционных средств.

В новой Стратегии заложены следующие принципы:

- для повышения конкурентоспособности отрасли интегрированные структуры авиационной промышленности при поддержке государства сфокусируются на ключевых компетенциях (НИОКР, интеграции, продажах и послепродажном обслуживании) и развитии системы поставщиков. Должно появиться новое поколение поставщиков, работающих не только на авиационную промышленность, но и на смежные отрасли, способных работать с рыночным заказчиком;

- для увеличения доступного рынка участники отрасли сфокусируются на глобально конкурентоспособных проектах, а государство, опираясь на гособоронзаказ, поддержит встраивание российских поставщиков и финалистов в мировой рынок с использованием в качестве стартовой точки потенциала внутреннего рынка. Так, обеспечивая низкую

договорительских и опытно-конструкторских работ, а также усиление международного взаимодействия в области науки;

- в условиях снижения возможностей федерального бюджета государство поддержит экспортно ориентированные капиталоемкие проекты по созданию авиационной техники гражданского и двойного назначения, находящиеся в высокой стадии готовности;

в отрасль будет активно привлекаться частный бизнес в качестве акционера интегрированных структур и участника кооперации: взвешенно, постепенно и планомерно в отрасли будет проведена частичная приватизация интегрированных структур и их дочерних и зависимых обществ поставщиков второго-четвертого уровней, доля частных инвестиций будет зависеть от конкретных целей конкретной компании;

принимая во внимание критическую важность непрерывного обновления и формирования опережающего научно-технического задела для глобальной конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности, государство предоставит поддержку приоритетным направлениям в области авиационной науки и технологий, в том числе нацеленным на обеспечение технологического суверенитета страны.

В итоге, полагают разработчики, авиационная промышленность должна стать экономически устойчивой, глобально конкурентоспособной отраслью, встроенной в мировой рынок и международное разделение труда.

Так это или нет – предлагаем оценить нашим читателям и высказать свои соображения о качестве подготовленного документа и его возможностях кардинально изменить ситуацию в российской авиастроительной промышленности. Проект документа, как уже говорилось выше, представлен на широкое обсуждение, в котором мы со своей стороны предлагаем принять участие нашим читателям. Лучшие письма с оценкой этого документа и размышления о состоянии и перспективах развития отечественного авиапрома будут опубликованы. Полный текст проекта «Стратегии развития авиационной промышленности до 2030 года» опубликован на стр. 5 – 8 этого номера с продолжением в последующих номерах.

- эффективность авиационной науки будет достигаться за счет приоритизации исследований и через вовлечение промышленности в проведение научных исследований и коммерциализацию прав на результаты научно-исследовательских работ.

По словам Богинского, там разрабатываются самолеты вместимостью от девяти до 19 пассажиров.

«Работы развернуты. Идут, на мой взгляд, правильным образом. Сначала на базе летающей лаборатории Ан-2 был испытан прототип крыла. Оно доказало свою эффективность в полетах. Дальше коллеги сделали эскизно-технический проект 9-местного летательного аппарата. Сейчас идет изготовление составных частей летательного аппарата», — сказал Богинский.

Замминистра выразил надежду, что первый полет этого самолета можно будет увидеть на Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2017).

Правительство поддержит несколько проектов малой авиации

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации определилось с перспективными проектами легких самолетов для региональной авиации, сообщил в интервью RNS бывший заместитель министра промышленности и торговли Андрей Богинский, который с 2017 года переходит на пост главы «Вертолетов России».

рентоспособен на российском рынке, чем канадский Twin Otter. «L-410 соответствует приоритетам и предпочтениям лизинговых компаний. Кроме того, у чешской компании Aircraft Industries

российские акционеры», — подчеркнул Богинский.

Другой проект в области региональной авиации сейчас реализуется на базе Сибирского научно-исследовательского института авиа-

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

По данным ICAO, в 2016 году авиапассажиром стал почти каждый второй житель планеты

В прошедшем году регулярными авиарейсами по всему миру воспользовалось 3,7 миллиарда человек — почти половина всех жителей Земли. Об этом сообщила Ассоциация туроператоров России (АТОР) со ссылкой на предварительные данные Международной организации гражданской авиации (ICAO). Этот показатель на 6 процентов выше, чем в 2015 году. По подсчетам ICAO, по всему миру в 2016 году было совершено примерно 35 миллионов регулярных рейсов, так что в среднем на каждом рейсе было перевезено примерно 106 пассажиров. На воздушный транспорт пришлось около 35 процентов всей мировой торговли в стоимостном выражении.

Государственная Дума весной рассмотрит законопроект о «черных списках» авиадебоширов

«В период весенней сессии депутаты комитета планируют рассмотреть 22 новых законопроекта, в их числе, — законопроекты о внеуличном транспорте, о «черных списках» авиадебоширов, поправки в закон о платном въезде в города и другие», — сообщил глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев. Говоря о законопроекте о «черных списках», депутат напомнил, что закон разрешит авиакомпаниям создавать черные списки пассажиров, нарушивших порядок на борту во время полета, а также позволит обеспечить экипаж самолета специальными средствами для усмирения авиадебоширов, которым будут грозить крупные штрафы.

Таджикистан предложил России продолжить переговоры по двустороннему авиасообщению

Авиационные власти Таджикистана готовы продолжить переговоры с российской стороной по ситуации с авиасообщением между двумя странами, пригласили для этого представителей РФ в Душанбе, заявил министр транспорта Таджикистана Шерали Ганджалзода. По его словам, ответ пока не получен, что, возможно, связано с завершившимися недавно новогодними каникулами. «Наша позиция по поводу полетов авиакомпании «Ямал» из аэропорта Жуковский в Душанбе и Худжанд остается неизменной, мы будем отстаивать свои интересы», — отметил министр. Но в ходе переговоров, возможно, будет найден компромисс, заключил Ганджалзода.

Дмитрий Медведев утвердил транспортную стратегию Чемпионата Мира по футболу 2018

На сайте Государственной системы правовой информации опубликовано Распоряжение Правительства Российской Федерации №2858-р, подписанное премьером 27 декабря 2016 года. Данный документ утверждает Стратегию транспортного обеспечения Кубка конфедераций FIFA 2017 года и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в России. В документе определены цель и задачи, потребители транспортных услуг, требования к транспортному обслуживанию в период проведения соревнований, а также определены основные положения единой централизованной системы управления пассажирскими перевозками и информационной поддержки потребителей услуг транспорта.

Россия подпишет договор по авиабезопасности с Египтом после проверок во всех аэропортах

Межправительственное соглашение по авиабезопасности между Египтом и Россией подпишут в зависимости от выполнения всех согласованных мер безопасности и положительного завершения всех соответствующих проверок в аэропортах Египта, сообщил член совета директоров Египетской холдинговой компании по управлению аэропортами и экс-глава союза туристических палат Египта Ильхам аз-Заят. 27 декабря источник в парламенте Египта по итогам встречи представителей парламентского комитета по туризму с главой минавиации Египта Шерифом Фатхи сообщил, что соглашение между правительствами двух стран практически готово к подписанию.

Минпромторг России приветствует появление нового авиаперевозчика на базе «Трансаэро»

«Мы слышали, что на базе «Трансаэро» хотели бы создать авиакомпанию, которая, в том числе, эксплуатировала бы и SSJ100. Мы всегда поддерживаем продвижение российской продукции. Если новый перевозчик будет использовать нашу технику (а у «Трансаэро» такой опыт был), мы будем приветствовать его появление на рынке, — сказал заместитель министра промышленности и торговли России Андрей Богинский. — Мы будем приветствовать его и с точки зрения потребителя. Многие сегодня говорят, что при уходе «Трансаэро» цены на билеты выросли. Появление на рынке еще одного перевозчика — это дополнительная конкуренция, а значит, более взвешенная ценовая политика».

Роструд сообщил о выплате компенсаций большинству родственников жертв катастрофы

«В рамках расследования группового несчастного случая все необходимые документы для осуществления страховых выплат оформлены и переданы родственникам погибших. В том числе на основании подготовленных документов произведены все выплаты по линии ФСС», — цитирует пресс-служба слова руководителя Роструда Всеволода Вуколова. Он подчеркнул, что большинство заявителей уже получают все пособия и компенсации. По его словам, Роструд готов рассмотреть потребности каждой семьи в дополнительном трудоустройстве для членов семьи, помощи с устройством в детские сады, помощи с обучением и другие виды социальной помощи.

Росавиация в 2017 году будет субсидировать четыре направления авиаперевозок из Калуги

«Аэропорту выделены субсидии на четыре направления — Уфа, Санкт-Петербург, Екатеринбург и Калининград. Но будут осуществляться не только субсидированные рейсы», — уточнили в пресс-службе авиаузла. Субсидирование полетов осуществляется при непосредственном софинансировании из регионального бюджета. Процент софинансирования для каждого направления может быть разным, и из федерального бюджета может достигать 50 процентов. «Целью субсидий из бюджета является развитие межрегиональных связей и повышение качества транспортного обслуживания населения», — прокомментировали в пресс-службе правительства Калужской области.

«В рамках развития региональной авиации реализуется проект по локализации производства L-410 в Екатеринбурге. Чешские партнеры следят за любой информацией по поводу этого проекта и остро реагируют на слухи, что якобы российские собственники хотят закрыть завод в Чехии и перенести производство в Екатеринбург. Такой задачи нет», — отметил Богинский.

По его словам, российская сторона планирует согласовать с чешской авиастроительной компанией Aircraft Industries адаптацию производства L-410 к российским условиям.

Замминистра также добавил, что этот самолет более конку-

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

В 2016 году все российские авиакомпании перевезли более 88 миллионов пассажиров

В декабре 2016 года рост пассажиропотока составил 20,3 процента, российские авиакомпании выполнили перевозку 6,65 млн пассажиров, годом ранее — 5,53 млн. Пассажирооборот увеличился на 21,9 процента — с 13,5 млрд до 16,4 млрд пасс.км. Процент занятости кресел вырос на 5 процентов — с 72 до 77 процентов. Процент коммерческой загрузки дал рост в 4,3 процента — с 62,6 до 66,9 процента, сообщает пресс-служба Росавиации. По итогам 2016 года российские авиакомпании перевезли 88,55 млн пассажиров, снизив объемы, с учетом невосстановленных рынков перевозок в Египет и на Украину, а также позднего открытия чартерных полетов в Турцию, всего на 3,8 процента.

Пассажиры выберут лучшую авиакомпанию РФ в рамках премии Skyway Service Award 2016

Это ежегодная отраслевая премия для российских и зарубежных авиакомпаний за лучший сервис и клиентские программы, присуждаемая по результатам голосования пассажиров. Skyway Service Award — единственная в России премия авиаотрасли, где победителей определяют не эксперты, а сами потребители услуг — пассажиры. Любой желающий может поставить свое количество звезд авиакомпаниям за сервис в нескольких номинациях. В премии принимают участие как российские, так и зарубежные авиаперевозчики, летающие в Россию. Подведение итогов голосования и награждение победителей состоится в рамках Национальной выставки инфраструктуры ГА (NAIS) — 8 февраля 2017 года.

Определено лучшее время для бронирования авиабилетов и популярных отелей в 2017 году

Специалисты сервиса Kayak.ru определили, что билеты в европейские города лучше бронировать в среднем за три месяца до перелета. В этом случае на рейсе в Мюнхен можно сэкономить 40 процентов стоимости перелета, в Будапешт — 37 процентов, в Вену — 32 процента. В Прагу билеты выгоднее всего покупать за семь месяцев до поездки. Тогда экономия будет максимальной — 49 процентов по сравнению с бронированием в другое время. При перелетах по другим направлениям специалисты советуют заказывать билеты за два (Нью-Йорк и Бали), три (Пхукет) и пять месяцев (Бангкок и Коломбо в Шри-Ланке). Что касается отелей, то номера лучше бронировать за один-два месяца.

Компания «Трансаэро» за 2016 год выплатила уволенным сотрудникам более 3,6 млрд рублей

ОАО «АК Трансаэро» сообщает о том, что за последнюю рабочую неделю 2016 года погасила более 100 млн. рублей задолженности перед своими сотрудниками, сокращенными в марте 2016 года в связи с прекращением операционной деятельности. Всего за 2016 год сотрудникам было выплачено более 3,6 млрд рублей, в том числе более 200 млн рублей с сентября 2016 года. Бывшим сотрудникам нескольких транзакциями было выплачено выходное пособие, а также средний заработок за второй месяц. Более 65 процентов сотрудников получили указанные долги полностью. Отметим, что большая часть денежных средств была отправлена на выплату выходного пособия.

Авиакомпания «ЮТэйр» реализовала проект трудоустройства жителей Республики Ингушетия

В аэропорту Магас состоялась торжественная церемония вручения свидетельств новым членам команды бортпроводников авиакомпании «ЮТэйр». В рамках совместного проекта с Ингушетией весной 2016 года среди жителей региона был объявлен конкурс по отбору кандидатов на должность бортпроводников, состоявший из нескольких этапов. В результате строгого отбора, соответствующего высоким стандартам кадровой политики авиакомпании, из более 100 претендентов на должность бортпроводников были отобраны 8 человек. Они получили возможность пройти обучение в Центре подготовки персонала в Тюмени и впоследствии пополнить штат команды авиакомпании.

Власти Красноярского края планируют акционировать госпредприятие «Красавиа»

«Нужно подготовить и провести акционирование авиакомпании «Красавиа». Здесь нет условий для возможности продажи пакета акций, но, тем не менее, мы должны приводить компанию в порядок, повышать ее рыночную эффективность и рыночную привлекательность», — заявил губернатор края Виктор Толоконский. «Красавиа» создана в 2007 году на базе государственного предприятия «Эвенкия-авиа». Авиапарк перевозчика составляет более 50 воздушных судов, в том числе самолетов Ан-2, Ан-24РВ, Ан-26, Ан-26Б-100, Ан-32А, Ан-3Т, Як-42, L 410 UVP-E20, вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1, Ми-8Т. Авиапредприятие занимается внутрирегиональными и муниципальными перевозками.

Грузовой самолет «Почты России» Ту-204С совершил свой первый международный рейс

Магистральный самолет «Почты России» Ту-204С совершил первый международный авиарейс в Китай для последующей доставки почты в Россию. 21 тонна отправлений была доставлена почтовым бортом из Харбина в Екатеринбург, сообщает пресс-служба ведомства. Использование собственной авиации, в том числе на международных маршрутах, дает «Почте России» возможность не только оптимизировать расходы по доставке почтовых отправлений, но и обеспечить стабильность перевозок, самостоятельно регулировать логистику и объемы почты на маршрутах, вне зависимости от расписания регулярных рейсов других авиаперевозчиков.



Маловато будет

Почему в воздушном флоте «Победы» российских бортов нет и в ближайшее время не предвидится

Опыт эксплуатации SSJ100 показал, что этот самолёт идеален на тех рейсах, на которых нагрузка невелика. В советские и отчасти в постсоветские годы в подобных же случаях использовался и Ту-134, на которых выполнялись рейсы даже в те аэропорты, которые могли принять не только Ту-154, но и самолёты более высокого класса. Но на рейсах «Победы» нагрузка стопроцентной будет всегда. Этому удивляться не приходится — кто привык путешествовать по железной дороге, тот обратил внимание, что быстрее всего раскупаются билеты на нефирменные поезда и во всяком случае именно в плацкартные вагоны. А если на самолёт можно купить билет за те же деньги — никто такую возможность не упустит даже осенью и зимой.

Но на SSJ100 свет всё же не сошёл клином, и потому прочие доводы руководства «Победы» представляются малоубедительными. При чём тут, собственно говоря, «магистральные города»? Желательно уточнить, о чём идёт речь. Если о среднемагистральных маршрутах, то таковыми являются все, протяжённость которых составляет от 2500 до 6500 километров. И если «Аэрофлот» использует SSJ100 большей частью на региональных маршрутах, владельцем которых в прошлом был Ту-134, «Якутия» ставит его на рейсы из Якутска в Магадан и даже в Петропавловск-Камчатский. При этом она эксплуатирует и воздушные суда более высокого класса, в том числе, подобно «Победе», и Boeing-737-800.

Проблема, на наш взгляд, в другом. SSJ100 сегодня является единственным российским самолётом, запущенным в серийное производство. Более того, только в России в общей сложности эксплуатируется более 80 экземпляров, а общее количество построенных воздушных судов по последним статистическим данным перевалило за 100. Других самолётов, производящихся хотя бы с тем же успехом, нет, и потому «Победа», как и практически все отечественные полносервисные авиакомпании, вынуждена эксплуатировать иностранные воздушные суда.

Компания «ГСС» планирует на основе этой модели строить и более вместительные самолёты, но новые воздушные суда нужны уже сегодня. С точки зрения стратегии «Победы», несомненно, «ко двору» придёт MC-21. Но продвижение этого проекта сегодня дошло только до выкатки первого опытного экземпляра. Впереди предстоит испытания, а по их итогам — сертификация. В итоге «Победа», как, впрочем, и полносервисные перевозчики, оказывается перед альтернативой выбора: свой — SSJ или чужой — Boeing...

Окончание. Начало на с. 2

А, собственно говоря, почему? Достаточно лишь отойти от усердно навязываемых нам компрадорски-ориентированными чиновниками стереотипов о неспособности отечественного авиапрома и вспомнить, что всё необходимое сегодня уже создано у нас дома. Ту-204СМ, например. Чтобы он появился в небе, дело было за малым — начать его строить. Почему этого не произошло, убедительных объяснений никто не даёт. Существует мнение, что проект Ту-204СМ отставлен (о закрытии прямо не говорил никто) в связи с успехами MC-21. В перспективах последнего никто не сомневается,

став своего флота включила авиакомпания «Трансаэро», которая на чём попало летать не стала бы. «Трансаэро» обзавелась тремя воздушными судами этого типа. Их могло бы быть и все 10, возможно, и больше. Но по непонятной причине КАПО имени Горбунова прекратил производство воздушных судов этого типа, правда, не полностью, а в пассажирском варианте. Для нужд государственной авиации они продолжают строиться. Почему бы не возобновить их постройку для коммерческих эксплуатантов? Начнут летать самолёты «Победы» — инициативу подхватят и другие перевозчики.



Достойный конкурент «Суперджета» Як-42М

то начало эксплуатации MC-21 только запланировано на 2018 год. Т.е. ждать этого самолёта перевозчикам предстоит от полутора до двух лет, да и то только в том случае, если все неизбежные «детские болезни» будут успешно преодолены.

Как утверждают посвященные, Ту-204СМ предприятие имени Туpoleва создавало, с одной стороны, чтобы перевозчикам было с чем пережить ожидание появления MC-21, но, с другой стороны, даже по мере поступления в эксплуатацию последнего, по мнению экспертов, на рынке авиаперевозок они могли бы сосуществовать. Чтобы Ту-204СМ не был дорогим в производстве, одна из важнейших задач уже решена — конструкторская документация переведена в цифровой вид. А для того, чтобы организовать сборку самолётов по той же методике, какую использует просвещённый мир, можно воспользоваться и опытом производства SSJ100.

Конечно, это дело не одного дня и не одного месяца, но под лежащий камень вода не течёт. Модернизация производства, конечно, потребует денег. Но для поддержки инфраструктуры, необходимой для обеспечения эксплуатации иностранных воздушных судов, их нужно не менее. Про размеры лизинговых платежей, особенно в сочетании с курсом доллара, к которому они привязаны, и говорить не приходится.

Впрочем, модель Ту-204 не является единственной, которую можно адаптировать для нужд лоукостеров. Достаточно успешно проявил себя Ту-214. Показателем этого стал хотя бы тот факт, что его в со-

став своего флота включила авиакомпания «Трансаэро», которая на чём попало летать не стала бы. «Трансаэро» обзавелась тремя воздушными судами этого типа. Их могло бы быть и все 10, возможно, и больше. Но по непонятной причине КАПО имени Горбунова прекратил производство воздушных судов этого типа, правда, не полностью, а в пассажирском варианте. Для нужд государственной авиации они продолжают строиться. Почему бы не возобновить их постройку для коммерческих эксплуатантов? Начнут летать самолёты «Победы» — инициативу подхватят и другие перевозчики.

Ту-204 и Ту-214 — это ещё не последние проекты из тех, что волею судеб начинают покрываться архивной пылью. Одним из героев «золотого века» стал Як-42, рассчитанный на перевозку 120 пассажиров. Сам по себе, конечно, он будет мал для лоукост-сегмента, но в 1990 году была разработана модификация Як-42М. Этот самолёт был предназначен для воздушных трасс протяжённостью до 3500 километров и рассчитан на перевозку 156 пассажиров со скоростью 850 километров в час. Фюзеляж самолета Як-42М по сравнению с базовой моделью был удлинен на 6,03 метра за счет двух вставок. Эта мера дала возможность увеличить число пассажирских мест. Пассажирский салон оборудован современными унифицированными креслами, установленными с шагом 780 миллиметров. Над креслами размещены полки для ручной клади. Для верхней одежды предусмотрены гардеробы-багажники.

Перевозка багажа и грузов возможна в контейнерном и бесконтейнерном вариантах. В хвостовой части фюзеляжа установлен трап-опора. Помимо этого, был увеличен размер левой входной двери до 850x1830 миллиметров для использования при посадке пассажиров через аэродромные телескопические галереи или наземные трапы (от последних, впрочем, лоукостеры отказались бы из соображений экономии).

Линейка двухконтурных турбореактивных двигателей на базе газогенератора ПД-14 была представлена в одном из докладов, прозвучавших на конференции по авиадвигателестроению, состоявшейся в 2015 году.

Появление нового самолёта, несомненно, стало бы предпосылкой к тому, чтобы форсировать работу по проекту двигателя. А его стоимость будет тем меньше, чем больше будет существовать самолётов, для которых он будет предназначен. На самолёте также было установлено новое крыло большого удлинения, обеспечивающее высокий уровень аэродинамического совершенства. По топливной экономичности, дальности полета и максимальной коммерческой нагрузке самолет Як-42М не уступает лучшим модифицированным зарубежным самолетам аналогичного класса, таким, как Boeing-737-300, Boeing-737-500 и «Макдоннелл Дуглас МД-87».

Пилотажно-навигационный комплекс самолета Як-42М унифицирован с аналогичными комплексами оборудования самолетов Ил-114 и Ту-204. К сожалению, проект не был реализован. Когда он создавался, впрочем, никто не знал, что в будущем появятся лоукостеры. Но в 1990 году никто не знал и о том, что цены на авиаперевозки возрастут до баснословных размеров и появление лоукостеров станет актуальным.

Из «старой гвардии» ставка может быть сделана и на другой самолёт, который в своё время был предметом моды и потому в преддверии не нуждается — это легендарный Ил-86. Его серийное производство было прекращено в связи с кризисом начала 90-х годов, но у отдельных перевозчиков в эксплуатации он находился до 2010 года. Чтобы его вернуть на сцену авиатранспортного театра, потребуется переработать не только его конструкцию, но и технологию, и методику его серийного производства. Эта задача непростая, но решаемая, что показал опыт перезапуска в Ульяновске транспортного самолёта Ил-76.

Этот проект также потребовал значительных вложений средств, но, учитывая популярность и востребованность Ил-76 как в военной, так и в гражданской авиации, ОАК сочла эти вложения разумными и оправданными. Достаточно вспомнить, в каком количестве он был построен в общей сложности, существует по сей день и успешно изготавливается в Ульяновске. И если опыт перезапуска Ил-76 стал удачным, почему бы не повторить его с Ил-86?

Впрочем, не все так просто. Что говорить о вышедших в тираж ветеранах, если наша власть предержащие не знают, что делать с самым удачным проектом отечественного авиапрома. На прошлой неделе Минэкономики и Минфин России не поддержали предложение Минпромторга, Минтранса и Государственной транспортной лизинговой компании выделить на дальнейшую господдержку лизинга Sukhoi SuperJet 100 еще 30 млрд рублей. Ведущие Министры посчитали, что и ранее выделенных средств (кстати, тоже 30 млрд) вполне достаточно, а новых твердых контрактов с авиакомпаниями на дополнительные самолёты нет. Справедливо заметив при этом, что «при наличии дополнительных штучных заказов» целесообразнее пользоваться замечными средствами.

В самой ГТЛК, напротив, считают, что именно нехватка бюджетных средств стала причиной отсутствия новых контрактов на SSJ 100. Вот так и работаем: правая рука не знает, что делает левая. И знать не хочет...

Пётр КРАПОШИН

Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года

С 2006 года, когда была принята Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года, как в России, так и мире произошли масштабные изменения. Они коснулись геополитической, экономической и рыночной ситуации. Авиационная промышленность страны претерпела существенные структурные трансформации. Это потребовало актуализации стратегического документа для отрасли.

Мировой рынок авиационной промышленности, включая услуги по техническому обслуживанию и ремонту (далее — ТОиР), в 2014 году превысил 500 млрд долл. На этом рынке Россия занимает третье место по выпуску финальной продукции и седьмое место по совокупному объему производства авиационной продукции.

Наиболее устойчивыми позициями Россия обладает на мировом рынке финальной продукции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения. При этом наблюдается дисбаланс в части производства гражданской продукции.

Целевое видение отечественного авиастроения — это экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная отрасль, встроенная в мировой рынок и международное разделение труда, а также способная обеспечить всю научно-производственную цепочку для нужд государственной авиации.

В целевом состоянии российские производители летательных аппаратов удерживают лидирующие позиции по поставкам на глобальный рынок, прежде всего в военном сегменте, и постепенно наращивают присутствие в гражданском сегменте.

В целевом состоянии в военном и гражданском сегментах сформирована развитая система поставщиков всех уровней, конкурентоспособных на мировом рынке и встроенных в международную кооперацию.

В части решения задач национальной безопасности авиапром обеспечивает безусловное исполнение государственного оборонного заказа (далее — ГОЗ), технологический суверенитет в военном и военно-транспортном сегментах, постоянное совершенствование авиационной техники специального назначения.

Для обеспечения транспортной доступности и связанности территории страны в целевом состоянии увеличится действующий парк отечественных воздушных судов (далее — ВС), в том числе за счет дополнительных мер поддержки продаж российских воздушных судов на внутреннем рынке, поддержки развития операционного лизинга российскими лизинговыми компаниями, обеспечения возможности использования потенциала военно-транспортной авиации, в интересах пассажирских перевозок в труднодоступных и отдаленных регионах страны.

Организации авиационной промышленности в целевом состоянии финансово устойчивы и не требуют постоянной поддержки операционной деятельности со стороны государства.

Для достижения целевого видения отрасли необходимо ответить

- на ряд ключевых вызовов:
- недостаточный для конкурентоспособной экономики производства масштаб внутреннего рынка;
 - отсутствие развитой системы поставщиков;
 - ограниченность финансовых ресурсов государства в условиях сложной макроэкономической ситуации;
 - ослабление позиций в научно-техническом и технологическом обеспечении отрасли дефицит квалифицированных кадров.

Государство, промышленность и наука примут совместные стратегические шаги для достижения целевого состояния отрасли.

Во-первых, для увеличения доступного рынка участники отрасли сфокусируются на глобально конкурентоспособных экспортно-ориентированных проектах по созданию авиационной техники, а государство, опираясь на ГОЗ, поддержит встраивание российских поставщиков и финалистов в мировой рынок с использованием в качестве стартовой точки потенциала внутреннего рынка, для чего запустит дополнительные меры поддержки. Так, обеспечивая низкую волатильность, долгосрочный и предсказуемый характер ГОЗ, государство поддержит стабильный спрос на внутреннем рынке авиационной техники военного и специального назначения. Внутренний рынок гражданских ВС государство поддержит за счет стимулирования авиакомпаний к расширению парка ВС российского производства. Для участников отрасли будут сохранены и расширены действующие меры, направленные на развитие сервисно-логистической поддержки авиационной техники российского производства и поддержку продаж.

Во-вторых, для повышения конкурентоспособности отрасли интегрированные структуры авиационной промышленности при поддержке государства сфокусируются на ключевых компетенциях (научно-исследовательских работах (далее — НИР)

и опытно-конструкторских работах (далее — ОКР), сборке, интеграции, продажах и послепродажном обслуживании) и инициативном развитии системы поставщиков, диверсифицированных по рынкам и заказчикам. Государство в целях поддержки реструктуризации интегрированных структур перейдет к политике обеспечения условий для мобильности трудовых ресурсов, занятых на промышленных предприятиях отрасли авиастроения, и их перетока между регионами и смежными отраслями.



Монтаж салона очередного лайнера МС-21

В-третьих, в условиях снижения возможностей федерального бюджета государство поддержит экспортно-ориентированные капиталоемкие проекты по созданию авиационной техники гражданского и двойного назначения, находящиеся в высокой стадии готовности; организациям с долей государства и частным организациям отрасли будет предоставлен равный доступ к льготному долгосрочному возвратному капиталу для выполнения проектов в авиационной промышленности; в отрасль будет активно привлекаться частный бизнес в качестве акционера интегрированных структур и участника кооперации: взвешенно, постепенно и планомерно в отрасли будет проведена частичная приватизация интегрированных структур и их дочерних и зависимых обществ (далее — ДЗО) — поставщиков второго — четвертого уровней, в том числе за счет схемы выкупа действующим менеджментом; принимая во внимание критическую важность непрерывного обновления и формирования опережающего научно-технического задела (далее — НТЗ) для глобальной конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности, государство предоставит поддержку приоритетным направлениям в области авиационной науки и технологий, в том числе нацеленным на обеспечение технологического суверенитета страны.

В-четвертых, система подготовки кадров за счет изменения программ обучения, обновления материальной базы учебных заведений, усиления взаимодействия системы образования, науки и промышленности будет ориентирована на актуальные и перспективные потребности промышленности и науки, в том числе на обеспечение работы в условиях международной кооперации и нового технологического уклада.

Наконец, в-пятых, эффективность авиационной науки будет достигаться за счет приоритизации исследований, вовлечения промышленности в проведение научных исследований, коммерциализации прав на результаты НИР и ОКР, а также усиления международного взаимодействия в области науки.

В числе важнейших результатов Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года будут следующие: реализация потенциала внутреннего рынка, переориентация выпуска продукции авиационного промышленного комплекса на глобальный рынок, развитая система поставщиков комплектующих и возможность привлечения участниками отрасли долгосрочного льготного капитала.

Интегральными показателями выполнения Стратегии развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года яв-

ляются совокупная выручка отрасли, объем экспорта авиационной продукции и услуг, производительность труда в промышленных организациях отрасли.

Реализация шагов, предусмотренных Стратегией развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, обеспечит достижение к 2030 году показателя выручки организаций отрасли в размере 2,6 трлн руб., что соответствует росту на уровне 8–9% в год в период до 2025 года и 5–6% на горизонте 2026–2030 годов, при

Стратегия отрасли определяет приоритеты, цели и задачи государственного управления, способы их эффективного достижения и решения в авиационной промышленности, **является основой для разработки государственных программ Российской Федерации, а также стратегических документов организаций отрасли.**

В отличие от Стратегии, предназначенной для целеполагания на уровне отрасли, действующая государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303, и смежные государственные программы сфокусированы на планировании и программном развитии в отрасли и содержат детализацию направлений государственной поддержки до конкретных мероприятий и инструментов, а также определяют объем бюджетного финансирования под каждое мероприятие и целевые показатели.

На уровне корпоративных стратегий с учетом положений Стратегии раскрываются вопросы перспективных рынков присутствия, перспективного продуктового ряда, целевой бизнес-модели, потребности в инвестициях и источниках покрытия.

Номенклатурный ряд для нужд государственной авиации задается в соответствующих стратегических документах и детализируется в планах закупок государственных заказчиков в лице федеральных и региональных органов исполнительной власти (прежде всего Минобороны России, МЧС России, МВД России и ФСБ России).

Оценка потребности в типах гражданских ВС для авиационной транспортной системы Российской Федерации проводится в рамках разработки стратегических документов транспортной отрасли.

Стратегия дополняет систему долгосрочного и среднесрочного планирования научно-исследовательской деятельности, в основе которой лежит План деятельности ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиастроении на период 2016–2030 годов — организации, объединившей в единой структуре компетенции, научно-технологическую и экспериментальную базу ведущих российских институтов и научных центров авиационной промышленности.

В 2015 году закончился срок действия Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года (далее — Стратегия авиапрома 2015), утвержденной приказом Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации от 20 апреля 2006 г. №85.

С момента принятия Стратегии авиапрома 2015 произошли масштабные изменения как в России, так и мире.

Прежде всего, в России была завершена консолидация отрасли; разрозненные авиационные активы были собраны в крупные интегрированные компании с государственным участием: ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», в составе государственной корпорации «Ростех» собраны АО «Вертолеты России», АО «Объединенная двигателестроительная корпорация», АО «Концерн Радиоэлектронные технологии», АО «Технодинамика».

За последние десять лет модернизирован производственный, конструкторский и научно-исследовательский комплекс, выведена на рынок новая продукция гражданского, военного и специального назначения.

Скорректирована и государственная политика в отношении авиационной промышленности. Если в 2006 году государственная политика была направлена на проведение НИР и ОКР, техническое и технологическое перевооружение авиационных предприятий, то в современных условиях государственная поддержка смещается в сторону продвижения продукции авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках и создания опережающего научно-технического задела.

Стала иной экономическая ситуация. В современных реалиях авиационная промышленность вынуждена развиваться на фоне затяжного экономического спада и волатильности рынков. При этом изменилось конкурентное и рыночное окружение, появились новые страны-конкуренты и принципиально новые технологические решения в авиастроении.

Геополитические изменения в мире остро ставят вопрос о выстраивании новых международных альянсов и об импортозамещении в отрасли.

В рамках Стратегии авиапрома 2015 за счет кратного увеличения государственного оборонного заказа реализованы важнейшие проекты по модернизации и созданию боевой и учебно-боевой авиационной техники.

Однако была решена лишь малая часть задач Стратегии авиапрома 2015, касающихся гражданского авиастроения.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Дмитрий Rogozin рассказал о планах по работе над «тяжелым» авиадвигателем

Новый «тяжелый» авиадвигатель на 35 тонн тяги должен появиться в России к 2025 году, заявил вице-премьер Дмитрий Rogozin в ходе посещения завода «Факел», входящего в структуру концерна ВКО «Алмаз-Антей». «Если мы выйдем на эту работу, а мы уже открыли по линии ОАК эту работу, то считайте, что к 2025 году мы должны будем получить двигатель», — сказал он. Rogozin напомнил, что в мае президент РФ Владимир Путин принял принципиально важное решение о разработке «тяжелого» двигателя тягой на 35 тонн, «который крайне нам необходим для достижения топливной эффективности на дальнемагистральных и на тяжелых транспортных самолетах».

В ОАК подвели итоги развития технологий управления жизненным циклом изделия за год

«В этом году мы завершаем большую работу по сдаче первого этапа электронной конструкторской документации по проекту модернизации Ту-160. Это не разовая «акция». На базе этого проекта мы выстраиваем систему работы по всем этапам жизненного цикла, которая будет транслироваться на новые проекты ОАК. В частности, это Ил-114, а также перспективные авиационные комплексы различного назначения, работа над которыми уже ведется или планируется», — констатировал генеральный конструктор — вице-президент по инновационным ОАК Сергей Коротков. Специалисты ОАК работают над формированием единой системы требований и норм управления жизненным циклом изделия.

Вопрос о приостановке эксплуатации Ту-154 необходимо адресовать к авиационным властям

«Это вопрос, который нужно адресовать к нашей авиационной власти и министерству транспорта», — заявил журналистам пресс-секретарь Президента России Дмитрий Песков. Накануне глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил, что решение о снятии с эксплуатации самолетов Ту-154 после трагедии над Черным морем было бы преждевременным: «Назначенный ресурс у этого самолёта сегодня 40 лет, а если брать иностранные аналоги, то у некоторых самолётов он доходит до 60 лет, поэтому в авиации совершенно другие принципы назначения ресурса, вопрос наработки до цикла». Кроме того, Мантуров отметил, что решение о приостановке полётов принимает эксплуатант.

ГСС поставят третий Sukhoi Business Jet для Royal Thai Air Force в рамках контракта

АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), SuperJet International (SJI) и Королевские Военно-Воздушные Силы Таиланда (Royal Thai Air Force - RTAF) подписали договор на поставку нового Sukhoi Business Jet (SBJ). Воздушное судно будет поставлено в 2018 году и станет третьим самолетом, произведенным ГСС по заказу RTAF. «Соглашение станет продолжением сотрудничества, начавшегося в сентябре 2014 года. В рамках предыдущего контракта летом 2016 года RTAF получили два воздушных судна. Комплекция двух первых SBJ для флота RTAF имеет три зоны: VIP на 4 места, бизнес на 6 мест и стандартную, вмещающую 50 пассажиров», — рассказали в ГСС.

Специальный летный отряд «Россия» получил новое воздушное судно — Ил 96-300

«В рамках реализации программы обновления парка воздушных судов отечественными самолетами в 2016 году получены четыре самолета: один Ту-214СР, два Ил-96-300, два SuperJet-100. Сегодня получен второй самолет Ил-96-300», — рассказал управляющий делами президента РФ Александр Колпаков. Первый самолет этой модели был передан летному отряду 22 июля. История авиаотряда берет начало в 1956 году, когда первые лица СССР пересели с военных самолетов под управлением летчиков ВВС на лайнеры сформированного в структуре «Аэрофлота» авиационного отряда особого назначения, базирующегося в аэропорту Внуково.

На Новосибирском авиазаводе завершилась приемка бомбардировщиков Су-34 для ВВО

«В ходе приемочных мероприятий оформлена необходимая документация, проверены все системы летательных аппаратов, выполнены ознакомительные полеты. Перелет на аэродром постоянного базирования самолетов Су-34 состоится до конца текущей недели», — рассказали в Минобороны. Как сообщалось ранее, многофункциональные бомбардировщики Су-34 начали поступать в авиационные части округа в 2016 году. Су-34 создан для уничтожения как наземных, так и водных объектов условного противника. Что касается воздушных целей, то самолет имеет возможность поражать их в любое время дня и ночи при любых метеорологических условиях.

ВАСО закупит на АО «ОДК — Пермские моторы» двигатели ПС-90А для новых лайнеров Ил-96-400

Госзаказ в формате закупки у единственного поставщика более чем на 1,37 млрд рублей разместило ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество». Подрядчик, каковым оказалось пермское предприятие АО «ОДК-ПМ», в 2018 году должно поставить в Воронеж четыре авиадвигателя ПС-90А. Расплачиваться заказчик намерен тремя траншами: два аванса по 30 процентов и окончательный расчет по готовности. Напомним, ПС-90А стоит на самолетах Ил-96, Ил-76 и Ту-204. Последнее создание конструктора Павла Соловьева выпускается на АО «ОДК — Пермские моторы» (до февраля 2016-го — «Пермский моторный завод»).

Существующий задел на «Авиастар-СП» позволяет достроить не более десяти Ту-204

В настоящее время на ульяновском авиазаводе в производственном заделе находится 7-9 самолётов типа Ту-204 на различных стадиях производства, которые могут быть достроены, уточнили в администрации. В производственном заделе большую часть составляют самолёты с «длинным» фюзеляжем Ту-204-100, тип которых ранее сертифицирован как базовый. Есть в заделе и «укороченные» самолёты в модификации Ту-204-300. Однако, по требованию заказчика, авиазавод может из задела Ту-204-100 изготовить Ту-204-300, укоротив фюзеляж, пояснили на заводе. Изготовление новых самолётов типа Ту-204 пока не предусмотрено.

Стратегия развития авиационной промышленности

Многие проекты по созданию авиационной техники гражданского назначения не были завершены либо были закрыты, плановые объемы поставок гражданской продукции на внешний и внутренний рынок оказались недостижимы. Организации отрасли остаются дотационными, низкоэффективными и ориентированными почти исключительно на внутреннего заказчика.

Несмотря на существенную финансовую поддержку технического и технологического перевооружения со стороны государства, интегрированными структурами не был обеспечен переход к современной модели производства на основе разделения функций интеграторов и иерархической системы поставщиков, отрасль остается переработанной и низкопроизводительной. Отрасль по-прежнему не получает значимых частных инвестиций, которые являются важнейшим фактором развития. Построение глобальной сервисной сети и эффективной системы продаж для авиационной техники российского производства только началось.

За частичным выполнением Стратегии авиапрома 2015 прослеживается целый ряд причин. Организации отрасли переоценили свои финансовые и организационные возможности, равно как и спрос на свою продукцию.

Забывая о задаче сбалансированного развития продуктового портфеля и задаче унификации и семейственности, не имея значительного опыта в управлении проектами в гражданском сегменте, многие участники отрасли пытались инициировать и одновременно вести множество программ, но лишь единичные программы были выполнены. Отсутствие опыта работы в условиях международной кооперации и глобальной конкуренции, недооценка значимости международной сертификации продукции, недооценка значимости компетенций в продажах и сервисе стали непреодолимым препятствием для успешного выхода отечественных организаций на внешний рынок.

Отсутствие компетенций по управлению цепочкой поставок и развитию поставщиков, выстраиванию новых кооперационных связей на долгосрочной и партнерской основе не позволило создать в России эффективную модель авиационной отрасли.

Устранение возникших в ходе реализации Стратегии авиапрома 2015 сложностей сдерживалось неэффективным корпоративным управлением в интегрированных структурах авиационной промышленности.

Стратегия авиапрома 2030 продолжает решение задач, выполнение которых было начато в рамках предыдущей Стратегии, и учитывает новые вызовы, стоящие перед отраслью на современном этапе развития.

В рамках Стратегии даны характеристики целевого состояния отрасли, предложены новые подходы к преодолению внутренних и внешних вызовов, описаны стратегические шаги по достижению целевого состояния.

При этом **Стратегия задает направления действий не только для государства в лице исполнительной и законодательной власти** (различных федеральных министерств, служб и агентств, Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации), **но и для организаций промышленности и науки** (интегрированных структур авиапрома, организаций смежных отраслей, субъектов малого и среднего предпринимательства, различных ассоциаций), **объединяя всех участников общей целью построения экономически устойчивой и глобально конкурентоспособной отрасли.**

2. Значение и текущая конкурентная позиция авиационной промышленности Российской Федерации

Авиационная промышленность — одна из ключевых высокотехнологичных отраслей российской промышленности, предмет гордости многих поколений россиян.

Авиационная промышленность — гарант суверенитета России, отрасль, обеспечивающая обороноспособность страны и достижение ее геополитических интересов.

Авиационная промышленность России — системообразующая отрасль. Она объединяет многочисленные регионы России в единую социально-экономическую систему посредством развития транспортной системы. Развитие авиапрома обеспечивает мультипликативный эффект для развития промышленности в стране. При производстве воздушного судна используется продукция металлургической, радиоэлектронной, легкой и химической промышленности, других отраслей. Кроме того, «диффузия» технологий способствует разработке и применению новых технологий в смежных отраслях: автомобилестроении, судостроении, энергетике.

По итогам 2015 года совокупная выручка авиационной промышленности превысила 1 трлн руб., на внутренний и внешний рынки было поставлено 156 самолетов и 212 вертолетов, производительность труда составила 3,1 млн руб. на человека.

Россия — одна из немногих стран, которая присутствует во всех производственных переделах военного и гражданского сегментов авиационной промышленности, что позволяет при необходимости самостоятельно разработать и произвести ВС различного назначения.

В настоящее время **по объему выпуска ВС Россия входит в тройку лидеров вместе с США и Францией.** При этом масштаб выпуска финальной продукции в России и ближайших конкурентов существенно различается: объем выпуска финальной продукции в России в 2014 году составил около 11 млрд долл., в США и Франции — 97 и 55 млрд долл. соответственно. Вплотную к тройке лидеров приблизился Китай с объемом выпуска около 10 млрд долл.

С учетом объемов выпуска компонентов Россия занимает только седьмое место на мировом рынке авиационной продукции с объемом производства около 18 млрд долл., что во многом связано с отсутствием поставок для глобальных производителей гражданских ВС.

На мировом рынке финальной продукции Россия занимает сильные позиции в сегменте авиационной техники военного и специального назначения (16% в самолетостроении и 17% в вертолетостроении на конец 2014 года). Россия экспортирует авиационную технику военного и специального назначения в Индию, Китай, Индонезию, Вьетнам, Беларусь, Алжир и другие страны.

При этом наблюдается **дисбаланс в части развития гражданской продукции. Доля России на мировом рынке гражданской продук-**

ции по итогам 2014 года составила около 1% в самолетостроении и около 3% в вертолетостроении.

Авиационный промышленный комплекс России представлен промышленными и научными организациями, расположенными по всей стране, во всех федеральных округах.

Крупнейшие промышленные предприятия России базируются в Центральном федеральном округе (ОАО «НПО «Сатурн», АО «НПЦ газотурбостроения «Салют», АО «РПЗ»), Приволжском федеральном округе (ОАО «УМПО», ОАО «Кузнецов», АО «Авиастар-СП», АО «Авиаагрегат», АО «УКБП», ПАО «Казанский вертолетный завод»), Южном федеральном округе (ОАО «Роствертол»), Сибирском федеральном округе (Иркутский авиационный завод — филиал ПАО «Корпорация «Иркут», АО «Улан-Удэнский авиационный завод» и Дальневосточном федеральном округе (филиал ПАО «Компания «Сухой» «КНААЗ им. Ю.А. Гагарина», Филиал ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» в Комсомольске-на-Амуре). Крупнейшие научные центры и конструкторские бюро, известные во всем мире, представлены в Центральном федеральном округе (ФГБУ «НИЦ «Институтим. Н.Е. Жуковского», ФГУП «ЦАГИ им. проф. Н.Е. Жуковского», ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», ОАО «НИАТ», филиал ПАО «Компания «Сухой» «ОКБ Сухого», АО «РСК «МиГ», ПАО «Туполев», ОАО «Ил», АО «МВЗ им. М.Л. Миля», АО «Камов», АО «НИИАО», АО «РПКБ»), Сибирском федеральном округе (ФГУП «Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина») и Южном федеральном округе (ПАО «ТАНТК имени Г.М. Бериева»).

Кроме того, **русская авиационная промышленность обладает значительным кадровым потенциалом:** в стране сформирована система средних специальных и высших учебных заведений, которые осуществляют подготовку по специальностям, востребованным в авиационной промышленности; среди крупнейших высших учебных заведений — ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт» (национальный исследовательский университет), ФГОУ ВПО «Московский физико-технический институт» (государственный университет), ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет им. Н.Е. Баумана», ФГАОУ ВО «Самарский государственный аэрокосмический университет им. академика С.П. Королева», ГОУ ВПО «Казанский национальный исследовательский технический университет им. А.Н. Туполева» и другие.

Современный гражданский сегмент российской авиапрома неразрывно связан с международной кооперацией, что соответствует международным тенденциям и объясняется увеличением технологической сложности проектов, возросшими рисками и капиталоемкостью авиационных программ.

Например, в программе регионального пассажирского самолета SSJ100 принимают участие более 30 поставщиков систем и комплектующих изделий из разных стран (Франция, Германия, США, Канада).

Для организации послепродажной поддержки заказчиков и в целях маркетинга и продаж воздушного судна в Европе и Америке создано совместное предприятие SuperJet International. Широкую международную кооперацию предполагает и производство ближне-среднемагистрального самолета MC-21.

Авиационный промышленный комплекс России позволяет производить собственные двигатели, системы и агрегаты, однако на коммерческом рынке отечественная продукция востребована слабо. Для развития компетенций в гражданском сегменте используется, в частности, проекты риск-разделенного партнерства. Наиболее яркий пример такого партнерства — разработанный совместно с французской стороной двигатель SaM-146 для первого в современной России регионального самолета SSJ100.

Большинство отечественных производителей комплектующих ориентированы на внутреннего заказчика и не востребованы на глобальном рынке (подробнее причины этого отражены в разделе 4.2. Стратегии), однако есть примеры и успешной интеграции российских компаний в международную систему разделения труда.

В области разработки гражданских самолетов на территории России созданы инженерный центр Airbus (ECAR) и конструкторский центр Boeing.

На рынке производителей авиационных агрегатов работают несколько совместных предприятий, например, «Хамилтон Стандарт — Наука», созданное российской компанией АО «НПО «Наука» (крупнейший производитель систем жизнеобеспечения самолетов) и американской компанией Hamilton Sundstrand (производитель и поставщик систем-агрегатов, входит в состав United Technologies Corporation), агрегаты которого используются в самолетах Airbus, Boeing, Embraer и Bombardier. Еще один пример — совместное предприятие, созданное АО «Гидромаш» (производитель систем шасси и гидроагрегатов) и Liebherr aerospace (мировой поставщик систем для самолетов). Агрегаты АО «Гидромаш» используются в самолетах Airbus и Embraer.

АО «Технологии для Авиации» (в 2016 году активы компании приобретены АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро») устанавливает свое навесное оборудование на вертолеты компаний Sikorsky, Bell и Airbus Helicopters. Кроме того, компания активно развивается в сегменте авионики для вертолетов, предоставляя свои решения для вертолетов российского и иностранного производства.

За счет международной кооперации планирует усилить свои компетенции АО «Технодинамика». Так, совместно с американской Curtiss-Wright Corporation АО «Технодинамика» ведет разработку системы пожарной защиты, совместно с Messier-Bugatti-Dowty производит компоненты шасси для SSJ100.

Одним из крупнейших поставщиков третьего-четвертого уровня, работающим на мировую авиационную промышленность, стало ПАО «Корпорация «ВСПО-АВИСМА». Являясь производителем продукции из титана, корпорация покрывает 40% нужд в титане компании Boeing, 60% нужд Airbus и 100% нужд Embraer. В международную кооперацию также вовлечено ОАО «Каменск-Уральский металлургический завод» (ОАО «КУМЗ»), специализирующееся на выпуске полуплавок из алюминиевых сплавов. Свою продукцию предприятие поставляет крупным производителям финальной продукции и поставщикам первого уровня, таким как Boeing, Airbus, Bombardier и Goodrich.

Авиационная наука тоже включена в международную кооперацию. Россия принимает активное участие в Европейских рамочных программах по исследованиям и разработкам: «Горизонт 2020», «Небо будущего» и «Чистое небо 2». Кроме того, интенсивное кооперационное сотрудничество выстраивается в Европейских национальных программах Liftingoff programme (Великобритания), Takeoff programme (Австрия) и в рамках кластера DASR (Нидерланды). Ведущие российские

Российской Федерации на период до 2030 года

научные центры (например, ФГУП «ЦАГИ») привлекаются крупнейшими авиапроизводителями (Boeing и Airbus) для выполнения исследований и комплексных испытаний на современной экспериментальной базе.

3. Целевое видение авиационной промышленности Российской Федерации

Учитывая приоритеты, обозначенные Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации, **целевое видение авиастроения** (стратегическая цель) — это экономически устойчивая, глобально конкурентоспособная отрасль, встроенная в мировой рынок и международное разделение труда, а также способная обеспечить всю научно-производственную цепочку для нужд государственной авиации.

В целевом состоянии российские производители летательных аппаратов удерживают лидирующие позиции по поставкам на глобальный рынок, прежде всего в военном сегменте, и постепенно наращивают присутствие в гражданском сегменте.

В целевом состоянии сформирована развитая система поставщиков всех уровней в военном и гражданском сегментах, конкурентоспособных на мировом рынке и встроенных в международную кооперацию, в том числе на платформы ВС иностранного производства. В части решения задач национальной безопасности авиационная промышленность обеспечивает безусловное выполнение государственного оборонного заказа, при этом также обеспечиваются технологический суверенитет в военном и военно-транспортном сегментах, постоянное совершенствование авиационной техники военного и специального назначения.

Для обеспечения транспортной доступности и связанности территории страны в целевом состоянии увеличится действующий парк отечественных ВС, в том числе за счет дополнительных мер поддержки продаж российских воздушных судов на внутреннем рынке, поддержки развития операционного лизинга российскими лизинговыми компаниями, обеспечения возможности использования потенциала военно-транспортной авиации, в интересах пассажирских перевозок в труднодоступных и отдаленных регионах страны.

Организации авиационной промышленности в целевом состоянии финансово устойчивы и не требуют постоянной поддержки операционной деятельности со стороны государства.

4. Ключевые вызовы для развития авиационной промышленности Российской Федерации и стратегия перехода к целевому состоянию

Для достижения целевого состояния российскому авиапрому необходимо преодолеть ряд ключевых вызовов.

Во-первых, это **недостаточный масштаб внутреннего рынка**. Внутренний рынок России является хорошей стартовой точкой для российских производителей, но он значительно меньше рынков ЕС, Китая, США и даже с учетом перспектив его роста недостаточен для выхода на серийность и экономику производства, обеспечивающих окупаемость авиационных программ.

Во-вторых, это **низкая эффективность текущей модели отрасли**. Отрасль представлена переразмеренными и низкопроизводительными интегрированными структурами, при этом развитая система отечественных поставщиков отсутствует, производители комплектующих не встроены в международное разделение труда и ориентированы только на внутренний рынок.

В-третьих, это **ограниченность финансовых ресурсов государства**. В ситуации снижения нефтегазовых доходов и резервов национальных фондов отсутствует возможность существенного увеличения бюджетного финансирования, в то время как для построения конкурентоспособной индустриальной модели необходимы значительный объем финансирования и рост эффективности использования инвестиционных средств.

В-четвертых, это **ослабление позиций в научно-техническом и технологическом обеспечении отрасли, дефицит квалифицированных кадров**: недостаточный для выпуска конкурентоспособной продукции опережающий уровень НТЗ, устаревшая, не обеспечивающая современных темпов разработки программ методологии организации проектных работ, отсутствие действенных механизмов внедрения инноваций и результатов интеллектуальной деятельности, утрата инженерных и научных школ.

Таким образом, потребуются стратегические шаги для решения следующих задач:

1. Поддержка внутреннего рынка и усиление позиций на глобальном рынке;
2. Построение конкурентоспособного авиационного промышленного комплекса;
3. Привлечение инвестиционного капитала в отрасль;
4. Обеспечение лидирующих позиций в области подготовки кадров и формирования научно-технического задела.

4.1. Поддержка внутреннего рынка и усиление позиций на глобальном рынке

Прогнозируемый рост спроса на ВС, как в России, так и за рубежом, способствует реализации авиационной промышленностью своего потенциала.

Глобальный рынок авиационной продукции и услуг в 2014 году составил более 500 млрд долл. При этом мировой спрос на ВС для гражданского сегмента обеспечивается ростом населения (+16% к 2030 году), мирового ВВП (+82% к 2030 году) и авиаперевозок (почти в два раза к 2030 году), а в сегменте военной и специальной авиации поддерживается большим количеством вооруженных конфликтов.

Внутренний рынок является дополнительным конкурентным преимуществом для России. Он важен в качестве якорного рынка, обеспечивающего успешный запуск программ и получение поддержки на этапе освоения новых ВС в эксплуатации.

Однако российский внутренний рынок существенно меньше рынка стран-конкурентов, таких как ЕС, Китай, США и Канада. К примеру, спрос на гражданские ВС в России в 10 раз меньше, чем в ЕС (среднегодовой уровень спроса за период 2015–2030 годов), и он существенно не увеличится даже при условии роста платежеспособности и мобильности населения.

Так, пассажирооборот в Российской Федерации в 2030 году прогнозируется на уровне 470 млрд пкм, что почти вдвое ниже текущего пассажирооборота ЕС и в разы ниже пассажирооборота в Китае и Северной Америке.

Внутренний рынок самолетов военного и специального назначения более чем в три раза уступает рынку стран НАТО. При этом поставки самолетов военного и специального назначения на внутренний рынок в ближайшей перспективе оценочно не превысят уровня 2014 года и останутся порядка 80–100 самолетов в год.

Внутреннего рынка для окупаемости программ по созданию ВС для коммерческого заказчика недостаточно: к примеру, объем внутреннего рынка широкофюзеляжных ВС на период до 2030 года составляет около 100 единиц, тогда как для инвестиционной окупаемости такого рода проектов необходима продажа 500–600 единиц; объем внутреннего рынка узкофюзеляжных магистральных самолетов — менее 400 единиц при инвестиционной окупаемости в 800–850 единиц. Ситуация усугубляется тем, что отечественные авиакомпании не имеют достаточных стимулов для приобретения ВС российского производства. В связи с этим все ключевые гражданские проекты, реализуемые в России в последние годы (такие как региональный самолет SSJ100, ближне-среднемагистральный самолет MC-21), являются экспортно-ориентированными.

Необходимость принятия во внимание ограниченности внутреннего рынка касается производителей как финальной продукции (самолетов и вертолетов), так и комплектующих. Иностранцы поставщики экспортируют свыше 50% своей продукции для производства ВС различных авиационных платформ. Экспорт российских поставщиков не диверсифицирован по рынкам и почти полностью привязан к поставкам в составе финальной продукции ПАО «ОАК» и АО «Вертолеты России».

Ориентация отечественного производства преимущественно на внутренний рынок не позволяет достичь необходимого масштаба производства для минимизации издержек на единицу продукции, что приводит к неэффективности производства и низкой инвестиционной привлекательности организаций промышленности.

Перед российскими авиапроизводителями стоят задачи выхода на новые рынки и укрепления международного присутствия, в то же время перед странами, активно развивающими авиационную промышленность (в том числе странами Азиатско-Тихоокеанского региона), стоит задача наращивать свои компетенции в авиационных технологиях, что делает сотрудничество с Россией взаимовыгодным. К примеру, Китай не имеет достаточного опыта в проектировании гражданских широкофюзеляжных ВС и авиационных двигателей. Индия не имеет собственных разработок по истребителю пятого поколения, гражданским региональным, узко- и широкофюзеляжным самолетам. Российская авиационная промышленность обладает компетенциями и технологиями в данных областях и может быть надежным партнером для этих стран.

Для высокотехнологичных держав с развитой авиационной промышленностью стимулом для сотрудничества с российскими производителями может быть как расширение доступа к рынку, в том числе с учетом выдвигания Россией встречных условий, так и сокращение издержек при размещении нового производства.

Для увеличения доступного рынка государства и промышленность предпримут ряд стратегических шагов.

Во-первых, **будет реализован комплекс мер, направленных на развитие внутреннего рынка**.

Прежде всего, обеспечивая низкую волатильность, долгосрочный и предсказуемый характер государственного оборонного заказа, государство поддержит стабильный спрос на внутреннем рынке авиационной техники военного и специального назначения.

Внутренний рынок гражданских ВС государство поддержит за счет стимулирования авиакомпаний к расширению парка ВС российского производства, а также содействию авиакомпаниям, реализующим экспорт транспортных услуг с использованием отечественных ВС. Кроме того, государство поддержит развитие операционного лизинга отечественных ВС российскими лизинговыми компаниями.

Государство продолжит поддержку продаж продукции авиастроения гражданского назначения за счет снижения части расходов, связанных с обслуживанием кредитов на приобретение ВС, оставаясь в рамках действующих международных обязательств.

Для участников отрасли будут сохранены и расширены действующие меры, направленные на развитие сервисно-логистической поддержки авиационной техники российского производства и поддержку продаж. Недооценка важности сервиса и продаж стала одной из причин недостижения плановых показателей по объемам поставок гражданской продукции в рамках реализации Стратегии авиапрома 2015.

С целью стимулирования спроса на ВС для местных и внутрирегиональных линий будет продолжена реализация мероприятий по созданию современной авиационной инфраструктуры в регионах России, а также мероприятий, направленных на развитие маршрутной сети и повышение ценовой доступности авиаперевозок.

Задачи обеспечения транспортной доступности отдаленных районов России, не располагающих обустроенной аэродромной инфраструктурой, будут решаться в том числе с использованием ВС, унифицированных с выпускаемыми образцами военно-транспортной авиации. При этом с учетом низкой серийности таких ВС государство возьмет на себя частичное покрытие расходов, связанных с их производством и эксплуатацией авиаперевозчиками.

Государство также будет способствовать развитию рынка беспилотных авиационных систем и сопряженных с ними услуг через совершенствование нормативно-правовой базы.

Во-вторых, **будет обеспечена комплексная поддержка экспорта авиационной продукции посредством деятельности созданного при Внешэкономбанке Российского экспортного центра**, который будет осуществлять финансовую, страховую, гарантийную и иную поддержку экспорта авиационной промышленной продукции, а именно

- будет предоставлять информационную и консультационную поддержку экспортерам, российским инвесторам, реализующим проекты за пределами территории Российской Федерации, их иностранным контрагентам по соответствующим сделкам, российским и иностранным кредитным организациям, а также иным организациям, оказывающим финансовую поддержку указанным лицам;

ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского возобновляет семинары, посвященные вертолетной тематике

В конце декабря в Центральном аэрогидродинамическом институте состоялось очередное заседание научно-технического семинара отделения аэродинамики и динамики вертолетов, штопора и аэродинамики самолетов на больших углах атаки. С докладом «Математические модели и методы прикладной аэродинамики вертолетных профилей» выступил ведущий научный сотрудник отделения Александр Никольский. Эта встреча стала уже шестой по счету в рамках семинара по вертолетной тематике. На следующих встречах, которые будут проходить примерно два раза в месяц, запланированы доклады о вопросах современного вертолетостроения и других проблемах авиационной науки.

Первая европейская летная академия в Испании Bell Helicopter полностью готова к работе

Европейские авиаавласти сертифицировали первую европейскую академию американского вертолетного производителя Bell Helicopter (входит в группу Textron), расположенную в Валенсии (Испания). Одновременно сертификат EASA выдан на полнопилотажный тренажер (FFS) для Bell-429. Российские клиенты могут обучиться пилотированию Bell-429 только в одном европейском городе — Попраде (Словакия), в независимой летной школе Air Transport Europe. В ее распоряжении нет полнопилотажных тренажеров для Bell-429. Российских пилотов готовят и в академии Bell Helicopter в г. Форт-Уорт (Техас, США). В конце прошлого года она получила бессрочный сертификат Росавиации.

Томский ВУЗ в этом году планирует печатать детали вертолетных двигателей на 3D-принтере

Ученые Томского государственного университета (ТГУ), которые создали первый в России 3D-принтер для печати монолитной керамики, в 2017 году на нем напечатают образцы деталей вертолетных двигателей нового поколения, сообщил ректор вуза Эдуард Галажинский. По его словам, в вузе реализуют полный технологический цикл: сначала ученые получают керамические порошки, затем из них изготавливают термопластичные пасты — чернила» для принтера, а после печати изделия спекают при высокой температуре, благодаря чему они обретают нужные свойства. Напечатанная на таком принтере керамика превосходит высоколегированные стали, цветные металлы и твердые сплавы.

Индонезийские вертолеты Ми-35П перевозят в Россию для капитального ремонта на 150 АРЗ

В рамках военно-технического сотрудничества и в соответствии с контрактом специалисты холдинга «Вертолеты России» начали мероприятия по транспортировке индонезийских вертолетов Ми-35П на территорию России. В соответствии с условиями контракта капитальный ремонт вертолетов Ми-35П пройдет на производственной базе АО «150 авиационный ремонтный завод». Представители индонезийской компании совместно со специалистами АО «150 АРЗ» уже приступили к выполнению демонтажа, консервации, погрузочных работ вертолетов и их комплектующих. Первые боевые вертолеты Ми-35П в Индонезию были поставлены в сентябре 2003 года.

Тегеран готов создать совместное предприятие с Россией по производству вертолетов в Иране

Иран готов создать СП с Россией по производству вертолетов в иламской республике, заявил министр промышленности, рудников и торговли Ирана Мохаммед Нематзаде на встрече с министром энергетики России Александром Новаком. «Мы готовы учредить совместное предприятие по производству вертолетов в Иране — наш рынок позитивно воспринимает российскую продукцию», — приводятся слова Нематзаде в официальном аккаунте Минэнерго в Twitter. Также министр сообщил о демонстрации пассажирского самолета Sukhoi SuperJet 100. «Данный самолет соответствует самым высоким требованиям. Портфель заказов на него постоянно растет», — отметил Новак.

Европейская компания Sferion оснастила вертолет Ми-2 системой дополненной реальности

Sferion разработала универсальную систему дополненной реальности, которая может быть установлена на любой тип вертолетов. Как пишет AviationWeek, для испытания систему установили на многоцелевой вертолет Ми-2, разработанный в первой половине 1960-х годов. Этот вертолет принадлежит Университету Айовы. Позднее проверки проведут на ЕС635. Новая система, разработанная Sferion в базовом варианте, включает в себя шлем с наплывным дисплеем, лидар SferiSense 500 и модуль обработки данных. С помощью лидара система способна формировать трехмерную картинку окружающего пространства с различными объектами, включая столбы и линии электропередач.

Новейшая модификация вертолетов Ми-28УБ начнет поступать в части ВКС уже в этом году

«В настоящее время опытные образцы вертолета с двойным управлением Ми-28УБ с положительными результатами прошли государственные испытания и, начиная с 2017 года, запланирована их поставка в части армейской авиации», — сообщил журналистам начальник боевой подготовки армейской авиации ВКС РФ генерал-майор Олег Чесноков. Он пояснил, что сначала Ми-28УБ поступят в 344-й Центр боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации в Торжке, а затем пойдут в строевые авиачасти ВКС РФ. «Опыт эксплуатации вертолетов Ми-28Н показал необходимость выпуска вертолетов данного типа с двойным управлением», — добавил он.

Лондон и Париж подготовили резолюцию, запрещающую поставки вертолетов в Сирию

В документе прописаны адресные санкции в отношении 11 физических лиц и 10 структур, якобы имеющих отношение к химическим атакам. Меры, которые им грозят, включают замораживание активов и запрет на выезд из страны. Проект резолюции предусматривает создание комитета, который будет отслеживать соблюдение режима санкций. Дамаск согласился передать свое химическое оружие в распоряжение международного сообщества для последующей ликвидации в 2013 году в рамках сделки между Москвой и Вашингтоном. Российская сторона ранее неоднократно подчеркивала, что выводы комиссии ООН вызывают серьезные вопросы и не могут служить основой для санкций.

АЭРОПОРТ 2017

В период с 26 декабря по 8 января российские аэропорты обслужили 4 миллиона пассажиров

Столичные аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково обслужили почти 2,9 млн пассажиров (+17 процентов к прошлому году). Как сообщает пресс-служба Росавиации, из аэропортов МАУ выполнено 23,8 тысячи рейсов (+5 процентов), в т.ч. на международных направлениях — 15,5 тысячи рейсов, на внутренних — 8,3 тысячи. На международных маршрутах российские авиакомпании осуществили 9,6 тысячи рейсов (+15 процентов), из которых на регулярной основе — 8,1 тысячи (+14 процентов) и на чартерной — 1,5 тысячи рейсов (+21 процент). Зарубежные авиакомпании выполнили 4,5 тысячи рейсов (-2,7 процента) и 1,3 тысячи чартерных (-10 процентов).

«Аэроэкспресс» отложил запуск двухэтажных поездов из-за продления сроков сертификации

Как заявили в пресс-службе железнодорожного оператора, 5 из 11 заказанных у швейцарского производителя Stadler составов уже находятся в России и проходят испытания. В «Аэроэкспрессе» пояснили, что двухэтажные поезда являются уникальными для России, так как никогда раньше не эксплуатировались на территории страны. В связи с этим процедура сертификации заняла больше времени, чем планировалось. Изначально железнодорожный оператор намеревался запустить двухэтажные составы по маршруту Павелецкий вокзал — Домодедово в декабре 2016 года. Общая стоимость заказанных вагонов составляет 183,9 миллиона евро.

АО «Центродорстрой» займется реконструкцией калининградского аэропорта за три млрд рублей

Правительство РФ назначило компанию «Центродорстрой» подрядчиком по реконструкции аэропорта Храброво, которая проводится в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. Общая стоимость работ составляет 3,39 млрд рублей, говорится в распоряжении на официальном интернет-портале правовой информации. Срок исполнения указанных работ намечен на декабрь 2017 года. Реконструкция калининградского аэропорта началась в 2013 году. Проект предусматривает, в частности, реконструкцию аэровокзального комплекса, системы электроснабжения, удлинение ВПП с 2,5 км до 3,3 км, что позволит принимать все типы ВС.

Структура Олега Дерипаски поборется за право развития МА Иркутска и 10 малых аэропортов

Группа «Базовый Элемент» Олега Дерипаски сохраняет интерес к развитию аэропорта Иркутска и десяти малых региональных аэродромов, следует из письма гендиректора профильного подразделения группы «Аэропорт Девелопмент» Максима Илюшина губернатору области Сергею Левченко. В письме подчеркивается, что компания готова инвестировать в аэропорт Иркутска «на тех условиях, которые сформулирует собственник — Иркутская область», в том числе, при условии сохранения акций аэропорта в региональной собственности. «Аэропорт Девелопмент» не обуславливает свое участие в проекте обязательным приобретением контрольного пакета его акций.

Россельхознадзор вернул в Казахстан фазанов и трапозанов, задержанных в МА Шереметьево

«Управлением Россельхознадзора по Москве, Московской и Тульской областям в международном аэропорту Шереметьево на СВХ АО «Москва-Карго» было приостановлено передвижение живых птиц — фазаны и трапозаны (пять голов), поступивших по ветеринарному свидетельству формы №1 от 6 декабря 2016 года серии 50 №00015535 для перемещения в Республику Казахстан», — говорится в сообщении. При проведении пограничного ветеринарного контроля установлено, что грузоотправитель отсутствует в реестре предприятий Таможенного союза в системе «Цербер». «Груз возвращен грузоотправителю», — пояснили в ведомстве.

На территории аэропорта «Симферополь» в будущем могут построить новый автовокзал

Об этом журналистам рассказал директор по строительству ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Дмитрий Черненко. Он также отметил, что, помимо 32 млрд рублей частных инвестиций в строительство нового аэровокзального комплекса, Федеральная целевая программой социально-экономического развития Крыма предусмотрено 13 млрд рублей на реконструкцию аэродрома. Это строительство новой ВПП размерами 3200 на 45 метров, строительство нового перрона на 23 места-стоянки всех типов воздушных судов и строительство сети рулежных дорожек, которые соединят существующий аэровокзальный комплекс с инфраструктурой нового АВК.

Красноярские власти обсуждают продажу 49 процентов акций аэропорта «Емельяново»

«Правительство края прорабатывает обращение компании об оферте на право выкупить у нас 49 процентов, которые, конечно, не так привлекательны, как 51 процент, но, тем не менее, базовый партнёр просит приобрести и оставшийся пакет акций», — говорится в сообщении пресс-службы. Сегодня через аэропорт «Емельяново» осуществляют регулярные и чартерные пассажирские перевозки 29 ведущих российских и зарубежных авиакомпаний, маршрутная сеть насчитывает 51 направление. Пассажиропоток аэропорта в 2015 году превысил 1,8 миллиона человек. По информации краевых властей, прибыль аэропорта по итогам 2016 года составит 500 миллионов рублей.

Создается специальная группа охотников для отстрела птиц в районе аэропорта Томска

Специалисты подбирают охотников, которые будут летом отстреливать птиц в районе томского аэропорта для обеспечения безопасности полетов, сообщил журналистам директор аэропорта Роман Фроленко. Ранее сообщалось, что у аэропорта Томска периодически возникают проблемы из-за птиц. Так, авиакомпания «Глобус» (входит в группу компаний S7) требует через суд от ООО «Аэропорт «Томск» более 40 тысяч долларов после попадания птицы в двигатель самолета. Также прокуратура нашла нарушения в работе орнитологической службы аэропорта, но сотрудники последней утверждали, что в аэропорту есть все необходимое оборудование для защиты от птиц.

Стратегия развития авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года

- обеспечит доступ российских экспортеров авиационной продукции и иных заинтересованных лиц к информации о мерах поддержки экспорта, а также о деятельности уполномоченных органов государственной власти Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в сфере поддержки экспорта;

- окажет содействие продвижению за рубежом промышленной продукции (товаров, работ, услуг), включая поиск партнера за рубежом и выход на него, содействие выставочной, маркетинговой и иной деятельности;

- будет содействовать деятельности организаций, являющихся посредниками при осуществлении экспортной деятельности.

Более того, **экспортно-ориентированным проектам будет оказана политическая поддержка** с включением вопросов, касающихся реализации отечественными организациями их экспортного потенциала, в повестку межправительственных комиссий, профильных комитетов Правительства Российской Федерации, руководителей федеральных органов исполнительной власти, прежде всего Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

С целью установления и укрепления внутренних и международных отраслевых связей, формирования положительного имиджа России как мировой авиационной державы **продолжат развитие выставочные мероприятия, привязанные к национальным авиационным кластерам**, такие как Международный авиационно-космический салон (далее — МАКС), проводимый в г. Жуковском.

Силами ФСВТС России, Рособоронэкспорта России и других операторов военно-технического сотрудничества **будет продолжена поддержка продвижения авиационной продукции военного и специального назначения на внешние рынки.**

В-третьих, для увеличения доступного рынка в проектах по созданию авиационной техники будут **планомерно и взвешенно выстраиваться международные альянсы по схеме «компетенции в обмен на рынок»** (например с Китаем и Индией, принимая во внимание все связанные с этим риски). Более того, будет рассмотрена возможность создания совместных предприятий с развивающимися странами (например, с Бразилией и Индией) для совместной разработки, производства и продвижения ВС.

С целью развития технологических компетенций и получения опыта управления проектами с международным участием будут **реализовываться проекты международной кооперации** (например, с Францией, Германией, США, Великобританией, Японией). Создание условий для международной кооперации будет достигнуто, в том числе, за счет **политической поддержки со стороны государства**, участия России в выработке правил регулирования мировой экономики и международной торговли.

Значительную часть инициатив по выходу на мировой рынок и участию в международных проектах будут реализовывать организации отрасли, начав с определения целевых рынков и планов выхода на них.

На всех уровнях принятия решений будут **поддерживаться проекты локализации в Российской Федерации производства авиационной продукции поставщиками второго-четвертого уровней и разработки продукции для зарубежных заказчиков** с целью освоения современных технологий производства, усиления компетенций в работе в условиях международной кооперации и дальнейшего наращивания в России производства продукции с высокой добавленной стоимостью.

Кроме того, **при приобретении** российскими организациями с долей государства **авиационной продукции иностранного производства** в качестве критериев выбора поставщика будут учитываться текущий и планируемый поставщиками **уровень локализации** производства в Российской Федерации, **объем совместных разработок и исследований.**

При закупках иностранной продукции авиапрома участники отрасли совместно с государством будут искать возможности по выстраиванию **встречных требований по включению отечественных компаний в международные цепочки поставок в качестве поставщиков второго-четвертого уровней**, а также по локализации производства части компонентов или проведению НИР и ОКР, что активно используется рядом стран с развивающейся авиационной отраслью.

Построение международных альянсов и выстраивание международной кооперации будет сопровождаться сохранением открытого российского рынка для зарубежных производителей ВС и компонентов, готовых локализовать часть продукции на территории Российской Федерации.

В результате стратегических шагов, направленных на расширение рынка российской авиационной продукции, **будет реализован потенциал внутреннего рынка и обеспечено встраивание российской авиационной промышленности в международный рынок.** Продукция финалистов российского авиапрома будет продолжать экспортироваться за рубеж, российские поставщики интегрируются в международную систему разделения труда и получают поддержку на внутреннем рынке.

4.2. Построение конкурентоспособного авиационного промышленного комплекса

Интегрированные структуры, сформированные в результате проведенной консолидации активов в отрасли, **имеют низкую операционную эффективность и низкую производительность труда**, что снижает глобальную конкурентоспособность российской промышленности.

В 2014 году выработка на одного работника в России составила около 65 тыс. долл. (2,5 млн руб.), что значительно ниже, чем в странах-лидерах, имеющих, как и Россия, в составе авиапромышленного комплекса все производственные переделы: во Франции выработка составила около 500 тыс. долл. на человека, в Германии — около 440 тыс. долл., в США — более 400 тыс. долл.

Интегрированные структуры характеризуются переразмеренностью активов. К примеру, общая площадь предприятий, входящих в состав интегрированных структур, сравнима с суммарной площадью основных зарубежных конкурентов.

Российские предприятия отличаются низкой серийностью производства, особенно в сегменте гражданских самолетов: в расчете на модель ВС средняя серийность производства ПАО «ОАК» составляет девять единиц, что в разы ниже уровня Boeing (132 единицы) и Airbus (77 единиц). В сегменте авиационной техники военного и специального назначения отставание от мировых лидеров меньше: серийность ПАО «ОАК» примерно

равна уровню Boeing и в два раза ниже уровня Airbus. В вертолетостроении отставание от Airbus Helicopters также оценивается вдвое: 36 ВС производства АО «Вертолёты России» против 70 ВС Airbus Helicopters.

Сформированные структуры глубоко интегрированы по цепочке создания стоимости. **Сохранение текущей индустриальной модели не позволяет сконцентрировать ресурсы финалистов на ключевых компетенциях (ОКР, сборке, продажах и сервисе) и сдерживает развитие системы поставщиков.** При этом высокая доля ресурсов и инвестиций приходится на нижние переделы производства, которые не являются ключевыми для производителей финальной продукции и имеют низкую, экономически неэффективную загрузку. Интегрированные структуры — это коммерческие организации, выполняющие специальные цели государства, но, как и любой бизнес, они должны быть ориентированы на эффективность деятельности и достижение положительных финансовых результатов.

Зарубежные лидеры, такие как Boeing, Airbus, Lockheed Martin, сфокусировались на финальной сборке, в большинстве случаев отдавая все остальные переделы производства на аутсорсинг развитой системе глобальных поставщиков, в формировании которой принимали непосредственное участие.

Ключевой задачей в целях повышения конкурентоспособности отечественной авиационной промышленности и важнейшим направлением развития является изменение индустриальной модели отрасли за счет создания развитой системы поставщиков и внутренней оптимизации организаций.

В данном направлении будет осуществлен ряд стратегических шагов.

Во-первых, **производители ВС и поставщики первого уровня** (главным образом, интегрированные структуры) **сфокусируются на ключевых компетенциях, сократят избыточные мощности и постепенно выведут нижние производственные переделы на аутсорсинг, будут проводить комплексную политику по развитию поставщиков второго-четвертого уровней**, в том числе реализовывать совместные планы технологического перевооружения, повышения стандартов и качества продукции, перехода на единые информационные системы и другие мероприятия. Поставщики первого уровня продолжат развивать компетенции для выполнения функций интегратора.

Со стороны государства важным инструментом стимулирования трансформации индустриальной модели станет **формирование для организаций с государственным участием системы ключевых показателей эффективности, направленной на повышение эффективности и развитие межзаводской кооперации.**

В настоящее время интегрированные структуры уже начинают делать шаги в направлении целевой индустриальной модели. К примеру, АО «ОДК» формирует собственные центры компетенций, которые в дальнейшем могут быть выделены из контура холдинга. АО «Технодинамика» повышает операционную эффективность, внедряя в своих ДЗО систему менеджмента качества и технологий производства международного уровня, инструменты бережливого производства.

Во-вторых, поставщики второго-четвертого уровней:

- **будут создавать продукты, ориентированные на глобальный спрос и имеющие потенциал применения в различных смежных отраслях**, что позволит обеспечить необходимую серийность и экономию на масштабе;

- **повысят стандарты работы** до требований международных заказчиков (в том числе в части соответствия продукции требованиям безопасности и экологии);

- **займут инициативную позицию в части включения в международную кооперацию** (поиска возможностей по локализации производства, участия в риск-разделенных программах по разработке авиационной продукции), не ограничиваясь внутренними заказчиком.

Со своей стороны, **государство перейдет на меры поддержки и систему ценообразования ГОЗ, стимулирующие усиление межзаводской кооперации и развитие базы отечественных поставщиков в оборонно-промышленном комплексе** (далее — ОПК). В частности, государство усовершенствует систему ценообразования ГОЗ за счет отказа от ценообразования, основанного на нормативных коэффициентах и привлеченных работ, и внедрения премии за эффективность (лучшие тактико-технические характеристики, меньшие сроки, меньшие ресурсы независимо от схемы кооперации) и собственные инвестиции. Более того, ресурсы, которые ранее в рамках федеральных целевых программ направлялись на техническое перевооружение предприятий, входящих в состав интегрированных структур, будут направляться на создание совместных предприятий с поставщиками вне интегрированных структур и международными поставщиками и станут одним из способов стимулирования изменения индустриальной модели отрасли со стороны государства.

Кроме того, **будет усовершенствован механизм одобрения порядка использования организациями отрасли активов, создаваемых в процессе выполнения государственных контрактов.** В целях поддержки реструктуризации интегрированных структур совместно с региональными органами исполнительной власти будут **реализованы программы повышения мобильности трудовых ресурсов, занятых на промышленных предприятиях отрасли авиационной, и их перетока между регионами и смежными отраслями**, в том числе в случае закрытия убыточных предприятий в моногородах. Указанные программы будут сопровождаться мероприятиями по повышению квалификации и переподготовке кадров, а также по содействию решению жилищных вопросов.

Для стимулирования локализации производства на территории России и развития собственного производства продукции поставщиков второго-четвертого уровней будут совершенствоваться меры тарифного регулирования. В-третьих, в качестве обеспечивающей меры по изменению индустриальной модели отрасли и повышения конкурентоспособности отечественных организаций авиапрома на мировом рынке **будет внедрен комплекс мер, направленный на международную сертификацию участников отрасли и их продукции, а также созданы условия для возможности работы в соответствии с международными отраслевыми стандартами.**

Продолжение в № 4



До траверза Пензы полёт проходил при хорошей видимости на высоте 200 метров, но за Пензой начался туман. Командир эскадрильи дал команду сомкнуться плотным строем. Полёт продолжился на высоте 50 метров при видимости 100 метров. В Аткарск прибыли пять самолётов, а два были потеряны. После приземления поступила информация, что один из самолётов, который пилотировал Резниченко, совершил вынужденную посадку в поле в связи с тем, что у него кончилось топливо. Второй пропавший самолёт, которым управлял пилот Лычев, потерпел катастрофу. После этого Владимир Сорвин сделал вывод о том, что законы неба необходимо читать и никогда не принимать безрассудных решений подобных тому, какое принял командир эскадрильи Винокуров. К сожалению, сегодня этой истине следуют не все, и потому немалая доля авиационных происшествий последних лет приходится на воздушные суда АОН. Да только ли этого рода авиации! Катастрофы в Казани 2013 года и в Ростове-на-Дону нынешнего в числе причин также имели неблаго-

году он был переведён в Душанбе в этот учебно-тренировочный отряд. Одна из его задач состояла в том, чтобы переучить пилотов Як-12 на «Мораву», для чего ему предстояло освоить этот самолёт самому. «Морава» — это многоцелевой двухмоторный самолёт, принадлежащий к тому же классу, что и современный Diamond-42.

Одна из целей, с которой Владимир Сорвин с энтузиазмом принял приглашение перейти в Таджикское управление гражданской авиации, состояла в том, чтобы в перспективе освоить воздушные суда магистрального класса. В это управление гражданской авиации уже поступили самолёты Ил-18, на которых, в частности, выполнялись рейсы и в Москву, в уже существовавший в то время аэропорт Домодедово. К 1966 году был создан и региональный самолёт Як-40, также освоенный таджикскими авиаторами.

В начале 70-х годов Владимир Сорвин освоил самолёт Ил-18, на котором выполнял рейсы из аэропорта Душанбе в разные города, в том числе, и в Москву, в аэропорт Домодедово. Затем он перевёлся в Москву, в Центральное управление международных воздушных сообщений (ЦУМВС), ставшее предшественником нынешнего ОАО «Аэрофлот». Работая в этом управлении, он летал первоначально на Ил-18, а затем в числе первых лётчиков этого подразделения Аэрофлота освоил самолёт Ту-154.

С этим воздушным судном у Владимира Сорвина было связано 26 лет лётной жизни. С 1974 по 2000 годы Владимир Николаевич как командир экипажа этого самолёта и пилота-инструктора побывал в 99 странах мира. В 1980-х годах он принял участие в событиях в Афганистане, выполняя рейсы между Москвой и Кабулом. Полёт из Москвы проходил с промежуточной посадкой в Ташкенте, где самолёт заправлялся с таким расчётом, чтобы обратный рейс выполнить без посадки.

Ещё в 1978 году Владимир Николаевич принял участие в освоении нового маршрута на остров Мадагаскар, выполнив второй по счёту рейс Москва-Антананариву (первый выполнил Пётр Картерьев, командир 337-го лётного отряда, в котором состоял Владимир Сорвин). Он также является разработчиком методики выполнения полётов по одному из сложнейших маршрутов на Шпицберген (рейс Москва-Лонгьер). В 90-х годах его экипаж осваивал ряд сложных маршрутов в азиатском направлении, в том числе, из Москвы в Калькутту с посадкой в Шардже.

В 2000 году Владимир Николаевич вышел на пенсию, выполнив в январе этого года последний рейс в Бейрут. Оставив лётную работу, он начал вести активную общественную деятельность, являясь членом клуба ветеранов лётного состава «Экипаж». Владимир Николаевич посещает московские школы, рассказывая детям о примечательных эпизодах своей лётной деятельности. На многих церемониях Дня Поминования на Новом Донском кладбище Владимир Николаевич выступал в роли ведущего.

В книге воспоминаний «По законам неба», вышедшей в издательстве Аэрофлота в 2007 году, рассказано о многих событиях из истории отечественного воздушного транспорта. Со многими из них мы будем знакомить читателей в канун 95-летия отечественной гражданской авиации. Этот юбилей авиационная общественность будет праздновать в 2018 году.

А сегодня мы поздравляем с юбилеем самого Владимира Сорвина и желаем ему новых творческих успехов.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

ИНТЕГРАЦИЯ

Авиакомпания Iran Air получила первый самолёт Airbus — A321 после отмены санкций

По сведениям Reuters, первым доставленным в Иран самолётом стал A321, способный вместить 189 пассажиров. Самолёт уже окрашен в цвета авиаперевозчика. В декабре прошлого года было объявлено, что Iran Air и Airbus подписали соглашение на поставку 100 воздушных судов. Согласно договору, иранский перевозчик получит 46 самолётов семейства A320, 38 — семейства A330 и 16 широкофюзеляжных A350 XWB. В условиях ранее действовавших против него санкций, введенных в связи с его ядерной программой, Иран был лишен возможности покупать новую авиатехнику. В ближайшее десятилетие Исламской Республике нужно закупить примерно 500-550 пассажирских самолётов.

Российский производитель спутников отказался от украинских комплектующих

«Информационные спутниковые системы имени академика М. Ф. Решетнева» (ИСС) полностью заменили использовавшиеся ранее украинские комплектующие отечественными аналогами. По словам гендиректора предприятия Николая Тестоедова, на предприятии имеются страховые запасы комплектующих, которых достаточно для завершения изготовления находящихся в производстве спутников. Во-вторых, российские предприятия по заказу ИСС разработали и изготовили аналоги ранее выпускавшейся на Украине аппаратуры. «Полностью по всем комплектующим украинского производства, а это было порядка полутора десятков позиций, мы нашли замену», — отметил Тестоедов.

«Уральские авиалинии» получили допуски на рейсы из Жуковского в Тель-Авив и Бухару

Авиакомпания «Уральские авиалинии» получили от Росавиации допуски на выполнение регулярных рейсов из подмосковного аэропорта Жуковский в Тель-Авив и Бухару. По каждому маршруту авиакомпании разрешено выполнять полеты по 7 раз в неделю, говорится в приказе Росавиации, опубликованном на официальном сайте ведомства. «Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, имеют более 50 интерлайн-соглашений с российскими и зарубежными авиакомпаниями. Воздушный парк перевозчика состоит из 38 самолётов производства Airbus. Крупнейший акционер компании — ее генеральный директор Сергей Скуратов.

Авиакомпания Korean Air присоединилась к программе трансферных перевозок Пулково

Национальный авиаперевозчик Республики Корея Korean Air вступил в программу трансферных перевозок аэропорта Пулково «M2». После завершения процедуры согласования, столица Южной Кореи Сеул станет 58-м направлением полетов, объединенных стыковками в Пулково в рамках программы. Напомним, «Воздушные Ворота Северной Столицы», главный оператор аэропорта, запустили проект по развитию трансферных авиаперевозок «M2» в декабре 2015 года. Программа объединяет авиакомпании, которые не имеют между собой интерлайн- или код-шеринговых соглашений. Партнером ВВСС по «M2» является Транспортная Клиринговая Палата.

Лоукостер Wizz Air увеличит парк самолетов в Киеве и добавит два новых направления

Венгерский низкобюджетный авиаперевозчик Wizz Air планирует увеличить парк воздушных судов в Киеве — второй самолет будет базирован в международном аэропорту Борисполь в августе 2017 года. Как сообщила директор по коммуникациям компании Тамара Валуа на пресс-конференции в Киеве на прошлой неделе, с августа также будут открыты два новых направления — рейсы из Киева в Копенгаген и Нюрнберг. Кроме того, с августа будет увеличена частота рейсов Wizz Air в Будапешт (до ежедневных), в Дортмунд, Братиславу и Мюнхен (до четырех в неделю), а также в Кельн и Гамбург (до трех рейсов в неделю).

За три месяца аэропорт Овда в Израиле принял в 2,5 раза больше россиян, чем годом ранее

Поток туристов из России в аэропорт Овда в Израиле с октября 2016 года по 7 января 2017 года вырос на 150 процентов и продолжает увеличиваться, сообщили в пресс-службе министерства туризма Израиля. «В период со 2 октября 2016 года по 7 января 2017 года было выполнено 87 рейсов из России со средней загрузкой 82 процента. В общей сложности, в аэропорт Овда пришло 15,1 тысячи гостей из России. Это приблизительно на 150 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года. Тогда было организовано 42 перелета в Овду со средней загрузкой 66 процентов, всего было перевезено 5 927 туристов из России», — сообщили в министерстве.

Воздушный флот латвийской авиакомпании airBaltic пополнился вторым самолетом CS300

Латвийская авиакомпания airBaltic получила второй из 20 заказанных самолётов Bombardier CS300. Модернизированный флот обеспечит airBaltic рост в 2017 году за счет по крайней мере 10 новых маршрутов и увеличения продаж билетов на 16 процентов. Второй самолет CS300 с регистрационным номером YL-CSB прибыл в Ригу уже в 2017 году. airBaltic обеспечивает прямые рейсы из Риги в 60 пунктов назначения. airBaltic предлагает удобное соединение маршрутов из Риги в пункты назначения маршрутной сети авиакомпании в Скандинавии, Европе, СНГ и на Ближнем Востоке. Также, airBaltic обеспечивает ряд новых прямых рейсов из Таллинна и Вильнюса.



От призвания к признанию

Владимир Сорвин: «Законы неба нужно читать». Эту заповедь он передавал и своим ученикам

В 1954 году он одновременно окончил ремесленное училище и школу рабочей молодёжи, после чего был направлен на завод в сборочный цех по специальности слесаря-сборщика. В цехе, куда Владимир был направлен, изготавливались и испытывались шасси самолёта Ту-16. В вечернее время он занимался в Казанском аэроклубе. Можно сказать, что Владимир воплотил традиции, сложившиеся на заре развития авиации — первые пилоты нередко были и авиастроителями.

В аэроклубе курсанты изучали самолёт Як-18 и двигатель М-11ФР для него. В зимнее время проводились прыжки с парашютом с самолёта По-2. Помимо этого, на заводе образовался планерный кружок, где курсанты занимались по выходным дням полётами на планерах БР-9 и БР-11. Первый самостоятельный полёт на самолёте Як-18 состоялся 19 июня 1955 года. В аэроклубе у курсантов налёт составил 38 часов, 40 процентов из которых пришлось на самостоятельные полёты. В летний период военкомат для курсантов аэроклуба организовал сборы по лётной подготовке на аэродроме Николаевка рядом с Казанью.

В 1955 году Владимир Сорвин вместе с товарищами по аэроклубу поступил в Оренбургское лётное училище. Старшиной эскадрильи, в которую он был зачислен, был Юрий Гагарин. Никто не подозревал о том, что в будущем он станет первым в мире космонавтом. Сам Сорвин был назначен старшиной звена, а когда Гагарин выезжал на спортивные соревнования, исполнял и обязанности старшины эскадрильи.

На первом и втором году обучения курсанты летали на самолётах Як-18У, а на третьем уже на МиГ-15. Но после окончания училища Владимир Сорвин был направлен в Аткарский

(Саратовская область) авиационный учебный центр работать пилотом-инструктором учебно-тренировочного истребителя Як-11. Этот самолёт являлся переходным от учебно-тренировочного к боевому. С двигателем АШ-21 максимальная скорость полёта составляла 465 километров в час, максимальная высота полёта — 7950 километров (на этой высоте летают реактивные самолёты).

Самолёт был непросто в управлении и требовал точности в движениях лётчика при взлёте и посадке. Но при этом он был рассчитан на выполнение всех фигур высшего пилотажа — «петля Нестерова», «бочка», «боевой разворот», «раверсман», «штопор» и даже «колысок» (фигура высшего пилотажа, при которой самолёт находится носом вверх на нулевой скорости, после чего, проседая вниз, опрокидывается носом вниз, имитируя раскату языка колокола).

4 октября 1960 года Владимир Сорвин был включён в состав группы, которая должна была перегнать новые самолёты Як-11 с завода, находящегося в подмосковном Чёрном, в Аткарск с промежуточной посадкой для дозаправки в Вязниках (Владимирская область). Перелёт до Вязников был совершён успешно, но там группа задержалась в связи с тем, что метеоцентр дал неблагоприятный прогноз погоды по маршруту полёта. Тогда командир эскадрильи Винокуров попросил полковника Жаринова, командовавшего аналогичным подразделением, дать указание диспетчерскому пункту о том, чтобы он дал добро на вылет группы. На вопрос полковника Жаринова о том, допущены ли лётчики эскадрильи Винокурова к полётам в облаках, был дан утвердительный ответ, хотя в то время у лётчиков эскадрильи ещё не было разрешения на полёты в облаках, тем более строем.

В октябре 1965 года Владимир Сорвин был приглашён на работу в Таджикское управление гражданской авиации на должность инструктора в УТО-12. Этот переход состоялся не сразу, так как начальник Красноярского училища Иван Диденко не подписал рапорт об увольнении в связи с нехваткой кадров, но пообещал при этом вернуться к разговору через год. За это время Владимир Сорвин успел закончить заочно Высшее авиационное училище в Ленинграде (ныне СПбГУ ГА). Начальник Таджикского управления гражданской авиации предложил Владимиру Сорвину должность пилота-инструктора на самолётах Ан-2 и Л-200 («Морава»). В 1966

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Полиция Нидерландов отобрала у журналистов материалы по рейсу MH17

Полиция конфисковала у двух вернувшихся из Донбасса независимых журналистов материалы по катастрофе самолета Boeing 777 рейса MH17, сообщил на своей странице в Facebook один из пострадавших, журналист Стефан Бек.

«В голландской прокуратуре утверждают, что сами не могут собрать подобный материал, поскольку в регионе, где произошло падение, слишком опасно. Однако в ходе нашего пребывания мы убедились, что это не так, — подчеркнул журналист. — Кроме того, в прокуратуре говорят, что собрать все материалы не представляется возможным, поскольку обломки разбросаны на большой территории. Это верно, однако прокуратура отказывается забирать и уже собранные предметы, хранящиеся на складах». «Эти некорректные утверждения и конфискация материалов дает основания для сомнений относительно прозрачности и надежности проводимого расследования», — уверен Стефан Бек.

Российские специалисты готовят отчет о проверке безопасности в Египте

«Российские специалисты вернулись из Каира. В настоящее время ими готовится отчет по итогам проведенной инспекции в аэропортах АРЕ», — сообщили в пресс-службе Министерства транспорта Российской Федерации.

В ходе проверки российские эксперты не обнаружили каких-либо нарушений в системе организации безопасности аэропорта Каира. Таким образом, с большой долей вероятности можно сказать, что возобновления авиасообщения России и Египта можно ожидать в ближайшее время. Однако вряд ли это произойдет на днях, поскольку открытию неба будет предшествовать ряд двусторонних визитов российских и египетских экспертов в январе 2017 года. Об этом сообщил министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи. Накануне он встретился с российской делегацией по безопасности, члены которой «высоко оценили принятые меры во втором терминале Каирского международного аэропорта».

Прокуратура закрыла расследование катастрофы самолета A320 Germanwings

Как заявил представитель прокуратуры Дюссельдорфа Кристоф Кумпа, в ходе расследования не было выявлено признаков того, что кто-либо, кроме второго пилота воздушного судна Андреаса Лубитца, был причастен к катастрофе.

В конце марта 2015 года Airbus A320 немецкой авиакомпании Germanwings разбился на юго-востоке Франции. Все находившиеся на борту пассажиры и члены экипажа — 150 человек — погибли. Запись с «черных ящиков» указывает на то, что катастрофа стала результатом умышленных действий второго пилота — гражданина Германии Андреаса Лубитца. Как стало известно в ходе расследования, пилот наблюдался у психиатров в связи с депрессией, за несколько месяцев до катастрофы он обошел 41 врача. Медики заявили следствию, что Лубитц страдал тяжелым психическим заболеванием, однако ни один из них не попытался связаться с авиакомпанией или остановить пилота.

На телах жертв катастрофы A320 Eгурт Air обнаружили следы взрывчатки

В ходе расследования катастрофы самолета египетской авиакомпании Eгуртаир, потерпевшего катастрофу в мае этого года над Средиземным морем, на телах жертв были обнаружены следы взрывчатых веществ, говорится в заявлении комиссии по расследованию.

В комиссии подчеркнули, что в связи с этим и на основании закона о гражданской авиации Египта дальнейшее расследование катастрофы было передано в генпрокуратуру, поскольку в деле появился криминальный след. Пассажирский самолет A320 авиакомпании Eгуртаир, следовавший из Парижа в Каир рейсом MS804, пропал с радаров рано утром 19 мая. На борту находились 66 пассажиров и членов экипажа. Спустя сутки обломки самолета и вещи пассажиров были обнаружены в море в 290 километрах к северу от города Александрия. После анализа данных самописцев разбившегося самолета выяснилось, что перед катастрофой на борту лайнера возник пожар.

Аэропорт Камчатки оснащен всем необходимым на случай нештатных ситуаций

В главном аэропорту Камчатки постоянно проводятся учения на случай нештатной ситуации, и в наличии есть все силы и средства для её ликвидации, заявил директор Международного аэропорта «Петропавловск-Камчатский» Сергей Бубнов.

В наличии у аэропорта есть пневмоподъемник, краны, тягачи, гидродомкраты для проведения эвакуационных работ. Имеется пять аварийных аптек — специальные прицепы для машин с кунгами, где размещено медицинское, электрическое и аэродромное оборудование и авиационно-техническая база. «У нас отработана схема взаимодействия с военными и специалистами МЧС при эвакуации ВС. На регулярной основе проводятся учения службы аварийно-спасательного обеспечения, проводится проверка готовности техники и оборудования. Мы, конечно, не застрахованы от случайностей, но полностью готовы к оперативному реагированию», — заверил Бубнов.

Неуправляемый дрон протаранил пассажирский самолет A319 в Мозамбике

Инцидент произошел с рейсом TM-136 в аэропорту города Тете в Мозамбике. Пассажирский самолет, летевший из Мапуту, на борту которого было 80 пассажиров и шесть членов экипажа, столкнулся с дроном во время захода на посадку.

Как сообщает TheAviationHerald, пилоты почувствовали сильный удар, но решили не прерывать заход на посадку, так как все системы самолета работали нормально. Летчики сначала были уверены, что столкнулись с птицей. Однако после приземления и осмотра ВС, эксперты заявили, что самолет столкнулся с дроном, который серьезно повредил обтекатель воздушного судна с правой стороны. Обратный рейс самолет выдержать не смог — его отправили на ремонт. По имеющимся данным, в этом регионе Мозамбика часто используются беспилотники, эксплуатирующиеся горнодобывающими компаниями. Как правило, полеты дронов не согласовываются с аэродромными службами.

По мере разбирательства версия о неготовности ВПП к приему самолета была исключена. Пилот первого класса, командир экипажа самолета A320 Андрей Литвинов убежден, что причиной аварии стала ошибка пилотов. Уголовное дело было возбуждено по статье «оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей». Ожидается, что результаты расследования будут известны через два месяца.

работывается и очищается постоянно в интервалах между рейсами. Предыдущий самолет совершил посадку за час до этого, погодные условия были приблизительно такими же. Чтобы не было ухудшения коэффициента сцепления, техника продолжала работать, как и всегда в таких условиях. Полоса расчищалась регулярно, и за 8 минут до посадки коэффициент сцепления составлял 0,32, что соответствует норме.

ставлены на этот злосчастный рейс под номером 1008. Если с их стороны и был «косяк», то это, скорее, не их вина, но беда.

Калининградская эпопея оказалась не первым сюрпризом главного авиаперевозчика страны. В ноябре ушедшего года пассажирам рейса 1537, вылетающего из Томска, выпала еще более тяжелая доля. Вылет был отложен на двое суток из-за поломки самолета. Оно был починен, но из 142 пас-

десятков рейсов Аэрофлота, не имея возможности получить багаж, опоздали на стыковочные рейсы и просто замерзли, ожидая багаж в течение 5 (!!!) часов. В зале выдачи багажа назревал бунт. У многих пассажиров в багаже находились животные, те же, кто прилетел из теплых краев, не имели возможность передеть детей.

На сайте Аэрофлота, впрочем, было предупреждение о возможном увеличении времени выгрузки багажа в связи с аномальными морозами. Но о том, что это время будет увеличено до 5 часов, разумеется, никто не предупреждал — речь шла о 20-25 минутах. Многие пассажиры уезжали домой, не дожидаясь выгрузки багажа. После этого они звонили в Call-центр, от которого получали ответ: мы вопросами с багажом не занимаемся. После этого бедолагам ничего не оставалось, как возвращаться в аэропорт и снова проходить все круги ада. А представитель Аэрофлота, пресс-секретарь Максим Фетисов, дал комментарий, что причиной сбоя стали аномальные морозы, и руководство авиакомпании не может допустить, чтобы на морозе техника вышла из строя, а грузчики замёрзли и получили обморожение.

Выходит, пусть лучше замерзнут дети, равно как и собаки с кошками. Чтобы усилить впечатление от происшедшего, можно вспомнить неоднократные заявления перевозчика о готовности к зиме. Добавим, что багажный скандал в Шереметьеве, как и Калининградская эпопея, на ведущих авиационных порталах был проигнорирован полностью.

Возникает вопрос: имеет ли право наш «национальный перевозчик», как привычно позиционирует сам себя Аэрофлот на этот бонус в своем названии. Тем более, что ни в одном правоустанавливающем документе авиакомпании такая формулировка не встречается. И все это напоминает примитивный самопиар. Национальным авиаперевозчиком Аэрофлот считался, когда был единственной авиакомпанией страны. Сегодня есть более достойные этого неформального звания.

И уж, конечно, находящийся в руках государства контрольный пакет акций авиакомпании — отнюдь не индульгенция за все описанные художества, а наоборот — обязанность быть примером для остальных перевозчиков в неукоснительном соблюдении воздушного законодательства и федеральных авиационных правил по обслуживанию «главного субъекта авиаперевозок» (формулировка министра транспорта Максима Соколова) — пассажира.

Наличие самолетов и аэропортов международного класса — это, конечно, необходимое условие для вхождения в мировое сообщество гражданской авиации. Но далеко не единственное. Пора бы и отношения с клиентом начать строить на мировом уровне.

Пётр КРАПОШИН

P.S.Надеемся, калининградская история не пройдет бесследно. Пассажиры печально известного рейса 1008 готовят массовые иски на другие. Пострадавшие будут добиваться возмещения как морального, так и материального вреда. Пожелаем им победы!

**Аэрофлот снова плюхнулся носом в грязь**

По просьбе врио губернатора Калининградской области Антона Алиханова военная техника береговых войск Балтийского флота оказала помощь в транспортировке самолета Аэрофлота, выкатившегося за пределы ВПП аэропорта Храброво. В аэропорт была направлена колонна из пяти единиц специальной инженерной техники в составе четырех тяжелых тягачей на базе автомобиля «Урал» с увеличенной базой колес и повышенной грузоподъемностью и одной бронированной ремонтно-эвакуационной машины БРЭМ на гусеничном ходу.

По словам генерального директора калининградского аэропорта Храброво Александра Корытного, описываемое происшествие является беспрецедентным. На эвакуацию самолета потребовалось 19 часов. Правда, мероприятия по её проведению начались только в половине пятого утра следующего дня — до этого времени около потерпевшего аварии самолета работал Следственный комитет, который не позволял приступить к эвакуации до окончания следственных мероприятий. Их проводить было непросто отчасти потому, что дело пришлось иметь с зарубежной техникой.

Александр Корытный утверждает, что для работ по эвакуации воздушных судов с техникой проблем нет. Так, например, у аэропорта есть договор с некоторыми компаниями, в частности, с «Балткраном», которые предоставляют дополнительную технику помимо имеющейся. У аэропорта нет необходимости иметь 200-тонный кран, который требуется в единичных случаях. Согласно договорам, подобная техника должна прибывать в аэропорт в течение 6 часов, а в рассматриваемом случае они перевыполнили норматив в 2 раза и прибыли в течение 3 часов. Но, возможно, проблема состоит в отсутствии достаточного опыта обращения с «иноземцами на русской службе». По словам одного из представителей аэропорта, бывали случаи, когда выкатывался Ту-154. С помощью домкратов и тягача проблема решалась в течение трёх часов.

По словам Александра Корытного, погодные условия были тяжелыми, мокрый ливневой снег, боковой ветер, порывы до 11–12 метров в секунду. Взлётно-посадочная полоса в таких случаях об-

До последнего снегоуборочная техника работала на полосе, самолёт находился некоторое время в зоне ожидания по команде диспетчеров, потому что уборка продолжалась. Со стороны генерального директора аэропорта не было претензий и к качеству работы аварийной бригады. Пожарные машины, кареты скорой помощи и перронные автобусы для эвакуации прибыли вовремя, как только прозвучал сигнал тревоги. Сама посадка проходила в штатном режиме, и потому вся техника аварийной бригады находилась на местах дислокации.

Подобный пример найти можно в классической литературе: достаточно вспомнить роман Артура Хейли «Аэропорт». Описание подобного инцидента мы встречаем на первых страницах. Напомним, что речь шла о самолёте Боинг-707 мексиканской авиакомпании, который сошёл с рулёжной дорожки и увяз в грязи «по самые уши», как и А321. Его удалось вытащить в течение ночи, и никакие тягачи не были нужны. Под консоли крыла были подложены мешки, которые надувались воздухом, а когда самолёт был поднят из грязи, он был возвращён на рулёжную дорожку с помощью тяги собственных двигателей.

Следственный комитет в ходе расследования причин аварии уже отверг версию о неготовности ВПП к приёму воздушного судна. Что наводит на размышления — так это поведение представителей Аэрофлота, который реагирует на инцидент много говорящим молчанием. Лишь на следующий день после происшествия на страницах массовых СМИ появились сообщения о происшествии. На авиационных порталах — ни слова. С какой целью Аэрофлот скрывает от общественности детали происшедшего? Чтобы не уронить престиж? Но таким образом можно добиться только обратного результата.

Следует отметить, проблема безопасности полётов в Аэрофлоте привлекла внимание общественности не вчера. О борьбе Шереметьевского профсоюза лётного состава с администрацией Аэрофлота за соблюдение норм рабочего времени и режима отдыха экипажей сказано немало слов. И потому невозможно полностью исключить, что авария в Калининграде произошла по вине пилотов. Но история умалчивает о том, какое количество рейсов они выполнили, прежде чем были по-

сажиров осталось только 38 — часть пассажиров улетела в Москву другими рейсами, из них 10 — из Новосибирска. При этом 8 человек отказались от полёта.

А 5 декабря в Москве произошла воистину уникальная история. Самолёт Аэрофлота, который должен был вылететь в 21.00 рейсом 1496 в Екатеринбург, задержался на полтора часа из-за отсутствия... пилота. Последний, запыхавшись, вбежал в самолёт в 22.00, соизволив, впрочем, извиниться за задержку. Чем для него обернулось опоздание на вылет — об этом история умалчивает. Но самолёт ещё час простоял, ожидая обработки противообледенительной жидкостью.

На этом череда приключений с самолётами Аэрофлота не закончилась. 7-го декабря в Мурманске произошла история, сюжет которой напоминает недавнюю калининградскую. Самолет авиакомпании «Нордавиа» (дочерняя компания Аэрофлота), выполнявший рейс Москва-Мурманск, выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. После инцидента аэропорт был временно закрыт, а самолеты, следующие в Мурманск, были развернуты в обратном направлении.

... 21 декабря самолёт А330, вылетающий в 4.45 утра из Ташкента (в 2.45 ночи по московскому времени), вынужден был вернуться в Ташкент, где произвел посадку в 6.50 утра местного времени. Ранее, 12 декабря в Ташкенте же аналогичный пируэт проделал другой такой же самолёт Аэрофлота, вылетавший этим же рейсом. 8 января сего года самолёт А320, выполнявший рейс Сургут-Москва, вылетев в 8.18, «по техническим причинам» вернулся в Сургут, где приземлился в 9.58. Все пассажиры, вылетавшие этим рейсом, были переформированы на другие.

... Очередной сюрприз был уготован в Москве: в аэропорту Шереметьево замерзла дверь в багажное отделение. Пассажиры



Окончание. Начало на с. 2

Гибрид самолета и вертолета создает Фонд перспективных исследований

Аналогичные работы активно ведутся и в США. Однако разработчики гибридных летательных аппаратов видят их предназначение в основном в военной области. Американская аэрокосмическая компания Boeing, в частности, уже продемонстрировала опытный образец летательного аппарата нового типа — Phantom Swift, способного взлетать, зависать и садиться в вертикальном режиме, сообщает yahoo.com. Такие транспортные средства — гибриды самолета и вертолета — в один прекрасный день могут быть использованы для перевозки оружия и грузов.

Аппараты такого типа по заказу Агентства перспективных оборонных разработок DARPA разрабатывают четыре компании — Boeing, Aurora Flight Sciences Corp., Karim Aircraft Inc. и Sikorsky Aircraft Corp. «Боинг» получит на эти работы 17 млн долларов.

Прототип беспилотного аппарата имеет два больших пропеллера внутри фюзеляжа и два меньшего размера на торцах крыла. По сообщению разработчиков, создание таких машин сопряжено с большими техническими трудностями. «Боинг» стремится разработать аппарат, который должен достигать скорости до 460 миль в час (740 км/ч). Способность вертикально взлетать и садиться в сочетании с высокой крейсерской скоростью является своего рода «святым Граалем» для военной авиации, говорит один из разработчиков, представитель группы Boeing Phantom Works Advanced Vertical Lift Дэн Ньюман.

В настоящее время компании разрабатывают беспилотные аппараты такого типа, но в конечном счете агентство желает видеть пилоти-



руемый аппарат. DARPA выберет один из представленных образцов для создания рабочего прототипа. Первые испытательные полеты запланированы на 2017-2018 годы.

Автономно от DARPA компания XTI Aircraft Company создала шестиместный самолет, выполненный из углеродного волокна и эпоксидной смолы с двумя газотурбинными двигателями высокой производительности и тремя встроенными пропеллерами, используемых для вертикального старта и тяги. В от-

личие от милитаристских поделок Агентства перспективных оборонных разработок воздушное судно XTI Aircraft Company имеет сугубо гражданское назначение. Самолет имеет эксклюзивную конструкцию, которая позволяет ему легко маневрировать и летать на большие расстояния, что делает его идеальным для туризма и медицинской эвакуации. Денверская компания планирует привлечь \$50 млн USD спонсорской помощи и довести эту идею до реализации.

Фантазия разработчиков не ограничивается небом. Скрестить воздушное судно с возможностями наземного транспорта — еще одно направление по созданию гибридной техники. Когда речь заходит о летающих автомобилях, то людям, знакомым с этой тематикой, приходит на ум нечто среднее между автомобилем и самолетом. Но представители компании Advanced Tactics из Эль-Сегундо, Калифорния, видят идею летающего автомобиля несколько иначе, в их представлении это должно быть гибридом внедорожника, мультикоптера и вертолета Blackhawk.

Более того, специалистам вышеупомянутой компании удалось реализовать столь необычную идею в виде опытного образца, получившего название AT Black Knight Transformer, который предназначен для проведения беспилотных операций по транспортировке раненых, для доставки грузов снабжения и для оказания различной поддержки при проведении специальных операций.

Летучий трансформер

Американская Krossblade Aerospace Systems разработает самолет с выдвигаемыми винтами

За горизонтальный полет будут отвечать крыло и хвостовой толкающий воздушный винт. При этом крыло и хвостовое оперение самолета будут складными, благодаря чему Sky Cruiser сможет проезжать небольшие расстояния по общим дорогам.

Сегодня многие компании в мире занимаются разработкой концептов и проектов аэротакси — специальных легких летательных аппаратов, которые можно будет использовать для перевозки пассажиров внутри городов и в пригороде. В летательных аппаратах такого класса, например, заинтересована американская компания Uber Technologies. По предварительным оценкам, первые полеты аэротакси начнут выполнять в американских и европейских городах в 2020-2025 годах.

Новый американский самолет-трансформер Sky Cruiser предполагается сделать пятиместным. Согласно предварительному проекту, максимальная взлетная масса аппарата составит 1,6 тонны. Самолет будет оснащен двигателем внутреннего сгорания мощностью 400 лошадиных сил, который будет приводить генератор. Последний сможет выдавать мощность до 270 киловатт. Генератор в полете будет подзаряжать бортовые аккумуляторы и питать электродвигатели.

Американская компания Krossblade Aerospace Systems объявила о намерении разработать новый легкий пассажирский самолет Sky Cruiser. Как пишет Aviation Week, это будет самолет вертикального взлета и посадки с выдвигаемыми лучами наподобие лучей квадрокоптера, на которых будут установлены несущие воздушные винты.



Длина самолета составит 9,4 метра. В режиме самолета Sky Cruiser сможет развивать скорость до 270 узлов (около 500 километров в час) и выполнять полеты на расстоянии до 1,6 тысячи километров. В режиме автомобиля аппарат сможет развивать скорость до 120 километров в час. Перед взлетом из нижней части фюзеляжа самолета будут выдвигаться четыре специальные балки-луча, на концах которых будут установлены по два электродвигателя с воздушными винтами. Они будут обеспечивать вертикальные взлет и посадку.

Такую схему летательного аппарата компания Krossblade Aerospace Systems в настоящее время отработывает на беспилотниках Sky Prowler. Заказы на их производство компания уже принимает. В режиме квадрокоптера этот аппарат может находиться в воздухе до 24 минут, развивая скорость до 56 километров в час. Дальность полета аппарата в

таком режиме составляет около 23 километров. В самолетном режиме Sky Prowler может разогнаться до 97 километров в час, находиться в воздухе до 40 минут и выполнять полеты на расстояние 70 километров.

В конце октября текущего года исследовательское подразделение A3 европейского авиастроительного концерна Airbus представило концепт перспективного аэротакси, разработка которого ведется в рамках проекта Vahana. Полноразмерный прототип аппарата планируется подготовить до конца 2017 года. Аппарат будет выполнен по схеме конвертоплана с передним и задним поворачивающимися крыльями. На консолях каждого крыла будут размещены по два электродвигателя с воздушными винтами. Аэротакси предполагается сделать беспилотным.

Согласно предварительным планам, Vahana будет перевозить либо одного пассажира, либо какой-нибудь груз. Беспилотный конвертоплан будет оборудован системой уклонения от столкновения с препятствиями и другими летательными аппаратами. Выполнять полеты аэротакси будет строго по заранее заданным маршрутам, незначительно отклоняясь от них только в случае, если потребуются избежать столкновения.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Агентством Flight Stats названы самые пунктуальные авиакомпании мира за 2016 год

В первую десятку рейтинга Flight Stats вошли испанская Iberia, японская JAL, американская Delta Air Lines, голландская KLM, катарская Qatar Airways, австрийская Austrian, сингапурская Singapore Airlines, японская ANA, бразильская TAM Linhas Aereas и австралийская Qantas. Согласно статистике, лидер рейтинга — Iberia почти 88 процентов из своих 84 тысяч международных рейсов в 2016 году выполнила вовремя. Рейс считается выполненным по расписанию, если время прилета отклоняется от заявленного не более чем на 15 минут. Российская S7 Airlines заняла четвертое место по пунктуальности среди европейских авиакомпаний, а «Аэрофлот» в этом же регионе занял 8 место.

В течение 2016 года компания Boeing поставила своим заказчикам 748 гражданских самолетов

Boeing завершила ряд важнейших этапов: поставила заказчикам 748 гражданских самолетов и получила 668 твердых заказов общей стоимостью \$94,1 млрд по каталожным ценам. По итогам 2016 года портфель компании включает 5715 заказов на гражданские самолеты. «В 2016 году программы разработки самолетов были успешно продолжены. Ключевые этапы, пройденные за год, включают первый полет самолета Boeing 737 MAX, открытие Центра Boeing по производству композиционных консолей крыла для самолета 777X в Эверетте (штат Вашингтон), а также начало окончательной сборки 787-10 на заводе в Северном Чарльстоне (штат Южная Каролина)», — уточнили в Boeing.

Китайская COMAC начнет тестовые полеты первого национального авиалайнера в феврале

Как отмечает Международное радио Китая (CRI), они начнутся с опозданием на три года, так как согласно первоначальному плану, C919 должен был подняться впервые в воздух еще в 2013 году. Согласно последним данным, 25 декабря 2016 года авиалайнер был доставлен в летно-испытательный центр и передан летчикам-испытателям. C919 — проект первого китайского магистрального авиалайнера вместимостью 158 мест экономического класса и дальностью полета до 5,5 тысяч километров. Проект реализуется COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) с широким привлечением западных поставщиков. По последним данным, COMAC уже получил заказ на 570 самолетов.

Для выхода из кризиса авиакомпания Alitalia планирует сократить около 1600 сотрудников

Итальянская авиакомпания AlitaliaSpA может сократить до 1600 сотрудников для преодоления кризиса, сообщает Bloomberg. Как известно Alitalia обанкротилась в 2008 году и после помощи, предоставленной от государства новым и частным инвесторам, балансировала на «границе краха» в 2014 году. Источники сообщили, что в ближайшее время инвесторы Alitalia SpA планируют встретиться с правительством Италии. Руководители намерены обсудить новые меры по реструктуризации компании, а также предложить план по сокращению своего персонала на 1600 человек для более устойчивого положения. Ранее сообщалось, что Alitalia сократит до 2 тысяч сотрудников.

Airbus ожидает увеличения объема поставок самолетов по итогам 2016 года на 8 процентов

В декабре 2016 года европейский авиастроительный концерн Airbus был вынужден резко увеличить объемы поставок из-за производственных проблем в начале года. Аналитики информационного агентства Reuters отмечают, что таким образом в декабре объем поставок увеличился на 100 самолетов. Эксперты авиарынка прогнозируют, что годовой объем поставок Airbus гражданских воздушных судов превысит неофициальную цель компании в 670 самолетов и составит 688 судов в 2016 году. Конкурент Airbus, американский авиапроизводитель Boeing, в свою очередь снизил объемы поставок самолетов на 2 процента — до 748 воздушных судов (см. информацию выше).

По итогам прошедшего года пассажиропоток авиакомпаний IAG составил 100,7 млн человек

Холдинговая компания IAG, в которую входят British Airways, впервые обошла франко-нидерландский альянс AirFrance-KLM по количеству перевезенных за год пассажиров, сообщает Bloomberg. По итогам 2016 года пассажиропоток авиакомпаний IAG вырос на 14 процентов и составил 100,7 млн человек, тогда как AirFrance-KLM перевез 93,4 млн человек (+4 процента). В 2015 году показатель франко-нидерландского альянса был на 1,5 млн человек больше, чем у IAG. Bloomberg отмечает, что IAG удалось обойти конкурента за счет увеличения числа пассажиров ирландской AerLingus, которая была куплена в 2015 году, а также за счет увеличения пассажиропотока в подразделениях Iberia и Vueling.

Etihad Airways планирует привлечь \$2,6 млрд на покупку 12 новых пассажирских самолетов

Компания уже ведет переговоры с банками, сообщает Bloomberg. Etihad Airways хочет получить кредит в \$2 млрд сроком на 12 лет на покупку 10 самолетов Dreamliner от американской Boeing и еще \$600 млн на приобретение двух широкофюзеляжных самолетов от европейской Airbus. Etihad Airways со штаб-квартирой в Абу-Даби была образована в 2003 году. Компания владеет миноритарными пакетами акций в различных международных авиакомпаниях. В ноябре 2015 года авиакомпания стала коммерческим партнером подмосковного футбольного клуба «Химки». Также компания спонсирует клубы «Манчестер Сити», «Нью-Йорк Сити», «Мельбурн Сити» и др.

ОБСЕ усомнилась в необходимости изъятия у голландских журналистов данных по рейсу MH17

Представитель ОБСЕ по вопросам свободы СМИ Дунья Миятович поставила под сомнение необходимость изъятия голландской полицией у независимых журналистов Стефана Бека и Михела Спекерса материалов по катастрофе Boeing 777, которые они собрали в Донбассе. Об этом она написала на своей странице в Twitter. Бек и Спекерс находились в Донбассе в конце декабря — начале января, в течение девяти дней они изучали общую политическую обстановку в регионе, а также побывали на месте падения самолета. Журналисты вернулись в Нидерланды 7 января и были задержаны правоохранительными органами в аэропорту. У них изъяли все собранные материалы.

Из Чехии — в Россию



Самолет Л-410 УВП-Е20 после приобретения российской УГМК расположенного в Чехии авиазавода, известного как ЛЕТ-Куновице, стал основным самолетом для развития местных воздушных линий России.

После сертификации в 2009 году модернизированной версии 19-местного самолета в Российскую Федерацию поставлено уже более сорока машин. Они составили основу парка местных воздушных линий в Красноярском, Камчатском и Хабаровском крае, Оренбургской области, республике Коми, Бурятии. Первый самолет поставлен в Забайкальский край, идет работа по организации сервисного центра в Иркутске. В результате огромный регион от Магадана до Байкала связан пассажирским парвозаказом на крыльях Л-410.

На Московском авиасалоне-2013 впервые была представлена сертифицированная авиационными властями версия специально разработанного для российских регионов комбинированного салона, обеспечивающего возможности пассажирского, грузового, медицинского и парашютно-десантного варианта.

В различных регионах, в том числе на Камчатке, Якутии, в Архангельской области продолжают летать ВС возрастом в 30-40 лет. Капитальный ремонт на заводе в Куновице дает им новую жизнь, как например, совсем недавно — в апреле 2014 года произошло с самолетом «Полярных авиалиний».

В 2014 году чешский завод планирует произвести 17 самолетов, 9 из которых будут поставлены российским заказчикам.



Обновленный на чешском заводе самолет Л-410 авиакомпании «Полярные авиалинии» вернулся домой в аэропорт «Магдан» (Якутия). В результате модернизации в салоне появился новый съемный санитарный набор для транспортировки лежачих больных. Сегодня это единственный в России самолет типа Л-410, оборудованный для перевозки лежачих больных.



Комбинированный салон самолета Л-410 может сочетать возможности пассажирского, грузового, медицинского и парашютно-десантного варианта.



Aircraft Industries, a.s. Na Zahonech 1177 686 04 Kunovice Czech Republic

Тел.: +420-572 816 002, +420-572 816 004 Факс: +420-572 816 006;

Email: let@let.cz www.let.cz

24 часа Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания

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



24 часа

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПОДПИСНОЙ КУПОН
На газету «Воздушный транспорт»
Гражданской авиации

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

Количество экземпляров каждого номера _____

Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____

Подписку можно оформить в любом почтовом отделении.

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге

«Пресса России» том I;

досрочная подписка

на I полугодие 2017 года — **4200 руб.**

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

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

на I полугодие 2017 года — **4272 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89

МИМОЛОТЕМ

Самарская область оплатит ремонт Як-52, затонувшего после парада

Правительство Самарской области выделило 330 тысяч рублей из своего резервного фонда на восстановление самолета Як-52, который утонул в реке после ноябрьского парада в Самаре.

Соответствующую субсидию получит самарский областной аэроклуб ДОСААФ, говорится в постановлении на сайте правительства региона. Если средства на ремонт самолета не будут израсходованы в срок, получатель должен вернуть их в областной бюджет. Напомним, 7 ноября 2016 года самолет Як-52 с двумя пилотами на борту аварийно сел в гребной канал реки Татьянка (Самара), возвращаясь с проходившего в областном центре Парада памяти (проводится в Самаре с 2011 года на 70-летие военного парада, состоявшегося здесь 7 ноября 1941 года). Пилотов спасли сотрудники ГИМС, дежурившие неподалеку. Самолет после посадки затонул на мелководье, на следующий день спасатели подняли его со дна.



Вертолет губернатора Нью-Йорка удачно совершил вынужденную посадку

Вертолет с губернатором штата Нью-Йорк Эндрю Куомо и его помощниками на борту в среду совершил вынужденную посадку в округе Оранж. Пилоту удалось посадить машину в аэропорту Стюарт. Никто не пострадал, сообщает телекомпания ABC.

По ее сведениям, очевидцы видели посадку вертолета, обьятого клубами дыма. Подробности случившегося не раскрываются. Губернатор штата поспешил заверить, что с ним все в порядке. «За три дня побывал в шести округах штата. 149 инициатив, выступления продолжительностью девять часов. 1260 миль (2028 км) и одна аварийная посадка, ничто не сможет замедлить наш путь к прогрессу», — рассказал политик на своей странице в Twitter. Эндрю Куомо с помощниками возвращался из города Олбани, столицы штата. Там губернатор в среду выступил с программной речью перед членами законодательной ассамблеи штата.