

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 26 (44132)
Июнь 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

18-23 июля

МАКС 2017

Под небом Парижа



Предложение на рынке оставило спрос с носом. России не удалось продать ни одного самолета

Небо. Самолеты. Девушки

«Кубанское авиационное шоу» дает надежду всем Икарам

Подробности на с. 6-9



**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 26**
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. Волыная, д. 28, стр. 10
Заказ Тип. № 731

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

За все заплатит пассажир

Стратегический форум гражданской авиации обсудил проблемы маркетинга аэропортов и авиакомпаний

Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) провел двухдневный форум, программа которого была обширна как никогда. Обсуждались пути развития рынка авиаперевозок, маркетинг и коммерция аэропортов и авиакомпаний, прошла стратегическая сессия, посвященная развитию отечественной гражданской авиации. В мероприятиях участвовали представители федеральных органов власти, авиаперевозчиков и воздушных гаваней России и стран СНГ, поставщики услуг и инновационных решений. Впервые выступили представители российской туристической индустрии.

Пленарную сессию с громким названием «Стратегия развития гражданской авиации» открыл доклад руководителя ЦСР ГА **Антоня Кореня**. Динамика перевозок за прошедший год положительна по всем направлениям: пассажирооборот российских авиакомпаний вырос на 26,2 процента, пере-

везено 8,6 миллионов человек, количество полетов в воздушном пространстве РФ увеличилось на 10,2 процента (произведено 130163 полета). Небывалый за последние годы прирост говорит о том, что кризис миновал. Сыграл свою роль и эффект «отложенного спроса» — возросла востребо-

ванность воздушных перевозок. Приток средств в экономику ничего не дал отрасли. И это основная проблема, которую отметил докладчик. Деньги должны возвращаться в отрасль и расходоваться на реновацию ее объектов, но этого не происходит. Источников финансирования у



гражданской авиации много: это федеральный, региональные и муниципальные бюджеты, аэропортовые сборы, целевые налоговые отчисления и другие. На деле их не хватает или они не работают совсем. Большинство региональных бюджетов являются дотационными и надежда на их от-

числения слаба. Проекты ГЧП (государственно-частного партнерства), разработкой которых давно занимается ЦСР ГА, показывают, что окупаемость инвестиций в этой сфере наступает через 60-70 лет.

Продолжение на с. 4



Европейские конгрессы по транспортной авиации проводятся ежегодно с 2008 года. Форум успешно зарекомендовал себя как место для профессионального диалога и обсуждения наиболее актуальных проблем отрасли, апробации идей и механизмов ее развития, а также расширения деловых контактов. Организаторами нынешнего конгресса высту-

пили германо-российский экономический альянс, группа компаний АСГ, компания «Воздушные ворота северной столицы» и грузовой терминал «Пулково».

С основным докладом выступил Почетный председатель правления Германо-Российского Экономического Альянса e.V. руководитель Берлинского торгпредства РФ в ФРГ в 1995-2001 годах,

Дорогу летающей фуре!

Насколько эффективно соперничает транспортная авиация с трейлером, товарняком или сухогрузом

Анализ воздушного флота показывает, что грузовая авиация в общей структуре авиаперевозок занимает все больший сегмент. Сегодня она сталкивается с трудностями, связанными, в первую очередь, с проблемами развития мировой экономики. Особые вызовы связаны с противодействием международному терроризму и актуальными проблемами безопасности при обработке и транспортировке грузов. Все это стало предметом обсуждения на 8-м Европейском конгрессе по транспортной авиации, который проходил на прошлой неделе в Санкт-Петербурге.

кандидат экономических наук **Виталий Шмельков**. Тема его доклада была связана с тенденциями развития мирового рынка грузовых авиаперевозок. В докладе были проанализированы факторы, влияющие на данный рынок.

На рост объема грузоперевозок, в частности, влияет раскон-

сервация поставленных на хранение самолетов и возвращение в эксплуатацию, постройка новых грузовых воздушных судов и конвертация пассажирских самолетов в грузовые. Значительную роль играет состав парка воздушных судов. Сегодня приоритет отдается широкофюзеляжным. Согласно

прогнозам аналитиков Всемирного банка в случае улучшения экономической ситуации в 2017 году будет сохраняться тенденция повышения объема грузовых авиаперевозок и уровня рентабельности перевозчиков.

Продолжение на с. 5

Чудо в Казани:

64 года назад пассажирский самолет Ил-12 с отказавшими двигателями сел на Волгу

Год назад в США вышел биографический фильм «Чудо на Гудзоне» (режиссер Клинт Иствуд), посвященный аварийной посадке самолета Airbus A320 на воду реки Гудзон в центре Нью-Йорка. ЧП случилось 15 января 2009 года. Огромный самолет в воздухе столкнулся со стаей птиц, после чего оба двигателя вышли из строя, и единственным выходом для экипажа стала посадка на воды холодной реки.

Благодаря действиям пилотов, а также спасательных служб, которые оперативно прибыли на место происшествия, все 155 пассажиров и членов экипажа остались живы.

Однако мало кто знает, что ровно 64 года назад, 30 апреля 1953 года в Казани произошел в точности такой же случай приземления пас-

сажирского самолета Ил-12 на воды Волги. Правда, в отличие от «чуда на Гудзоне», здесь спастись удалось не всем.

СССР и Казань в начале 1953 года

В начале 1953 года в Советском Союзе произошли события, которые во многом будут опреде-

лять последующие десятилетия отечественной истории.

5 марта умирает «вождь народов» Иосиф Сталин. Во главе государства встает «триумvirат» политиков, состоящий из Лаврентия Берии (глава органов госбезопасности, через несколько месяцев будет арестован, а затем расстрелян), председателя Сове-



та министров СССР Георгия Маленкова и Никиты Хрущева, взявшего руководство над ЦК партии.

27 марта объявлена крупнейшая амнистия: из лагерей вернулись около миллиона заключенных. Правда, она коснулась в основном уголовных преступников. Освобождение основной массы «политических» заключенных ГУЛАГа начнется позже.

Казань в начале 1953 года — это город, который постепенно преодолевает трудности военного времени и возвращается к нор-

мальной жизни. В годы войны в Казань из западных районов страны было эвакуировано большое количество крупных промышленных предприятий, их работников, а также жителей регионов, попавших в зону боевых действий. Для размещения большого количества людей в короткие сроки в новых районах Казани строится огромное количество бараков, которые к концу войны стали составлять значительную часть жилого фонда.

Продолжение на с. 10

«Мы можем, в крайнем случае, пойти на точечное ограничение программы нерегулярных перевозок. Если будем видеть, что авиаперевозчик не стремится исправить ситуацию, а продолжает сохранять огромные задержки рейсов», — пояснил Нерадько.

По словам Александра Васильевича, Росавиация отслеживает своевременность исполнения всех рейсов, как регулярных, так и чартерных. Уже с 21 июня она начала ежедневно публиковать на своем сайте данные о всех допущенных задержках.

В свою очередь, глава Ростуризма Олег Сафонов предложил продумать возможность привлечения к осуществлению чартерных перевозок иностранных авиакомпаний. По его словам, это могло бы быть сделано в виде «чрезвычайной меры» и только на ограниченное время.



«Ввиду отсутствия возможности осуществить перевозку российскими авиакомпаниями эту перевозку мог бы осуществить кто-то из уполномоченных иностранных компаний. Это предложение было нами сделано Росавиации и Минтрансу. Решение за нашими авиационными регуляторами», — пояснил Сафонов.

Накануне ТАСС сообщил, что Министерство транспорта Российской Федерации уже прора-

Урезать — так урезать!

За «издевательство над пассажирами» Росавиация пригрозила перевозчикам «точечными» санкциями

Программы чартерных перевозок авиакомпаний, чьи рейсы часто отправляются с большими задержками, могут быть ограничены, предупредил глава Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Александр Нерадько. В ходе посвященного чартерам круглого стола руководитель Росавиации назвал задержки на 12 часов и более «издевательством над пассажирами».

бывает предложение Ростуризма о привлечении иностранных авиакомпаний для осуществления чартерных рейсов из России в другие страны. Советник главы Ростуризма Дмитрий Горин сообщил РБК, что в случае утверждения новой схемы к выполнению чартерных рейсов могут быть привлечены турецкие, болгарские и,

возможно, греческие компании. «Заявки от иностранных авиакомпаний будет принимать Минтранс России», — отметил он.

Однако глава Федерального агентства воздушного транспорта не разделяет оптимизм чиновников туристического ведомства. «Этот вопрос непростой. Прежде всего, это Воздушный кодекс Рос-

сии, авиационные правила, межправительственные соглашения о воздушном сообщении с каждой страной. Условно привлекаем мы зарубежного авиаперевозчика. Он забирает нашего туриста и отвозит его на место отдыха. Но кто нам даст гарантии, что он вернет его обратно в установленный срок? Никто».

С 19 по 25 июня в местечке Ле-Бурже (северный пригород французской столицы) проходил 52-й Парижский международный аэрокосмический салон. Участие в работе этой престижной выставки приняли 47 государств, в том числе и Россия. Правда, в этом году наша страна смогла представить лишь макеты своих новейших самолётов и вертолётов. Официальный Париж запретил России ввоз любых предметов вооружения даже на специализированные военно-технические площадки, объяснив это санкционной политикой.



Под небом Парижа

Предложение на рынке оставило спрос с носом. России не удалось продать ни одного самолета

Рекомендации заокеанского дядюшки Сэма оказались для Парижа важнее добрососедских отношений. Но политика здесь вовсе не при чем: в подоплеке бойкота российской техники лежат сугубо экономические, шкурные интересы — лишний рот за праздничным пирогом никому не нужен. И потому самые крупные его куски достались, как и следовало ожидать, двум извечным конкурентам — Airbus и Boeing. По информации Dow Jones, в сумме заказы лидеров мирового авиапрома составили \$114 млрд, что, впрочем, серьезно уступает рекорду 2015 года (\$130 млрд).

Тем не менее, в Paris Air Show 2017 приняли участие 34 российских компании (на предыдущем салоне в 2015 году их было 40), в том числе «Рособоронэкспорт», Объединенная авиастроительная корпорация, «Вертолеты России», Объединенная двигателестроительная корпорация, Компания «Сухой», РСК «МиГ», Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина, ТАНТК имени Г. М. Бериева, ВСМПО-Ависма и др. Все они представили более 190 перспективных образцов авиационной и космической техники. Отметим, что наша страна участвовала в этом мероприятии с 1957 года на регулярной основе, а впервые СССР принял участие в авиасалоне в 1936 году.

В качестве натурального экспоната Объединенная авиастроительная корпорация в этом году продемонстрировала самолет Sukhoi Superjet 100 в livрее мексиканской авиакомпании Interjet. Также в рамках экспозиции ОАК был представлен пилотажный тренажер самолетов семейства MC-21 для подготовки летных экипажей. Помимо этого, экспонировались модели самолетов Ил-114-300, Ил-112В, МТС, Бе-200, Бе-103, концепция пер-

спективного грузопассажирского самолета (М-60). Натурные экспонаты этих машин Россия не рискнула везти в Ле Бурже «из-за возможных проблем на границе».

«Раскрою вам секрет: в кулуарах, приличном общении с теми или иными партнерами — даже на достаточно высоком уровне и не только из бизнеса — люди жалуются на усталость от санкций. Все понимают, что это вообще должно уже прекратиться, потому что это никому не выгодно», — поделился с журналистами директор Федеральной

продукции, наши успехи куда скромнее.

Долгожданный «перспективный продукт российского авиапрома» ближнемагистральный SSJ 100 прибыл на выставку в раскраске Interjet. В итоге мексиканская компания осталась единственной, кто проявил явный интерес к «Суперджету». Ну, а с последней нашей новинкой — MC-21 посетители Paris Air Show 2017 смогли познакомиться лишь на стенде ОАК, где он был представлен в виде макета, и на плазменных



экранах, где крутились его трудностям (ФСВТС России) Дмитрий Шугаев.

Он отметил, что санкции не мешали исполнению тех контрактов, которые были заключены с Россией до 2014 года. В каждом конкретном случае были договоренности либо о новых сроках поставок, либо о замещении заказа другими видами вооружений.

Что же касается гражданской

экранах, где крутились его про-

моролки. «Сегодняшний портфель заказов на самолеты семейства MC-21 составляет 175 машин. Этого вполне достаточно для разворачивания серийного производства. Причем речь идет о твердых контрактах, по которым заказчик уже выплатил предусмотренные контрактами авансовые платежи. Заказчики в основном российские, но есть

твердые контракты с авиакомпаниями Юго-Восточной Азии, Северной Африки, стран СНГ. Когда самолет начнет летать, безусловно, интерес к нему вырастет, и появятся новые заказчики. Мы считаем, что, помимо новых клиентов, для тех стран и компаний, в парке которых уже активно эксплуатируется SSJ 100, будет интересно развить линейку и дополнить парк самолетом MC-21», — не скрывал оптимизма президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь. По его словам, наращиванию портфеля заказов «будет способствовать создание с помощью государства системы поддержки продаж и эксплуатации самолетов в России и за рубежом».

Что ж, на Ле Бурже свет клином не сошелся. В конце концов, есть еще Фарнборо (Англия), Дубай (ОАЭ), Бангалор (Индия), Чжухай (Китай)... Не менее престижные авиасалоны мирового уровня! И посмотрим, какие сюрпризы преподнесет московский МАКС, до которого остаются считанные дни...

Впрочем, не смотря на все препоны и происки (а также принимая во внимание старательно культивировавшуюся в последнее время обстановку антироссийского психоза и последствия этапа общемировой стагнации экономики), наша команда результатами своего десанта в Париж вполне удовлетворена. Но более подробно мы расскажем об этом в следующем номере.

Анна СОЛЫЦ,
специальный корреспондент
«Воздушного транспорта».
Париж, Ле Бурже
Фото Марины Лысцевой

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Россия прекращает взаимодействие с США по меморандуму об инцидентах в небе Сирии

«В районах выполнения боевых задач российской авиацией в небе Сирии любые воздушные объекты, включая самолеты и беспилотные аппараты международной коалиции, обнаруженные западнее реки Евфрат, будут приниматься на сопровождение российскими наземными и воздушными средствами противовоздушной обороны в качестве воздушных целей», — заявили в Минобороны России в ответ на уничтожение американским истребителем сирийского самолета. «Министерство обороны РФ с 19 июня прекращает взаимодействие с американской стороной в рамках меморандума о предотвращении инцидентов в ходе операций в Сирии», — говорится в заявлении.

Совет при Президенте раскритиковал поправки Минстроя РФ о сносе построек возле аэропортов

Совет при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства раскритиковал поправки Минстроя, касающиеся совершенствования порядка сноса самовольных построек, а также упрощения строительства индивидуальных жилых объектов. «Проекты не могут быть поддержаны по соображениям концептуального характера», — сказано в экспертном заключении совета. В своих поправках Минстрой предлагал уточнить определение самовольной постройки, исключить из Гражданского кодекса (ГК) пункт о порядке признания собственности на самовольную постройку и предусмотреть порядок ее сноса без решения суда.

Дмитрий Медведев поручил подготовить проект закона о продлении 10-процентной ставки НДС

«Министерству финансов России (А.Г. Силуанову), Министерству транспорта России (М.Ю. Соколову) подготовить и в установленном порядке внести в Правительство Российской Федерации проект федерального закона о продлении до 31 декабря 2020 года действия положений подпункта 6 пункта 2 статьи 164 Налогового кодекса Российской Федерации об установлении ставки НДС на услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа в размере 10 процентов. Одновременно доложите о целесообразности снижения указанной ставки до 0 процентов. Срок — до 1 сентября 2017 года», — говорится в тексте поручения, опубликованном на сайте Кабмина.

Министерство транспорта РФ готовит проект закона о разграничении концессии и госзаказа

«После коллегии, недавно состоявшейся в Минэкономразвития, мы стали готовить поправки в действующее законодательство, чтобы более четко прописать ту коллизию, которая сегодня есть в законодательстве. И ни у кого, в первую очередь у ФАС, и других участников этого процесса не возникало иллюзий по поводу принадлежности одних проектов к сфере ГЧП, а других проектов в сфере государственного контракта в рамках 44-го закона», — сообщил журналистам министр транспорта России Максим Соколов. Министр выразил уверенность, что в Правительстве РФ будет выработана консолидирующая позиция по концессионным проектам.

Глава ОАК поддерживает идею обязательных закупок госкомпаниями отечественных самолетов

«Это было бы неплохо, мне эта идея очень нравится. Она нашла подтверждение: действительно государственные компании в соответствии с недавно принятым постановлением должны отдавать приоритет в закупках авиационной техники отечественным самолетам, и я считаю, что это очень правильно, это очень грамотно выстроенная единая национальная политика», — сказал президент ОАК Юрий Слюсарь. Глава Корпорации отметил, что на данный момент появляется линейка современных отечественных гражданских самолетов — от турбовинтового Ил-114 до российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального.

Росавиация: Крупнейшие авиакомпании России увеличили перевозки пассажиров на 22 процента

«В этом году пассажиропоток растет высокими темпами: по 20 крупнейшим авиакомпаниям мы подвели итоги с января по май. Рост количества перевезенных пассажиров составляет 22 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Причем есть отдельные лидеры — «Северный ветер» увеличил перевозки на 40 процентов», — рассказал глава Росавиации Александр Нерадько. Он добавил, что «Вим-Авиа», которая испытывает сложности с задержками своих рейсов, за указанный период увеличила перевозки на 204 процента. Ранее сообщалось, что общие убытки российских авиакомпаний в 2016 году выросли на 17,6 процента, до 10 млрд рублей.

Аэропортовые сборы Московского авиаузла направят на поддержку аэропортов регионов

Аэропортовые сборы Московского авиационного узла целесообразно направить на субсидирование региональных аэропортов, заявил советник главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Павел Шпилевой. «Тарифы на взлет-посадку, на другие регулируемые услуги в аэропортах постоянно увеличиваются. Имеет смысл подумать, как законодательно тот денежный поток, который формируется в Московском авиаузле, направить на субсидирование региональных аэропортов, особенно тех, где пассажиропоток небольшой», — пояснил Шпилевой. Такие предложения сейчас прорабатываются, поддерживают эту инициативу и в Министерстве транспорта России.

Дмитрий Медведев удовлетворил просьбу замглавы ФАВТ Константина Махова об отставке

Распоряжением председателя Правительства России Дмитрия Медведева, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Константин Махов отправлен в отставку. Об этом говорится на сайте правовой информации. Чиновник покинул свой пост по собственному желанию. По данным справочника «Авиапорт», Константин Махов занимал пост замглавы Росавиации с 2008 года. Махов также состоит в комитете по стратегическому планированию совета директоров Международного аэропорта Шереметьево с 2011 года. С 2005 по 2008 год являлся замруководителя Межрегионального территориального управления Росимущества.



БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Игорь Артемьев: Цены на авиаперевозки – повод для вмешательства антимонопольной службы РФ

Высокие цены на внутренних российских рейсах дают повод ФАС вмешаться в ситуацию, заявил руководитель Федеральной антимонопольной службы России Игорь Артемьев. В конце мая этого года председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко заявила, что комитеты Совета Федерации по экономической и социальной политике до 1 июня подготовят предложения по ценообразованию на авиабилеты в России. По ее словам, поступает очень много жалоб от граждан, что цены на перелеты становятся недоступны для населения. Так, например, авиакомпании предлагают цены на авиабилеты в Крым, соизмеримые с ценой комплексной путевки в Турцию уже с перелетом и отелем.

Росавиация грозит авиакомпаниям проверками в случаях больших задержек чартерных рейсов

«Предупредили их, что, если будут продолжаться задержки рейсов свыше двух часов, для начала будем публиковать ежедневно на сайте Росавиации список задержек рейсов, чтобы уже сами пассажиры могли выбирать, с какими авиакомпаниями им летать. Я думаю, что эта репутационная ремарка должна сыграть свою роль при выборе перевозчика», — сказал руководитель ведомства Александр Нерадько в ходе круглого стола, посвященного чартерным перевозкам. Задержки вылетов достигают и 12 часов, и даже суток, подчеркнул он, назвав это «издевательством над пассажирами». Он добавил, что Росавиация также может провести проверки исполнения сертификационных и лицензионных требований.

«ЮТэйр» планирует перебазировать региональные самолеты ATR 72 на юг России и ищет аэропорты

«Программу полетов между городами юга России сейчас выполняют два самолета ATR72, в течение года из Москвы могут быть переведены все пять ATR72 — это будет зависеть от успешности программы, — рассказал гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов. — В Московском авиаузле среднемагистральные лайнеры заменяют региональные, последние маловаты для московского рынка, но хорошо подходят для региональных перевозок». Всего в парке «ЮТэйр» 15 ATR72, большая их часть базируется в Тюмени и Сургуте. Региональную программу на юге «ЮТэйр» запустила в конце мая: она включает рейсы Ростов — Махачкала, Ростов — Сочи, Минводы — Сочи, Минводы — Махачкала.

Жители регионов России заплатят за билеты в Сочи на 70 процентов больше, чем москвичи

Средняя цена авиабилета (туда-обратно) из крупных российских городов (Казани, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга и Новосибирска) в Сочи составляет примерно 14 тысяч рублей. Это на 71 процент дороже перелета из Москвы на краснодарский курорт (примерно 8,2 тысячи рублей). За билеты из регионов в Симферополь придется заплатить около 15,7 тысячи рублей. Это примерно на 44 процента больше, чем при перелете в Крым из Москвы — 10,9 тысячи рублей. В начале июня премьер-министр России Дмитрий Медведев увеличил количество льготных авиа-рейсов по России. В число субсидируемых направлений, в частности, попали маршруты из регионов в Симферополь и Сочи.

Авиакомпанию «КрасАвиа» выводят из списка социально значимых предприятий и акционируют

Министр транспорта края Сергей Еремин напомнил, что вступившие в силу изменения федерального законодательства обязали все государственные предприятия вести закупки по нормам ФЗ-44. «На формирование контрактов уходит минимум два месяца, и в таких условиях выполнять быстрые авиационные работы просто невозможно, — отметил министр. Все сделки свыше 5 млн рублей подлежат согласованию с отраслевым министерством и агентством госзаказа. На это уходит около 40 дней. А какой заказчик будет ждать? Мы опасаемся, что с «КрасАвиа» в итоге никто не будет работать». По итогам обсуждения решено исключить предприятие из списка социально значимых.

Апелляционный суд утвердил решение об отказе в разделении «Ижавиа» на аэропорт и авиаотряд

Семнадцатый арбитражный апелляционный суд (Пермь) не удовлетворил иск Удмуртского УФАС о разделении АО «Ижавиа» на аэропорт и авиаотряд, сообщается в картотеке арбитражных дел. «Оставить решение суда без изменения, жалобу без удовлетворения», — говорится в информации о судебном акте. Ранее УФАС обращалось в суд с иском о разделении «Ижавиа» на аэропортный комплекс и авиаотряд. По мнению управления, «Ижавиа» умышленно препятствует выходу на рынок новых авиаперевозчиков, поэтому дальнейшее совмещение компанией двух видов деятельности — авиаперевозок и оказания услуг аэропортного комплекса — УФАС считает недопустимым.

Сахалинская область намерена купить «Аврора» еще два самолета для перевозок внутри региона

В текущем году Сахалинские власти планируют приобрести для авиакомпании «Аврора» два самолета для выполнения внутрирегиональных рейсов, сообщил губернатор региона Олег Кожемяко. «В прошлом году мы приобрели два самолета Bombardier Q400 для расширения воздушного флота «Авроры». В этом году купим еще два для внутрирегиональных перевозок», — заявил он на местном телеканале. Глава региона напомнил, что для жителей Сахалинской области внутрирегиональные авиаперевозки субсидируются из областного бюджета, за счет чего билеты доступны по цене более чем в 2 раза меньше реальной экономической обоснованной цены.

ГСС рассматривает возможность создания склада запасных частей для своих самолетов в Якутске

Авиакомпания «Якутия» предложила АО «Гражданские самолеты Сухого» создать в Якутске склад запасных частей для поддержки летной годности имеющихся в ее флоте пяти самолетов Sukhoi SuperJet 100. ГСС представила дорожную карту по созданию и сертификации участка в авиационно-технической базе «Якутия Техникс» по обслуживанию колес и тормозов», — говорится в сообщении пресс-службы перевозчика. В дорожной карте обозначены конкретные мероприятия по содержанию склада и сроки поставки запчастей для поддержания летной годности ВС. Руководство авиакомпании видит необходимость в таких складах для более оперативного обслуживания.

За все заплатит пассажир

Стратегический форум гражданской авиации обсудил проблемы маркетинга аэропортов и авиакомпаний



Инвесторы не стремятся вкладывать средства на такую долгосрочную перспективу, и схемы ГЧП работают неэффективно. Для федерального бюджета расходы на авиацию не приоритетны. Финансируются в первую очередь Олимпиада в Сочи, Чемпионат Мира по футболу и другие значимые проекты. Авиация ждет своей очереди, теряя ежегодно по нескольку инфраструктурных объектов. Количество аэродромов и посадочных площадок неуклонно сокращается. За год потери составили более 13 процентов, было 259 сертифицированных аэродромов, стало — 228.



Докладчик считает, что спасти ситуацию может введение инфраструктурного сбора. То есть расходы могут и должны оплачивать пассажиры, как это и делается во всем мире. 300 рублей с каждого проданного билета на международную перевозку могли бы пополнить бюджет отрасли. На внутренних авиаперевозках такой сбор можно пока не вводить или вводить выборочно. Потребуется разработать нормативную базу, внести изменения в налоговый Кодекс, на что потребуется полтора-два года. Эту идею Антон Корень высказывает уже не первый год и предлагает вынести ее на рассмотрение в Росавиации. Но дело пока не движется: стратегические сессии идут своим путем, а рынок — своим.

Представитель Минтранса Олег Евсеев отметил, что механизм «пользователь платит» прекрасно работает в других отраслях, но почему-то никак не приживается в авиации. Меж тем дорожный налог показал свою эффективность и позволил в 2016 году благоустроить и ввести в строй сотни километров региональных дорог.

Представитель общественного Совета Ространснадзора Олег Смирнов предположил, что «какое-то заклятие висит над Россией, ведь даже Китай имеет до 500 процентов ежегодного прироста авиационной инфраструктуры... Он, в частности, отметил важность деятельности ЦСР ГА, использование международного опыта и постоянное целенаправленное

формирование общественного мнения, направленного на улучшение положения дел в отечественной гражданской авиации. «Государство приложило руку к разрушению инфраструктуры аэродромов в труднодоступных районах РФ. Из 17 миллионов квадратных километров территорий более 60 процентов не имеют другого сообщения, кроме авиационного. Надо помнить, что там, где гаснет лампочка посадочной полосы, гаснет и сам населенный пункт», — заявил Смирнов.

По мнению замруководителя Ростуризма Романа Скорого, внедрение инноваций и изменений в

более 200 тысяч человек. В основном пострадали направления на Сочи и Симферополь из регионов. «ВИМ-авиа» развела руками, сообщила, что «не смогла», но денег при этом не вернула. Туроператоры оказались крайними в глазах клиентов, общественности, СМИ. «Такого прецедента не было в гражданской авиации, — отметила г-жа Ломидзе. — Перевозчик должен нести материальную ответственность за непрофессиональную работу. Чартеры выполняются во всем мире. Но везде, кроме России, существует страхование рисков. У нас к разрешению этого аврала подключились не страховые компании, а правительственные структуры».

Добро на выполнение чартерной программы давала Росавиация, но обвинить ее в некомпетентности было бы несправедливо. Предвидеть такое развитие событий и контролировать возможности каждого перевозчика она не в состоянии. Нет таких инструментов. Страхование — современный и надежный инструмент, но авиакомпании редко и неохотно идут на него, не желая дополнительных затрат. В то же время ни один перевозчик не подпишет договор с крупными штрафными санкциями за отмену и задержку рейсов. То есть туроператоры остаются в самом невыгодном положении, если не считать самих туристов.



Возможно, отчасти и этот факт является причиной резкого увеличения электронных продаж. Люди предпочитают покупать перевозку самостоятельно. Рост спроса касается мобильных приложений. Авиакомпании буквально сражаются на рынке прямых продаж, борются за каждого пассажира, бывает, что тарифы меняются по несколько раз в день. Эту тенденцию отмечают «Яндекс», «Гугл» и поисковик Biletix, генеральный директор которого Олег Сизинцев представил обзорный доклад о трендах в онлайн-продажах.

Выручка авиакомпаний в этом сегменте растет и составляет до 40 процентов от общего количества продаж. Конкуренция авиаперевозчиков и онлайн-агентств уже

стачается. Причем вторые явно проигрывают в этой борьбе, и ждет их стагнация и сокращение продаж, объем которых на сегодняшний день оценивается в 740 миллиардов рублей в год. Основной тренд — рост спроса на услуги лоукостеров: в 2015 году на них продано 11,7 тысяч билетов, в 2017 году — 29,3 тысячи.

Лидеры запросов в поисковиках Турция, Испания, Болгария, Симферополь, Москва, Сочи. Лидеры перевозчиков — Аэрофлот и S7. Этой информацией поделился представитель компании «Яндекс» Алексей Ворожейкин. Он также представил статистику по различным рекламным предложениям. «Смарт-баннеры» — новое слово в интернет-рекламе. Они буквально следят за каждым посетителем, и стоит вам однажды набрать в поисковике «полет куда-нибудь» умный баннер будет преследовать вас до тех пор, пока вы этот билет не приобретете.

Постоянные участники стратегических сессий ЦСР ГА отметили, что в этом году программа стала более обширной и разносторонней, включила в себя несколько уникальных мероприятий. В частности, впервые состоялась конференция «Маркетинг и коммерция авиакомпаний», где обсуждались вопросы создания, продвижения и стоимости брендов, их влияние на стоимость бизнеса и другая проблематика. Прошел круглый стол по актуальным вопросам организации маркетинга аэропортов.

Антон Корень представил специальный доклад «Общественный бенчмаркинг авиационной и неавиационной коммерческой деятельности аэропортов России и СНГ. Результаты 2016 года и новации в 2017 году». Сопоставительный анализ (бенчмаркинг) аэропортов, проводимый ЦСР ГА, использует полученные на условиях анонимности данные аэропортов в области эффективности управления бизнесом, авиационной и неавиационной коммерции, HR и других направлений деятельности. Данные обобщаются, оформляются в статистические справочники и распространяются среди участников программы, членом которой может стать аэропорт любого масштаба. Особенность программы в 2016 году — акцент на развитие неавиационной деятельности аэропортов.

В ходе форума были объявлены победители Национальной премии в области авиационного маркетинга, учредителем которой выступил ЦСР ГА. Премия создана для поощрения лидеров успешных коммерческих стратегий. А. Корень отметил, что «оценка производилась по объективным измеримым показателям, характеризующим качество стратегирования и эффективность управления маркетингом и коммерческой деятельностью».

В номинации «Авиакомпания года» победили: Аэрофлот, «ЮТэйр», «Глобус», «Нордавиа — региональные авиалинии». «Чартерной авиакомпанией года» стал «Икар». Приз «За вклад в развитие рынка авиаперевозок» получила авиакомпания «Победа».

В номинации «Аэропорт года» победителями стали: аэропорт «Емельяново» (Красноярск), аэропорты Иркутска, Омска, Минеральных Вод.

Победителям были вручены кубки и дипломы.

Галина ПОНОМАРЕВА

Окончание. Начало на с. 2



Дорогу летающей фуры!

Насколько эффективно соперничает транспортная авиация с трейлером, товарняком или сухогрузом

В докладе также были представлены статистические материалы, отражающие тенденции развития грузового сегмента. По данным IATA, грузовые авиаперевозки составляют только 1 процент от всех перевозимых грузов, доля стоимости авиационных грузов на международных перевозках составляет порядка одной трети (35 процентов). Начиная с 2000 года, рынок испытал беспрецедентную неустойчивость конъюнктуры. Три самых худших года по падению объема авиационных грузоперевозок — это 2001 год (спад — 7 процентов), 2008 (3 процента) и в 2009-м (11 процентов). Но в 2015 году рост грузовых авиаперевозок составил 1,7 процентов, а в 2016 году — вырос уже на 2,6 процента.

Процессы, происходящие в грузовом сегменте авиаперевозок, также отразил в своём докладе Президент Европейской ассоциации аэропортов доктор Мартин Керкло. Согласно представленным данным, лидерами здесь являлись аэропорты Париж и Франкфурт (более двух миллионов тонн в год), за ними следуют Амстердам и Лондон (более полутора миллионов в год). Приближенным к миллиону этот показатель являлся у аэропортов Лейпциг (984389 тонн) и Стамбул (812908). Последние места заняли московский международный аэропорт Шереметьево (198851) и Хельсинки (164747). Докладчик также выделил европейские аэропорты, в которых формируется грузовая маршрутная сеть и которые обладают инфраструктурой по обработке грузов.

Отдельно был выделен аэропорт Лейпциг, являющийся грузовым хабом. Этот аэропорт является центром формирования дальнемагистральных маршрутов, по которым выполняются рейсы именно на грузовых воздушных судах. Аэропорт Амстердам является центром формирования маршрутной сети грузоперевозок, по которой рейсы выполняются как на грузовых воздушных судах, так и на пассажирских, обладающих провозными ёмкостями для перевозки грузов. Эти сегменты грузоперевозок в долевом соотношении являются равнозначными. Инфраструктура аэропорта позволяет обслуживать скоропортящиеся грузы, а также цветы, перевозимые из Африки. Грузовой сегмент развивается также в аэропорту Мюнхен, вокруг которого сформировалась широкая сеть дальнемагистральных маршрутов. Соот-

ношение сегментов грузоперевозок в этом аэропорту не является равным — 80 процентов грузов перевозятся в грузовых отсеках пассажирских самолётов, и только 20 — на грузовых воздушных судах.

Роль и место России в мировой системе грузовых авиаперевозок отразил в своём докладе начальник Управления международного сотрудничества Росавиации Михаил Парнев. Над территорией нашей страны прокладывают маршруты многие перевозчики, выполняющие рейсы из Азии в Европу или Северную Америку. Для полётов из Юго-Восточной Азии в Европу используются транссибирские или транс-азиатские маршруты, авиалинии в Северную Америку проходят через полярные регионы или Дальний Восток. Прокладывая маршруты через территорию Российской Федерации, авиаперевозчики экономят время и деньги.

В 2016 году грузовые рейсы выполнялись между российскими городами и в аэропорты 96 иностранных государств. Значительную долю грузоперевозок из России в иностранные государства заняли рейсы в Китай, составившие 19 процентов от всей международной грузовой маршрутной сети России. В сообщении между Россией и Европой наибольшую часть составляют авиалинии в Германию и Нидерланды. При этом 52 процента грузовых рейсов в данном направлении выполняются российскими перевозчиками. Основными участниками рынка являются группы «Аэрофлот» и AirBridgeCargo, выполняющие транзитные рейсы только с промежуточной посадкой в российских аэропортах.

В качестве пунктов промежуточной посадки на маршрутах между Европой и Юго-Восточной Азией с российскими аэропортами конкурируют аэропорты Ближнего Востока, Индии и Средней Азии. В сеть российских грузовых хабов входят аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга, Новосибирска, Красноярска, Иркутска, Хабаровска и Владивостока. В России большинство грузовых рейсов выполняется из аэропорта Шереметьево (60,20 процента от общей доли). Второе место занял Домодедово (23,33процента), третье — международный аэропорт Пулково (4,3 процента), четвёртое — столичный Внуково (3,39 процентов). Остальные доли распределены между другими российскими аэропортами.

Отдельная панель была посвящена аэропортам как важнейшей

составной части инфраструктуры и безопасности транспортной авиации. Роль инфраструктуры аэропортов Германии в обеспечении грузовых авиаперевозок была отражена в докладе, с которым выступил управляющий Всегерманской ассоциацией аэропортов Ральф Байсель. В материалах его выступления содержались данные по деятельности сегмента грузоперевозок гражданской авиации Германии.

В 2016 году грузооборот германских аэропортов составил не менее 4,6 миллионов тонн. На деятельность воздушного транспорта значительное влияние оказывают особые виды грузов — дорогостоящие, скоропортящиеся, опасные и т.п. Аэропорты Германии, а именно Франкфурт, Кёльн и Лейпциг, входят в число ведущих 30 аэропортов Германии, обслуживающих грузовые перевозки. В экспорте продукции из Германии 40 процентов приходится на воздушный транспорт. Значительная часть грузопотока из Германии направляется в Европейскую часть России.

В грузовом авиасообщении между Россией и Германией наблюдается увеличение доли потока из Европейской части наряду со снижением этой доли из Азиатской части. В 2016 году был отмечен абсолютный рост грузооборота между Россией и Германией посредством воздушного транспорта. На развитие грузоперевозок между Россией и Германией повлияла новая редакция двустороннего соглашения между двумя странами, в котором говорится, в частности, об увеличении частотности рейсов между аэропортами, специализирующимися на грузовых перевозках. Одной из мер, обеспечивающих увеличение доли грузового сегмента, является, в частности, обеспечение деятельности грузовой инфраструктуры круглосуточно.

В развитии грузового сегмента значительную роль играет инфраструктура аэропорта. Эта мысль являлась основной в докладе, с которым выступил управляющий аэропортом Лейпциг Йоханес Йен. В лейпцигском аэропорту грузовые воздушные суда обслуживаются круглосуточно. Этот аэропорт является мультимодальным узлом — при нём действует железнодорожная станция, на которой грузы перегружаются с поездов на самолёты. Аэропорт имеет две независимые ВПП длиной 3600 метров каждая. Благодаря этому аэропорт способен принимать грузовые воздушные

суда тяжёлого класса, к которым относятся самолёты Боинг-747-400F/800F и Ан-124 «Руслан».

О том, как живет сегодня аэропорт Пулково, рассказали коммерческий директор ООО «Воздушные ворота северной столицы» Евгений Ильин и директор по коммерции АО «Грузовой терминал Пулково» Александр Вейс. Аэропорт обслуживает воздушные суда 70 перевозчиков — 28 отечественных и 42 иностранных, из которых 10 относятся к странам СНГ. Из аэропорта Пулково выполняются рейсы по 158 направлениям, из которых 60 внутрироссийских, 78 — в дальнее зарубежье и 20 — в страны СНГ. Аэропорт имеет 2 ВПП — северную и южную. Северная имеет длину 3397 метров, ширину 60 метров и сертифицирована по III-й категории ИКАО. Длина южной ВПП составляет 3780 метров, ширина 60 метров. Эта ВПП сертифицирована по II категории ИКАО. В аэропорту устроено 7 перронов, один из которых предназначен для грузовых самолётов. На нём находятся 5 стоянок из 132.

С целью увеличения грузопотока Пулково принимает поощрительные меры по отношению к новым перевозчикам и тем, которые увеличивают частотность своих рейсов. Для тех, кто выполняет в аэропорт Пулково от 1 до 4 рейсов в неделю, стоимость взлётно-посадочных операций и обеспечения авиационной безопасности снижается на 40 процентов, при частотности от 5 до 10 рейсов в неделю. И более — на 45 процентов. Александр Вейс обратил внимание на наличие инфраструктуры, позволяющей обслуживать грузовые воздушные суда всех классов и обрабатывать все виды грузов, включая скоропортящиеся и опасные, а также другие особые виды грузов.

Отдельная панель была посвящена современной тенденции развития европейского рынка грузовых авиаперевозок. Член правления по грузоперевозкам авиакомпании «Люфтганза Карго» доктор Клаус Эггерт отметил, что в настоящее время на ведущие позиции в этом сегменте выходят экспресс-перевозчики.

О роли «Аэрофлота» в структуре грузовых авиаперевозок говорилось в докладе директора департамента грузовых перевозок ПАО «Аэрофлот» Олега Королёва. Региональный директор службы продаж по региону России и СНГ группы компаний АВС Пётр Новожилов обратил внимание на то, что в настоящее время расширяется номенклатура грузов, которая в силу своей специфики подлежит отправке только воздушным транспортом. К ним относятся фармакологическая продукция, различные виды сырья, дорогостоящие товары, детали машин и т.п.

О роли авиации в деятельности почты говорилось в докладе директора Департамента авиатранспорта ФГУП «Почта России» Дмитрия Обшарова. Департамент в настоящее время обладает двумя собственными самолётами Ту-204. Кроме того, привлекаются грузовые самолёты других авиаподразделений, в том числе компании DHL.

... Депутат Госдумы Максим Сураев, являющийся членом Комитета по транспорту и строительству, полковник запаса, лётчик-космонавт, участвовавший в экспедициях на МКС, будучи в космосе, обратил внимание, что в Европе и США интенсивность полётов в разы выше, чем в России. Это видно по количеству инверсионных следов от самолётов, которые над развитыми странами напоминают паутину. К этому России сегодня и нужно стремиться. А по прочим показателям она едва ли уступит.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ,
специальный корреспондент
«Воздушного транспорта».
Санкт-Петербург

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Дмитрий Медведев поручил разработать меры по повышению летной годности самолета SSJ 100

Премьер-министр Правительства РФ поручил разработать и утвердить комплекс мер по повышению исправности и увеличению налёта самолетов SSJ 100. «Минпромторгу России (Д.В. Мантурову), Минтрансу России (М.Ю. Соколову), Росавиации (А.В. Нерадько), ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» (Ю.Б. Слюсарю) совместно с ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» и другими авиакомпаниями разработать и утвердить комплекс мер по повышению исправности и увеличению налёта самолётов Sukhoi SuperJet 100 до показателей, соответствующих мировому уровню. О результатах доложить в Правительство в августе т.г.», — говорится в тексте поручения.

В Минпромторге рассказали о самостоятельном освоении в России ремонта Ан-124 «Руслан»

«Мы практически полностью освоили ремонт и ставим на крыло воздушные суда и военные, и гражданские. Мы имеем достаточное количество двигателей и учимся быстро их ремонтировать», — заявил заместитель главы Минпромторга РФ Олег Бочаров в Сочи на коллегии холдинга «Технодинамика». По его словам, в дальнейшем планируется развитие линейки ВС с использованием тяжелых авиадвигателей собственной разработки ПД-35. К 2019 году должны быть созданы двигатели на замену украинским Д-18Т, используемым на Ан-124. В качестве базовой модели для проектирования рассматривается двигатель НК-32 серии 2, создававшийся для стратегического ракетоносца Ту-160.

Президент ОАК надеется на участие российских поставщиков в совместном проекте ШФДМС

Президент корпорации Юрий Слюсарь заявил об интересе в участии в проекте по созданию российско-китайского широкофюзеляжного самолета со стороны многих крупных компаний, среди которых General Electric, Honeywell, Thales и другие, с которыми ОАК ведет переговоры. При этом шансы российских поставщиков оцениваются как высокие, заявил журналистам Слюсарь на Paris Air Show 2017. Ранее сообщалось, что поставщиками авионики для перспективного широкофюзеляжного российско-китайского самолета могут стать ряд компаний и организаций из КНР, Японии, Франции и США. Еще одним претендентом выступает китайско-американское СП Aviage Systems.

ОДК выходит на мировой рынок гражданских авиадвигателей в качестве поставщика узлов

«Интеграция в мировую систему поставщиков комплектующих гражданских двигателей позволит эффективнее использовать производственный потенциал холдинга», — считает генеральный директор АО «Объединённая двигателестроительная корпорация» Александр Артюхов. В целях реализации данного проекта проведена колоссальная работа по подготовке и сертификации производства, формированию системы менеджмента качества мирового уровня». Выпуск комплектующих уже развернут на двух предприятиях ОДК: уфимском ПАО «УМПО» и рыбинском ПАО «ОДК — Сатурн». Производство сертифицировано в соответствии с международными стандартами.

«Технодинамика» прогнозирует увеличение выручки по итогам 2017 года до 33 млрд рублей

«В 2017 году мы планируем не только достигнуть прошлогодних результатов, т.е. добиться уровня выручки в 25 млрд рублей, но и превзойти их», — заявил гендиректор Холдинга Игорь Насенков. — В целом мы ожидаем, что наша выручка составит более 33 млрд. Таким образом, нынешнюю финансовую статистику можно считать свидетельством правильного выбора стратегических ориентиров развития. Тем не менее, хотел бы отметить, что перед нами стоят очень серьезные вызовы, связанные как с решением технологических задач, так и с организационными и даже промышленно-техническими вопросами». Ожидается, что рост выручки Холдинга составит около 35 процентов.

Государственные летные испытания тяжелого самолета Ил-76МД-М продолжаются успешно

«Начало этапа госиспытаний — очень важное событие для нас. Модернизация Ил-76МД, доказавших свою надежность, позволит продлить срок их службы в военно-транспортной авиации, повысить боевую эффективность, подготовиться к массовому переходу на новые Ил-76МД-90А», — сказал гендиректор «Ильошина» Алексей Рогозин. По проекту модернизации на самолете установлен новый пилотажно-навигационный комплекс, заменено светотехническое, десантно-транспортное и бытовое оборудование, а также средства обороны и связи. Срок службы самолета увеличен. Государственные совместные испытания самолета Ил-76МД-90А планируется завершить в 2019 году.

Российская ПАО «ГСС» и мексиканская Interjet могут подписать опцион еще на десять SSJ 100

«Гражданские самолёты Сухого» (ГСС) и мексиканская авиакомпания Interjet, которая является основным зарубежным заказчиком лайнеров Sukhoi SuperJet 100, в рамках Международного авиакосмического салона в Ле-Бурже подписали опцион на поставку еще 10 машин, сообщил президент ГСС Владислав Масалов. Авиакомпания является крупнейшим иностранным и стартовым заказчиком в Северной Америке российского регионального самолёта Sukhoi SuperJet 100. По состоянию на октябрь 2016 года компания эксплуатирует 22 таких машин с заказом ещё на 8 лайнеров. Компания принадлежит группе компаний Aleman Group. Штаб-квартира расположена в Мехико.

Московское предприятие ОДК внедряет на производстве систему наставничества TWI

Получившая мировое признание система наставничества TWI внедряется на одном из крупнейших предприятий Объединённой двигателестроительной корпорации — АО «НПЦ газотурбостроения «Салют». TWI (Training Within Industry) в течение многих десятилетий применяется в наиболее развитых в промышленном отношении странах мира. «Эта система является инструментом, который позволяет ускорить профессиональную адаптацию новых сотрудников, ликвидировать узкие места на производстве и обеспечить взаимозаменяемость сотрудников на рабочем месте», — рассказал начальник Управления развития кооперации АО «НПЦ газотурбостроения «Салют» Илья Гаранкин.

АЭРОПОРТ 2017

Аэропорт Домодедово установил систему видеонаблюдения нового поколения Rapomega

Разработанная специально для мониторинга больших территорий, она дает возможность получать панорамное изображение высокого качества. «Rapomega стала частью проекта по модернизации системы телевизионного наблюдения. В рамках проекта уже установлено 1700 камер нового поколения по всему комплексу. Также действуют 120 каналов видеонаблюдения, которые позволяют повысить уровень безопасности и качество обслуживания пассажиров», — отметил руководитель проекта в Domodedovo Integration Алексей Медведев. Система передает детальное изображение отдаленных объектов в HD качестве в режиме реального времени. Скорость записи до 30 кадров в секунду.

Аэропорт «Пулково» в январе-мае 2017 года обслужил более 5,442 миллиона пассажиров

«Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях за 5 месяцев текущего года вырос на 22,2 процента по сравнению с аналогичным периодом годом ранее и составил 3 661 385 человек. Пассажиропоток на международных воздушных линиях в этот период составил 1 781 348 человек, что на 34,3 процента больше, чем за аналогичный прошлый год», — говорится в сообщении пресс-службы воздушной гавани. А всего в январе-мае т.г. «Пулково» обслужил 5 442 733 человека, что на 25,9 процента превышает показатель за аналогичный период 2016 года. Количество взлетно-посадочных операций увеличилось по сравнению с январем-маем 2016 года на 17,9 процента до 55 642.

В аэропорту Махачкалы завершился первый этап строительства нового международного терминала

«Сейчас на строительной площадке ведутся работы по устройству монолитных железобетонных ленточных ростверков, после установки которых будет засыпан грунт. Затем мы забетонируем основание терминала и начнем монтаж металлической конструкции здания», — сообщила представитель строительной компании Жувайрат Султанова. По ее словам, окончание строительства нового терминала, которое целиком осуществляется за счет средств частного инвестора, планируется в 2018 году. Его ввод в строй позволит разгрузить действующий терминал, а также расширить международную географию перевозок из аэропорта дагестанской столицы.

За пять месяцев т.г. года аэропорты компании «Базэл Аэро» обслужили 3,32 млн пассажиров

Компания «Базэл Аэро», входящая в состав одной из крупнейших в России диверсифицированных промышленных групп «Базовый Элемент», сообщает о результатах производственной деятельности аэропортов в Краснодаре, Сочи, Анапе и Геленджике в январе-мае 2017 года. Прирост пассажиропотока за этот период составил 18 процентов в сравнении с показателями первых пяти месяцев 2016 года. При этом, на внутренних направлениях авиакомпании перевезли через аэропорты Краснодарского края 3 079 563 человека (прирост 15 процентов в сравнении с первыми пятью месяцами 2016 года), на международных — 246 887 (на 63 процента больше).

Бизнес-зал аэропорта «Стригино» получил архитектурную премию Best Office Awards

Всего в 2017 году на премию было номинировано более ста проектов. В число победителей помимо Стригино вошли дизайнерские решения, реализованные в офисах таких компаний как Microsoft, Сбербанк, Adidas Group, а также в крупнейших бизнес-центрах Москвы, включая комплекс Москва-Сити, и др. Бизнес-зал открылся в Стригино 13 сентября 2016 года. Художественный образ пространства, разработанный архитектурным бюро NEFA ARCHITECTS (Москва). Стригино стал третьим активом Управляющей компании «Аэропорты Регионов», удостоившимся Best Office Awards. В предыдущие годы награду получали аэропорты Кольцово (Екатеринбург) и Курумоч (Самара).

В аэропорту Симферополя завершён монтаж металлоконструкций здания нового терминала

На строительной площадке продолжаются отделочные работы, монтаж инженерных сетей и остекление фасада. После введения в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса площадью 78 тысяч кв. метров, пропускная способность аэропорта возрастет до 3650 пассажиров в час, в год аэропорт сможет обслуживать 6,5 миллионов пассажиров. В новом терминале уделяется особое внимание комфорту и скорости обслуживания пассажиров: появится 55 стоек регистрации, 8 подвижных телетрапов, 8 выходов к перронным автобусам. Также в терминале предусмотрено 16 эскалаторов и 28 лифтов. Концепция безбарьерной среды применена как в здании аэровокзала, так и на привокзальной площади.

Процедура банкротства введена в отношении управляющей компании сети Runway Duty Free

Арбитражный суд Московской области ввел начальную процедуру наблюдения в отношении АО «Ариал», которое управляло сетью магазинов беспошлинной торговли Runway Duty Free в российских аэропортах, говорится в материалах дела. «Ариал» управлял сетью магазинов Runway Duty Free в российских аэропортах. Компании принадлежало более 20 точек в московских аэропортах Шереметьево, Домодедово и новосибирском Толмачево. «Ариал» приобрел 66,66 процентов «Аэроферста» у «Аэрофлота» за 1,23 млрд рублей в конце 2012 года. Впоследствии «Ариал» выкупил оставшийся пакет у ирландского оператора Duty Free, компании Aer Rianta.

Военный самолет сбил лося при посадке на аэродроме «Ермолино» Калужской области

«Факт того, что на аэродроме случилось ЧП с участием самолета и лося, действительно был», — сообщил источник в аэропорту. Видеосообщение о случившемся опубликовано в соцсетях. В комментариях к нему указано, что инцидент произошел ночью, когда самолет Ан-26 выполнял учебно-тренировочный полет. Из людей никто не пострадал, однако животное погибло. Самолет получил значительные повреждения. Предполагается, что лось мог пробраться на территорию аэродрома из-за халатности строителей, обустройства ограждения вокруг аэродрома. Рабочие убрали две бетонные плиты, а временное ограждение в момент ЧП отсутствовало.

Красивые самолёты слетелись на «Азимут»

В отличие от всей остальной территории России лето в Краснодарском крае уже наступило. Причем в отдельно взятом районе. Больше того — в отдельно взятой станице Новотитаровской. Здесь, на аэродроме «Азимут», с 17 по 18 июня состоялся международный фестиваль частной авиации «Кубанское авиашоу 2017». Это один из самых крупных ежегодных слётов энтузиастов малой авиации, традиционно проходящий на Кубани в начале лета.



«Кубанское авиационное шоу» дает надежду всем Икаркам

История Кубанского авиашоу берёт начало с 2009 года. Фестиваль был учреждён одним из пионеров частной авиации России — краснодарской компанией SimAvia, которой руководит Симон Мнойн при участии известной американской самолётостроительной компании Piper Aircraft. С 2010 года эта компания работает на российском рынке продаж самолётов частной авиации. За небольшой период своего существования она успела заработать прочную репутацию среди владельцев и покупателей воздушных судов. Благодаря полному спектру предоставляемых услуг, она отличается высокой конкурентоспособностью.

Сегодня SimAvia предоставляет клиентам услуги по покупке, оперированию и техническому обслуживанию воздушных судов известных производителей — Piper, Czech Sport Aircraft, Daher TBM, представляя этих производителей на территории России и СНГ. Эта же компания является официальным дилером специализирующимся на продаже авиационного оборудования фирмы Bose Aviation. Компания также специализируется на поставке

авиационных тренажёров Flyit и Mectronix. Они предназначены для тренировки пилотов коммерческой и деловой авиации, а также авиации общего назначения.

За восемь лет своего существования фестиваль стал ведущей площадкой в деле популяризации малой авиации, пропаганды идей и культуры АОН как в Южном феде-

ществляет полёты на самолётах и вертолётах авиации общего назначения, а также предоставляет места для стоянки, хранения и технического обслуживания воздушных судов. В ближайшем будущем авиакомпания существенно расширит сферу своей деятельности. Она приобрела три самолёта Sukhoi SuperJet 100, кото-

российском рынке. Заметным событием стали и премьерные показы новых моделей воздушных судов. Выдающимся примером стала состоявшаяся в прошлом году презентация французским производителем Daher нового турбовинтового самолёта TBM-930. Эта презентация стала первой в России и в мире, не считая выкатки на заводе в Тарбе.

Первый день работы нынешнего фестиваля показал, насколько значительным по численности является авиационное сообщество Краснодарского края. К аэродрому двигался нескончаемый поток людей. Многие привели с собой детей всех возрастов, которые, несмотря на жару, проявляли живой интерес к самолётам, представленным на статической стоянке и совершающим показательные полёты. Многие фотографировались рядом с воздушными судами. В небе раздавалось завораживающее жужжание, и, если слышать только звук праздника, создавалось впечатление, что мы попали в эпоху зарождения авиации и находимся в Гатчине или на Комендантском аэро-

дроме. Собственно говоря, подоб-

Как говорил Андрей Николаевич Туполев: «Хорошо летать могут только красивые самолёты». Великому авиаконструктору стоит верить.

ральном округе, так и в стране в целом. Для российских авиаторов из ближнего и дальнего зарубежья это мероприятие является местом встреч и делового общения.

Изначально местом проведения фестиваля был аэродром Белевцы, находящийся недалеко от станицы Динская. В нынешнем году мероприятие было проведено на новой площадке — на аэродроме «Азимут», расположенном в станице Новотитаровская Динского района. В ряды постоянных участников фестиваля вошла и авиакомпания «Азимут». Она осу-

рывают использоваться для организации воздушного сообщения между Краснодарским краем и Москвой, Санкт-Петербургом и рядом других городов России.

Кубанский авиационный фестиваль расширяется из года в год, прирастая посетителями, участниками и географией их представительств, а также разнообразиями и числом воздушных судов. На стендах, статической экспозиции и в демонстрационных полётах участвует всё большее количество авиационной техники от производителей и дилеров на





ные праздники и являются продолжением традиций, заложенных пионерами отечественной авиации. Разница состояла в том, что в наши дни на праздничной сцене участвуют и вертолеты.

Активное участие приняла в празднике группа «Первый полёт», которая в России является единственной, выступающей на поршневых самолётах Як-18, Як-52 и Як-54. В небе Кубани она впервые появилась в фестивале 2014 года и с тех пор стала постоянным участником этого мероприятия. Воздушные гимнасты показывали номера как одиночного, так и группового пилотажа. Захватывающим номером стало выполнение групповой «мёртвой петли».

Запомнилось зрителям и невиданное представление: спортсменка Ирина Маркова устремляется вперёд на самолёте Як-54, а пара самолётов Як-18, пилотируемых Олегом Шполянским и Антоном Беркутовым, чертили в небе «косичку», облетая Ирину по спиралевидной траектории. Кроме того, вокруг Як-54, пилотируемого Ириной Марковой, её друзья могут выполнять петли — этот номер получил название «вентилятор».

Воздушные акробаты продемонстрировали различные виды роспусков, имевших вид тюльпана или веера, и чертили узоры струями дыма. Непременной составной частью представления стал и рису-

Не менее захватывающим стало выступление латвийской группы «Балтийские пчелы», созданной в 2008 году и выступающей в небе Кубани с 2013 года. Эта группа отличается такой слётанностью, что многие их коллеги шутят, что свои самолёты они связывают между собой верёвкой. В ответ они говорят: возможно, это так. Как и у

опыт групповых выступлений. Пилоты неоднократно демонстрировали своё мастерство в России и за рубежом и являются постоянными участниками авиасалона МАКС. На нынешнем кубанском фестивале солистом группы выступил Константин Тимофеев, который на своём «Альбатросе» прибыл прямо из Москвы. Исполнив

Своё первое выступление Светлана посвятила знаменитому спортсмену Виктору Чмалю, трагически погибшему в 2015 году.

Красоту авиационной техники можно было оценить не только в небе, но и на земле. На статической экспозиции были представлены воздушные суда семейства Piper, на поставке которых спе-



«Первого полёта», отличительной особенностью «Пчёл» является неповторимая способность плавно менять фигуру (формацию) строя. Так, например, выстроенное в небе «Пчёлами» кружево может преобразиться в клин или ромб. В свою программу они включили и номер, по содержанию напоминающий «косичку» или «вентилятор» — он получил название «сума-

свою программу, Константин в этот же день возвратился в Москву и на прощание, перед тем как взять курс на столицу, исполнил ещё несколько авиационных балетных номеров.

На сцене авиационного балета были представлены и сольные программы. Примой, безусловно, являлась знаменитая спортсменка-пилотажница Светлана Капа-

циализируется компания SimAvia. К ним относятся одномоторные турбовинтовые самолёты M350 и M500. Все воздушные суда этого семейства оборудованы электронной высокоавтоматизированной системой управления полётом. В состав её функций входит, в частности, предупреждение попадания самолёта в различные режимы, выходящие за пределы эксплуатационных, в том числе, в срывные. Когда самолёт выходит, например, на закритические углы атаки, система автоматически переводит самолёт в нормальный режим. В число функций системы входит также контроль скорости, чтобы она соответствовала данному эшелону полёта и не только не падала ниже необходимого значения, но и не превышала его.

Самолёт также оборудован системой, реагирующей на падение внутрикабинного давления, которое может произойти вследствие неисправности высотного оборудования или разгерметизации. В случае падения давления самолёт автоматически начинает снижаться до высоты, на которой давление за бортом является уже нормальным для жизнедеятельности человека. Крейсерская скорость полёта самолёта достигает 395 километров в час, дальность полёта с аэронавигационным остатком топлива (на 45 минут полёта) — 2487 километров. Максимальный взлётный вес самолёта — 1969 килограмм. Самолёт данного класса может применяться в бизнес-авиации, но рассчитан он в первую очередь для частного использования.

Относящийся к этому же семейству самолёт M500 отличается более высокой скоростью полёта, доходящей до 482 километ-



нок сердца в небе, которое тут же пронзил своей стрелой «амур». Частью визитной карточки крылатой балетной труппы стал «веер»: самолёты летят друг за другом в вертикальной плоскости. Такого количества видов роспусков, как у «Первого полёта», трудно найти у какой-либо то ни было пилотажной группы! На всех воздушных представлениях они демонстрировали «корону»: в вертикальном манёвре самолёты сходятся и расходятся в разные стороны, выполняя «мёртвую петлю». Эту легендарную фигуру, созданную Петром Нестеровым, они способны выполнять строем, выстраиваясь в различные фигуры.

шедшая пчела». Пчела может быть не только «сумасшедшей», но и «пьяной»: самолёт над собой ВПП движется по синусоидальной траектории, попеременно совершая крен то вправо, то влево.

На самолётах Л-39 «Альбатрос» выступала частная пилотажная группа «Регион». Ее презентация состоялась 3 сентября прошлого года на аэродроме Крутышки (Ступино). В состав пилотажной группы, созданной Ассоциацией содействия развитию реактивной авиации (АСРРА), вошли лётчики первого класса, у каждого из которых за плечами не одна тысяча часов налёта и огромный

на, мастер самолётного спорта международного класса. Светлана Владимировна является пилотом-инструктором и лётчиком-испытателем в конструкторском бюро имени П.О. Сухого, где она дала путёвку в небо трём спортивным поршневым самолётам этого ОКБ — Су-26, Су-29 и Су-31. На нынешнем фестивале у Светланы не было возможности выступать на этих самолётах, и она выбрала спортивный самолёт немецкого производства «Экстра-330». Этот самолёт способен воспринимать перегрузки таких значений, которые достигаются на скоростях реактивных истребителей.



ИНТЕГРАЦИЯ

ГК «Ростех» предложила Китаю вместе создать двигатель для дальнемагистрального самолёта

«Мы предложили китайцам совместное создание двигателя для дальнемагистрального самолёта на базе двигателя ПД-14», — сообщил директор по международному сотрудничеству и региональной политике корпорации Виктор Кладов на полях IV российско-китайского ЭКСПО в Харбине. По его словам, «Ростех» надеется, что прототип двигателя будет готов уже к 2020 году, а дальше последуют испытания. Выставка проходила в Харбине с 16 до 19 июня. На выставке были представлены практически все федеральные округа России, главными регионами-партнерами харбинского ЭКСПО этого года стали Челябинская область и южно-китайская провинция Гуандун.

МА Риги стал официальным Учебным центром Международного Совета аэропортов в Европе

В Париже на Генеральной ассамблее Международного Совета аэропортов в торжественной обстановке был подписан договор о присвоении Учебному центру международного аэропорта «Рига» прав официального представительства УЦ Международного Совета аэропортов. «Присвоение официального статуса Учебного центра Международного Совета аэропортов — высшая профессиональная оценка, которая свидетельствует о квалификации УЦ «Рига» и его возможностях организовывать международное обучение высокого уровня. Это не только огромный престиж, но и высокая ответственность», — отмечает председатель правления МА «Рига» Илона Лице.

Авиакомпания Somon Air ведёт переговоры с Boeing по приобретению самолётов 737 MAX

Презентация самолёта проведена в Душанбе региональным директором компании Boeing по бизнес-операциям, продажам и поддержке Дэниелом Л. Миллером руководству таджикской авиакомпании Somon Air во главе с ее гендиректором Томасом Халламом. «Данный новый тип самолётов является современным, экономичным, может вместить до 200 пассажиров и располагает салоном повышенной комфортности. Авиакомпания «Сомон Эйр» выражает заинтересованность в приобретении двух авиалайнеров семейства 737 MAX. По мнению руководящего состава авиакомпании, данный тип самолётов поможет компании расширить сеть маршрутов», — заявили в авиакомпании.

Pratt & Whitney Canada и «Ил» перезапускают проект Ил-114-100 с авиадвигателями PW127N

Компания Pratt & Whitney Canada (P&WC, структура United Technologies Corp.) и ОАО «Авиационный комплекс им. Ильишина» подписали меморандум о перезапуске программы по созданию региональных турбовинтовых самолётов Ил-114-100 с двигателями PW127N, сообщила P&WC. Документ подписан в рамках авиасалона в Ле Бурже. Соглашение предусматривает завершение технико-экономического обоснования проекта. В рамках программы Pratt & Whitney Canada предоставит два PW127N для Ил-114-100 вместимостью от 50 до 60 пассажиров. Компании также будут стремиться к достижению нового, долгосрочного соглашения о будущих программах.

Украина планирует наладить в Казахстане экспорт пассажирских самолётов Ан-148 и —158

Украина разрабатывает планы по обеспечению казахских авиакомпаний пассажирскими самолётами Ан-148 и Ан-158, заявил вице-премьер-министр — министр регионального развития Украины Геннадий Зубко. В частности, будет разработан план мероприятий по обеспечению авиакомпаний и заинтересованных структур Республики Казахстан региональными пассажирскими самолётами Ан-148 и Ан-158, а также по обеспечению авиатранспорта сверхтяжёлых и крупногабаритных грузов. Помимо самолётов, Украина предложила Казахстану новый вертолётный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1В, а также возможность капитального ремонта двигателей семейства Д-36 и двигателей ТВ3-117.

Россия и Франция приостановили совместную разработку силовой установки для вертолётов

Работы в рамках совместного проекта российской «Технодинамики» и французской Microturbo по созданию вспомогательной силовой установки (ВСУ) Saphir-15 для вертолётов не ведутся, сообщил гендиректор «Технодинамики» Игорь Насенков. «Не скажу, что проект заморожен, но пока мы не видим перспектив выхода этой машины на рынок. Пока, присматриваемся, ищем варианты», — сказал Насенков журналистам на пресс-конференции. В 2015 году «Технодинамика», «Вертолёты России» и французская компания Microturbo подписали меморандум о совместном производстве новой вспомогательной силовой установки (ВСУ Saphir 15) для вертолётов.

Компании из России и Индии зарегистрировали совместное предприятие по производству Ка-226

Холдинг «Вертолёты России», российский спецэкспортер вооружений «Рособоронэкспорт» и индийская корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL) зарегистрировали совместное предприятие по производству лёгких вертолётов Ка-226Т в Индии, сообщил представитель российской компании на авиасалоне Paris Air Show 2017. «Предприятие будет осуществлять окончательную сборку и ремонт вертолётов, а также выступит интегратором цепочки индийских поставщиков», — сообщили в компании. Отмечается, что производственный план совместного предприятия предполагает выпуск до 35 Ка-226Т в год с возможностью увеличения объёмов на мощностях HAL.

ОДК выходит на мировой рынок гражданских авиадвигателей в качестве поставщика узлов

«Интеграция в мировую систему поставщиков комплектующих гражданских двигателей позволит эффективнее использовать производственный потенциал холдинга, — считает генеральный директор АО «Объединённая двигателестроительная корпорация» Александр Артюхов. В целях реализации данного проекта проведена колоссальная работа по подготовке и сертификации производства, формированию системы менеджмента качества мирового уровня». Выпуск комплектующих уже развернут на двух предприятиях ОДК: уфимском ПАО «УМПО» и рыбинском ПАО «ОДК-Сатурн». Производство сертифицировано в соответствии с международными стандартами.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

«Вертолеты России» планируют увеличить долю продаж гражданской продукции до 50 процентов

На фоне падения спроса на военные вертолеты и стагнации мирового рынка холдинг «Вертолеты России» пересмотрел долгосрочный план развития до 2025 года. Производитель планирует увеличить долю гражданского сегмента в доходах и развивать послепродажное обслуживание вертолетов. В результате к 2025 году холдинг планирует увеличить долю продаж гражданской продукции до 50 процентов от общей реализации. В 2006–2015 годах холдинг занимал четвертое место в мире на рынке вертолетной техники с долей 14 процентов, но преимущественно за счет военного сегмента. Портфель заказов на конец 2016 года сократился почти на 20 процентов, до 396 млрд рублей.

«Ростех» в скором будущем ждет «серьезных» поставок новых гражданских вертолетов в Китай

Об этом на полях IV Российско-китайского ЭКСПО в Харбине заявил директор по международному сотрудничеству и региональной политике государственной корпорации «Ростех» Виктор Кладов. «Мы ожидаем подписания в ближайшее время ряда довольно серьезных контрактов. Не хотел бы предвосхищать события, но основные направления — это службы спасения, медицинской помощи, патрулирования границ и мониторинг», — рассказал он журналистам. Официальным дистрибьютором холдинга «Вертолеты России» (входит в «Ростех») на территории Китайской Народной Республики является группа компаний United Helicopters International Group Limited.

Новая модификация вертолета H135 получила сертификат типа Авиационного регистра России

Airbus Helicopters Vostok объявила о сертификации Авиационным регистром России новой модификации легкого двухдвигательного вертолета H135 (в сертификате типа — EC135 T3 и EC135 P3). Ранее сертификатом типа обладала только модификация EC135 T2+/P2+ семейства H135. Об этом сообщает пресс-служба Airbus Helicopters. В ходе сертификации значение минимальной температуры эксплуатации было приведено в соответствие с ограничением, установленным в сертификате EASA: ранее минимальная температура эксплуатации составляла -25°C, теперь это ограничение расширили до -35°C. По состоянию на май 2017 года в России эксплуатировалось 17 вертолетов H135.

Россия может подписать контракт на поставку 48 вертолетов Ми-17В-5 в Индию до конца года

«Сейчас идут переговоры с коллегами из «Рособоронэкспорта», и надеемся, что до конца года выйдем на подписание контракта», — рассказал генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский на международной выставке Paris Air Show 2017 под Парижем. По его словам, в случае подписания соглашения первые поставки вертолетов в Индию начнутся в 2018 году. Предыдущий контракт на поставку Ми-17В-5 в Индию был подписан в 2008 году, всего индийская сторона получила 151 вертолет. Ми-17В-5 — российский военно-транспортный вертолет «семейства» Ми-8/17. Машины производятся на мощностях Казанского вертолетного завода.

Leonardo согласилась актуализировать проект по сборке вертолетов AW189 для «Роснефти»

«Вертолеты России» уточняет параметры совместного проекта с итальянской Leonardo (ранее — Leonardo-Finmeccanica) по проекту сборочного производства вертолетов AW189 для «Роснефти», сообщил журналистам в кулуарах Paris Air Show 2017 гендиректор холдинга Андрей Богинский. Напомним, в декабре 2014 года «Роснефть», ГК «Ростех» и Finmeccanica подписали соглашение о стратегическом партнерстве, предполагающее создание СП на базе подмосковного завода HeliVert — СП холдинга «Вертолеты России» и AgustaWestland (дочерних структур «Ростеха» и Finmeccanica). Всего до 2025 года HeliVert планирует изготовить и поставить «Роснефти» 160 вертолетов.

«Вертолеты России» и Сбербанк займутся совместным продвижением новой авиатехники

Меморандум о сотрудничестве в области продвижения новой вертолетной техники, подтверждающий намерения сторон, был подписан заместителем генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александром Щербининым и генеральным директором АО «Сбербанк Лизинг» Кириллом Царевым. Рассчитанный до конца 2019 года, меморандум предусматривает совместное продвижение на российском рынке вертолетов типа Ансат, Ми-8АМТ/МТВ-1 и Ми-171А2 производства Казанского и Улан-Удэнского авиационных заводов. Среди областей двустороннего сотрудничества также значится взаимодействие в интересах компаний ТЭК.

ВЭБ поддержит проект холдинга «Ростеха» по созданию легкого многоцелевого вертолета

Холдинг «Вертолеты России» и Внешэкономбанк в рамках Петербургского международного экономического форума заключили соглашение о сотрудничестве. «В рамках Петербургского международного экономического форума ВЭБ и АО «Вертолеты России» заключили соглашение о сотрудничестве, которое предполагает поддержку ВЭБом проекта «легкий многоцелевой вертолет», — говорится в сообщении пресс-службы. Кроме того, стороны договорились о сотрудничестве в реализации других проектов, среди которых диверсификация производства высокотехнологичной продукции, поддержка инвестиционных проектов за рубежом и участие в проектах в области импортозамещения.

Летные испытания беспилотного вертолета для ледовой разведки начнутся в будущем году

Арктический беспилотник выйдет на летные испытания в 2018 году, сообщил гендиректор конструкторского бюро «ВР-технологии» Александр Охонько. «На МАКСе мы будем показывать прототип такого комплекса. Программа летных испытаний запланирована на 2018 год, а на рынок планируем поставить его в 2019 году», — заявил Охонько. По его словам, беспилотный вертолет RH-300 будет производиться для целей ледовой разведки. Он отметил, что эту машину также можно будет использовать для доставки малогабаритных грузов весом до 100 кг. Кроме того, для такого рода техники есть несколько областей применения в точном земледелии.



ров в час, но дальность полета у него меньше и составляет 1852 километра. Перечисленные самолеты оснащены разными двигателями: на М350 установлен Lycoming TIO-540-AE2A мощностью 350 лошадиных сил, а на М500 — Pratt Whitney PT6A-42A мощностью 500 лошадиных сил. Но он отличается большим максимальным взлетным весом, который составляет 2310 килограмм. Для воздушных судов данного класса эта разница является достаточно существенной.

Более высокими летно-техническими характеристиками отличается новый самолет этого семейства М600, максимальный взлетный вес которого составляет 2722 килограмма, а максимальная скорость полета 507 километров в час. На самолете этой модели установлен такой же двигатель, что и на М500, но его мощность увеличена до 600 лошадиных сил. Дальность полета этого самолета составляет уже от 2009 до 2748 километров. Новый самолет также отличается более совершенной авионикой. Дисплей, на который выводится карта маршрута, обладает более высоким разрешением. Этим же отличается дисплей, выполняющий функции авиагоризонта. Дизайн салона нового воздушного судна отличается большей изысканностью по сравнению с предшественниками.

Этот самолет стал героем дня. В первый день фестиваля, 17 июня, состоялась его презентация с торжественной выкаткой. Как было упомянуто выше, проведение презентаций новых воздушных судов стало доброй традицией Кубанского авиашоу. На следующий день состоялся демонстрационный полет этого самолета, сопровождавшийся проходом над ВПП на предельно малой высоте. Такой маневр выполняли все воздушные суда, задействованные в летней программе фестиваля.

Пилотировал самолет генеральный директор компании SimA-

via Симон Мнойн. Своим примером он показал, как должно развиваться авиационное предприятие — им должен руководить человек, имеющий непосредственное отношение к авиации.

Сам Симон Арутюнович является дипломированным авиационным специалистом, его маршрутная сеть распростёр-

лась не только до Красноярска и Иркутска, но даже до Магадана.

В выставочной программе заметное место занимали и лёгкие спортивные самолёты. Одним из примером стал Viper SD4, который предлагает частное предприятие



Справа — организатор фестиваля, генеральный директор SimAvia Симон Мнойн

но летным делом начал заниматься не сразу. Окончив в 1989 году Академию гражданской авиации (ныне СПбГУ ГА) как специалист по УВД, он руководил воздушным движением в краснодарском аэропорту Пашковский. Следует отметить, что в ту пору жизнь в этом аэропорту была ключом и самолёты постоянно взлетали и садились в нём днём и ночью. Когда этот аэропорт начал принимать самолёты Ту-154,

из Минска «СтройпланАэро». Этот цельнометаллический двухместный самолёт построен по схеме моноплана с низкорасположенным крылом. Кресла в самолёте расположены бок о бок, что делает его удобным для эксплуатации в качестве учебного. Высокие летно-технические характеристики позволяют использовать Viper SD4 в качестве спортивно-пилотажного.

Максимальный взлётный вес самолёта составляет 600 килограмм. Он развивает скорость от 200 до 240 километров в час и обладает большим запасом минимальных скоростей. В частности, скорость сваливания составляет от 65 до 75 километров в час в зависимости от взлётного веса — 472,5 и 600 килограмм соответственно. Практическая дальность полёта в зависимости от заправки топливом находится в диапазоне от 750 до 1100 километров. Практический потолок составляет 5000 метров. Этот самолёт признан наиболее подходящим для обучения будущих военных пилотов.

Близким по классу является и свободнотонесущий моноплан с высокорасположенным крылом ALP-NA Trainer, созданный действующей в Словении компанией Pipistrel специально для летных школ. Этот самолёт способен развивать скорость до 240 километров в час. Он целиком построен из композиционных материалов, но имеет деревянный винт. Конструкция винта является моноблочной и сделана из бука. Винт имеет фиксированный шаг.

Заметное место в выставочной программе заняли бизнес-джеты. В первый день к месту фестиваля прибыл двухдвигательный турбореактивный самолёт Cessna Sitation M2. Скорость полёта этого самолёта составляет 741 километров в час, дальность полёта — 2408 километров. Первый полёт самолёт совершил в 2012 году, а в 2013-м уже началось серийное производство.

Экспозиционный ряд дополнил экспонат, который можно по праву причислить к ретросамолётам — Falcon-200. Он представляет собой модификацию самолёта Falcon-20, который является первым деловым самолётом, созданным французской компанией Dassault. Новый самолёт был создан в 1982 году и оказался настолько удачным, что его производство осуществлялось до 1988 года. От своего предшественника Falcon-200 отличается более мощными и экономичными двигателями Garrett ATF3-6A-4C. Самолёт также имеет более вместительные топливные баки, благодаря чему он обладает большей дальностью полёта, доходящей до 4204 километров. Скорость полёта составляет от 780 до 852 километров в час. На базе этого типа во Франции был создан военный самолёт Guardian, а в США Hu-25. Они предназначены для береговой охраны и обнаружения терпящих бедствие морских судов.

Участниками Кубанского авиашоу являются и производители БПЛА. В фестивале нынешнего года приняла участие компания Agrofly International, специализи-





рующаяся на создании беспилотных летательных аппаратов сельскохозяйственного применения. На стенде компании был представлен аппарат Agrofly TF1A — высокотехнологичный мультикоптер-опрыскиватель для обработки сельскохозяйственных культур по технологии ультра- и малообъемного опрыскивания.

Шесть мощных защищенных бесколлекторных моторов позволяют поднять в воздух до 10 литров рабочей жидкости. За 10 минут Agrofly TF1A способен обработать 1 гектар угодий. Эффективная высота полета составляет от 0,5 до 6 метров. Аппарат отличается высокой точностью и скоростью обработки. Он работает в автоматическом режиме и по производительности в 50 раз превышает ручной труд. Сам аппарат и воздушные винты для двигателя изготовлены из карбона. Они не требуют технического обслуживания, не изнашиваются и не нуждаются в смазке. Замена аккумуляторных батарей требуется после 300-500 циклов перезарядки. Стандартные отсекатели позволяют устанавливать любые форсунки, в зависимости от требований к обработке и типа препарата.

БПЛА Agrofly-TF1A имеет четыре форсунки, размещенные на распылительной рампе в ряд, что позволяет обрабатывать ряд шириной от 2 до 6 метров. Турбулентный воздушный поток, образуемый пропеллерами, дополнительно разбивает капли, превращая их в спрей, и увеличивает площадь обработки. Agrofly TF1A оборудован лазерным радаром (лидаром), который отслеживает высоту полета с точностью до нескольких сантиметров. Благодаря этому возможна обработка на склонах с уклоном до 45 градусов. Он не способен полностью заменить пилотируемые летательные аппараты. Основная сфера его

применения — обработка угодий небольшими площадями, где использование пилотируемых самолетов и вертолетов нецелесообразно как с технической, так и с экономической точки зрения.

Мир авиации не может жить без песен. Значимым событием фестиваля стало выступление барда Вадима Захарова, который является пилотом самолетов Ту-154 и А310. Одна из песен, прозвучавших на сцене фестиваля, была посвящена «тушке» и называется «Рейс

молотов не бывает». Формулировка этой истины принадлежит, как мы помним Андрею Николаевичу Туполеву. Все воздушные суда его ОКБ — тому подтверждение.

Высокий уровень мероприятия подчеркивало и содержание его деловой программы. В первый день был проведен круглый стол, на котором обсуждалось положение дел в авиации общего назначения. В роли организатора и ведущего выступил начальник управления лётной службы Роса-

вий заседания предложил участникам изложить проблемы, связанные с деятельностью авиации общего назначения. Подробный обзор материалов круглого стола будет представлен в одном из очередных выпусков нашего издания.

Оценивая значение прошедшего фестиваля, можно смело сказать, что он выполнил свою миссию, которая состоит не только в том, чтобы представить многообразие воздушных судов частной авиации, но и подарить людям



на Краснодар (который, правда, выполнялся из Новосибирска). Следует отметить, что этот рейс просуществовал до середины 90-х годов. Долгое время Ту-154 применялся и для выполнения рейсов из Москвы, которые в «золотой век» осуществлял легендарный внуковский 200-й лётный отряд, реорганизованный в авиакомпанию «Внуковские авиалинии», а до 2009 года — «Аэрофлот» (но последний эксплуатировал уже Ту-154М).

В первой песне, которую бард исполнил на сцене фестиваля, звучали строчки: «Здесь летают на красивых самолётах, некрасивых са-

виации по Южному Федеральному округу Владимир Исаев. Он отметил, что деятельность этого рода авиации в южных регионах России признана наиболее плодотворной. Управлением лётной службы Росавиации был выпущен Бюллетень о состоянии безопасности полётов в авиации общего назначения во вверенном ему регионе за пять месяцев текущего года. В документе отмечено лишь 9 случаев нарушения порядка использования воздушного пространства, выразившихся в запуске БПЛА без подачи плана полёта и разрешения ОВД. Веду-

любь к небу. В процессе проведения мероприятия решаются две задачи: для потенциальных клиентов демонстрируются новые образцы воздушных судов и, вместе с тем, популяризируется авиация как явление. Главное назначение кубанского авиационного праздника — дарить небо и радость полёта, как это делалось на заре развития авиации.

Пётр КРАПОШИН,
специальный корреспондент
«Воздушного транспорта»,
Станица Новотитаровская,
Динского района,
Краснодарский край



БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Сбербанк впервые доставил по назначению груз с наличными деньгами при помощи беспилотника

«Важный день в жизни инкассации Сбербанка», — написал на своей странице в сети Facebook первый зампред правления банка Лев Хасис. Точная сумма перевезенных беспилотником денег не сообщается, но известно, что стартовал он из кассового центра Сбербанка. «Впервые наш спецдрон, в рамках пилотного проекта, осуществил успешную реальную доставку наличных денег из кассового центра до инкассаторского автомобиля со скоростью около 180 км/ч. Пока на дистанцию около 10 км», — пишет Хасис. По его словам, Центр управления налично-денежным обращением Сбербанка будет продолжать тестирование доставки денег с помощью беспилотных летательных аппаратов.

Количество инцидентов с беспилотниками в странах Евросоюза за год выросло вдвое

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) заявило о двукратном росте инцидентов с беспилотными летательными устройствами в ЕС за год: так, в 2016 году зарегистрировано более 1400 инцидентов против 606 за период с 2011 по 2015 год, говорится в сообщении ведомства. «Организация сбора данных по инцидентам с беспилотниками — пока что на начальном этапе», — отмечается в сообщении. Ни один из инцидентов не привел к смертельному исходу. Большинство инцидентов происходит из-за вторжения дронов на территории, охраняемые правом собственности, а также в связи с потерей управления и из-за некачественной сборки аппаратов.

РСК «МиГ» создала беспилотник, решающий задачи разведки, РЭБ и поражения противника

«По этим трем направлениям мы формируем свои предложения. Могу раскрыть секрет: будет и беспилотник, который сможет совместить все эти функции», — сообщил глава корпорации Илья Тарасенко. По его словам, «уже есть опытные образцы, мы доводим наши разработки до заказчиков, после принятия решения о начале производства будет продолжено финансирование». «За беспилотной тематикой будущее. Операция, которую наши вооруженные силы проводят в Сирии, показала, что недооценивать роль беспилотной авиации в конфликтах нельзя. Наш задел, который создавался с начала 2000-х, оказался очень кстати», — подчеркнул Тарасенко.

По новым правилам в Китае зарегистрировано более 45 тысяч гражданских беспилотников

Как сообщает «Синьхуа», с 1 июня в КНР вступил в действие закон, обязывающий регистрировать гражданские БПЛА весом более 250 граммов под настоящими именами владельцев в целях обеспечения общественной безопасности. Процедура регистрации должна быть осуществлена до 31 августа 2017 года. Инициатива нашла поддержку среди производителей и пользователей дронов, сообщает представитель Китайского управления гражданской авиации Ван Цзинлин. Необходимость этих мер объясняется множественными фактами нарушения дроном зон, где запрещены полеты. Ожидается, что рынок беспилотников в Китае достигнет 75 млрд юаней (\$11 млрд) к 2025 году.

Спасатели Белгородского ГУ МЧС контролируют лесопожарную обстановку с помощью дрона DJI

«По итогам авиаразведки территории Новооскольского района с помощью БПЛА вертолетного типа DJI Phantom III, в целом лесопожарная обстановка спокойная, очагов возгорания не зафиксировано, предпосылок к осложнению ситуации на данном этапе нет», — отмечается в сообщении. С наступлением летнего пожароопасного периода спасатели Белгородской области регулярно совершают облет территорий региона, чтобы выявить очаги пожаров, а также проконтролировать выполнение противопожарных мероприятий в муниципальных образованиях. Кроме того, инспекторы отдела надзорной деятельности проводят профилактические рейды по лесным угодьям.

Школа пилотирования квадрокоптеров открылась на базе СУНЦ Новосибирского государственного университета

«У нас подписано соглашение о создании на базе Специализированного учебно-научного центра (СУНЦ) НГУ школы пилотирования квадрокоптеров. Секции также будут представлены на базе Высшего колледжа информатики (подразделение НГУ). Согласно данным Минтруда РФ, оператор квадрокоптера — одна из 50 профессий будущего. Дроны уже сейчас широко используются для доставки грузов, аэрофотосъемки, в военных целях и многих других. Выпускники школы в перспективе будут получать сертификаты о прохождении обучения, которые дадут им возможность устроиться на соответствующую работу», — сообщил инициатор образовательного проекта Алексей Мелешихин.

В Корейском институте передовых технологий продемонстрировали гибридный дрон на колесах

Специалисты из Исследовательской группы беспилотных систем (USRG) Корейского института передовых технологий (KAIST) построили гибридный беспилотник в виде квадрокоптера с колесами, который способен перелетать препятствия. Он представляет собой роботизированную колесную платформу, совмещенную с мультироторным БПЛА. Небольшие колесные роботы хорошо подходят для навигации внутри помещений и не тратят много энергии, однако часто не могут преодолеть препятствия, возникающие на пути. Чтобы разработать более эффективную платформу, корейцы использовали очевидное решение: совместить наземное шасси с мультироторным беспилотником.

В России создали новый боевой беспилотный вертолет для ведения радиоэлектронной борьбы

«В КБ «Искатель» Московского авиационного института создана новая модель БПЛА вертолетного типа «Ворон 777-1». Аппарат, получивший возможность нести на борту систему РЭБ и оружие, уже прошел необходимые испытания. Поставки беспилотного комплекса заинтересованным заказчикам ожидаются в 2018–2019 годах», — рассказал сотрудник МАИ. Силовая установка «Ворона-777-1» представлена поршневым двигателем мощностью около 30 лошадиных сил. Аппарат может выполнять полет в автономном режиме, а также в режиме ручного пилотирования. Максимальная продолжительность полета — 4 часа, практический потолок — 5,5 километра.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Владимир Путин: США никогда не раскроют данные о гибели борта МН17

Убежденность в этом Президент России высказал американскому режиссеру Оливеру Стоуну в интервью, которое стало основой документального фильма «Интервью с Путиным» и изданной одноименной книги.

Владимир Путин ответил утвердительно на вопрос режиссера, считает ли Президент РФ, что разведслужбы США могут обладать информацией о крушении Boeing, так как они пристально наблюдали за ситуацией на Украине после государственного переворота 2014 года. «Я убежден, что так оно и есть. Но, к сожалению, в том, что мы получили от наших партнеров, доказательств этого нет», — ответил глава государства. Он назвал данное обстоятельство «весьма понятным, так как мы понимаем их позицию по Украине». «Все хотели свалить вину на ополченцев в Донбассе и косвенно на Россию. Если полученная информация противоречит этому, то тогда они (США) никогда ее не раскроют», — сказал Путин.

Минобороны закупит надувные шары для отпугивания птиц от своих аэропортов

Министерство обороны России планирует в этом году потратить около 500 тысяч рублей на закупку надувных шаров для отпугивания птиц, следует из материалов, размещенных на портале госзакупок.

Указывается, что оборонному ведомству нужны 484 желтых шара, на которых должны быть изображены глаза хищника, и 15 тканевых полусфер также ярко-желтого цвета. Отпугиватели птиц предназначены для в/ч в Подмоскowie, поставить их нужно к сентябрю. Максимальная цена контракта — 497,3 тысячи рублей, поставщика планируется определить в середине июля. В прошлом году Минобороны уже закупало такие шары, цена контракта с 475 тысячи рублей была снижена почти вдвое — до 225 тысяч. Кроме визуальных средств отпугивания МО используют и другие методы: зеркальные отражатели, ослепляющие птиц, пропановые пушки, акустические установки, из которых раздаются крики бедствия птиц.

В Якутии оштрафован организатор незаконных перевозок авиатранспортом

Местный житель признан судом виновным в оказании услуг перевозки пассажиров авиационным транспортом с нарушением требований безопасности, сообщает Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте.

Собранные следственными органами доказательства признаны судом достаточными для вынесения приговора 35-летнему жителю Усть-Янского района Республики Саха (Якутия) Василию Куличкину. «Следствием и судом установлено, что Куличкин, являясь индивидуальным предпринимателем, в октябре 2015 года организовал незаконную коммерческую перевозку пассажиров на самолете ТВС-2МС-24, по маршруту Казачье — Табалах — Хомустах-1. Для осуществления полетов им был привлечен экипаж одного из местных авиапредприятий, а информация о планировании рейса распространена среди жителей указанных населенных пунктов посредством мобильной связи», — говорится в сообщении.

Пассажиры рейса в Великобританию из ОАЭ эвакуировали из-за угрозы теракта

Сотрудники аэропорта Дубая из-за угрозы безопасности ненадолго эвакуировали пассажиров рейса британской авиакомпании Virgin Atlantic, направлявшегося в Лондон, сообщает агентство Ассошиэйтед.

Инцидент произошел в международном аэропорту столицы ОАЭ — Дубае. По данным авиакомпании, пассажиров «временно высадили с борта самолета для проведения дополнительной проверки безопасности». Как отметил перевозчик, это было сделано в качестве мер предосторожности. Данные об угрозе впоследствии были признаны «недостовверными». Других подробностей авиакомпании не предоставила. Накануне вечером в концертном комплексе «Манчестер Арена» произошел теракт. Полиция сообщает о 22 погибших и 59 раненых. Теракт осуществил смертник. Правоохранительные органы подтвердили, что среди погибших есть дети. По меньшей мере, пять человек до сих пор числятся пропавшими без вести.

В Орловской области идет проверка по факту аварийной посадки вертолета

По информации сотрудника ГУ МЧС по Орловской области, на борту воздушного судна находилось четыре человека. Один из пассажиров был госпитализирован в Орловскую областную клиническую больницу.

В настоящее время следователи проводят доследственную проверку по факту аварийной посадки вертолета, сообщила старший помощник руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте Татьяна Морозова. «Аварийная посадка вертолета произошла на открытом пространстве рядом с селом Неполодь. Наши сотрудники сейчас работают на месте происшествия», — рассказала Т. Морозова. По ее словам вертолет принадлежит филиалу ООО «Газпром трансгаз «Московское ЛПУМГ», он проводил плановый облет в целях поиска утечек газа по магистральному маршруту «Болхов — Орел». По предварительным данным, причиной вынужденной посадки стала техническая неисправность двигателя.

Челябинские пилоты просят проверить вероятность лишения их лицензий Генпрокурора

Более 30 выпускников Челябинского летного училища ГА написали письмо генпрокурору РФ Юрию Чайке с просьбой проверить информацию о возможном аннулировании ФАВТ их летных лицензий.

«Под документом свои подписи поставили 32 человека, которым в ближайшее время Росавиация может аннулировать свидетельства коммерческих пилотов. Информацию о возможном аннулировании мы почерпнули из официального письма чиновника Росавиации в Рособнадзор», — рассказал один из подписантов. Он добавил, что основанием для аннулирования лицензий может стать якобы «прохождение подготовки по неутвержденной программе». Если так пойдет и дальше, то в перспективе проблемы с работой могут возникнуть примерно у 300 действующих пилотов, окончивших училище, добавил он. Директор учебного заведения Александр Матусевич сообщил, что руководство училища позицию выпускников поддерживает.

В послевоенные годы началось изменение ситуации к лучшему. Во второй половине 1940-х — начале 1950-х годов строятся кварталы новых «сталинских домов» в Ленинском (ныне Московский район, по улицам Декабристов и Восстания), Кировском и Молотовском (ныне Советский) районах, а также в центре города. Продолжается активное жилищное строительство в Соцгороде.

Правда, развитие авиационного транспорта в Молотовском (ныне Советском) районе. Здание с колоннами и башенкой в сталинском стиле надолго стало одной из главных достопримечательностей города.

Правда, развитие авиационного транспорта в Молотовском (ныне Советском) районе, а также в центре города. Продолжается активное жилищное строительство в Соцгороде.

момент являлся самым совершенным пассажирским самолетом страны и первым лайнером, спроектированным специально для перевозки людей (самолеты прежних моделей отличались двойным назначением — их в любой момент могли переоборудовать для военных целей).

Цельнометаллический «междугородный автобус» (именно так его называли в странах НАТО) с

северной стороны. Оставив позади грозу, самолет достиг Волги возле железнодорожного моста у города Зеленодольск (бывшего Романовского моста).

Ил-12 вошел в воздушное пространство Казани, находясь на высоте 600 метров. Следуя вдоль южного берега Волги (в районе сел Моркваша и Печищи) за 3-4 минуты до ЧП, экипаж запросил разрешения войти в круг для совершения посадки в аэропорту.

Получив разрешение, пилоты снизили высоту до 300 метров. В 21.37, находясь над изгибом реки между Казанью и селом Верхний Услон, в самолете почувствовали сильный удар. Оба двигателя стали резко терять мощность, а из выхлопных патрубков показались языки пламени. Лайнер начал быстро терять высоту.

Командир воздушного судна принял единственное возможное решение: садиться прямо на водную гладь Волги. Несмотря на плохую видимость (к тому времени уже стемнело), пилоты смогли успешно посадить лайнер на реку неподалеку от волжских пристаней в Адмиралтейской слободе.

После посадки самолет начал заполняться водой. Экипаж оказался заблокирован в пилотской кабине — ее дверь завалило грузом, который был размещен в передней части пассажирской кабины. На помощь летчикам бросились пассажиры, которые в короткое время расчистили дверь от груза, после чего пилоты смогли выбраться из кабины в салон.

Вскоре самолет полностью погрузился под воду. Как выяснилось позже, глубина в этом месте составляла 18 метров. Пассажиры покинули лайнер и, находясь в воде и кромешной темноте, стали ждать прихода помощи.

По данным метеослужбы, апрель 1953 года выдался прохладным — средняя температура воздуха в течение месяца составила +6 градусов. Вода в Волге в это время в прямом смысле была ледяной.

К счастью, свидетелями катастрофы стали местные жители. Те из них, у которых были лодки, немедленно направились на них спасать людей. Замерзших пассажиров и членов экипажа доставили на берег.

Спасти удалось почти всех. Единственной жертвой стал один из пассажиров, который надел пальто перед тем, как покинуть самолет — он не смог продержаться на воде до прихода помощи и утонул.

Позже комиссия, расследовавшая причины крушения Ил-12, установила, что в 21.37 в ночном полете на высоте 300 метров самолет столкнулся со стаей уток. Куски одной из птиц были обнаружены между цилиндрами левого мотора. Вторая утка ударила в кабину пилота выше стекла.

По словам членов экипажа, удар был такой силы, что у них, буквально, потемнело в глазах. Обшивка самолета получила глубокие вмятины, а многочисленные повреждения привели к выключению зажигания обоих двигателей.

Это привело к тому, что горячая смесь, поступавшая в цилиндры, не поджигалась искрой от свечей, а воспламенялась в выхлопных патрубках. В результате на выходе образовались длинные языки пламени, которые пассажиры и члены экипажа приняли за пожар.



Вид на Казань со стороны Верхнего Услона. Здесь, в небе над Волгой, между двумя населенными пунктами, 30 апреля 1953 года Ил-12 столкнулся со стаей птиц

64 года назад пассажирский самолет Ил-12 с отказавшими двигателями сел на Волгу

В это же время продолжается развитие общественного транспорта. Расширяется трамвайная сеть, растет количество автобусных маршрутов. В 1948 году в Казани появляются первые троллейбусы.

На рубеже 1940-1950-х годов продолжается возведение крупнейшей на Волге Жигулевской (Куйбышевской) ГЭС, которое осуществляется в том числе, силами заключенных. В Казани активно готовятся к приходу «большой Волги»: специалисты приступают к проектированию защитных дамб на Казанке, а также железобетонных мостов на Ленинской и Кировской дамбах.

Однако пока до «большой воды» еще несколько лет. В 1953 году Волга возле Казани еще в своих природных границах. Также на старом месте находится речной порт в Адмиралтейской слободе. И волжские пристани по-прежнему являются одним из излюбленных мест казанцев для наблюдения за весенним ледоходом.

В это же время в СССР активно развивается гражданская авиация, а Казань является одним из главных в стране центров пассажирских авиаперевозок.

Потом это назвали хабом

В те годы возможности пассажирской авиации не позволяли совершать беспосадочные перелеты на большие расстояния. Поэтому большая часть дальних маршрутов предусматривала посадки в ряде промежуточных городов.

Так, через столицу ТАССР, благодаря своему удачному местоположению, проходило большинство пассажирских авиамаршрутов, которые связывали Москву с городами Урала, Сибири и странами восточной Азии. Среди них — самая протяженная на тот момент международная линия «Аэрофлота»: Москва — Казань — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск — Чита — Хайлар — Харбин — Шеньян — Пхеньян.

Благодаря этому фактору, а также развитию местных авиаперевозок, аэровокзал Казани в послевоенное время переживал подлинный расцвет. Количество пассажиров росло из года в год. Событием для города стало строи-

тельство нового здания аэропорта в Молотовском (ныне Советском) районе. Здание с колоннами и башенкой в сталинском стиле надолго стало одной из главных достопримечательностей города.

Первую половину 1953 года в Казани омрачили две крупные авиакатастрофы, которые, буквально, повергли в шок жителей города. Первая из них случилась 23 января — в небе вблизи казанского аэропорта лайнер Ил-12 столкнулся с грузовым самолетом Ли-2.

Ил-12 выполнял грузовой рейс из Москвы в Новосибирск, в ходе которого перевозил свыше 2 тонн манометров, электромоторов, радиодеталей и радиоламп. Совершив промежуточную посадку в аэропорту Казани, самолет вновь поднялся в воздух, где и столкнулся с Ли-2. В свою очередь, Ли-2 также выполнял грузовой рейс из Ленинграда (ныне Санкт-Петербург) в Свердловск (современный Екатеринбург). На его борту находились почти 1,5 тонны латунных досок и конденсаторов.

Столкновение самолетов произошло в условиях метели и плохой видимости. Обломки Ил-12 и Ли-2 вместе с грузом упали у восточной границы Казани возле поселка Вознесенского. Погибли 11 человек — члены экипажей обоих судов. Позже комиссия выяснила, что авиакатастрофа произошла не из-за ошибок пилотов, а вследствие неправильных действий сотрудников наземных служб, управлявших полетами.

Второе авиационное ЧП случилось 30 апреля, когда самолет той же модели, Ил-12, но уже пассажирский, вследствие отказа двигателя приземлился прямо на Волгу. Об этом происшествии, которое в целом закончилось более благополучно, и пойдет речь далее.

Чудо на Волге

30 апреля 1953 года в 19.11 самолет Ил-12, выполнявший рейс Москва — Казань — Новосибирск, взлетел из аэропорта Внуково (главного и самого современного на тот момент аэропорта столицы Советского Союза) и взял курс на столицу ТАССР.

Самолет этой модели на тот

класс на самый дальний международный рейс «Аэрофлота» Москва — Казань — Пхеньян в 1953 году стоил 3168 рублей. Билеты на внутренние межгородские рейсы обходились, минимум, в две-три сотни рублей. При этом средняя зарплата в СССР в том же году составляла 719 рублей в месяц.

Первую половину 1953 года в Казани омрачили две крупные авиакатастрофы, которые, буквально, повергли в шок жителей города. Первая из них случилась 23 января — в небе вблизи казанского аэропорта лайнер Ил-12 столкнулся с грузовым самолетом Ли-2.

Ил-12 выполнял грузовой рейс из Москвы в Новосибирск, в ходе которого перевозил свыше 2 тонн манометров, электромоторов, радиодеталей и радиоламп. Совершив промежуточную посадку в аэропорту Казани, самолет вновь поднялся в воздух, где и столкнулся с Ли-2. В свою очередь, Ли-2 также выполнял грузовой рейс из Ленинграда (ныне Санкт-Петербург) в Свердловск (современный Екатеринбург). На его борту находились почти 1,5 тонны латунных досок и конденсаторов.

Столкновение самолетов произошло в условиях метели и плохой видимости. Обломки Ил-12 и Ли-2 вместе с грузом упали у восточной границы Казани возле поселка Вознесенского. Погибли 11 человек — члены экипажей обоих судов. Позже комиссия выяснила, что авиакатастрофа произошла не из-за ошибок пилотов, а вследствие неправильных действий сотрудников наземных служб, управлявших полетами.

Второе авиационное ЧП случилось 30 апреля, когда самолет той же модели, Ил-12, но уже пассажирский, вследствие отказа двигателя приземлился прямо на Волгу. Об этом происшествии, которое в целом закончилось более благополучно, и пойдет речь далее.

Полет до Казани начался без происшествий. Самолет поднялся на высоту 1200 метров, на которой преодолел половину пути. В районе города Горького (ныне Нижний Новгород) экипаж заметил грозовые облака, после чего снизился до 600-700 метров и обошел облачность с

Место крушения Ил-12 и затопленное водохранилище место бывших пристаней на современной карте города

Окончание. Начало на с. 2

В припеве известной авиационной песни, утверждающей, что первым делом — самолёты, далее следуют слова: «Ну, а девушки? А девушки потом». Позвольте, почему же потом? В авиацию представительницы прекрасного пола пришли ещё на заре её развития. Кто хорошо знаком с историей отечественной авиации, тот знает имена Лидии Зверевой, княгини Евгении Шаховской и Любови Галанчиковой. Последняя даже была шеф-пилотом компании «Фоккер».

В этот ряд входит и Марина Попович, освоившая как сверхзвуковые истребители разных типов, так и транспортные самолёты, включая даже «Антей» (Ан-22). Добавим также, что женщины на достигнутом не останавливаются и осваивают не только небо, но и космическое пространство.

Женщины-авиаторы появились не только в России, но и в Европе, США и других странах мира. История их жизни и деятельности составляет отдельную книгу. И такая книга была написана. Автором является сербская лётчица, профессор, писатель и журналист Радмила Тонкович. Она получила образование на филологическом и фило-

дающихся личностей. Радмила Тонкович обобщила историю авиации и воздухоплавания Франции, России, Англии, Германии, США, Югославии-Сербии, Италии, Испании, Португалии, скандинавских стран и других стран Европы, Азии, Африки, Австралии, Новой Зеландии, Центральной и Южной Америки.

Жанр книги невозможно разделить однозначно. С одной стороны, в ней присутствует сухой язык фактов, как и положено в энциклопедии. Но, с другой стороны, каждая включённая в издание биография представляет собой художественное произведение. Бестселлер является монографией, энциклопедией и научно-популярным изданием. Это

сское значение народа, как и эпохи в широком смысле, оценивается степенью участия женщин в исторических и культурных свершениях народа и эпохи. Общество без женщин-поэтесс, мыслителей да и политиков, а тем более без женщин-авиаторов, цивилизационно несовершенно, беднее в духовном и творческом смысле. С уверенностью можно утверждать, что женщины оставили в нашей цивилизации ни чем не заменимый след женской духовности».

В авторском предисловии пилот-писатель дала оценку своей работе: «С моими героинями я пережила все их битвы, личные и общие, так как они, как и все воздухоплаватели, отличаются революционным духом, который начинается с границ возможного и уже достигнутого, стремясь к чему-то новому, ещё не освоенному и не достигнутому. Я отвоёвала для каждой из них место в мировой истории воздухоплавания и обеспечила всем им заслуженный трон и пьедестал... А сама отправлялась к новому рассказу, восхищённая новыми рекордами и новыми начинаниями, новыми битвами, новым освоением высот с моими добрыми феями в их мир неба и мечты». А сколько высот было покорено самой Радмилой Тонкович! Это заслуживает отдельной книги.

В подготовке главы о российских женщинах приняли участие Андрей Симонов и исполнительный вице-президент Клуба Авиационистов Сергей Гвоздев. Книга была написана на двух языках — сербском и русском, причём на русский язык свой труд Радмила перевела сама. В Москве было проведено несколько презентаций этого издания. Заключительная, перед отъездом Радмилы на родину, состоялась 4 мая в Библиотеке-центре имени Антуана де Сент-Экзюпери. В роли организатора и ведущего выступил лётчик-испытатель, президент Благотворительного фонда «Мир Сент-Экзюпери» Мстислав Листов.

На презентации были приглашены многие ветераны военной и гражданской авиации, а также члены Союза женщин лётных специальностей «Авиатриса». В ходе встречи многие приглашённые выступили с приветственными речами в адрес Радмилы Дмитриевны. Основная же часть программы стала музыкальной. Многие участники встречи выступили с песнями. Какие же полёты без песен! Сама виновница торжеств исполнила несколько песен на сербском языке, которые были понятны — сербский язык во многом напоминает русский. Схожие черты имеет и архитектура — в Сербии можно увидеть немало православных храмов X-XII веков. Одним словом, Сербия и Россию роднит вся культура в целом, частью которой является и авиация. Выступая перед гостями, Радмила произнесла слова, без которых не обходится ни одна встреча с соратниками по небу и единомышленниками: «Нас учили летать русские лётчики!»

Как истинная авиатриса Радмила не останавливается на достигнутом. Был проделан титанический труд, в результате которого на страницах книги мы встречаем сотни имен героинь... Но всё же далеко не всех. Многие судьбы ждут своих исследователей. И по мере дальнейшей работы писателя книга будет дополнена и периздана.

Напомним, что на прошедших с 25 по 29 апреля Сикорских чтениях также звучали доклады, посвященные союзу женщин лётных специальностей «Авиатриса», а также докладом знаменитой лётчицы Ольги Лисицкой. Нет сомнения, что Радмила Дмитриевна станет участницей и почётным членом президиума этих чтений в будущем 2018 году, который, кстати, станет и годом 95-летия гражданской авиации.

Полина КАРЛОВА

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Boeing рассказал о намерении выиграть борьбу с Airbus за контракты с авиакомпаниями России

«Мы считаем, что России нужно будет порядка тысячи самолетов через 20 лет. OAK, как национальный производитель, будет иметь право «первой ночи» с российскими авиакомпаниями. Если они будут успешно со своими проектами — и с SSJ 100, и с MC-21, — все равно останется большой кусок пирога для западных производителей. Наша главная задача — выиграть борьбу за остаток этого пирога с Airbus», — заявил в Ле Бурже президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. Он также подчеркнул, что «Аэрофлот» и другие российские авиакомпании, если MC-21 и SSJ 100 с точки зрения эффективности и себестоимости будут конкурентны, станут покупать российский продукт.

Аэропорт Хельсинки планирует частично перейти на использование солнечной энергии

Уже к концу лета 2017 года в авиационной гавани заработает собственная гелиоэнергоустановка. Кроме того, в рамках программы по сокращению негативного воздействия на окружающую среду, автобусы на территории аэровокзала будут заправляться только экологичным топливом. Солнечная энергоустановка расположена на крыше терминала 2. В полном объеме она будет запущена в 2019 году. Ее полная мощность составит свыше 500 кВт/гик. Также в ближайшее время оператор финских авиагаваней Finavia намерен оборудовать экологичные электростанции и в других регионах страны — в некоторых из них будет использоваться энергия термальных вод.

Стартап Boom Aerospace инициировал проект по возрождению сверхзвуковых авиационных самолетов

Создателям стартапа удалось убедить пять авиакомпаний приступить к совместной работе над возрождением таких самолетов. Как сообщил на Paris Air Show глава стартапа Блэйк Шолл, пока лишь одна авиакомпания открыто заявила о своем интересе — Virgin Atlantic Airways. Сообщается, что Boom Aerospace разрабатывает небольшой сверхзвуковой самолет XB-1 «Baby Boom» на 45-55 мест. По словам г-на Шолла, компания уже имеет более 1000 вариантов дизайна, но большинство из них не очень хорошие. Однако, стартап уже собрал \$41 млн на продолжение работы. Напомним, что самыми известными суперсониками были французский «Конкорд» и наш Ту-144.

Акционеры Safran разрешили совету выпустить привилегированные акции для покупки Zodiac

Акционеры французского производителя авиационных двигателей Safran одобрили реализацию мер по покупке Zodiac Aerospace, сообщается на сайте компании. В том числе, совет директоров получил право на выпуск привилегированных акций в случае выдвигания публичной оферты по акциям Zodiac. В пользу предложений совета проголосовали владельцы более 90 процентов акций. Проведенное голосование было ключевым требованием британского хедж-фонда TCI, который вел активную борьбу против сделки. Планируемое слияние приведет к созданию третьего в мире поставщика для аэрокосмической отрасли после United Technologies и General Electric.

В двух аэропортах США проверку паспортов заменят сканированием отпечатков пальцев

Администрация транспортной безопасности (TSA) США начала тестировать новую систему определения личности авиапассажиров, говорится на сайте ведомства. Такую систему в тестовом режиме запустили в аэропорту Атланта (штат Джорджия) и в АП Денвера в Колорадо. Предполагается, что пассажир будет предоставлять TSA биометрические данные. В аэропорту его отпечаток пальца отсканируют и сверят, совпадет ли он с информацией в базе ведомства. Как пояснили в TSA, в будущем такая технология должна заменить традиционную проверку паспорта и посадочного талона. Это приведет к ускорению процедуры регистрации и сокращению очередей в аэропортах.

Объем гражданских авиаперевозок Китая в мае рос наивысшими темпами за последние два года

Об этом свидетельствуют статистические данные, опубликованные Главным управлением гражданской авиации Китая, передает ИА Синьхуа. Согласно статистике, в истекшем месяце общий объем авиаперевозок, реализованных в секторе гражданской авиации Китая, вырос на 16,2 процента по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года и достиг 8,9 млрд тонно-километров. В том числе, в мае объем пассажирских перевозок увеличился на 15,3 процента до 45 млн человек, объем грузовых и почтовых перевозок составил 599 тысяч тонн («прирост на 8,2 процента»). Китай занимает второе место в мире по обороту пассажирских и грузовых воздушных перевозок вслед за США.

Аэропорт Амстердама «Схипхол» признан крупнейшим в Европе по числу прямых рейсов

Схипхол, еще десять лет назад занимавший шестое место в рейтинге, стал лидером, в том числе, благодаря росту числа прямых рейсов в Европе, предлагаемых лоукостерами. Такие рейсы составляют 21 процент прямой перевозки аэропорта Амстердама, говорится в отчете ACI Europe. С 2007 года доля лоукостеров от числа прямых рейсов в Европе выросла с 13 процентов до практически трети всего рынка. При этом авиакомпании, предлагающие бюджетные перелеты, теперь предпочитают базироваться не в небольших региональных аэропортах, как десять лет назад, а в крупных хабах. В топ-5 крупнейших по количеству прямых рейсов в ЕС вошли аэропорты Франкфурта, Парижа и Стамбула.

Компания Boeing увеличила прогноз спроса на новые самолеты для ГА на ближайшие 20 лет

Boeing увеличил прогноз спроса на новые самолеты на ближайшие 20 лет до 41 030 воздушных судов, стоимость которых оценивается в \$6,1 трлн. Ежегодный прогноз рынка компании (Current Market Outlook) был представлен в рамках Paris Air Show. Общий показатель спроса на самолеты увеличен на 3,6 процента по сравнению с прогнозом за прошлый год. В течение прогнозного периода самый существенный рост произойдет в узкофюзеляжном сегменте за счет лоукостеров и развивающихся рынков. В этом сегменте потребуется 29 530 новых самолетов — почти на 5 процентов больше прогноза за прошлый год. Прогноз для широкофюзеляжного сегмента включает 9 130 самолетов.

Поверх границ возможного

Авиация никогда не была сугубо мужским делом. И в России, и в мире женщины летают на равных



Да и после революции женщины вписали славные страницы в летопись истории отечественной авиации. Имена Полины Осипенко, Валентины Гризодубовой и Марины Расковой каждый школьник знает. А если про Великую Отечественную войну говорить — о подвигах женщин-лётчиц можно целый трактат написать. Речь идёт не только о знаменитых «ночных ведьмах»: существовали также женские истребительные и бомбардировочные полки.

Имена небесных героинь стали хрестоматийными, а имя Евдокии Бершанской даже носит международный аэропорт Краснодар. И после войны женщины напомнили, что самолёты — это и их дело. В октябре 1967 года женский экипаж выполнил беспосадочный полёт по маршруту Москва-Магадан за 10 часов 17 минут. Командир корабля — Герой Социалистического Труда, к тому времени лётчик-инструктор на самолёте Ил-18 Прибалтийского управления гражданской авиации Любовь Уланова. Второй пилот — Валентина Слободская, действующий штурман — Гертруда Олехнович из Приволжского управления, бортрадист — Мария Адаменко из Внукова и бортмеханик Валерия Попова.

А 10 лет спустя, 16 сентября 1977 года, на Ил-62М женский экипаж Ираиды Вертипраховой установил женские мировые рекорды скорости: 953 км/час по замкнутому маршруту протяженностью 5000 км и 806 км/час по замкнутому маршруту протяженностью 10 000 км. Через месяц, 23 октября, этот же экипаж установил женский мировой рекорд дальности полета по прямой, выполнив перелет из столицы Болгарии Софии во Владивосток. Расстояние 10 086,7 км было пройдено за 13 часов 1 минуту со средней скоростью 830 км/час. В состав экипажа входили пилоты Евгения Мартова и Тамара Павленко, штурман Галина Козырь, бортинженер Галина Смагина и бортрадист Нина Столярова.

софском факультетах белградского университета, а так же в университетах в Манхайме, Гейдельберге, Лондоне и в прославленном МГУ им. М.В.Ломоносова в Москве. Учёбу она всегда завершала как один из лучших студентов.

Воздухоплавание уже более 18 лет является ее профессией и самой большой любовью. Радмила Тонкович — Почетный член «Клуба Ma2+» пилотов сверхзвуковой авиации, член правления Национального аэроклуба «Наша Крыла», авиационного содружества «Свети Илия» из Бая Луки, Почетный член Содружества женщин-пилотов Сербии и его пресс-атташе. Самой значительной наградой является то, что профессор Тонкович, первая и единственная женщина на Балканах — Кавалер Почетного Золотого знака пилота ВВС и ПВО Армии Сербии, и первая, и единственная женщина, награжденная Почетным парадным кинжалом офицера воздухоплавания Сербии.

Ко всем перечисленным заслугам следует добавить и то, что Радмила Тонкович стала историком авиации, составив необычный труд, получивший название «Небесные героини мира». Эта книга была издана Клубом авиационистов при финансовой поддержке «Авиакомфонда». В этом труде собраны биографии женщин всего мира, решивших связать свою судьбу с небом в качестве авиаторов, воздухоплателей и космонавтов. Работа над книгой заняла 10 лет. Для составления биографий были использованы интервью, проведённые как с самими авиатрисами, так и с их родными и близкими. Кроме того, проведена большая исследовательская работа с архивными материалами.

Хронологические рамки охватывают период от античности до наших дней. В другом заглавии, прописанном на титульном листе, так и сказано: от мифов до космоса. Из 560 страниц книги более 100 посвящены российским женщинам; всего в тексте и на фотографиях упомянуто 313 россиянок. Всего книга содержит более 500 биографий вы-

не только рассказ о храбрости, страстном желании летать, проектировать летательные аппараты. Это сборник жизненных историй и сотен различных судеб, объединённых тягой к небу.

Автор не только восхищается поставленными женщинами рекордами высоты и дальности полёта, но и отмечает их жертвенный вклад в годы Великой Отечественной войны. Особое место занимают «ночные ведьмы», т.е. лётчицы, воевавшие на ночных бомбардировщиках У-2. Так фашисты называли их в бессильной злобе, потому что они обрушивали на врага свой смертоносный груз под покровом ночи. Бесстрашных женщин, бомбивших врага с «небесных тихоходов», фашисты боялись даже больше, чем штурмовиков. К сожалению, многие из них погибли.

Но этим тема участия женщин-пилотов в Великой Отечественной войне не исчерпывается. Они воевали даже на штурмовиках. Примером является Катя Зеленко, старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи 135-го авиационного полка Юго-Западного фронта. В ходе выполнения боевого задания на самолёте Су-2 в районе города Сумы она была атакована семью немецкими истребителями. Один из них сбился пулемётным огнём, второй она таранила. Протаранный самолёт упал, но, к сожалению, упал и самолёт Кати Зеленко. Совершённый ей воздушный таран был первым в мире, совершённым женщиной.

Она была представлена к званию героя Советского Союза, но только за те подвиги, которые совершила ранее — об этом, стоившем ей жизни, стало известно позже. Следует отметить, что Катя Зеленко еще до начала Великой Отечественной войны участвовала и в финской войне (на которую была отправлена только после настойчивых просьб об этом). Всего она освоила 6 типов самолёта.

О роли женщин в авиации и космонавтике Радмила Тонкович пишет во введении: «Историче-

27 июня КОНФЕРЕНЦИЯ






ЭКОЛОГИЯ ПРОБЛЕМЫ ШУМОВ В ЗОНАХ, ПРИЛЕГАЮЩИХ К АЭРОДРОМАМ

27 июня 2017 года в г. Москве будет проходить конференция «Экология. Проблемы шумов в зонах, прилегающих к аэродромам», организуемая НИИ авионавигации (филиалом ФГУП ГосНИИ ГА), при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации.

На конференции будут обсуждаться вопросы совершенствования законодательства и государственного регулирования в области воздействия гражданской авиации на экологию:

- Международные требования (ИКАО, ВМО), международная практика, требования Российской Федерации, отечественная практика.
- Современные летательные аппараты, способы снижения уровня выброса CO₂ и шумового воздействия.
- Опыт деятельности аэропортов Российской Федерации и муниципальных органов по снижению шумового воздействия на приаэродромную территорию (введение ограничений полетов/регламентов работы а/п с различными направлениями ВПП).
- Строительство в районе аэропортов, архитектурные решения по снижению шумового влияния на жилую застройку, использование современных строительных материалов и технологий.
- Оптимальные процедуры полета, схемы вылета и прилета на аэродромах с целью снижения шумового воздействия.

В конференции примут участие представители Минтранса России, Росавиации, Ространснадзора, Минпромторга, представители исполнительной и законодательной власти г. Москвы и Московской области; ведущие специалисты российских научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, авиакомпаний, аэропортов, а также производители и поставщики оборудования современных строительных материалов и технологий, представители отраслевых СМИ, высших учебных заведений ГА и промышленности.

Приглашаем вас принять участие в конференции, а также выступить с тематическими докладами и презентациями.

Место проведения: 123182, Москва, Волоколамское шоссе, дом 25 (здание филиала «НИИ авионавигации» ФГУП ГосНИИ ГА). Конференц-зал, 3 этаж.
Начало регистрации участников: в 9 часов 30 минут

**ПО ВСЕМ ВОПРОСАМ УЧАСТИЯ ПРОСЬБА ОБРАЩАТЬСЯ
В ИСПОЛНИТЕЛЬНУЮ ДИРЕКЦИЮ КОНФЕРЕНЦИИ**

Эл. адрес: forum@atminst.ru, Ефремов Дмитрий Юрьевич

forum@atminst.ru
8 (499) 190-59-75
Москва, Волоколамское шоссе, 26
www.gosniga.ru
www.atminst.ru

Что такое «Бегалет»?

Авиаконструктор из Пятигорска рассказал о российском летающем электромобиле

Посетители прошедшей недавно Международной выставки вертолетной индустрии Heli Russia 2017 смогли рассмотреть это оригинальное транспортное средство во всех подробностях. О новом российском электромобиле «Бегалет» рассказал его создатель — генеральный директор и авиаконструктор НПО «Авиационно-космические технологии» Александр Бегак.

— Наш «Бегалет» — это электромобиль, который может летать с мягким крылом парашютного или аэрошютного типа. Он имеет четыре колеса и поэтому обладает на дороге хорошей устойчивостью. А так как пилот в нем расположен в обтекаемой эргономичной капсуле (фюзеляже), а в кабине имеется полный полетный комплекс приборов (навигационный комплекс, GPS, Глонасс и т.д.) и дополнительное оборудование, специалисты классифицировали его как легкий самолет с мягким крылом.

В среднем такие электромобили могут разогнаться на земле до 100 км/ч и летать со скоростью 70 км/ч. По земле на одной заправке можно проехать до 200 км, по воздуху пролететь 350 км. Для полетов по маршруту и за рубежом можно без проблем пройти обучение и получить удостоверение пилота-любителя сверхлегкой авиации.

По словам создателя «Бегалета», все аппараты изготавливаются по индивидуальному заказу конкретного клиента — полностью эксклюзивно и в ручной сборке на базе экспериментальной научной лаборатории НПО в Пятигорске. В дальнейшем производство планируется перенести в Ставрополь.

«Бегалет» можно купить и сегодня, достаточно позвонить нам, оформить заказ, согласовать дизайн и в течение шести месяцев получить изделие. Цены разные: зависят от фантазии заказчика и могут варьироваться от пятисот тысяч до нескольких миллионов рублей, отметил авиаконструктор.

Перед традиционной летательной техникой, по утверждению автора, он имеет ряд конкурентных преимуществ. Прежде всего, это способность передвигаться по дорогам различной проходимости; возможность взлета с небольшой лужайки, а также способность достигать мест, куда невозможно не доехать, не долететь, не доплыть ни на чем ином.

— Кроме того, «Бегалет» безопасен, экономичен и имеет весьма широкий спектр использования. Это и возможность применения в МЧС или в полиции, и аэрофотосъемка, и транспортное средство для оказания первой медицинской помощи, — подчеркнул Александр Бегак.



МИМОЛЕТОМ

В Новосибирске подняли в воздух отреставрированный самолет-легенду Ил-2

Этот Ил-2 является вторым в мире пригодным к полетам самолетом данной модели. Первый летающий Ил-2 был отреставрирован в 2011 году на средства одного из основателей корпорации Microsoft Пола Аллена и передан в США.

«Отреставрированный в Новосибирске штурмовик времен Великой Отечественной войны пилотировал гендиректор СибНИА Владимир Барсуку», — говорится в сообщении Объединенной авиастроительной корпорации в Facebook. В 1943 году самолет Ил-2, входивший в состав 46-го штурмового авиаполка ВВС Северного флота, был подбит в бою с немецкими истребителями Bf.109 недалеко от Мурманска. Самолет, у которого отказало вооружение, совершил вынужденную посадку на лед озера Кривое. Летчик Валентин Скопинцев сумел покинуть машину и вытащить раненого стрелка Владимира Гуменного, после чего самолет затонул. В 2011 году Ил-2 обнаружили водолазы, а в 2015-м он был поднят на поверхность и доставлен для реставрации в Новосибирск.

Космический корабль «Буран» установят в образовательном центре Сочи

Полноразмерный макет космического корабля «Буран» перевезут в Сочи и разместят на территории образовательного центра «Сириус», сообщил генеральный директор Ракетно-космической корпорации «Энергия» Владимир Солнцев.

На базе центра строится крупнейший в России и один из крупнейших в мире естественнонаучных выставочных комплексов для популяризации науки и технологий. По словам Солнцева, полноразмерный макет «Бурана» будет оснащен аппаратурой, креслами, интерактивными устройствами, что позволит ученикам образовательного центра заниматься пилотажем космического корабля, обучаться современным виртуальным технологиям. «Ребята получат возможность учиться и одновременно создавать что-то новое. Это будет не развлекательное заведение, как «Буран», который стоял в Парке имени Горького, а действительно рабочее место для ребят. Они смогут узнать о космической истории России и научатся создавать что-то новое», — рассказал Солнцев.



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;

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

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок, независимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании.

Издание вы будете гарантированно получать

бандеролью непосредственно

из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните

подписной купон и отправьте его в отдел распространения

по факсу: (495) 953-34-89.

Стоимость редакционной адресной подписки
на II полугодие 2017 года — **4272 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89