

# Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит  
с 15 апреля  
1936 года  
№ 39 (44221)  
Сентябрь 2019

Еженедельный



Вестник

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

## «Во-первых, это красиво!»

Подробности на с. 3



Столичный аэропорт «Шереметьево» открыл третью ВПП по соседству с жилой застройкой

Подробности на с. 4



## Сибирь — это все мы!

Запущенный S7 Airlines челлендж по сбору средств на посадку 1 миллиона деревьев приняли россияне

## Прямо с МАКСа — на «АэроМакс»

Небо над хутором Потапов в Цимлянских степях — для всех. А Волгодонск — южная столица авиации общего назначения



Подробности на с. 8-9

НЕБО  ДЛЯ ВСЕХ

**Воздушный транспорт  
гражданской авиации  
№ 39  
Еженедельник**

Главный редактор  
Сергей ГУСЯКОВ

**РЕДКОЛЛЕГИЯ:**

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

**РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ**

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

**АДРЕС РЕДАКЦИИ**

Для писем:  
Фрунзенская набережная,  
д. 48, кв. 48  
г. Москва, 119270  
Телефон для контактов,  
подписки (495) 953-34-89  
e-mail: sergus48@gmail.com  
airtransavia@gmail.com  
Знакомьтесь! Наш обновленный  
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

Ⓜ — пресс-релизы,  
материалы public relations,  
публикации на правах  
рекламы;  
ответственность  
за содержание рекламы  
редакция не несет.  
Мнение редакции не всегда  
совпадает с мнением авторов.

Ответственность  
за достоверность фактов,  
изложенных в материалах  
«ВТ», несут авторы.  
При перепечатке ссылка на  
«Воздушный транспорт»  
обязательна.

**Издатель**  
**ООО «Издательский Дом  
«ПринтАвиа»**  
Газета зарегистрирована  
в Министерстве РФ по делам  
печати, телерадиовещания и  
средств массовых коммуникаций  
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.  
Отпечатано в типографии  
ООО «МЕДИАКОЛОП»  
105187, г. Москва,  
Сигнальный презд, д. 19  
Заказ Тип. № 1507

Подписку можно оформить  
в любом отделении связи

# Сибирь — это все мы!

Запущенный S7 Airlines челлендж по сбору средств на посадку 1 миллиона деревьев приняли россияне

Руководство S7 сочло инициативу коллектива по участию в восстановлении пострадавших от пожаров лесов Восточной Сибири делом чести авиакомпании. Из солидарности с жителями региона перевозчик вернул себе историческое название — «Сибирь». Если говорить точнее, просто вернул имя. S7 — это не название, а код IATA, который стал именем. Самолёты по-прежнему будут окрашены в зелёный цвет, но на киль вернётся силуэт ели, от которого компания отказалась при первом ребрендинге.

Имя «Сибирь» было возвращено для привлечения внимания к лесным пожарам, охватившим регион этим летом. О сборе средств на акцию было объявлено 1 августа. Деньги на посадку деревьев компания отчисляла с каждого билета, проданного на

сайте и с мобильного телефона. Команда из трёхсот человек — волонтеры межрегиональной экологической организации «ЭКА» и сотрудники S7 Airlines — высадила 5 га саженцев сосны и лиственницы в Коченевском районе Новосибирской области.

Старт активному этапу инициативы «Мы — Сибирь» дал председатель совета директоров S7 Group Владислав Филёв. Вместе с губернатором Новосибирской области Андреем Травниковым они посадили первые саженцы будущего леса.



Это определяется на конкурсе «Авиастроитель года», положение о премии по итогам которого утверждено решением Наблюдательного Совета Некоммерческого партнёрства «Союз авиапроизводителей» 16 ноября 2011 года. Премия «Авиастроитель года» учреждена: Некоммерческим партнёрством «Союз авиапроизводителей», ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация», ОАО «Объединённая двигателестро-

ительная корпорация», ЗАО АКБ «НОВИКОМБАНК» и ОАО «Вертолеты России».

27 августа в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского состоялось вручение премии «Авиастроитель года» по итогам 2018 года. Экспертным советом было рассмотрено свыше 90 работ в девяти номинациях, от более чем 60 соискателей (предприятий, научных организаций, ав-

## Первые среди равных

Кто признан лучшим авиастроителем года, стало известно на авиасалоне МАКС-2019

МАКС — это место, где помимо задач популяризации продукции мирового авиастроения и реализации коммерческой составляющей ее успеха, решается в том числе, какой летательный аппарат (самолёт, вертолёт, автожир, беспилотник и пр.) самый лучший. И эта оценка — похвала тем специалистам, которые участвовали в его создании. А кто из них самый лучший?

торских коллективов и физических лиц). Церемония награждения лауреатов и дипломантов конкурса была организована Союзом авиапроизводителей России в рамках Международного авиационно-космического салона МАКС-2019. Награды лауреатам конкурса вручил заместитель Председателя Пра-

вительства Российской Федерации **Юрий Борисов**.

Говоря о работах, представленных на конкурсе, мы отметим наиболее актуальные. Сегодня в число важнейших проектов авиастроительного сектора входит двигатель ПД-14. Это отразилось и на результатах конкурса. В номина-

ции «За успехи в создании систем и агрегатов для авиастроения» высшей награды удостоено АО «ОДК-Авиадвигатель» за реализацию проекта «Разработка и сертификация реверсивного устройства двигателя ПД-14».

Продолжение на с. 5

## В ведомственных шорах

Чтобы управлять рисками, надо восстановить алгоритм управления транспортной отраслью

Уровень безопасности полетов в российской гражданской авиации, «успешно» опустившийся ниже, чем в африканских странах, — увы! — не вызывает никакой озабоченности в государственных структурах. Безразличие чиновников от авиации к происходящему очевидно, а отсутствие реакции потрясает. Особенно заметно проявилась индифферентность авиационных властей к стержневой проблеме отрасли на конференции «Информационные системы на службе СУБП», проведенной в Межгосударственном авиационном комитете 19-20 августа т. г., где не было ни одного представителя ни от Минтранса, ни от Росавиации или Ространснадзора!

Печально, что у авиационных властей даже утрачен интерес к тому, чтобы узнать, чем живет родная гражданская авиация в области IT-технологий, на каком уровне находятся их разработки, в какой помощи нуждаются авиакомпании и т.д. Все это тревожит и

позволяет прогнозировать дальнейшее скатывание отечественной гражданской авиации в пропасть аварийности. Фигурально выражаясь, лечить авиационную систему никто не собирается.

Надо сказать, что конференция по информационным системам, ор-

ганизованная по инициативе авиакомпании «Волга-Днепр», поддержанная МАКОМ и представителями ИКАО, IATA и Airbus, была крайне полезной. Она не только дала возможность за два дня участия познакомиться с состоянием разработки и использования в крупных авиа-



Начинать никогда не рано

компаниях IT — технологий в интересах СУБП, но и увидеть те проблемные вопросы, которые должны решаться с участием авиационных властей. На отдельных из них остановлюсь в данном материале.

Безусловно, IT-технологии — это серьезный помощник в решении многих вопросов БП. Огромный массив информации, который имеется в авиакомпаниях по

БП, не подвластен уже интеллектуальным возможностям человека. Поэтому для его обработки и анализа применяют информационные системы. Но возникает вопрос: этот инструмент помогает оценивать риски в рамках требований, что изложены в документах ИКАО, или нет?

Продолжение на с. 11



Формат раздела «Авиационные регионы России» предполагал не только размещение коллективных экспозиций в одном павильоне на специальных условиях, но и возможность участия в деловых мероприятиях, встречах и переговорах, проводимых на площадке МАКСа. По словам организатора раздела, директора автономного некоммерческого объединения «Межрегиональный авиационный кластер» Дениса Барышникова, предприятия-участники вертикально-интегриро-

ванных структур смогли не только представить готовую продукцию, экспонировавшуюся на стендах материнских организаций, но и продемонстрировать свои возможности в рамках внешних кооперационных проектов.

Для предприятий малого и среднего бизнеса, учебных заведений открылась возможность существенно сократить затраты на организацию экспозиции, в то время как размещение в одном из центральных павильонов авиаса-

## Инкубатор для новых идей

Московский международный авиасалон дал старт новому проекту «Авиационные регионы России»

Коллективные экспозиции аэрокосмических предприятий и организаций Республики Татарстан, Пермского края, Самарской и Ульяновской областей, объединённые в рамках раздела «Авиационные регионы России», впервые были организованы на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019. В едином конгрессно-выставочном пространстве были представлены 46 региональных предприятий, технопарков, вузов, половина из которых присутствовала на МАКСе впервые.

лона обеспечило высокий интерес посетителей выставки к представленным в рамках раздела экспонатам. Участники раздела «Авиационные регионы России» на площадке МАКСа смогли принять участие в переговорах с директорами крупных холдингов и корпораций, ведущих компаний отрасли, руководством регионов, с которым обсудили насущные проблемы и меры поддержки про-

мышленности, разрабатываемые и реализуемые на региональном уровне.

Денис Барышников напомнил, что в предыдущие годы на такое внимание организаторов авиасалона представителям компаний малого и среднего бизнеса рассчитывать не приходилось.

«Уникальный проект «Авиационные регионы России» стартовал на МАКС-2019 удачно, но это толь-

ко начало. По уровню заинтересованности регионов в формировании и развитии на своих территориях высокотехнологичной и налогооёмкой авиационной отрасли мы ожидаем удвоения присутствия региональных команд на следующем МАКС-2021. Подготовка к нему уже началась в рамках деятельности «Межрегионального авиационного кластера», — подчеркнул Денис Барышников.

На прошлой неделе в столичном аэропорту «Шереметьево» торжественно открыли ВПП-3. Высокие должностные лица, более ста представителей СМИ, камеры центрального телевидения и — вишенкой на торте — первая посадка на новую полосу рейсом из Санкт-Петербурга Airbus «Аэрофлота» в ливрее под гжель. К традиционной встрече лайнера водяной аркой очень своевременно присоединилась радуга. Все прошло «на ура» под аплодисменты и приличные речи.

И символика соблюдена. 60 лет назад военный аэродром «Центральный» принял первый гражданский рейс: Ту-104 прибыл из Ленинграда со ста пассажирами на борту. С него и началась история «Шереметьево» при поддержке самого Никиты Сергеевича Хрущева, вдохновленного визитом в Лондонский аэропорт Хитроу. Генсек тогда поставил задачу «догнать и перегнать капиталистов». Что, в целом, удалось: сегодня «Шереметьево» — в первой десятке хабов Европы по объемам перевозок, входит в топ-лист лучших аэропортов мира и удостоен пяти звезд в международном рейтинге Skytrax.

Пропускная способность воздушной гавани — более 45,8 миллионов пассажиров в год или 357 тысяч взлетно-посадочных операций. Две ныне действующих ВПП расположены параллельно, из-за чего самолеты не могут садиться одновременно. Третья полоса удалена и способна работать в независимом режиме. В результате количество взлетов и посадок может увеличиться с 60 до 90 в сутки, а пропускная способность до 100 миллионов человек в год.

ВПП-1, введенная в строй еще в 1953 году, встанет на плановую реконструкцию без ущерба графику полетов. Будут отремонтированы действующие рулежные дорожки и построены две новые скоростные, ведущие к терминалам «Шереметьево-1», будут также обновлены инженерные сети и коммуникации, введена система раннего оповещения об образовании гололеда и другие новшества. «Шереметьево» стал первым в России аэропортом с такими техническими возможностями.

Строительство длилось без малого десять лет. По словам советника Президента РФ по вопросам охраны природы, экологии и транспорта Сергея Иванова трудно припомнить более сложную судьбу проекта, который сопровождали постоянные препятствия. Пришлось переносить два газопровода, три нефтепровода, линии электро- и водоснабжения, изменить русла рек Клязьма и Альба, снести более ста жилых домов, уложить более 750 километров кабеля, не говоря уже о мегатоннах бетона. Именно в этом районе существовала знаменитая свалка, ликвидацией которой занимались внутренние войска по личному указанию Владимира Путина.

# «Во-первых, это красиво!»

Столичный аэропорт «Шереметьево» открыл третью ВПП по соседству с жилой застройкой



Вторая свалка открылась в створе ВПП при закладке фундамента. Ее помогли устранить власти Подмосквы. «Все работы выполнялись с учетом экологических требований», подчеркнул С. Иванов. — В частности, применялись технологии биологической очистки и регенерации почвы. Природоохранные мероприятия соблюдаются и в процессе эксплуатации. Например, противообледенительная жидкость при обработке воздушных судов не уходит в грунт, а собирается в специальные контейнеры и утилизируется со всеми предосторожностями».

## Что и кому дает ввод ВПП-3?

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих утверждает, что долгожданное событие повышает качество инфраструктуры, обеспечивает комфорт и новый уровень безопасности. «Это не просто масштабное строительство, это уникальные технические решения, инновации, кураж, если хотите, — заявил министр и с улыбкой процитировал рискованный интернет-мем: «Во-первых, это — красиво!»

Глава Росавиации Александр Нерадько вручил Сертификат ответственности аэродрома председателю Совета директоров АО «Международный аэропорт Шереметьево» Александру Пономареву и напомнил собравшимся, что, по сути дела, введен в строй новый аэродромный комплекс. Это не только современная ВПП размером 3200х60 метров, но и новейшие средства управления воздушным движением, радары, обеспечивающие посадку всех типов воздушных судов в автоматическом режиме по III A категории ИКАО, скоростные рулежные дорожки. Одна из них проходит над автомобильным шоссе. Бетонные опоры делают ее похо-

жей на знаменитую ВПП, уходящую в океан, на португальском острове Мадейра.

Губернатор Московской области Андрей Воробьев отметил, что Шереметьево — не только визитная карточка страны, но и крупнейший работодатель. Выпускники подмосковных колледжей получают реальную возможность престижной работы, тем более, что готовится к открытию новый терминал. По ходу дела происходит масштабная реконструкция автомобильных дорог, улучшая качество жизни жителей области.

Кстати о жителях. Они тоже ликуют вместе с авиаторами и осознают всю важность исторического момента? Как себя чувствуют люди, когда над ними садятся и взлетают самолеты? Почему их не переселили заранее? Что их ждет в будущем?

Буквально через дорогу от новенькой ВПП стоят дома нескольких деревень: Пикино, Луново, Паршино, Перепечино и Дубровка. Две последних попадают в санитарно-защитную зону аэродрома. Ограждение с колючей проволокой теперь проходит практически по их огородам. Полемика в соцсетях отражает весь спектр мнений местных жителей. Люди беспокоятся, что о них забыли. Опасаются, что их владения будут стремительно падать в цене, потери государство не компенсирует, а о переселении ничего конкретного не слышно. Переживают, что надо покидать насиженные места с удобной транспортной доступностью соседних городов Химки и Лобня, куда дети ездят в школу.

Строго говоря, за десятки лет люди привыкли жить вблизи аэродрома, но раньше от ВПП их отделяла лесополоса. Сейчас аэродром обосновался прямо на деревенских подворьях. Не нужно быть медиком, чтобы понимать, что шум и выбросы вредных веществ опасны для здоровья, чего

тоже боятся деревенские жители. И только московский район Тушино облегченно вздыхает: с вводом ВПП-3 интенсивность полетов над ним должна снизиться.

## Что говорят чиновники?

Сергей Иванов: «Почему, как только Минтранс объявляет о строительстве объекта, в чистом поле появляются новые дома и коттеджи? Частные домовладения возникают с помощью местных чиновников. Надо спросить местные власти, почему продолжалось строительство жилых домов уже после того, как полоса начала интенсивно строиться. Это бизнес, с которым надо бороться!»

Мы помним недавнюю посадку самолета на кукурузное поле. Счастье, что рядом не было жилой застройки. Мы должны в первую очередь обеспечивать безопасность и жестко соблюдать законодательство. Поправки к закону сейчас облегчают транспортное строительство».

Александр Нерадько: «1,5 миллиарда рублей выделено из федерального бюджета для переселения. Проведена независимая оценка стоимости частных владений. Зарегистрирован 121 участок. Только пять собственников категорически отказались от переезда. В сентябре подписаны 13 приказов о выкупе земель и компенсации стоимости строений, первые 13 хозяев их получают в ближайшие два месяца. Акт приема-сдачи ВПП-3 подписан в конце августа. Санитарная защитная зона устанавливается уже после ввода объекта в строй. По законодательству, расселение должно осуществляться в течение двух лет. Уверен, что все переедут на новые места жительства раньше положенного срока».

Галина ПОНОМАРЕВА  
Фото автора и Юлии ЛОРИС

## ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

### Госдума РФ приняла в первом чтении проект закона о праве силовиков сбивать беспилотники

«Проект федерального закона направлен на обеспечение общественной безопасности, в первую очередь на защиту жизни и здоровья граждан в местах проведения культурно-массовых мероприятий, защищенности критически важных объектов, а также объектов транспортной информационной и телекоммуникационной инфраструктуры от противоправного использования беспилотных воздушных судов», — сообщается в пояснительной записке. Правом регулировать использование БВС будут наделены ФСО России, Росгвардия, МВД России и ФСБ России. Инициаторами законопроекта выступила группа депутатов во главе с Василием Пискаревым («Единая Россия»).

### Вице-премьер Максим Акимов поддерживает идею ввести в «Пулково» режим «открытого неба»

«Речь идет о предоставлении «седьмой свободы» при полетах из Петербурга (и обратно — ред.) по ряду международных маршрутов. Это позволяет перевозить пассажиров и грузы между двумя странами без посадки в стране регистрации перевозчика. Например, ирландская авиакомпания может выполнять рейсы между Петербургом и городом в третьем государстве», — пояснил зампред Правительства России. «Мы еще никогда не достигали до таких либеральных высот в отношении наших конкурентов, но понимаем, какое развитие обеспечит это решение городу», — привел представитель Акимова слова вице-премьера на совещании по развитию Санкт-Петербургского транспортного узла.

### Парламентарии одобрили отмену НДС при ввозе на территорию РФ гражданских ВС и запчастей

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять во втором чтении законопроект, предусматривающий освобождение от НДС ввоза на территорию России воздушных судов, подлежащих регистрации в Российском открытом реестре. В целях налогового стимулирования предлагается освободить от НДС ввоз на территорию России и другие территории, находящиеся под ее юрисдикцией, гражданских ВС. Предусматривается также освобождение от НДС ввоза авиационных двигателей, запасных частей и комплектующих изделий, используемых для строительства, ремонта или модернизации на территории России гражданских ВС.

### Юрий Борисов: В неконкурентоспособности SSJ виновны поставщики иностранных комплектующих

«Стали вводиться санкции, поставщики стали повышать цены, отказываться локализовать агрегатную сборку на территории России, как произошло с двигателем SaM-146. Они отказались «горячую» часть делать в России. Сегодня мы решили вопрос только о ремонте в России, что, конечно, продвинуло нас вперед. Но эти обстоятельства сделали самолет неконкурентоспособным с точки зрения цены», — заявил вице-премьер Юрий Борисов. Он также отметил необходимость импортозамещения, чтобы удержать самолет на рынке. К тому же «не секрет, что мы отстаем и не имеем развитой инфраструктуры в плане послепродажного и сервисного обслуживания».

### Минтранс введет дифференцированный подход к оценке финансового состояния авиакомпаний

Уведомление о планах внести соответствующие изменения в федеральные авиационные правила, утвержденные приказом Минтранса №246, размещено на портале regulation.gov.ru. Сам документ пока не опубликован. «Действующий порядок предусматривает единый подход к оценке финансово-экономического состояния юридических лиц, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки (пассажирские, грузовые и др.). В современных реалиях для более эффективной оценки финансово-экономического состояния требуется дифференцированный подход», — говорится в сопроводительных материалах. Документ может вступить в силу в январе 2020 года.

### Министерство финансов сообщило: рост цен на авиакеросин находится в пределах инфляции

«Налоговый маневр, а также другие меры по сдерживанию роста цен на нефтепродукты работают. Это обсуждалось в самом конце весенней сессии. И, в частности, на авиакеросин рост цен с начала года, то есть с начала проведения налогового маневра, рост цен на авиакеросин в пределах инфляции», — отметил замминистра финансов РФ Илья Трунин на заседании Госдумы. Одним из ключевых механизмов поддержки авиакомпаний, который должен помочь сдерживать цены на билеты в условиях резкого роста стоимости топлива, должен стать демпфер на керосин. Он вступил в действие 1 августа 2019 года. В АЭЗТ считают такой механизм малоэффективным.

### Минтранс готов рассмотреть предложения ФАС о порядке допуска на международные маршруты

Министерство транспорта РФ не получало предложения анти-монопольной службы по изменению системы распределения допусков для авиакомпаний на международные маршруты, но будет готово их рассмотреть и учесть, сообщил журналистам министр транспорта РФ Евгений Дитрих в кулуарах Восточного экономического форума. «Минтранс готов ко всему. В особенности, к предложениям, которые действительно улучшают ситуацию на рынке. Коллеги в ФАС очень предметно разбираются в тех процессах, которые у нас происходят, — сказал Дитрих. — К разумным вещам, а их немало, прислушаемся. И, собственно говоря, будем модифицировать те или иные процессы».

### Утверждены ФАП «Сертификация авиатехники, организаций разработчиков и изготовителей»

Министерством транспорта издан приказ № 184 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (ФАП-21). Об этом сообщает Росавиация. Документ прошёл государственную регистрацию в Минюсте РФ 06.09.2019, регистрационный № 55851. Вступление в силу новых ФАП-21 предусмотрено по истечении 90 дней со дня официального опубликования. Новые федеральные авиационные правила Часть 21 приняты во исполнение решений Правительства России о передаче Росавиации полномочий по сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей.



А вот и первая посадка... Аэродромные службы — в полной готовности!

## БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

**Минтранс России подготовит преференции для авиакомпаний, летающих на Дальний Восток**

В ходе пленарного заседания на Восточном экономическом форуме Владимир Путин заявил, что авиакомпании, летающие на Дальний Восток и продающие билеты на эти рейсы по разумным ценам, было бы правильно поощрять преимущественным доступом к перевозкам по другим, наиболее выгодным, направлениям. «Минтранс предложит нормативное закрепление в законодательстве подобных и иных стимулирующих механизмов для фиксации предпочтений для авиакомпаний, осуществляющих и планирующих расширение перелётов на Дальний Восток. Мы уже приступили к обсуждению такого рода механизмов», — сказал министр транспорта Евгений Дитрих.

**ГТЛК переходит к промышленной эксплуатации открытой авиационной платформы данных ВС**

Государственная транспортная лизинговая компания и компания ООО «Коннекст Эйркарфт» заключили договор на оказание информационно-аналитических услуг с использованием системы сбора и анализа данных об эксплуатации воздушных судов ISDAP, In-Service Data Analytics Program для нужд ГТЛК. С началом активной фазы цифровизации в ГТЛК, к Платформе CAE будет подключен сначала весь парк SSJ 100, а затем — вертолеты и другие ВС. Платформа позволит ГТЛК ускорить проведение аудитов без потери качества, снизить собственные затраты и затраты авиакомпаний, а также упростить передачу авиационных активов от одного оператора к другому.

**Аэрофлот в августе стал самым пунктуальным среди крупнейших авиаперевозчиков Европы**

Это показывают исследования сразу двух британских аналитических служб — FlightStats и OAG, которые располагают наиболее обширными базами данных о мировых авиаперевозках. По данным службы FlightStats, которая действует в составе холдинга Cirium — глобального поставщика аналитики по индустрии путешествий, в августе текущего года Аэрофлот выполнил в соответствии с расписанием 89,5 процента всех магистральных рейсов. В рейтинге On-Time Performance Airlines, который составляет агентство OAG, Аэрофлот также оказался первым среди европейских «тяжеловесов» с практически тем же результатом — 89,0 процента рейсов точно по расписанию.

**ФАС России опровергает двузначные темпы роста цен на авиационные билеты**

Федеральная антимонопольная служба не подтвердила двузначные темпы роста цен на авиабилеты, сообщили в пресс-службе ведомства: «В целом по России не наблюдается двузначных темпов роста цен». В начале сентября руководство антимонопольной службы назвало «шантажом пассажиров» прогнозы роста цен на авиабилеты от перевозчиков. «Оснований для негативных прогнозов по росту стоимости авиабилетов нет», — отмечается на официальном сайте ведомства. Как сообщала ранее АЭВТ, по ее прогнозам, стоимость авиабилетов к концу 2019 года может вырасти на 9-10 процентов. ФАС пообещала проверить Ассоциацию и перевозчиков на предмет сговора.

**За 7 месяцев Utair перевыполнила свой план на 50 процентов и сократила расходы на 2 млрд**

«Это удалось сделать за счет ряда операционных инициатив. С начала года Utair внедрил высокотехнологичную программу повышения топливной эффективности, в результате чего с января по июль удельный расход топлива сократился на 5 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2018 года, отметили в Utair. Кроме того, операционный блок Utair в 2019 году продолжил внедрение современного программного продукта в области поддержания летной годности ВС, что, наряду с выводом из парка самолетов с высокими затратами на техническое обслуживание, позволило снизить издержки на 15 процентов, пояснил генеральный директор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

**Авиакомпания «Азимут» и ГТЛК заключили договор о передаче новых самолетов SSJ 100**

В рамках мероприятий Международного авиационно-космического салона МАКС-2019 в Москве авиакомпания «Азимут» и ГТЛК достигли соглашения о передаче в лизинг двух отечественных самолетов SSJ 100. Свои подписи под документом поставили гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин и гендиректор авиакомпании Павел Екжанов. На текущий момент флот авиакомпании «Азимут» состоит из 9 самолетов SSJ 100. Десятый SuperJet 100 поступит в распоряжение авиакомпании в октябре текущего года и уже в ноябре приступит к выполнению регулярных рейсов по региональной маршрутной сети перевозчика. Поставка следующего самолета запланирована на более поздний период.

**2300 пассажиров «Аэроэкспресс» воспользовались расширенным сервисом «Персональный помощник»**

Наиболее востребованным этот сервис был на Шереметьевском направлении, где услугой воспользовались порядка 1300 пассажиров. На Домодедовском и Внуковском направлениях за данной опцией обратились более 600 и 400 человек соответственно. Бесплатная услуга «Персональный помощник» предоставляется пассажирам с ограниченными физическими возможностями, а также временно маломобильным гражданам и включает в себя встречу пассажира в терминале «Аэроэкспресс», помощь в оформлении проездных документов, а также содействие при посадке в вагоны. Полный список услуг доступен на сайте компании «Аэроэкспресс».

**В августе российские авиакомпании сохранили рост пассажирских авиаперевозок 10 процентов**

По оперативным данным, в августе т.г. российские авиакомпании сохраняют рост объемов пассажирских авиаперевозок. За этот период они обслужили 14,36 млн пассажиров, превысив показатель аналогичного периода прошлого года на +10,4 процента. Пассажирооборот достиг отметки в 35,44 млрд пасс/км, что на +12 процента больше показателя августа прошлого года. С начала года авиакомпании перевезли 86,26 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил +11,6 процента. Пассажирооборот увеличился до 216 млрд пасс/км (+13,5 процента). Лидерами остаются: «Аэрофлот», S7, «Россия», «Победа» и «Уральские авиалинии».

# Сибирь — это все мы!

## Запущенный S7 Airlines челлендж по сбору средств на посадку 1 миллиона деревьев приняли россияне

Следующим шагом станут посадки в Иркутской области, которые пройдут в октябре 2019 года. Всего в течение двух лет на доступных для посадки территориях в Сибирском регионе появится более миллиона деревьев. За ходом проекта можно следить на сайте. Здесь будут размещаться фотоотчеты, а также информация, в каких зонах и объемах идут посадки, какой уход ведётся за уже посаженными деревьями, как можно присоединиться к инициативе в качестве волонтера.

Следующие мероприятия: организация выездов сотрудников АНО «Добровольческий корпус Байкала» и добровольцев на тушение пожаров в Бурятии и Иркутской области; проведение работ по предотвращению и устранению последствий пожаров и чрезвычайных ситуаций; развитие благотворительности и волонтерства; поддержка природоохранных добровольческих инициатив граждан; проведение информационных кампаний по профилактике природных пожаров, проведение занятий со школьниками.

Впрочем, где может польхнуться, особого значения не имеет. В 2010 году они охватили всю Россию, включая Московскую область. Два года спустя автор этих строк от-

с помощью огнегасящих бомб (какие можно было увидеть под крылом гидросамолёта Бе-200 на форуме «Армия-2019» и на МАКСе-2019) могут применяться и вертолёты других типов.

Восстановление лесов позволит не только замедлить скорость глобального потепления, увеличить объем выпадающих осадков, обеспечить чистоту воды и снизить загрязнение воздуха. Оно снизит объем углекислого газа, попадающего в атмосферу, на 37 процентов. Это сопоставимо с выбросами, которые производят сельскохозяйственные предприятия по всему миру.

К сожалению, в скором времени результата от проведённой акции ожидать не приходится. Ученые Красноярского научного центра Сибирского отделения РАН заявили, что леса, которые горят сейчас в Сибири, восстановятся, в лучшем случае, через полвека. Срок восстановления зависит от природных условий местности. Так, например, на севере Сибири сосне или лиственнице, чтобы вырасти во взрослое дерево, как правило, требуется не менее 100 лет, а на юге оно может вырасти во взрослое растение и через 60-70 лет.

Большую роль играют почвы и деревья, которые росли на месте пожара ранее. Осина, которая распространена в Сибири, очень хорошо приспособлена к пожарам. На месте гибели осинника вырастет новое дерево из корневых отпрысков. Среди хвойных пород лучше всех после пожаров восстанавливается сосна и лиственница. Хуже всего — ели и пихты, поскольку молодые деревья растут под пологом леса, а в погибшем лесу слишком много света, который темновозрастные породы плохо переносят. Восстановление этих пород возможно, если на их месте сперва вырастут березы и осины.

Одним словом, нынешние участники акции по возрождению лесов результатов своего труда не увидят. Но следует помнить, что с окончанием нашего земного бытия жизнь на земле не кончится. Если выдвигать кредо «после меня хоть трава не расти», она перестанет расти и при нас. Жизнь — величайшая ценность, в её сохранении «Сибирь» и вкладывает средства. Кончится жизнь — в существовании авиакомпаний не будет смысла. Перевозить над нескончаемым пепелищем будет некогда и некуда.

Внести вклад в возрождение сгоревших лесов — значит, смотреть в будущее. Говорить о нецелесообразности тушения лесных пожаров (мы уже цитировали этого государственного чиновника-недоумка) может только тот, кто живёт сегодняшним днём. Но может настать час, когда думать о завтрашнем дне будет уже поздно.

**Григорий ГОРДОН**



S7 Airlines предложила объединиться пассажирам и партнерам, неравнодушным к сохранению неповторимой природы Сибири. Поддержать работу по созданию новых лесов в регионе и защите лесного массива в будущем можно, перечислив на посадку деревьев денежные средства или мила S7 Priority на сайте S7.ru.

Идею команды S7 Airlines оценили крупные российские и международные бренды. Партнеры и друзья авиакомпании оказали активную информационную поддержку, привлекая к участию своих клиентов. Ряд компаний запустили собственные экологические проекты, направленные на улучшение экологической ситуации в регионе. В инициативе с хештегом #«Мы — Сибирь» объединили усилия S7 Airlines, «Яндекс. Такси», Тинькофф Банк, Unilever (бренды Lipton, «Чистая линия», «Лесной бальзам»), Гоголь-центр, Винзавод, Likee, Примсоцбанк, АК-Сервис, Слетать.ру, ШТОР-МАВТО, MAER GROUP, LafargeHolcim, «ВИП Сервис» и другие. И этими организациями число участников не исчерпывается.

Инициативу «Сибирь, мы с тобой» по тушению лесных пожаров в сибирских регионах России поддержала компания «Металлоинвест». Она оказала финансовую поддержку АНО «Добровольческий корпус Байкала» для преодоления последствий стихийного бедствия, а также предотвращения несчастных случаев. В качестве одной из мер по борьбе с пожарами была выбрана поддержка местных групп добровольцев, которые оказывают помощь лесной охране и первыми прибывают на место возникновения пожаров в лесу.

В течение года в рамках проекта «Создание ресурсного центра (материально-технической базы) пожарного добровольчества в Сибири и на Дальнем Востоке» запланиро-

Обращаясь к участникам акции — волонтерам, представителям межрегиональной общественной экологической организации «ЭКА», авиакомпании S7, других социально ответственных бизнес-компаний, губернатор Новосибирской области Андрей Травников отметил, что правительство области реализует масштабный комплекс мероприятий по сбережению и увеличению лесных массивов. Но главное — это готовность и желание жителей принимать участие в различных экологических инициативах по сохранению лесов.

Каждый год растет количество участников таких акций, как всероссийский день посадки леса «Живи, лес». В Новосибирской области с 2016 года реализуется проект «Посади лес», цель которого — массовые посадки деревьев и просвещение по теме сохранения лесов. За время его действия волонтеры, представители общественных организаций, школьники и другие жители области высадили уже более 350 тысяч деревьев. Глава региона поблагодарил руководство авиакомпании S7 и всех ее сотрудников за организацию и проведение акции, отметив, что в течение следующих двух недель деревья будут высажены еще на 17 гектарах в Кемеровской и Сузунском лесничествах. А затем акция шагнет за пределы родной для S7 Новосибирской области и продолжится в пострадавших регионах.

Одним словом, акция авиакомпании «Сибирь» имела широкий резонанс в обществе. Но о том, чтобы её инициативу поддержали другие авиакомпании, сообщений не было. А если допустить, что каждый из них посадит столько же деревьев, восстановление лесов пойдёт полным ходом. Заметим, что над Сибирью летают все и едва ли кто захочет летать над выжженной землёй.

То, что S7 провела акцию по возрождению лесов — это дань уваже-

правился в Йошкар-Олу на слёт любителей авиации, который проводился в аэропорту этого города. На заключительном отрезке маршрута автобуса от Чебоксар вдоль шоссе, ведущего в Киров, на протяжении нескольких километров были видны обгоревшие стволы, а местами и просто пни. Та же картина будет в Красноярском крае и других регионах, пострадавших от огня. Если не принимать мер по возрождению лесов, она останется надолго. И вид с самолёта даже с большой высоты будет удручающим.

Следует отметить, что «ЮТэйр» для внесения своей лепты в возрождение лесов обладает большими возможностями, чем «Сибирь». Она занимается не только пассажирскими перевозками, но и вертолётными работами, в которых по праву признана мировым лидером. Для восстановления лесов деньги могут быть выделены из выручки, которую приносит именно эта деятельность.

Помимо этого, «ЮТэйр» может не только вкладывать средства в восстановление погибших от пожара лесов, но и сама эти пожары тушить. Те вертолёты, которые входят в состав флота компании, могут использоваться и с этой целью. Такого парка Ми-26, как у «ЮТэйр», в России нет ни у одного вертолётного оператора. А для тушения пожаров





# Первые среди равных

## Кто признан лучшим авиастроителем года, стало известно на авиасалоне МАКС-2019

Представленные на конкурс работы отражают векторные тенденции в создании новой авиационной техники, узлов и агрегатов для неё. В номинации «Лучший инновационный проект» лауреатом конкурса стало предприятие АО «Камов» с работой «Проект скоростного вертолета схемы «синхроптер» с толкающим воздушным винтом». Конечный результат работы должен представлять собой скоростной пассажирский вертолёт, обладающий следующими характеристиками: взлётная масса – 6500 кг, масса полезной нагрузки – 1000 кг, крейсерская скорость – 357 км/час, максимальная скорость – 420 км/ч, статический потолок – 4700 м, динамический потолок – 5600 м, дальность полета – 1228 км. Вертолёт с такими характеристиками будет востребован в регионах с горной местностью.

Залогом успешного развития авиации, как государственной, так и гражданской, является применение новейших технологий как для разработки и производства авиационной техники, так и для её эксплуатации и ремонта. В номинации «За создание новой технологии» высшую награду завоевало ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского» с работой «Технология обнаружения малозаметных ударных повреждений силовых элементов авиационных конструкций из полимерных композиционных материалов с использованием ударочувствительных полимерных покрытий с оптическими свойствами».

Вкладом в обеспечение безопасности полётов воздушных судов стала и представленная на конкурс работа МАИ в номинации «За успехи в создании систем и агрегатов для авиастроения». Тема исследования: «Разработка агрегатов авиационной топливной системы

(АСТС) для вертолетной техники, в том числе: разрывной фитинг, дренажный клапан, аварийный клапан слива, пламепреградитель, электроприводной клапан слива АСТС, агрегаты заправки с гидравлической отсечкой, электроприводные перекрывные краны».

Создание данных агрегатов «позволяет снизить зависимость отечественных вертолётостроителей от зарубежных поставщиков оборудования, создать необходимый базис в области материалов и конструкций аварийной топливной системы, повысить конкурентоспособность отечественной авиационной техники и стать ос-

тудией в ПАО «ОДК – Уфимское моторостроительное производственное объединение». Дуальная система обучения подразумевает сочетание практического обучения по профессии на предприятии с теоретическим обучением в профессиональной образовательной организации. При этом для теоретической части обучения отведено порядка 30 процентов учебного времени, а 70 процентов — практическое обучение в цехах предприятия.

В номинации «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди ВУЗов» победителем стало ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследова-

тельский университет)» с работой «Формирование и реализация единой системы непрерывной подготовки высококвалифицированных кадров в интересах Госкорпорации «Ростех». С конца 2015 года в МАИ разработаны и реализуются комплексные программы совместной образовательной деятельности в сфере подготовки кадров и в области НИР и ОКР с профильными российскими корпорациями и организациями, такими как ПАО «ОАК», АО «ОДК», АО «Технодинамика», АО «Вертолеты России», входящими в

Госкорпорацию «Ростех». Совместное проведение научных исследований и реальный опыт работы студентов являются одними из ключевых подходов в части образовательной деятельности. К участию в конкурсе принимаются и работы, связанные с формированием нормативно-правовой базы авиастроения. В номинации «За вклад в разработку нормативной базы в авиации и авиастроении» высшей награды удостоен Научно-исследовательский Центр экспертизы и сертификации авиационной техники ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского» за разработку проекта Федеральных авиационных правил «Нормы летной годности беспилотной авиационной системы с беспилотным воздушным судном с взлетным весом до 750 кг». По результатам работ, выполненных по государственному контракту в рамках государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы», подготовлен проект Федеральных авиационных правил «Нормы летной годности беспилотной авиационной системы (БАС) с беспилотным воздушным судном (БВС) с взлетным весом до 750 кг» в двух частях: для самолетного типа и для вертолетного типа обычной схемы.

Программа прошлого конкурса, как и в предыдущие годы, отразила комплексный подход к авиастроительной отрасли. В нём приняли участие научно-технические институты разного профиля, производственные предприятия и учебные заведения. Главной же наградой для участников конкурса является востребованность выполняемых ими работ. Её доказательством и являлась экспозиция МАКСа.

Полина КАРЛОВА  
Фото Игоря Егорова



новой для формирования ключевых компетенций отечественной промышленности в области создания аварийных топливных систем и агрегатов в интересах обеспечения обороны страны и безопасности государства».

Актуальными являются и работы, связанные с организацией подготовки кадров для авиастроительной отрасли. В номинации «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди предприятий» высшей награды удостоено ПАО «ОДК-УМПО» за работу «Современные формы организации

обучения в ПАО «ОДК – Уфимское моторостроительное производственное объединение». Дуальная система обучения подразумевает сочетание практического обучения по профессии на предприятии с теоретическим обучением в профессиональной образовательной организации. При этом для теоретической части обучения отведено порядка 30 процентов учебного времени, а 70 процентов — практическое обучение в цехах предприятия.

В номинации «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди предприятий» — АО «ОДК-Климов», АО «ОДК - Пермские моторы», АО «Арзамасский приборостроительный завод им. П.И. Пландина», ОАО «322 Авиаремонтный завод»;

- «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди ВУЗов» — ГАОУ «Казанский авиационно-технический колледж им. П.В. Дементьева», ГБПОУ «Московский колледж бизнес технологий»;
- «За создание новой технологии» — ФГУП «ВИАМ», ФГУП «ГосНИИ-АС», АО «ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина»;
- «За вклад в обеспечение обороноспособности страны» — ОКБ имени А.М. Люльки — филиал ПАО «ОДК-УМПО», АО «МВЗ имени М.Л. Миля»;
- «За успехи в создании систем и агрегатов для авиастроения» — АО «Электропривод», НОАО «Гидромаш», АО «УАПО», ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)», ФГУП «ВИАМ», ПАО «Ил», АО «ПКО «Теплообменник»;
- «За успехи в разработке авиационной техники и компонентов (ОКБ года)» — ОКБ имени А. Люльки - филиал ПАО «ОДК-УМПО», ПАО «НПП «Аэросила»;
- «За вклад в разработку нормативной базы в авиации и авиастроении» — АО «ЛИИ имени М.М. Громова» совместно с ПАО «ОАК», ФГУП «ЦИАМ» имени П.И. Баранова совместно с АО «ОДК-Авиадвигатель»;
- «За успехи в развитии диверсификации производства»: АО «ГСС», АО «Сарапульский электрогенераторный завод», АО «Камов».

### Лауреатами в номинациях Организационным комитетом конкурса признаны:

- «Лучший инновационный проект» — АО «Камов»;
- «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди предприятий» — ПАО ОДК-УМПО;
- «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди ВУЗов» — ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)»;
- «За создание новой технологии» — ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского»;
- «За вклад в обеспечение обороноспособности страны» — ПАО «НПО «Алмаз» имени академика А.А. Расплетина — ТОП «ЛЭМЗ»;
- «За успехи в создании систем и агрегатов для авиастроения» — АО «ОДК-Авиадвигатель»;
- «За успехи в разработке авиационной техники и компонентов (ОКБ года)» — АО «ОДК-Авиадвигатель»;
- «За вклад в разработку нормативной базы в авиации и авиастроении» — ЦЭСАТ ФГУП «ЦАГИ имени профессора Н.Е. Жуковского», АО «Вертолеты России», АО «ОДК», ПАО «ОАК».

### Кроме этого серебряными дипломами конкурса были отмечены работы по номинациям:

- «Лучший инновационный проект» — ЗАО «НПО «Магрател», АО «ОДК-Климов», АО «Навигатор», ФГУП «ГосНИИАС», ПАО «Корпорация «Иркут»;
- «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной

### ОАК планирует развивать на острове Русский цифровые технологии и новые компетенции

В рамках Восточного экономического форума-2019 на острове Русский представили Объединенный авиационный инжиниринговый центр ПАО «ОАК» и АО «Вертолеты России». Цель формирования центра - повышение уровня технологического и цифрового развития производственных процессов авиационных предприятий за счет активизации исследований и разработки авиационных промышленных технологий. А также создание условий для привлечения молодых специалистов, инженеров и ученых, сохранения кадрового потенциала дальневосточного региона. ОАК планирует апробировать в инжиниринговом центре ряд технологий для внедрения в промышленное производство.

### Минпромторг России определил разработчика нового многоцелевого самолета на замену Ан-2

О решении замены Ан-2 было заявлено в августе этого года. Сообщалось, что будет разработан легкий многоцелевой самолет, способный обеспечить пассажирские и грузовые перевозки на региональном уровне. Также было заявлено: планировавшийся ранее к серийному выпуску с 2021 года самолет ТВС-2ДТС «Байкал», разработанный Сибирским НИИ авиации на базе «Ан-2», выпускаться не будет, а наработки по нему пойдут на создание нового самолета. Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) вышел с предложением создать одномоторный моноплан на 9 пассажиров. Как сообщили в Минпромторге, работы по новому самолету начнутся уже в этом году.

### Турция рассмотрит предложение России по поставкам самолета-амфибии Бе-200

Об этом в ходе визита в Россию сообщил министр сельского и лесного хозяйства Турции Бекир Пакдемирли. Турецкая делегация во главе с министром провела в Таганроге переговоры с представителями Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). «Мы очень долго время присматривались к этому самолету. Мы могли бы использовать его для тушения лесных пожаров в Турции. Теперь мы проведем двусторонние переговоры и обсудим условия», — приводит слова министра газета Hürriyet. Анкара будет готова вынести свой вердикт после того, как изучит «все технические характеристики и оценит пригодность данного самолета к географии Турции».

### «Авиастар» продлил ресурс летной годности очередному самолету Ан-124-100 «Руслан»

На ульяновском самолетостроительном предприятии АО «Авиастар-СП» (входит в Дивизион транспортной авиации ОАК) успешно завершена работа по сервисному обслуживанию и продлению ресурса летной годности второго в этом году сверхтяжелого военно-транспортного самолета Ан-124-100 «Руслан». В рамках программы по восстановлению летной годности воздушного судна на Ан-124-100 были выполнены работы по бюллетеням, заменены вышедшие из строя покупные изделия, устранены эксплуатационные повреждения «Руслана». На летно-испытательной станции самолет успешно выполнил заданную программу наземных и летных испытаний.

### Юрий Шмотин: Почему стоимость российского авиадвигателя ПД-14 ниже зарубежных аналогов

Для его создания были разработаны новые уникальные технологии, и именно поэтому стоимость подготовки к его производству существенно ниже зарубежных аналогов, заявил заместитель генерального директора — генеральный конструктор «Объединенной двигателестроительной корпорации» Юрий Шмотин. ПД-14 разработан в широкой кооперации предприятий ОДК для узкофюзеляжного среднемагистрального самолета МС-21-300. Это первый с 1980-х годов полностью российский турбовентиляторный двигатель для гражданской авиации и первый отечественный двигатель. В настоящее время МС-21-300 проходит испытания с двигателями Pratt & Whitney PW1400G.

### Улан-Удэнский авиазавод стал победителем Всероссийской премии «Экспортер года» в ДФО

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» стал победителем двух номинаций Всероссийской премии «Экспортер года» по Дальневосточному федеральному округу. Предприятие получило награды в номинации «Экспортер года в сфере промышленности» в категории «крупный бизнес» и в номинации «Новая география». Вручение наград провел Российский экспортный центр в рамках Восточного экономического форума. Статуетки победителей получили 9 компаний более чем из 100 претендентов. Победители окружных этапов встретятся в финале Всероссийского конкурса «Экспортер года» в ноябре в Москве на форуме «Сделано в России».

### Холдинг S7 Technics открыл в Толмачево участок по реставрации чехлов пассажирских кресел ВС

На производственной базе S7 Technics в новосибирском аэропорту Толмачево открыт первый за Уралом участок ремонта и обслуживания компонентов интерьера ВС иностранного производства. Специалисты участка помогут авиакомпаниям, базирующимся в Сибири, на Дальнем Востоке и в Центральной Азии, эффективно поддерживать состояние салонов их самолетов. Европейское агентство по безопасности авиаперевозок (EASA) сертифицировало участок ремонта компонентов интерьера ВС летом. Он стал третьим производственным участком в цехе производства компонентов интерьера ВС. Стартовым заказчиком услуг нового участка стала S7 Airlines.

### ПАО «ОАК» объявляет о старте конкурса для молодых инженеров «Будущее авиации»

Конкурс призван повысить престиж авиационных специальностей и собрать в едином творческом пространстве талантливую молодежь. Зарегистрироваться и подать заявку на участие могут студенты ВУЗов и специалисты от 18 до 35 лет в период до 30 сентября на онлайн-платформе aerofuture.ru. После прохождения регистрации участникам нужно представить на конкурс проект индивидуально или в команде до 5 человек в следующих направлениях: беспилотный летательный аппарат; новые авиационные материалы; новые технологии реактивного движения; электрические и гибридные технологии для создания самолета будущего и пр. Защита проектов состоится в декабре 2019 года.

## АЭРОПОРТ 2019

**Министерство транспорта выступило против расширения территории аэропорта Домодедово**

Проект радикального расширения инфраструктуры аэропорта «Домодедово» с двух до восьми взлетно-посадочных полос (ВПП) продолжает обсуждаться, но резко против него выступает Минтранс. «Домодедово» предлагает создать хаб для транзитных авиаперевозок между Европой и Азией. Аэропорт хочет реализовать проект в рамках концессии и вкладывать в него собственные средства, но соглашение с правительством РФ пока не подписано, и неясно, когда это произойдет. Единственный аэропорт московского авиаузла, заключивший концессию, — Шереметьево, который обязался вложить в инфраструктуру 61 млрд рублей, купив инвестиции за 20 лет.

**Управленцы аэропорта «Жуковский» планируют создать собственную хендлинговую компанию**

Об этом сообщили журналистам первый заместитель генерального директора АО «Рампорт Аэро» Евгений Солодилин. «Мы создадим собственную хендлинговую компанию, это позволит создавать более выгодные тарифы для авиаперевозчиков», — рассказал Солодилин. В материалах аэропорта уточняется, что создание собственной компании позволит сократить время и затраты на обработку грузов, минимизировать тарифы на обслуживание авиарейсов. Напомним, что хендлинг — это комплексное организационное обеспечение коммерческого и технического обслуживания воздушных судов, обслуживания авиапассажиров, багажа и экипажей в аэропортах.

**Логистический почтовый центр станет частью транспортно-логистического узла Хабаровска**

Генеральный директор Почты России Николай Подгузов и губернатор Хабаровского края Сергей Фургал обсудили ход строительства логистического почтового центра на территории хабаровского аэропорта. Реализация масштабного проекта обеспечит регион минимум 800 высокотехнологичными рабочими местами. «Хабаровский логистический почтовый центр является ключевым проектом Почты России на Дальнем Востоке. Это 15 тысяч квадратных метров с зоной исполнения интернет-заказов, с автоматизированной сортировкой и местом международного почтового обмена. Для региона — это минимум 800 новых рабочих мест», — пояснил Николай Подгузов.

**Разработан проект реконструкции брянского аэропорта сметной стоимостью 2,8 млрд рублей**

Власти Брянской области направили в ФАУ «Главгосэкспертиза России» проектно-сметную документацию по реконструкции аэродромного комплекса аэропорта «Брянск». «Проектно-сметной документацией определена сметная стоимость реконструкции — 2,825 млрд рублей. В министерство транспорта РФ направлено обращение о финансировании мероприятий по реконструкции в объеме 2,613 млрд рублей из средств федерального бюджета, в том 650 млн рублей — в 2020 году, 1,299 млрд рублей — в 2021 году, 644 млн рублей — в 2022 году при решении вопроса о включении в федеральный проект», — говорится в сообщении пресс-службы регионального правительства.

**Омский аэропорт оснастит свои пропускные пункты комплексом радиационного контроля**

Аэропорт объявил аукцион на разработку проектной документации на оснащение своей территории стационарным комплексом радиационного контроля АКРК-01М, сообщает информационно-аналитическая система «СПАРК-Интерфакс». Аукцион объявлен в виде запроса предложений в электронной форме. Начальная (максимальная) цена контракта — 411,5 тысячи рублей. Ранее сообщалось, что Омский аэропорт планирует ремонт помещений международного сектора и обновление системы оповещения. Совокупная стоимость работ составляет 6,9 млн рублей. Осенью в Омске пройдет XVI Форум межрегионального сотрудничества России и Казахстана с участием глав государств.

**Аэропорт Домодедово расширил аэровокзал: открыт новый атриум для российских рейсов**

Московский аэропорт Домодедово открыл западный атриум в зоне внутренних воздушных линий. В аэровокзале появилось новое пространство для отдыха пассажиров и развития выставочных и коммерческих проектов. Общая площадь терминала выросла на 6,8 тысячи кв. м. Проект реализован в рамках концепции UNDER ONE ROOF — развитие единого терминала под одной крышей. Такой подход позволяет наиболее эффективно использовать трансферный потенциал аэропорта. В рамках такой же концепции работает, например, один из крупнейших европейских транспортных узлов — амстердамский аэропорт Схипхол. Высота атриума достигает 22 метров.

**Аэропорт Владивосток торжественно открыл свой символ — скульптуру дальневосточного леопарда**

В июле 2014 года аэропорт получили право дать имя одной из самых редких кошек планеты — дальневосточному леопарду. Редкий зверь был назван Хорсом в честь славянского бога солнца. «Дальневосточный леопард выбран не случайно. Владивосток — город на востоке России, где солнце встает одним из первых, и пятнистый хищник с солнечным именем стал яркой визиткой карточкой аэропорта. Скульптура грациозного животного, установленная на привокзальной площади аэропорта, выполнена из бронзы. Авторами произведения стали скульпторы «Центра монументального искусства» из Москвы», — рассказал директор ФГБУ «Земля леопарда» Виктор Бардюк.



**В работе нынешней выставки приняли участие более 70 экспонентов, к которым относятся разработчики авиационной техники, авиакомпании, эксплуатирующие бизнес-версии воздушных судов, а также поставщики различных услуг для бизнес-авиации, в том числе и по обеспечению бортовым питанием. На статической экспозиции демонстрировались около 20 воздушных судов различных типов и классов.**

RUBAE-2019 была представлена несколькими новинками. Компания Bombardier Business Aircraft презентовала свой новый флагманский бизнес-джет Global 7500. Этот самолёт, способен перевезти 19 пассажиров на расстоянии в 7700 морских миль, т.е. на 14.260 км. Иначе говоря, может облететь вокруг света. Его крейсерская скорость — 925 километров в час. Полёт может проходить на высоте от 13.000 до 15.000 м, что делает его безопасным даже при наличии на маршруте грозового фронта. К аэродромам самолёт неприхотлив — взлётная дистанция составляет 1.768 м, а посадочная 768.



Создание межконтинентального делового самолёта сегодня является одним из важнейших трендов развития деловой авиации. На воздушных судах данного класса специализируется и французская компания Dassault Aviation. Во Внуково-3 демонстрировался сверхдальнемагистральный самолёт Falcon 8X, имеющий дальность полёта 11.945 км при полной загрузке. Он может совершать посадки в небольших аэропортах, таких, например, как Гштаад и Лугано (Швейцария), где крупные самолёты сесть не могут. Этот самолёт отличается салоном высотой в 1,88 м, т.е. в рост солидного человека. Как и его предшественник, Falcon 7X, он обладает операционной гибкостью.

Falcon 900LX, представленный также на статической стоянке, оборудован современным салоном, усовершенствованной звукоизоляцией и новейшей системой развлечений. В павильоне-ангаре Внуково-3 компания Dassault Aviation продемонстрировала полномасштабный макет Falcon 6X, нового делового самолёта со сверхшироким сечением фюзеляжа. На сегодняшний день проект находится в стадии сертификации, а первые поставки ожидаются в 2022 году. Модель станет самым просторным (высота —



# Быстрые крылья бизнеса



**RUBAE-2019 на привычной площадке Внуково-3 представила последние тренды деловой авиации**

1,98 м, ширина — 2,58 м), современным и универсальным двухдвигательным бизнес-джетом в своем классе. 6X сможет преодолевать расстояния до 10.186 км.

Ударными экспонатами статической экспозиции стали два самолёта: ACJ319 корпорации Airbus и отечественный Ту-204-100. Эксплуатант представленного



с бортовым номером RA-64014 стал первым, совершившим технический рейс с пассажирами по маршруту Москва-Сочи почти 25 лет назад, 2 ноября 1994 года. Во время перелёта разрушилась турбина левого двигателя. Вылетевшие лопатки не пробили фюзеляж, но повредили стабилизатор и самолёт совершил аварийную посадку в Ростове-на-Дону.

С 1997 до 2007 года самолёт находился на хранении в Быково, после чего был перегнан в ЛИИ имени М.М. Громова, где был восстановлен, а после этого передан

лёту — 2.182 км, высота полёта — почти 12.500 м, что в сочетании со сравнительно небольшой скоростью является показателем высоких аэродинамических характеристик.

Сегмент лёгких турбовинтовых самолётов был представлен шестиместным Piper M-600, обладающим дальностью полёта 2.239 км на высоте более 9000 м при скорости 507 км в час, а при скорости 340 км в час — 3.071 км. M600 создан на платформе M500, получив модернизированное крыло, передовые цифровые технологии управления системами и модернизированный интерьер. Программа серийного производства началась недавно — весной 2018 года было построено 50 самолётов, предназначенных для рынка США.

Лёгкий сегмент также был представлен самолётом Pilatus PC12NG. От базовой модели он отличается более просторной кабиной и увеличенными скоростью и дальностью полёта. PC-12NG — первый серийный самолёт, оснащённый комплексом авионики Honeywell Primus Apex с широкоформатными многофункциональными дисплеями, который гораздо проще в освоении эксплуатации, чем многие конкурирующие продукты.

Самолёты этого типа поступили в эксплуатацию в недавно созданную белорусскую авиакомпанию бизнес-авиации BySky. Свой сертификат эксплуатанта эта авиакомпания, специализирующаяся на бизнес-чартерах и базирующаяся в международном аэропорту Минска, получила в марте 2018 года. В сентябре того же года компания получила TCO Authorization для полетов в Европу. Парк BySky состоит из двух Pilatus PC-12NG выпуска 2017 года вместимостью до 8 пассажиров.

На выставках деловой авиации всегда находят отражение последние достижения вертолётной



индустрии. Одним из примеров стал H125, созданный компанией Airbus Helicopters. Этот вертолёт рассчитан на перевозку от 1 до 6 пассажиров со скоростью 287 км в час на расстоянии около 670 км при полезной нагрузке 1030 кг. Первый полет опытный образец совершил в начале 1995 года. Он спроектирован на основании вертолета A109, но имеет много отличий, например, лыжное не убираемое шасси взамен убираемого колесного. Фюзеляж изготавливается из сплавов алюминия. Для его постройки использована классическая динамическая система для легких вертолетов с одним ГТД, установленным в задней верхней части фюзеляжа, которая плавно переходит в хвостовую балку. В зависимости от компоновки вертолёт может перевозить до 7 пассажиров.

Достижения вертолётной индустрии продемонстрировала и Россия, впервые на выставке деловой авиации представив все более популярный у отечественных и зарубежных эксплуатантов казанский «Ансат».

Традиционными участниками выставок деловой авиации яв-



лению 2018 года «Сириус-Аэро» вывела из парка свой последний российский самолет Ту-134 – примерно 2,5 года назад в эксплуатации у авиакомпании находилось три воздушных судна данного типа (два в VIP-компоновке и один в классической). Самолёт был выведен из эксплуатации в связи с обновлением флота, а также из-за невозможности летать на нем в Европу.

явила о планах открыть свой первый представительский офис в Москве уже к концу этого года.

В павильоне-ангаре свои экспозиции развернули компании Bermuda Civil Aviation Authority и Jet Business Solutions, которые поддерживали принципиально новый формат участия в рамках выставки под названием First Time Exhibitor.

В рамках работы выставки

составляют большинства. Согласно статистическим данным, предоставленным специалистами ОАК, мировой парк самолётов данного сегмента составляет 4609 экземпляров, из которых 64 процента приходится на турбовинтовые воздушные суда, а остальные 36 — а турбореактивные. Авиастроительные компании непрерывно совершенствуют уже освоенные модели воздушных судов, пополняя семейства за счёт новых модификаций. К основным направлениям модернизации относятся установка более мощных и экономичных двигателей, современной авионики и более комфортабельной пассажирской кабины.

С сожалением приходится признать, наряду с блеском зарубежной индустрии бизнес-авиации, нищете собственной. Выставки деловой авиации во Внуково-3 проводятся более 10 лет, но за это время в экспозиции не было представлено ни одного отечественного проекта не только в виде натурного образца, но даже в виде макета. Всё присутствие России сводилось к VIP-версиям коммерческих воздушных судов, таких, например, как Ту-134 или SSJ100 (SBJ). При этом отечественные разработки существуют, и на прошедшем МАКСе в виде мо-



деляются и компании, специализирующиеся на наземном обслуживании воздушных судов. Из экспонентов прошедшей выставки отметим «Центр деловой авиации Домодедово» — одно из первых специализированных предприятий по обслуживанию рейсов, выполняемых деловыми воздушными судами. Центр был основан в 1995 году и будущий год станет для него юбилейным.

Участником RUBAE-2019 стал Центр бизнес-авиации Пулково-3, имеющий всю необходимую инфраструктуру для обслуживания воздушных судов бизнес-авиации, включая терминал, обслуживающий 1500 пассажиров в сутки, ангары и 30 стоянок для самолётов.

Из авиакомпаний наиболее известными участниками стали «Меридиан» и «Сириус-Аэро». В состав парка последней входят 17 самолётов, из которых 13 находятся в собственности перевозчика (остальные взяты в лизинг). К самолётам, находящимся в собственности, относятся Hawker (750, 850XP и 1000), четыре Legacy 600, один Challenger 850; помимо этого есть еще два Legacy 600/650, один Challenger 601 и один Як-42 в VIP-компоновке. Ос-

Серьезным игроком на рынке бизнес-авиации является авиакомпания Weltall-Avia, входящая в «Weltall group». Базовым аэропортом является Омск, флот компании состоит из 5 самолётов Hawker-700 и одного вертолёта Ми-2. Компания специализируется не только на организации чартерных перелётов на воздушных судах бизнес-авиации, но и на медицинской эвакуации. Помимо этого, она предоставляет услуги по наземному обслуживанию.

Основанная в 2000 году компания «АЭРОКРЕДО» специализируется сегодня на организации VIP- и корпоративных рейсов. VIP-перевозки организуются на самолётах любых типов. Одним из примеров услуг является организация чартеров для спортивных команд. Компания также предоставляет услуги по разработке бизнес-планов, по приобретению и менеджменту воздушных судов деловой авиации.

Катарский деловой оператор Qatar Executive (подразделение одной из крупнейших ближневосточных авиакомпаний Qatar Airways) вновь вернулся на статическую экспозицию после долгого перерыва. Компания также объ-



была реализована и деловая программа, которую организовала и провела ОНАДА. Обзор материалов выступлений участников конференций и круглых столов будет опубликован в одном из очередных выпусков нашего издания.

Организованный RUBAE авиавернисаж позволил обратить внимание на некоторые тенденции мировой индустрии бизнес-авиации. Одна из них, в частности, состоит в том, что начала возрастать роль бизнес-джетов магистрального класса, которые в совокупном мировом парке деловых самолётов не

делей были представлены — Ту-324, Ту-414, а также отдельные проекты ЦАГИ.

Говорить о технической отсталости России было бы неправдой. Все необходимые компетенции для развития бизнес-авиации наша страна имеет. Нет только благоприятной социально-экономической среды, в которой проекты бизнес-версий воздушных судов могли бы окупаться.

Впрочем, эта проблема актуальна и для сегмента коммерческой авиации.

**Валентин ПЕТРОВСКИЙ**

ИНТЕГРАЦИЯ

**Авиационные власти России и Чехии обсудили вопросы ограничений в воздушном сообщении**

Меморандум, предусматривающий снятие всех ограничений по пассажирским авиаперевозкам между российским аэропортом «Жуковский» и Прагой, подписан по итогам переговоров авиавластей России и Чехии в Праге. Об этом заявила глава российской делегации, директор департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ Светлана Петрова. «Меморандум предусматривает полную либерализацию частотного регулирования между Жуковским и Прагой, а также мы закрепили договоренность на линии Прага — Сеул, — подчеркнула она. — Переговорный процесс проходил сложно, но конструктивно». Предыдущий раунд проходил в июле в Москве.

**Qatar Airways рассчитывает закрыть сделку по покупке доли во «Внуково» до конца года**

«Сделка все еще открыта, но вы понимаете, что когда идет разговор о таких инвестициях и с таким важным объектом инфраструктуры, очень важно сделать все правильно, и поэтому сейчас подходит к концу процесс проверки, и я надеюсь, что ее результаты удовлетворят собственников, и сделка будет закрыта до конца года», — сообщил журналистам исполнительный директор группы компаний Qatar Airways Акбар аль-Бакер. В настоящее время аэропорт контролируют Виталий Ванцев и Владимир Скоч (отец партнера Алишера Усманова по холдингу «Металлоинвест» Андрея Скоча), 25 процентов плюс 1 акция - у Росимущества. Ранее Ванцев анонсировал сделку по выкупу госпакета.

**«Ростех» и сингапурский ITE согласовали план создания образовательного центра инноваций**

Госкорпорация Ростех и сингапурский Институт технического образования (ITE) согласовали поэтапный план создания в Москве Центра профессионального обучения и сертификации кадров для инновационных отраслей. Специалисты ITE, опыт которого будет использован при создании уникального в России учреждения, продолжат участвовать в проекте в течение ближайших трех лет. Соглашение подписано в рамках X заседания Межправительственной Российско-Сингапурской комиссии. Свои подписи под документом поставили генеральный директор образовательных сервисов ITE Брюс По и зам. генерального директора Госкорпорации Ростех Николай Волобуев.

**Компания NordStar вступила в международную ассоциацию воздушного транспорта IATA**

Официальное членство в ассоциации позволит авиакомпании NordStar перенимать лучшие мировые практики в вопросах организации авиаперевозок, внедрять самые современные технологии и сервисы по обслуживанию пассажиров, применять в своей деятельности новейшие разработки и продукты IATA, а также делиться с коллегами инициативами по вопросам развития авиационной отрасли. Благодаря членству в IATA авиакомпания NordStar сможет успешно развивать сотрудничество с ведущими участниками мирового рынка авиаперевозок, заключать код-шер соглашения, расширять свою географию полетов и предлагая пассажирам новые маршруты для деловых и туристических поездок.

**Правительство Греции одобрило приватизацию и продажу 30 процентов акций аэропорта Афин**

Государству принадлежит 30 процентов акций в компании «Международный аэропорт Афин», которая была основана в 1996 году с целью строительства, техобслуживания и эксплуатации Афинского международного аэропорта имени Элефтериоса Венизелоса сроком на 30 лет. Остальная доля принадлежит частным, в том числе зарубежным инвесторам. В феврале т.г. действующее концессионное соглашение компании на эксплуатацию аэродрома было продлено еще на 20 лет (до 11 июня 2046 года). Афинский аэропорт, начавший функционировать в 2001 году, является крупнейшим в стране. Он ежегодно перевозит 24 млн пассажиров, в том числе 16,4 млн — из-за границы.

**Режим «седьмой свободы воздуха» хотят ввести власти Калининграда для аэропорта «Храброво»**

Об этом в рамках прошедшего в Калининграде XI Балтийского транспортного форума заявил заместитель министра развития инфраструктуры области Алексей Ржанов. Нынешний режим «открытого неба» с пятой степенью «свободы воздуха» для аэропорта «Храброво» действует до конца 2021 года. «Есть запрос от российских и иностранных перевозчиков о «седьмой свободе воздуха», которая позволит не лететь в страну пребывания авиакомпании, а осуществлять перевозки между различными государствами. Собственник аэропорта уже готовит документы для этого», — сказал Ржанов. После масштабной реконструкции «Храброво» имеет возможность принимать ВС всех типов.

**Авиакомпания Montenegro Airlines открывает регулярный маршрут из Черногории в Калугу**

Договоренность об этом достигнута в ходе рабочей встречи главы региона Анатолия Артамонова с главой представительства Montenegro Airlines в России Божидаром Королевичем. В ходе переговоров о перспективах авиасообщения Калуга — Тиват Артамонов подчеркнул значимость такого маршрута в плане расширения возможностей не только для отдыха, но и для развития делового туризма. «Наш аэропорт работает в круглосуточном режиме. Действует пункт пропуска через государственную границу. Для пассажиров созданы комфортные условия. Если мы начнем наше сотрудничество, вы оцените те условия, которые мы можем вам предоставить», — отметил губернатор.

**Уже облетели полмира: в Кольцово приземлился самолет путешественников из Новой Зеландии**

В Кольцово приземлился самолет пары путешественников из Новой Зеландии. Пенсионеры Сандра и Берри совершают свое первое кругосветное путешествие. На самолете Piper PA-24 1962 года они облетели полмира, включая Японию, Северную и Южную Америку, часть Европы и некоторые города России. Сандра и Берри женаты уже почти полвека. У них двое детей, которые с радостью поддержали их идею облететь мир. Напомним, неделей ранее в Кольцово приземлился странный самолет-кукурузник. На нем в столицу Урала прилетели путешественники из США Дэвид и Том Бергеры. Отец и сын направлялись в Австралию на легкомоторном самолете Cessna 185 Skywagon.



## ЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

### Госдума РФ приняла в первом чтении проект закона о праве силовиков сбивать беспилотники

«Проект федерального закона направлен на обеспечение безопасности, в первую очередь на защиту жизни и здоровья граждан в местах проведения культурно-массовых мероприятий, защищенности критически важных объектов, а также объектов транспортной информационной и телекоммуникационной инфраструктуры от противоправного использования беспилотных воздушных судов», — сообщается в пояснительной записке. Правом регулировать использование БВС будут наделены ФСО России, Росгвардия, МВД России и ФСБ России. Инициаторами законопроекта выступила группа депутатов во главе с Василием Пискаревым («Единая Россия»).

### В Кремле прокомментировали атаку дронов на объекты саудовской нефтяной инфраструктуры

Владимир Путин в курсе атаки дронов на нефтяную инфраструктуру в Саудовской Аравии, заявил пресс-секретарь президента Дмитрий Песков. В Кремле отметили, что подобные происшествия не способствуют стабильности рынка энергоносителей. По его словам, саудовская сторона не обращалась за помощью к России после атаки. «Неизвестно, нужна ли им помощь. Вряд ли. Они сами обладают всеми необходимыми возможностями», — обавил Песков. Ответственность за нападение взяли на себя йеменские повстанцы-хуситы, которые напали на НПЗ при помощи дронов. Однако госсекретарь США Майк Помпео обвинил в случившемся Иран.

### Россия обсудит с арабскими партнерами продажу новейших средств борьбы с дронами

«В рамках Dubai Airshow мы не только обсудим с арабскими партнерами ход выполнения действующих контрактов, но также проведем с ними переговоры по новейшим российским средствам борьбы с БПЛА, выделив их в самостоятельное направление работы», — заявил генеральный директор АО «Рособоронэкспорт» Александр Михеев. Глава госкомпании также заявил, что объем рынка средств борьбы с дронами исчисляется миллиардами долларов, а игнорирование такой угрозы может обойтись гораздо дороже. Михеев заявил, что на мировом оружейном рынке сейчас «завершается формирование новой ниши — борьба с беспилотными системами».

### В недалеком будущем беспилотники совершат технологическую революцию в агробизнесе

В рамках МАКС-2019 компании «Аэромас» и АО «СИТРОНИКС» подписали соглашение о сотрудничестве в реализации цифровых решений и сервисов для нужд сельского хозяйства, лесной отрасли и регионального управления. Цифровизация отраслей на уровне региона позволит достичь значительного экономического эффекта, для сельского хозяйства — снижения издержек до 20 процентов и повышения урожайности до 30 процентов. Для лесной отрасли — повышения прозрачности и эффективности использования природных ресурсов. АО «СИТРОНИКС» оказывает региональным властям экспертную поддержку при реализации цифровой стратегии.

### «Кронштадт» подаст заявку на сертификацию беспилотной авиасистемы тяжелого класса

Об этом заявил генеральный директор компании «Кронштадт» Сергей Богатиков в ходе круглого стола «Интеграция беспилотных авиационных систем в сферу гражданской авиации России» в рамках авиасалона МАКС-2019. Модератором мероприятия выступил академик РАН Борис Алешин, в дискуссии участвовали представители Росавиации, Минтранса РФ, ОАК, научных центров авиапромышленности, разработчики БАС. По оценке бизнес-аналитиков, в ближайшие годы рынок БАС будет расти со среднегодовым темпом около 20 процентов. Основной прирост этого рынка будет обеспечен гражданскими применениями в области воздушного мониторинга и перевозки грузов.

### Систему дронов для мониторинга ветряных электростанций разработают в Швейцарии

Швейцарские компании Sulzer Schmid и Nnaisense объединятся для совместной работы над созданием системы беспилотников, способных самостоятельно проводить мониторинг лопастей ветряных электростанций. Компании нацелены создать решение на базе AI, которое позволит автоматизировать процесс обнаружения механических повреждений лопастей ветряных турбин. Каждый из БЛА будет оснащен камерой высокого разрешения, а полученные изображения будут анализироваться с помощью алгоритмов распознавания изображений и машинного обучения, что даст возможность обнаруживать повреждения и своевременно передавать информацию оператору.

### Единый тематический раздел БАС на МАКС-2019 собрал представителей двух десятков компаний

Помимо демонстрации натуральных образцов, в рамках тематического раздела прошли конференции и презентации. Организатором тематического раздела выступила Ассоциация «АЭРОНЕТ», с которой ОАО «Авиасалон» заключило партнёрское соглашение. Все экспозиции участников были представлены на площади 400 кв.м. Также в специально отведённой и оборудованной деловой зоне внутри павильона проходили презентации компаний. Помимо повышения эффективности участия в выставке, работа на площадке единого тематического раздела позволила экспонентам получить специальные условия на аренду выставочных площадей и ряд дополнительных услуг.

### Более 50 комплексов БПЛА приняли участие в российско-белорусских учениях «Щит Союза»

На прошлой неделе в Нижегородской области на полигоне Мулино в ходе совместных учений «Щит Союза-2019» с участием российских и белорусских военнослужащих было применено более 50 комплексов беспилотных летательных аппаратов. Расчеты комплексов «Застава», «Леер», «Гранат», «Орлан-10» выполнили поиск командных пунктов и узлов связи, доразведку района дислокации противника, передали координаты для нанесения удара подразделениям реактивных систем залпового огня «Смерч», самоходных артиллерийских установок «Мста-С» и «Гвоздика». В учениях приняли участие порядка 12 тысяч военнослужащих, задействовано 950 единиц боевой техники.

Местом действия авиашоу статусом ниже, но с созвучным и потому обязывающим названием, стал хутор Потапов в 20 километрах от Волгодонска. Здесь находится аэродром авиации общего назначения, который основал ветеран гражданской авиации Максим Меркулов, неоднократный призер и Чемпион России по авиационным видам спорта, имеющий общий налет более 10000 часов.

# Прямо с МАКСа — на «АэроМакс»

Небо над хутором Потапов в Цимлянских степях — для всех. А Волгодонск — южная столица авиации общего назначения

После школы он два года был летчиком-курсантом в аэроклубе Романовка (пригород Волгодонска). Затем окончил Рижский институт гражданской авиации по профессии авиадиспетчера и по этой специальности работал в аэропорту Внуково. В связи с кризисом 90-х с любимой профессией пришлось распрощаться. Но он не отступил от мечты и копил средства долгие годы, откладывая каждую копейку.

Так 10 лет назад был создан его аэродром. На месте где прежде была свалка, появились ангар и взлетно-посадочная полоса. Бывший коровник был перестроен в ангар. Сегодня на этом аэродроме базируются 14 самолётов, и с каждым годом летчик старается увеличить количество железных птиц хотя бы на одну. Средняя стоимость ВС сверхлегкой авиации «Бекас» составляет полтора миллиона рублей. Но аэродром для Максима Меркулова — дело жизни, и никаких средств на это не жалко.

По словам Максима, все началось с увлечения авиамоделированием. Еще в детстве он конструировал модели самолетов, а сейчас построил собственный авиопарк. Свой первый легкомоторный «Бекас» предприниматель купил 8 лет назад. Самолет стал первым шагом на пути к мечте — аэродрому. Все работы Меркулов вел своими силами и за собственные средства. Впрочем, для летчика со стажем хлопоты на аэродроме — настоящее удовольствие. На строительство мечты у пилота ушло всего три года. А за всю историю существования аэроклуба его окончили 40 выпускников.

Летчики аэродрома Потапов участвовали в Чемпионате России, откуда возвращались с победами. Одна из них досталась спортсменам в соревновании на экономичность. В бак самолета заливают всего 5 литров топлива. На почетном пьедестале оказывается тот, кто пролетит большее расстояние.

В авиаторы идут целые семьи. У сына Максима Меркулова, имя которого тоже Максим, любовь к авиации в крови. Уже четыре года молодой пилот обучается мастерству полетов. Он уже окончил Неклиновскую летную школу и теперь все свободное время проводит на аэродроме вместе с отцом. Небольшой самолёт, на первый взгляд напоминающая стрекозу, развивает скорость в сто километров в час.

На аэродроме «АэроМакс» в начале сентября проводится авиационный фестиваль «Небо для всех». В нынешнем году он стал третьим по счёту и состоялся с 6 по 8 сентября. Год от года он приобретает популярность, и, согласно статистическим данным, за весь период существования его посетили не менее 20000 человек.

С приветственным словом к зрителям, гостям и участникам авиационного праздника обратились:



заместитель главы администрации Волгодонского района по вопросам строительства и муниципального хозяйства Игорь Лопушинский и первый вице-президент Федерации сверхлегкой авиации России Сергей Миннигулов. В торжественной церемонии открытия фестиваля приняли участие представители 559-го бомбардировочного авиационного полка города Морозовска — старший лётчик эскадрильи капитан Кирилл Углов и штурман первого класса авиационного звена Су-34 капитан Антон Федотовских, а также победители всероссийского этапа конкурса по воздушной выучке лётных экипажей «Авиадартс-2019», признанные лучшим экипажем в номинации «Воздушный ас России». Под гимн Российской Федерации вертолёт «Колибри» под управлением летчика-инструктора первого класса, мастера спорта СССР по вертолётному спорту Николая Воронченко поднял в потаповское небо российский триколор, торжественно открыв летную программу.

Накануне, 6 сентября, на аэродроме «АэроМакс» стали слетаться участники праздника. Москва, Санкт-Петербург, Краснодар, Ставрополь, Крым, Волжский, Уфа, Оренбург, Ростовская область — такова география участников слета, которая год от года становится все шире. К сожалению, в нынешнем году добраться до «АэроМакса» смогли не все: нескольким экипажам помешала непогода. А часть пилотов попала, с корабля на бал, приземлившись в Потапове уже в ходе праздника.

Нынешний фестиваль стал международным: на него прибыл польский пилот Матей Крыш, прибывший в Волгодонск из Познани на самолёте Cirrus SR22. Матей совершил перелёт с двумя промежуточными посадками — в Брянске и в Москве. В России он бывал и ранее, но в Волгодонск прилетел впервые. В апреле нынешнего года в Москве он совершил облёт нашей столицы над МКАД, после чего совершил посадку на аэродроме Мячково.

Авиационный праздник на хуторе Потапов посетили жители Волгодонска, а также Ростовской и соседней Волгоградской областей. В лётной программе приняли уча-

стие 50 самолётов, из которых 36 прилетели из 15 различных регионов России.

Гости из Подмосковья (аэроклуб на аэродроме Северка вблизи Коломны) представили ретро-самолёт Л-200 («Морава»), который со второй половины 50-х и до начала 70-х годов использовался в отечественной гражданской авиации в качестве аэротакси. Л-200 применялся и для полётов по санитарному заданию. Первый полёт опытный самолёт совершил в 1957 году. В СССР было закуплено 68 самолётов Л-200А и 113 Л-200Д. Сегодня воздушных судов этого типа в России практически не осталось.

На авиашоу в Потапове «Морава» выступала в паре с IAR-823. Пилоты Игорь Колоколов и Дмитрий Олехник с блеском исполнили свою программу. Москвич Игорь Колоколов не только летает, он восстанавливает и «ставит на крыло» ретро-самолёты. Из ретро в прошедшем празднике участвовал и Як-18, эксплуатировавшийся в авиационных учебных заведениях с 1948 года.

Зрителям были продемонстрированы гонки самолета и мотоцикла (победил, конечно, самолет) и работа самолета-«химика» — «Бекаса», обрабатывающего поля. Помимо этого, показаны возможности охраны аэродрома. Эта часть программы вызвала неописуемый восторг у присутствовавших мальчишек. Еще бы: тут были и бойцы в камуфляже и масках, и настоящий БТР, и стрельба. В битве со злоумышленниками охранники аэродрома победили. Все присутствующие были уверены — ни один злодей не осмелится пронести на аэродром бомбу.

Из ретросамолётов незабываемое впечатление оставил Ан-2, принадлежащий аэроклубу в Ессентуках. Последний является одним из старейших в России. Он был основан в 1933 году в Пятигорске и позднее перебазировался в Ессентуки. Аэродром находится на высоте 700 метров над уровнем моря, имеет уникальное грунтовое покрытие, которое не размокает в сырую погоду, что позволяет продолжать полеты в осенне-зимний период.

В Ессентуком аэроклубе пилотажу в небо получили более пяти тысяч летчиков и более 20 тысяч парашютистов. Многие из них отважно сражались на фронтах Великой Отечественной войны. Десять выпускников аэроклуба стали Героями Советского Союза. В послевоенные годы аэроклуб активно развивался. В числе его воспитанников — летчики-космонавты Светлана Савицкая и Сергей Крикалёв. В этом аэроклубе учился и руководитель строительства космодрома Байконур Георгий Шубников.

В 90-е годы легендарный аэроклуб прошел испытание на прочность. Но несмотря на полное отсутствие интереса у государства к авиации ДОСААФ, проблемы и трудности с несовершенством законодательства по государственной авиации, упадок в экономике, резкую смену в политической ситуации, Ессентуцкий аэроклуб ни на один день не прекращал работу. Во многом благодаря этому он смог стать участником нынешнего праздника.

В номерах с парашютными прыжками участвовало 10 спортсменов. Обладатели 1-го разряда по классическому парашютному прыжку Борис Майоров, Вадим Архипов, Денис Подосинников, Игорь Гатауллин, Николай Мухин и Юрий Бондарев совершали прыжки с дымами. Мастер спорта Андрей Потёмин, кандидат в мастера спорта Сергей Балагуров и обладатель 1-го разряда Сергей Марьянов демонстрировали номер по купольной акробатике, Алексей Дрямов, имеющий 1-й разряд, прыгал с флагом. Самолёт Ан-2 пилотировал начальник аэроклуба, Атаман Ставропольского казачьего войска, казачий полковник Дмитрий Владимирович Стригунов.

Следует отметить, что свой аэроклуб существует и в Пятигорске. Его создал Сергей Теплых, авиатор, инженер и пилот-инструктор легкомоторного самолета Cessna-172. Авиатор обучает летать людей, влюбленных в небо, катает туристов и фотографирует красоты Кавминвод и другие виды авиации (дельтапланы, парaplаны, мотодельтапланы) в небе. Иногда Сергей летает в другие регионы СКФО.

Запоминающимся стало выступление «хозяев поля» на само-





Закоперщики фестиваля Сергей Миннигулов (слева) и Максим Меркулов

лётка «Бекас». В состав группы, выполняющей полеты строем, вошли пилот-инструктор и экзаменатор Максим Меркулов, пилот-инструктор Святослав Басов, выпускник Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков имени Ленинского Комсомола, призер чемпионата России по авиационным видам спорта, имеющий общий налет более 7500 часов, пилот-инструктор Фархад Сайдалиев, окончивший Запорожское авиационное училище летчиков. Фархад имеет 350 прыжков с парашютом и общий налет более 4500 часов.

На самолёте словацкой компании «Бриксстелл» с хутора Рыздвяного (Ставропольский край) на фестиваль прибыл Виталий Лещенко, действующий парашютист, мастер спорта по парашютной акробатике. Пилотом он стал в 2013 году. Роман Ковалёв, обучившийся лётному делу в Ставропольском авиационном учебном центре, прилетел на «АэроМакс» на редком французском самолёте «Соката», изготовленном всего в 56 экземплярах. Считается, что этот самолёт стал частью начального этапа на пути к созданию семейства Airbus.

На аэродроме Потапов было представлено не только прошлое отечественной лёгкой авиации, но и её будущее. В небе и на земле демонстрировались самолёты семейства «ВиС», разработанные в частном конструкторском бюро, действующем в Волгоградской области. Его основателем является частный предприниматель, авиационный инженер Юрий Плюшкин.

Самолёты этого КБ по схеме являются подкосными монопланами с высокорасположенным крылом, Т-образным хвостовым оперением и трёхстоечным шасси с носовым колесом. В качестве силовой установки используется бензиновый двигатель Rotax с двухлопастным толкающим винтом, расположенный позади кабины пилота. Самолёт является многоцелевым. Он может использоваться как пассажирский (для доставки одного пассажира) учебно-тренировочный, сельскохозяйственный и патрульный. Самолёт оснащён подвесным багажным отделением, что позволяет применять его и для авиатуризма. В этом качестве он представляется идеальным, так как может садиться на неподготовленную площадку. Для его изготовления применяются дюралюминиевые сплавы и композиционные материалы, благодаря чему

он обладает небольшим весом и высокими лётно-техническими характеристиками. Самолёт был представлен и на прошедшем авиасалоне МАКС-2019.

В лётной программе пилоты выступали как с сольными номерами, демонстрируя различные фигуры высшего пилотажа, так и в парах, проходя «над сценой» на малой высоте. Особенно запомнившимся стало выступление группы из семи самолётов «Бекас». Они взлетали один за другим с интервалом не более минуты и со сто-



роны напоминали тех птиц, в честь которых был назван. Самой эффективной частью номера стал роспуск трёх самолётов.

В состав группы входит и девушка, которая в будущем станет знаменитой авиатрисой, как Светлана Капанина, — это Елена Майорова. Организаторы фестиваля решили в будущем году ввести в программу отдельный раздел, связанный с выступлением женщин, который так и будет называться — «Авиатриса». Таким образом, аэродром «Потапов» станет тем гнездом, откуда выйдут последовательницы Лидии Зверевой, Любови Галанчиковой и всех героинь Великой Отечественной войны, включая «ночных ведьм». Так фашисты в бессильной злобе прозвали отважных женщин, громящих их прямо в логове. Уместно вспомнить, что аэропорт Пашковский в Краснодаре носит имя Евдокии Бершанской и находится с улицы, носящей её же имя.

Фестиваль удался на славу и заслужил оценку «отлично». Говоря о его значении, следует обратить внимание, что в числе самых активных и внимательных зрителей были, как и на всех авиационных праздниках, дети. Когда в «антракте» был организован доступ на лётное поле, они бросились к самолётам и не пропустили ни одного, чтобы сфотогра-

фироваться рядом с ним, посидеть в кабине и потрогать ручку управления. Так начинался путь в авиацию у многих пилотов «золотого века» воздушного транспорта: в пятилетнем возрасте видели в небе У-2, а 30-40 лет спустя возглавили экипаж Ту-154, Ил-62 или Ил-86.

На наш взгляд, проблеме нехватки пилотов, которая, увы, становится все актуальнее, надо решать не совещаниями на эту тему, а организацией подобных фестивалей. Те, кто на празднике «Небо для всех» шевелил элероны Як-18, спустя 20-

25 лет поднимут в небо МС-21, ввод в эксплуатацию которого не за горами. Сегодняшние юные посетители «АэроМакса» это время, несомненно, застанут. А иные из них застанут и появление отечественного широкофюзеляжного лайнера.

Фестиваль, безусловно, будет развиваться, и число участников и зрителей умножится. В связи с этим хотелось бы высказать организаторам ряд пожеланий. Одно из них касается организации доступа зрителей. Сегодня многие из них, чтобы попасть на аэродром, приезжали на личных автомобилях либо на такси. У кого такой возможности нет, вынуждены добираться на автобусе, которые ходят нечасто. А идти от остановки до аэродрома нужно около 20 минут по дороге: летом — в жару и в пыли, весной и осенью — в сапогах. В перспективе нужно её реконструировать и расширить — даже с имеющимся сегодня потоком автомобилей она справляется с трудом. Да и количество стоянок потребуется увеличить: многим приходилось оставлять свои машины в траве на значительном удалении от входа на аэродром.

Впрочем, незначительные неудобства, которые не останавливают истинных ценителей авиации, впечатления от праздника не испортили. А перед организаторами праздника вообще и Максимом Меркуловым,

в частности, нужно снять шляпу. Благодаря таким энтузиастам авиация вообще появилась, благодаря им же продолжает развиваться.

Несколько слов о лётной программе. Хотелось бы увидеть в ней не только самолёты, но и вертолёты и другие летательные аппараты, например, дроны и автожиры. Прошедший МАКС-2019 показал интерес к этим видам летательных аппаратов. Организаторам фестиваля также предлагается дополнить программу фестиваля ретросамолётами-репликами. Это может быть не только У-2 (По-2), но и самолёт времён зарождения авиации, например, «Фарман-IV».

В выставочной программе предлагается перенять опыт проведения аналогичного мероприятия в Башкортостане на аэродроме Первушино, где работала небольшая стендовая экспозиция, представлявшая достижения в области авиационного строительства. Уместно вспомнить и схожее по тематике мероприятия в Подмоскowie, на аэродроме Чёрное, где была развёрнута экспозиция по истории МАПЗ, где демонстрировались образцы авиадвигателей, которые ремонтировал завод. Организаторам фестиваля «Небо для всех» предлагается проработать вопрос о создании аналогичной экспозиции по истории авиаремонтных заводов, находящихся в Шахтах (в четырёх часах езды от Волгодонска) и Минеральных Водах.

В Каменске-Шахтинском (откуда начинается дорога от трассы М4 до Волгодонска, идущая далее до Волгограда) создан свой парк «Патриот», где установлены самолёты Ан-2 и МиГ-31, а также вертолёты Ми-2 и Ми-8. Эти заставшие на постаменте воздушные суда напоминают, что Ростовская область является авиационным регионом.

И ещё одно пожелание. Коль скоро фестиваль называется «Небо для всех», значит, в небе могут находиться не только летательные аппараты тяжелее воздуха, но и воздушные шары и дирижабли. Таким образом будет отдана дань традиции и истории — воздухоплавание появилось раньше авиации.

Главный итог фестиваля состоит в том, что мы вновь убедились: не перевелись на Руси крылатые люди. Беспечным для развития авиации является сочетание энтузиазма с профессиональными и деловыми качествами. Таковы Максим Меркулов и Сергей Миннигулов, который также создал аэродром в Первушино на собственные средства и своими силами.

...И ещё о значении фестиваля. В перспективе он поможет вернуть утраченные позиции гражданской авиации в Волгодонске. В советское время из Москвы в этот город выполнялись два рейса на самолётах Ту-134, и даже в пореформенный период аэропорт не закрывался. Летал, правда, один самолёт в день, а именно — Ан-24, но для минувшего лихолетья и это было благом. А автору этой заметки, чтобы написать её, пришлось ехать 17 часов автобусом от автовокзала «Южные ворота». Другого способа попасть в Волгодонск из Москвы нет — пассажирские поезда туда не ходят. Ближайшей железнодорожной станцией является Лихая, откуда до Волгодонска три часа езды, если эта езда будет быстрой.

И потому о значении гражданской авиации для Волгодонска судите сами. А учитывая то, что Волгодонск является речным портом между Волгой и Доном, аэропорт может стать и грузовым хабом. Да и значение его как пассажирского аэропорта непременно возрастёт по мере ожидаемого увеличения пассажиропотока: Ростову и Волгограду в будущем может потребоваться помощь.

**Пётр КРАПОШИН,**  
специальный корреспондент  
«Воздушный транспорт»,  
Ставропольский край,  
хутор Потапов

## МИР ВЕРТОЛЕТОВ

**«Вертолеты России» и Администрация Приморья договорились о партнерстве по развитию региона**

Соглашение, рассчитанное на 10 лет, предполагает сотрудничество в области обновления авиапарка Приморья, развития перевозок с применением вертолетов, совершенствования системы их обслуживания. Кроме того, стороны будут взаимодействовать в интересах развития и диверсификации производства, а также вывода на рынок новых образцов гражданской авиационной техники. «Стимулируя диверсификацию производства завода «Прогресс» и запуск в серию нового вертолета Ка-62, мы сможем не только повысить эффективность работы крупнейшего предприятия Приморья, но и дать стране новую универсальную машину», — отметил губернатор края Олег Кожемяко.

**Сергей Шойгу сообщил о поступлении в армию до 2027 года более 400 современных вертолетов**

Министерство обороны России в рамках исполнения госпрограммы вооружения до 2027 года получит 423 современных вертолета, сообщил глава военного ведомства Сергей Шойгу. «В настоящее время войска получили 112 машин, 58 из них — досрочно», — сказал глава Минобороны в ходе селекторного совещания в Москве. В число законченных вертолетов вошли также 96 ударных вертолетных комплексов Ми-28НМ. Производитель существенно снизил стоимость вертолетов при заключении контрактов, добавил Шойгу. До конца года в рамках программы на вооружение поступит еще 18 машин — к настоящему моменту Минобороны получило 42 из 60 запланированных вертолетов.

**В Москве при Тушинской детской больнице открыли площадку для санитарной авиации**

С 1 сентября по решению города на этой вертолетной площадке организовано дежурство четвертого вертолета Московского авиационного центра (МАЦ). Первое время он будет работать в светлое время суток, в дальнейшем планируется расширение временного интервала дежурства вертолета, — сказал на открытии вертолетной площадки директор МАЦ Кирилл Святенко. По его словам, решение о ночном дежурстве вертолета зависит от многих факторов: продолжительности светового дня, количества и подготовки летного состава. После поступления заявки санитарный вертолет вылетает максимум через пять минут и через 12 минут он должен оказаться в любом месте Москвы.

**На «ОДК-Климов» начали разработку нового турбовального вертолетного двигателя ВК-650В**

Эта силовая установка имеет взлетную мощностью 650 л.с., а также на различных режимах выдает от 400 до 750 л.с. Она предназначена для вертолета Ка-226Т. Для серийного производства ВК-650В будут использоваться детали и сборочные единицы только российского производства. В соответствии с планами, силовая установка должна быть сертифицирована через 4 года, а до конца года будет выпущена конструкторская документация на двигатель-демонстратор и его системы, в том числе системы автоматического контроля. На базе конструкторских решений, которые заложены в этот двигатель, может быть создано семейство силовых установок мощностью от 500 до 700 л.с.

**Холдинг «Вертолеты России» и ВЭБ подписали соглашение по продвижению новейшего Ка-62**

В рамках Восточного экономического форума «Вертолеты России» и ВЭБ.РФ подписали соглашение о сотрудничестве в области поддержки производства и продвижения гражданских вертолетов типа Ка-62. Свои подписи под документом поставили генеральный директор холдинга Андрей Богинский и заместитель председателя ВЭБ.РФ Артем Довлатов. Соглашение, рассчитанное на 10 лет, подразумевает участие ВЭБ.РФ в проектах, направленных на развитие производства и продвижение гражданских вертолетов Ка-62 и его модификаций. Это уже второй тип новейших гражданских вертолетов после Ми-38, в финансировании которого планирует принять участие ВЭБ.РФ.

**В Якутии санавиацию могут задействовать на плановые вылеты в отдаленные пункты**

Санитарная авиация в Республике может начать плановые вылеты в отдаленные населенные пункты Арктической зоны, где не хватает медиков, сообщил председатель правительства региона Владимир Солодов, выступая на сессии на полях Восточного экономического форума (ВЭФ). Также он уточнил, что «летучие бригады» могли бы не только проводить диагностику и лечить на местах, но и пропагандировать здоровый образ жизни в крае, где население рассредоточено по огромной площади: на 1,5 млн км живет всего 67 тысяч человек, распределенных по малым населенным пунктам. Смертность населения в Арктической зоне выше на 21 процент, чем в среднем по республике.

**ОДК создаст замену французскому двигателю Arden 3G для новейшего вертолета Ка-62**

«По линии разработчика этих двигателей — «ОДК-Климов» — мы инициировали еще два проекта. Первый — это двигатель ВК-650В для Ка-226. На базе решений, которые будут заложены в этот двигатель, может быть создано семейство силовых установок от 500 до 700 л.с. Второй проект — ВК-1600В. Это базовый двигатель, который будет установлен на вертолет Ка-62. Эти двигатели сегодня очень востребованы в России», — рассказал зам. генерального директора — генеральный конструктор корпорации Юрий Шмотин. Согласно данным на сайте холдинга «Вертолеты России» (разработчик Ка-62), на данный тип вертолета устанавливается турбовальный двигатель Arden 3G компании Turbomeca.

**«Вертолеты России» договорились о создании восточного инжинирингового центра при ДВФУ**

В рамках Восточного экономического форума холдинг заключил соглашение с Минвостокразвития, Минкомсвязи России и Дальневосточным федеральным университетом об участии в формировании дальневосточного кластера научно-технологической экосистемы информационных технологий на острове Русский. На базе ДВФУ будет создан инжиниринговый центр холдинга. В нем консолидируется научно-практический опыт и компетенции по разработке программно-обеспечения в области обработки «больших» данных, информационной безопасности, «сквозных» цифровых технологий, индустрии 4.0, интернета вещей, включая технологии туманных вычислений.



## БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

**Орнитологи Катара готовы обучить соколов отпугивать чаек в аэропортах России**

**Катарские орнитологи готовы помочь в подготовке сокольников для работы в аэропортах, чтобы отпугивать птиц, сообщил сотрудник ассоциации «Аль-Ганнас» по сохранению традиционных видов охоты Фарук аль-Аджли.**

После инцидента с самолетом А321 авиакомпании «Уральские авиалинии», который в августе совершил жесткую посадку в кукурузном поле, тема борьбы с птицами в аэропортах стала очень актуальной. «Соколиная охота — это не только развлечение, дань традициям, но и хороший способ регуляции экосистемы, хищные птицы также отлично служат в аэропортах для отпугивания других птиц. Мы готовы обсудить это с российскими представителями и предложить им помощь в подготовке сокольников, чтобы использовать их в аэропортах. Кроме того, «Аль-Ганнас» планирует обучить российских ветеринаров новейшим методам лечения соколов», — сказал аль-Аджли.

**Из-за пролитой пилотом чашки кофе пришлось совершить вынужденную посадку**

**Инцидент с разворотом над Атлантикой произошел в феврале, но известно о нем стало только сейчас — из доклада отдела по расследованию авиационных происшествий Великобритании, передает русская служба ВВС.**

По данным расследования, КВС Airbus A330-243 компании Thomas Cook Airlines попросил кофе. Горячий напиток принесли в стаканчиках без крышек. Командир поставил чашку на откидной столик, с которого она и была опрокинута. Большая часть кофе попала на колени командира, но оставшееся пролилось на приборную панель. Оборудование в результате разогрелось настолько, что кнопки начали плавиться. Это привело к частичному отказу приборной панели и проблемам со связью. Тогда и было принято решение развернуться и приземлиться в Шенноне. Посадка прошла благополучно. Как говорится в докладе, авиакомпания сделала выводы: у стаканчиков с кофе появились крышки.

**В Омске владелец беспилотника заплатит штраф за его незаконный запуск**

**Омской транспортной прокуратурой выявлен факт незаконного использования воздушного пространства владельцем квадрокоптера при осуществлении видеосъемки в центре города Омска.**

Установлено, что жителем города Санкт-Петербурга в городе Омске в районе Свято-Успенского кафедрального собора произведен запуск беспилотного летательного аппарата типа «DJI MAVIC PRO». Во время полета дрон врезался в административное 14-этажное здание, находящиеся вблизи кинотеатра «Маяковский». При этом вопреки требованиям Воздушного кодекса БЛА эксплуатировался в отсутствие плана полета, а также без соответствующих разрешений органов УВД и местного самоуправления», — отметили в прокуратуре. На основании постановления Омского транспортного прокурора правонарушитель привлечен к административной ответственности, ему назначено наказание в виде штрафа в 3000 рублей.

**Немецкий детектив готов обсуждать с Малайзией передачу сведений по рейсу MH17**

**Йозеф Реш готов обсуждать с властями Малайзии вопрос о передаче материалов по делу о гибели MH17 на Украине после заявления премьера Махатхира Мохаммада о готовности принять его доказательства.**

Ранее Реш, который занимался расследованием крушения MH17 с 2014 года, в интервью РИА Новости сообщил, что ему известны имена лиц, ответственных за катастрофу, и другие данные, которые международное следствие, по его словам, игнорирует. Детектив сказал тогда, что может обратиться к России, Малайзии и другим странам с предложением об обнаружении его информации о причинах трагедии, имен людей, ответственных за нее, а также американских спутниковых данных, имеющихся у него. В августе Реш повторно обратился с открытым письмом к международному следствию, он по-прежнему готов публично передать совместной следственной группе доказательства по делу.

**Набрал большую скорость на взлете в АП Толмачево, Boeing 737 резко затормозил**

**В пресс-службе Новосибирской транспортной прокуратуры подтвердили: в самолете действительно сработала сигнализация, и уточнили, что самолет начал тормозить на скорости 233 км/ч. На борту находилось 167 пассажиров.**

«Разогнался самолет как обычно, скорость уже большая была. Потом резко в два или три этапа началось торможение. Самолет затрясло. Двигатели заглохли, капитан извинился. И мы минут 15 просто сидели в самолете. Никто не паниковал. Просто неприятно было ожидание того, что полоса закончилась, а что дальше непонятно. Затем нас отбуксировали обратно к аэропорту», — рассказал пассажир подробности происшествия. «Из аэропорта Толмачево рейс 182 авиакомпании S7 вылетел в Москву — перед взлетом в самолете сработала сигнализация на одной из дверей и судно экстренно затормозило», — подтвердили в воздушной гавани. Инцидент расследуется.

**Бывший пилот борта №1 рассказал о нештатной посадке с Владимиром Путиным**

**Бывший пилот президентского борта Ил-96 Владимир Федорушкин в эфире НТВ рассказал об экстремальной посадке самолета с Владимиром Путиным на борту. Самолет выполнял рейс Москва — Санкт-Петербург.**

Погода в обоих городах была очень плохой для пилотирования: низкая облачность, ливень, боковой ветер, отметил летчик. «Взлетаем в аэропорту Внуково и на эшелоне где-то 5,5–6 тысяч метров мы попали в дичайшую болтанку», — рассказал пилот. По словам Федорушкина, за 40 лет полетов он не попадал в такие условия. «У нас полностью выбило автопилот, руль поворота был ограничен на одну треть хода, на полосе практически вода. Вероятность слететь с полосы тогда была процентов 90», — заключил Федорушкин. «Естественно, Владимир Владимирович вызвал меня потом в кабинет. Спросил, что это было. Ну, немножко поговорили с ним на эту тему», — добавил пилот.

Вот здесь и обнаружилось разное понимание у авиакомпаний. «Волга-Днепр» представила свою IT-разработку, как инструмент «прогнозирования и предотвращения авиационных событий». Такой подход, с моей точки зрения, точно отражает возможности IT-технологий. В разработках других авиакомпаний присутствовало понимание, что с помощью информационных систем они управляют рисками. Но к управлению рисками, в соответствии с требованиями ИКАО, это отношения не имеет. Попробую доказать.

Но это только «вроде бы». Дело в том, что ошибка пилота — это проявление опасного фактора, чему многие, наверное, будут удивлены.

На одном из семинаров, проводимом лектором ИАТА пять лет назад, я спросил, чем является ошибка пилота. Лектор (это была дама) честно ответила, что до недавнего времени они считали, что ошибка — это опасный фактор, но недавно осознали, что это проявление опасного фактора. И с этим нельзя не согласиться.

А как быть с плохой обученностью пилота и несовершенной

методикой обучения? Точного ответа на данный вопрос в документах ИКАО нет. Поэтому правильно считать оба недостатка опасными факторами, но... разного уровня и соответственно их обозначить. Плохо обученный пилот — это «непосредственный опасный фактор», который при реализации в профессиональной деятельности превратится в непосредственную причину его ошибки и события в целом. А несовершенная методика подготовки пилота — это «системный опасный фактор», который порождает непосредственный, в результате чего пилот становится ненадежным и совершает ошибки.

Думаю, что с таким пониманием необходимо согласиться. Но опасные факторы мы обязаны различать по уровням. Иначе будем наказывать пилотов за ошибки, что сейчас и делается в ряде авиакомпаний (и это при внедрении СУБП, где за ошибку наказывают запрещать!!!) и не менять систему подготовки, которая делает их ненадежными. Короче говоря, вместо «некарательной» среды внедряется жесткая «карательная», в которой реализуются эмоции руководителей, не обладающих системным мышлением и не понимающих, что такое риски, и как ими управлять.

Вспоминается случай из личной практики. В нулевые годы в авиакомпании «Аэрофлот» на самолетах А320 молодыми пилотами было совершено несколько «немягких» посадок (с перегрузкой от 1,5 до 1,8 ед.). В тот период генеральным директором авиакомпании был Валерий Михайлович Окулов, а его заместителем по организации летной работы — Станислав Георгиевич Тульский. Примитивная реакция на эти события могла быть в виде наказания пилотов.

Однако Тульский С. Г., как руководитель с системным мышлением, после утреннего совещания, когда доложили об очередной грубой посадке, предложил командиру летного отряда и мне — специалисту по человеческому фактору, составить ему компанию и сходить на тренажер, чтобы промоделировать ситуацию, в которых были допущены такие посадки, и понять недостатки в методике об-

учения. Вопрос был успешно решен, а я со своей стороны с участием двух пилотов написал брошюру для летного состава — «Сайдстик и особенности взаимодействия в экипаже». Вот пример грамотного подхода, когда руководитель, обладающий системным мышлением, нацелен не на примитивные действия по наказанию пилотов, а на устранение системных опасных факторов, сделавших их ненадежными.

Продолжим анализ терминов, вошедших в определение «риска». Теперь рассмотрим слово

«проявление». Опасные факторы должны каким-то образом обозначить свое присутствие, т.е. проявиться. Применительно к пилоту они проявляются в его нестандартных действиях (ошибках, нарушениях). Если речь ведется о ВС, то опасные факторы здесь проявляются отказами функциональных систем. Отмечу, что отказ — это не опасный фактор, а его проявление, имеющее последствия.

К сожалению, многие этого не понимают. Можно, конечно, сказать, что для полета отказ является опасным фактором. Но если мы хотим построить эффективную систему управления рисками, то отказ должны воспринимать, как проявление опасного фактора, который находится в латентном состоянии. Относительно окружающей среды проявление опасного фактора — это птичья вакханалия над аэродромом, ВПП с коэффициентом сцепления ниже 0,3 при обещании, что он выше и т.д.

Системные опасные факторы этих проявлений скрываются в ненадежной орнитологической защите и качестве аэродромного обслуживания. Еще раз отмечу: опасные факторы всегда находятся в латентном состоянии, а активно проявляются только вследствие нестандартных действий — отказов систем ВС, атак птиц и т.п.

Теперь о «последствии», т.е. о вероятности и серьезности того негативного, что может случиться при проявлении опасных факторов. Очень многим термин «последствие» непонятен. Одна из причин этого в том, что сами последствия при предполагаемой вероятности часто имеют динамический характер и развиваются до разных по уровню опасности событий. Например, грубая посадка ВС, т.е. с большой перегрузкой. Хорошо, когда на этом последствие заканчивается, не причиняя вреда ВС и пассажирам. Но нередко это лишь первая стадия последствия (но не «проявление» опасного фактора, а тем более не сам «опасный фактор»), обусловленного ошибкой пилота. Сама ошибка есть «проявление» опасного фактора в виде его низкой готовности к полету (непосредственный опасный фактор) из — за несовершенства си-

стемы обучения (системный опасный фактор). Но на грубой посадке последствия, еще раз отмечу, заканчиваются не всегда. Это последствие (грубая посадка) может породить новое, например, повреждение ВС (топливных баков), а оно, в свою очередь, вызвать следующее — пожар, а оно — итоговое — катастрофу. Изложенный подход не фантазия автора, а понимание термина «последствие», отраженное в РУБП ИКАО, третье издание, с. 2-29. Там же сказано, что при оценке риска необходимо рассматривать самое серьезное, т.е. наиболее опасное, итоговое последствие. Поэтому считать грубую посадку опасным фактором или даже проявлением его — это заблуждение. Еще раз отмечу, что грубая посадка — это первая стадия в динамике развития «последствий» проявления опасного фактора в виде ошибки пилота в технике пилотирования, которая (первая стадия), к сожалению, может перерасти до более опасных последствий, включая катастрофу. И предотвращать такие события можно только одним путем, как было показано выше на примере «немягких» посадок, совершенствованием летной подготовки, т.е. устранением системного опасного фактора. Любое последствие, ставшее реальностью, тем более тяжелое, свидетельствует о том, что системный опасный фактор либо не был своевременно обнаружен, либо механизмы защиты от его проявления оказались недостаточными, а сложившейся производственной ситуацией никто не владел. Завершив анализ терминов, входящих в определение «риска», рассмотрим слово «предполагаемые» («прогнозируемые»). Кто предполагает или прогнозирует? Конечно же, эксперты, но не IT-технологии. Именно опытные специалисты, опираясь на свой огромный информационный багаж, отличное знание особенностей функционирования авиационной системы, владение реагирующим, проактивным и прогнозным методами поиска системных опасных факторов, способны их обнаружить, оценить вероятность и серьезность последствий проявления и предложить мероприятия по снижению рисков. Только так можно оценивать и снижать риски, т.е. путем выявления и устранения системных опасных факторов.

Коль скоро речь идет о прогнозировании, то ясно, что произошедшие в ближайшее время события к сделанному прогнозу отношения не имеют. Они случились и тем самым подчеркнули, что организована борьба с рисками (включая прогноз вероятности и серьезности последствий) оказалась неэффективной. Но произошедшие события используются для нового, более точного прогноза. И уж совсем неправильно, когда такие авиационные события, как авария или катастрофа, выносятся на матрицу оценки рисков (а не событий!!!), что дискредитирует саму методологию управления рисками.

Итак, проведенный в статье анализ системы управления рисками показал, что без четкого ее понимания, осознания смысла каждого термина в определении понятия «риск» построить эффективную систему управления рисками, в соответствии с требованиями ИКАО, невозможно. И здесь не обойтись без опытных экспертов. Но если власти будут также безразличны к внедрению этой системы, то обеспечение безопасности полетов в российской гражданской авиации хотя бы на уровне африканских стран станет долгожданной мечтой.

**Валерий КОЗЛОВ,**  
доктор медицинских наук,  
профессор,  
член Экспертного совета  
в области ГА России,  
член Совета ОРАП

# В ведомственных шорах



## Чтобы управлять рисками, надо восстановить алгоритм управления транспортной отраслью

Следует помнить, что когда мы обращаемся к понятию «риск», то его понимание может быть разным. Остановлюсь на двух видах. Первый. Речь идет о «риск-ориентированном» подходе. Его суть в том, что мы, зная все негативные события (например, в авиации: инцидент, серьезный инцидент, авария, катастрофа) и используя огромный объем накопленной за прошлые годы информации по БП, способны с применением IT-разработок рассчитать вероятность каждого из перечисленных событий. Также можно определять вероятность известных отказов технических систем, потери работоспособности пилотов и т.д. Все это «риск-ориентированный» подход, который к управлению рисками в понимании ИКАО, еще раз отмечу, отношения не имеет.

А что же понимается под «риском», как того требует ИКАО. Риск — «прогнозируемая вероятность и серьезность последствий или результатов реализации опасных факторов» (РУБП, 3-издание). В Приложении №19 ИКАО дается такое определение: Риск — «предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасной ситуации». Не искажая смысла определений ИКАО, целесообразно дать более удобное для практического использования определение: «Риск — это предполагаемая вероятность и серьезность последствий проявления опасного фактора».

Важно отметить, что каждое слово в определении «риска» несет значимую содержательную нагрузку, без правильного понимания которой рисками управлять не получится. Остановимся на этом подробнее.

Начнем с конца определения. «Опасный фактор» или «фактор опасности». Для простоты применения его лучше определить, как какой-то недостаток, который в конкретных условиях может негативно отразиться на функционировании авиационной системы. И вот здесь сразу возникают сложности. Ошибка пилота — это опасный фактор? Плохо обученный пилот — опасный фактор? Несовершенная методика подготовки пилота — опасный фактор? Все перечисленные недостатки выглядят, вроде бы, как опасные фак-

торы. Но это только «вроде бы». Дело в том, что ошибка пилота — это проявление опасного фактора, чему многие, наверное, будут удивлены. На одном из семинаров, проводимом лектором ИАТА пять лет назад, я спросил, чем является ошибка пилота. Лектор (это была дама) честно ответила, что до недавнего времени они считали, что ошибка — это опасный фактор, но недавно осознали, что это проявление опасного фактора. И с этим нельзя не согласиться. А как быть с плохой обученностью пилота и несовершенной методикой обучения? Точного ответа на данный вопрос в документах ИКАО нет. Поэтому правильно считать оба недостатка опасными факторами, но... разного уровня и соответственно их обозначить. Плохо обученный пилот — это «непосредственный опасный фактор», который при реализации в профессиональной деятельности превратится в непосредственную причину его ошибки и события в целом. А несовершенная методика подготовки пилота — это «системный опасный фактор», который порождает непосредственный, в результате чего пилот становится ненадежным и совершает ошибки.

Думаю, что с таким пониманием необходимо согласиться. Но опасные факторы мы обязаны различать по уровням. Иначе будем наказывать пилотов за ошибки, что сейчас и делается в ряде авиакомпаний (и это при внедрении СУБП, где за ошибку наказывают запрещать!!!) и не менять систему подготовки, которая делает их ненадежными. Короче говоря, вместо «некарательной» среды внедряется жесткая «карательная», в которой реализуются эмоции руководителей, не обладающих системным мышлением и не понимающих, что такое риски, и как ими управлять.

Вспоминается случай из личной практики. В нулевые годы в авиакомпании «Аэрофлот» на самолетах А320 молодыми пилотами было совершено несколько «немягких» посадок (с перегрузкой от 1,5 до 1,8 ед.). В тот период генеральным директором авиакомпании был Валерий Михайлович Окулов, а его заместителем по организации летной работы — Станислав Георгиевич Тульский. Примитивная реакция на эти события могла быть в виде наказания пилотов.

Однако Тульский С. Г., как руководитель с системным мышлением, после утреннего совещания, когда доложили об очередной грубой посадке, предложил командиру летного отряда и мне — специалисту по человеческому фактору, составить ему компанию и сходить на тренажер, чтобы промоделировать ситуацию, в которых были допущены такие посадки, и понять недостатки в методике об-

**Объединенная авиастроительная корпорация (ПАО «ОАК») впервые приняла участие в фестивале авиации, космоса и технологий TEKNOFEST-2019, который проводился в столице Турции Стамбуле с 17 по 22 сентября 2019 года на территории международного аэропорта имени первого президента Республики Турция Мустафы Кемала Ататюрка. Фестиваль TEKNOFEST призван продемонстрировать новинки в области технологий, в прошлом году мероприятие посетило 550 000 человек.**



## Первый зарубежный вояж новейшего российского пассажирского лайнера MC-21-300 состоялся в Стамбул

«Корпорация «Иркут» (входит в состав «Объединенной авиастроительной корпорации»).

Помимо новейшего российского среднемагистрального пассажирского самолета MC-21 на выставку прибыли ближнемагистральный лайнер Superjet 100, самолет-амфибия Бе-200 и многофункциональный истребитель Су-35. Самолеты принимали участие в летной программе и демонстрировались на статической стоянке. В деловой программе делегации ОАК – встречи с руководителями профильных ведомств Турецкой Республики и представителями зарубежных авиакомпаний.

В отличие от остальных названных выше воздушных судов российского производства Корпорация «Иркут» (в составе ОАК) впервые представила пассажирский самолет нового поколения MC-21-300 на официальных зарубежных смотрингах.

В ходе перелета с аэродрома г. Жуковского (Московская область) в аэропорт Стамбула имени Кемала Ататюрка самолет MC-21-300 преодолел свыше 2400 км за 3,5 часа. Воздушное судно пилотировал экипаж в составе

### Конкурентные преимущества

Конструкция самолета базируется на новейших разработках в области самолето- и двигателестроения, бортового оборудования и систем. Высокие летно-технические характеристики и сниженные эксплуатационные расходы, по сравнению с аналогами, достигаются благодаря передовой аэродинамике, отечественным двигателям и системам последнего поколения.



торских решений проекта MC-21 – самый большой в своем классе диаметр фюзеляжа – 4,06 м. Для пассажиров это обеспечивает ряд существенных преимуществ, в том числе:

- расширение личного пространства;
- увеличение свободы передвижения — возможен проход мимо тележки обслуживания;
- возможность взять больше ручной клади — объем багажных полок возрос на 20-25 процентов.

В интересах комфорта пассажиров увеличен размер иллюминаторов. Давление в салоне соответствует высоте 1830 м, против 2400 м у существующих узкофюзеляжных самолетов.

Авиакомпании могут заказать

опциональные решения, увеличивающие комфорт для пассажиров. В их числе система спутниковой связи, сеть Wi-Fi для пассажиров, бортовая система развлечений, многоцветное освещение пассажирского салона, электрические розетки в пассажирских креслах и многое другое.

Широкий проход позволяет ускорить посадку и высадку пассажиров, и, соответственно, сократить время оборота в аэропорту.



летчиков-испытателей Василия Севастьянова и Олега Мутвина.

После приземления Василий Севастьянов заявил: «Перелет прошел в штатном режиме. Машина и ее системы хорошо показали себя в полете. Часть нашего маршрута впервые проходила над морем».

Самолет MC-21-300, представленный на выставке в Стамбуле, оборудован двухклассным пассажирским салоном. В хвостовой части салона самолета установлено испытательное оборудование. Новый российский лайнер принял участие в летной программе и был открыт для свободного посещения специалистами и потенциальными заказчиками.

«В ходе выставки мы планировали провести презентацию самолета и продемонстрировать его конкурентные преимущества потенциальным заказчикам», — прокомментировал цели и задачи первого зарубежного маршрута генеральный директор ПАО «Корпорация «Иркут» Равиль Хакимов.

MC-21-300 — среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров. Лайнер ориентирован на наиболее востребованный сегмент растущего рынка пассажирских перевозок. Спрос в сегменте MC-21 до 2038 года в России прогнозируется в объеме порядка 1000 самолетов, в мире — свыше 30 000 самолетов. В качестве головного исполнителя самолет MC-21-300 разрабатывает, испытывает и строит ПАО



### МИРОВЫЕ НОВОСТИ

#### В ближайшие 20 лет авиакомпаниям мира потребуется около 39 000 новых самолетов

Согласно прогнозу развития глобальной отрасли пассажирских и грузовых авиаперевозок, представленному Airbus, к 2038 году мировой парк ВС размерностью от 100 кресел более чем удвоится с 23 000 до 48 000 самолетов. Авиаперевозки в этот период будут расти в среднем на 4,3 процента в год. Потребность в новых пилотах составит 540 000 человек, в авиационно-технических специалистах — 640 000. Таким образом, к 2038 году из 47 680 самолетов 39 210 машин будут новыми, в то время как 8 470 останутся в эксплуатации с текущего года. Ежегодный рост свидетельствует об устойчивости авиационного рынка и его способности противостоять кратковременным экономическим потрясениям.

#### Компания Boeing провела неудачные испытания нового дальнемагистрального самолета B-777X

Компания Boeing приостановила тестирование своего нового самолета 777X после того, как были выявлены существенные проблемы, сообщает AFP. «Во время окончательных нагрузочных испытаний на 777X команда столкнулась с проблемой, которая требовала приостановки испытаний», — сказал представитель компании. Сейчас проблемой, которая привела к инциденту, занимаются инспекторы FAA США. Так называемые испытания окончательной нагрузки являются частью процесса сертификации. Изначально планировалось, что Boeing 777X будет официально представлен летом 2019 года. Затем сроки сдвинули на начало 2020 года из-за проблем с двигателем General Electric.

#### Comlux заказала четвертый ACJ320neo, увеличив портфель заказов на самолеты ACJ до 20 единиц

На сегодняшний день компания Comlux является самым крупным заказчиком самолетов семейства ACJ320neo. Кроме того, благодаря подписанному соглашению, общий объем заказов, размещенных когда-либо Comlux на бизнес-джеты производителя, вырос до 20 единиц. «Это рекордный показатель по заказам на деловые самолеты Airbus от одного клиента. Установкой пассажирского салона для заказанного ACJ320neo будет заниматься компания Comlux Completion (Индианаполис). Все заказанные нами самолеты оснащены двигателями LEAP-1A от CFM, что обеспечивает Comlux лидирующие позиции в этой области», — подчеркнул глава Comlux Completion Ричард Гаона.

#### Авиакомпания British Airways отменила 1,5 тысячи рейсов из-за забастовки пилотов

Британская авиакомпания British Airways была вынуждена отменить 1500 рейсов из-за забастовки пилотов, которая продлилась двое суток. Как отмечается на сайте авиакомпании, пассажиры отмененных рейсов не должны приезжать в аэропорты. «Если ваш рейс был отменен, не приезжайте в аэропорт. Вы можете переоформить билеты или подать запрос на выплату компенсации на сайте компании. Вы также можете связаться с нами по телефону, чтобы обсудить возможность бронирования билетов на другие рейсы», — говорится в сообщении авиакомпании, которое приводит The Daily Telegraph. Газета также предупреждает о новой забастовке, запланированной на 27 сентября.

#### Новая бельгийская авиакомпания Air Antwerp открыла направление из Антверпена в Лондон

Самолет первого рейса новой авиакомпании Air Antwerp вылетел в понедельник утром из аэропорта Дэрне (Антверпен) в Лондон, сообщила фламандская газета Het laatste nieuws. Как объясняют основатели компании, она предназначена, в первую очередь, для местных бизнесменов, считающих, что путешествие в Лондон через Брюссель слишком неудобное. Руководители Air Antwerp осторожны в прогнозах на перспективы компании. Первым рейсом вылетело полтора десятка ее служащих. Air Antwerp заключила соглашение с нидерландской KLM. Компания будет совершать 4 рейса в неделю из Антверпена в Лондон и обратно на самолете Fokker 50, способном принимать до 50 пассажиров.

#### Глава Boeing заявил, что торговая война США с Китаем серьезно угрожает бизнесу компании

Глава Boeing Деннис Мюленбург предупредил, что дальнейшая эскалация этой войны отрицательно скажется на программе по выпуску коммерческих широкофюзеляжных самолетов. «Мы все еще надеемся, что сделка состоится, и самолеты будут ее частью», — цитирует Bloomberg заявление Мюленберга на встрече с инвесторами. Агентство отмечает, что реализация широкофюзеляжных моделей является одним из важнейших источников средств для модернизации систем 737 MAX, полеты которых остановлены после двух авиакатастроф. Заказы на 100 самолетов Boeing 787 и Boeing 777 от китайских авиакомпаний, являются для авиастроителя одними из наиболее перспективных.

#### Холдинг Flight Consulting Group открывает сеть станций наземного обслуживания в Скандинавии

Компания FCG OPS, входящая в состав авиационного холдинга Flight Consulting Group, вышла на рынок Скандинавии и объявляет о запуске станций наземного обслуживания ВС бизнес-авиации в четырех аэропортах Финляндии: Пори, Тампере-Пирккала, Рованиemi и Турку. FCG OPS зарекомендовала себя как надежный агент по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации в странах СНГ, Балтии и Восточной Европе. Накопленный опыт и знания позволили предложить операторам и владельцам самолетов бизнес-авиации в этом регионе полный спектр услуг, включая наземное обслуживание самолетов, организацию обслуживания пассажиров в VIP терминалах, кейтеринг, трансферы и другие сервисы.

#### Краснокнижных млекопитающих Черного моря ученые посчитали с воздуха на самолете-амфибии

Научно-исследовательские полеты на двухмоторном самолете-амфибии Ла-8 с целью изучения и оценки состояния двух видов дельфинов и одного вида морской свиньи проходили 17 - 22 сентября, сообщил Международный экологический фонд «Чистые моря». Задачи полетов — наблюдение и подсчет единственных млекопитающих Черного моря — дельфинов. Это международный проект, осуществляемый двумя европейскими организациями ACCOBAMS и EMBLAS plus по всей прибрежной акватории стран Черного моря. Полученные результаты приблизят ученых к глобальной цели проекта — сохранить среду обитания и жизнь краснокнижным морским обитателям.

Компания оказала финансовую и организационную поддержку лучшим спортсменам-парашютистам России на этапе их подготовки к установлению трех новых рекордов по парашютной акробатике при прыжке с высоты более 6 тысяч метров. В рамках программы поддержки спортсменов агрохолдинг «Краснобор» обеспечил их всем необходимым, от продуктов питания до специальной экипировки.

Она учитывала все особенности и сложности стоящей перед командой задачи — в свободном падении построить фигуру из 144 человек и перестроить ее в этом же прыжке во вторую фигуру, но уже другой конфигурации.

Дополнительно для участников рекорда были изготовлены специальные парашюты с нанесенными на них логотипами агрохолдинга «Краснобор». Это стало своего рода символом лидерства компании в теме здорового образа жизни, примером ее стремления постоянно покорять новые высоты, а также развивать спорт и делать реальностью то, что ранее казалось невозможным.

Прыжки осуществлялись с использованием двух самых больших в мире вертолетов Ми-26, которые на сегодняшний день являются крупнейшими в мире серийно выпускаемыми транспортными вертолетами. Такая машина способна подняться на высоту 6,5 км с грузом массой более 50 тонн.

Мероприятия по установле-

**В столичном регионе завершились соревнования за «Кубок Москвы 2019» по высшему пилотажу. Организаторами выступила Федерация самолетного спорта города Москвы и Министерство по делам молодёжи, физической культуры и спорта Москвы при поддержке администрации Серпуховского района, а также ПАО «Компания СУХОЙ» и ПАО «ОАК».**

Лучшие спортсмены нескольких дней состязались в мастерстве исполнения фигур высшего пилотажа в небе. Невероятно зрелищные комплексы фигур в небе показали 14 спортсменов, которые прошли предварительный отбор накануне. В классе Advanced золото завоевал Андрей Якимов, серебро — Дмитрий Самохвалов, а бронза досталась Константину Боровику.

Спортсмены соревновались по произвольным комплексам упражнений и так называемым «темным», о которых участники узнают накануне. В наиболее сложном классе Unlimited призовые места разделили Светлана Капанина — золото, и Роман Овчинников — серебро. Как и в классе Advanced им предстояло выполнить обязательный и «темный» комплекс упражнений. Однако в этой лиге сами фигуры, как и последовательность их в комплексах сложнее: спортсмены, допущенные до класса Unlimited, выполняют все фигуры высшего и обратного пилотажа, штопорные положитель-

**К сожалению, это приятное известие долетело до России с большим запозданием. Пилот из Читы Леонид Кулеш попал в Книгу рекордов Гиннеса, совершив сто витков в плоском штопоре на сверхлегком самолете Dragonfly. Об этом сообщил сам рекордсмен.**

«Мне пришло письмо с поздравлениями о включении моего достижения в Книгу рекордов Гиннеса», — рассказал Кулеш. Текст

## О пользе здоровой пищи

Агрохолдинг «Краснобор» помог российским парашютистам в установке мирового рекорда



нию рекордов России, Европы и мира по парашютной групповой акробатике в классе «Большие формации» проводились в России уже в 18-й раз на территории аэродрома «Коробчеево» в Подмосковной Коломне.

Агрохолдинг «Краснобор» — крупнейший производитель экологически чистого мяса индейки

в России. Компания основана в 2000 году и накопила уникальную экспертизу в сфере сельского хозяйства, производстве полуфабрикатов и деликатесов к праздничному столу для всех категорий потребителей. Соблюдение стандартов экологической безопасности, лучшие международные практики при ведении

бизнеса, высочайшее качество производимой продукции и эффективная кадровая политика по привлечению лучших профессионалов отрасли обеспечивают агрохолдингу «Краснобор» устойчивый рост прибыли и открывают перед бизнесом компании неограниченные перспективы развития.

## Чудеса на виражах

В небе столицы завершились соревнования за «Кубок Москвы» по высшему пилотажу



ные и отрицательные вращения. В классе со вторым и третьим уровнем сложности спортсменам необходимо было выполнить обязательную — заранее известную — программу и произвольную. Первое место в классе со вторым уровнем сложности занял Дмитрий Радченко, второе Павел Думский, третье — Ирина Гришина. В классе с третьим уровнем сложности золотая медаль досталась Евгению Кизилу, серебряная — Влади-

миру Гришанцеву, бронза — Роману Черторижскому.

«Соревнования за Кубок Москвы мы проводим с 2013 года. Конечно, это и тренировка перед Чемпионатом России для многих спортсменов. Но в первую очередь выступления спортсменов — это зрелище для тех, кто находится на земле», — отмечает Президент Федерации самолетного спорта города Москвы, один из основателей пилотажной груп-

пы «Первый полет» Роман Овчинников.

В этом году, по словам Овчинникова, в соревнованиях принимали участие не только опытные спортсмены, но и начинающие летчики, что говорит о растущем интересе к самолетному спорту среди молодежи. Соревнования проходили несколько дней на подмосковном аэродроме Большое Грызово и завершились торжественным награждением победителей.

## Сто витков в штопоре

Пилот и архитектор Леонид Кулеш попал в Книгу рекордов Гиннеса

письма он опубликовал на своей странице в Facebook. «Я уже сообщил о рекорде производителям самолета», — добавил Кулеш.

Пилот выполнил сто витков на самолете Dragonfly в августе 2016 года на аэродроме Каштак в окрестностях Читы, посвятив

это столетию штопора, выполненного российским пилотом Константином Арцеуловым в сентябре 1916 года. В сентябре 2016 года достижение Кулеша включили в «Книгу рекордов России».

Кулеш — известный в Забайкальском крае скульптор, ар-



хитектором и пилот-любитель. Он является автором памятника князю Александру Невскому на привокзальной площади Читы.

### СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

#### Арбитражный суд рассмотрит требования «Трансаэро» к ИФК по делу о самолетах Ту-214

В Арбитражном суде состоится рассмотрение требований авиакомпании «Трансаэро» к «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК) на сумму 9,5 млн долларов. В ожидании рассмотрения еще 2 иска «Трансаэро» к ИФК на сумму 1,7 млрд рублей за изъятие три самолета Ту-214. «Ильюшин Финанс» не располагает такими финансовыми средствами, а авиакомпания не хочет брать самолеты в счет погашения долга. В авиакомпании считают, что, поскольку «Трансаэро» все же выплатила существенную часть стоимости 3-х самолетов Ту-214, ИФК не имела право их забирать и, по этой причине, теперь требуют вернуть, но не самолеты, а выплаченные за них деньги по договору финансового лизинга.

#### Министерство обороны РФ требует крупную неустойку с «ОАК - Транспортные самолёты»

Известно, что спор касается неустойки по госконтракту, и её сумма превышает 443 млн рублей. Слушания начнутся 7 ноября 2019 года, говорится в картотеке арбитражных дел. Исковое заявление поступило в суд 30 августа 2019 года, а 2 сентября дело приняли к производству. На 7 ноября назначено предварительное заседание и собеседование, по итогам которых назначат дату слушаний по существу вопроса. Напомним, АО «ОАК — Транспортные самолёты» входит в Объединённую авиастроительную корпорацию. Компания работает в сфере управления проектами производства и поставками рамповых транспортных самолетов для военно-транспортной и гражданской авиации.

#### Арбитражный суд отказал Росимуществу в праве на земельный участок аэропорта Уктус

Арбитражный суд Свердловской области отказал в иске региональному управлению Росимущества, которое требовало отменить сделку по передаче земли аэропорта «Уктус» ОЭЗ «Титановая долина». Согласно материалам дела, ОАО «Аэропорт Уктус» в 2014 году выкупил 51 га у Министерства по управлению госимуществом Свердловской области (МУГИСО). В октябре 2016 года УГМК (в нее входит ОАО «Аэропорт Уктус») продал ОЭЗ «Титановая долина» участок с имущественным комплексом более чем, за 200 млн рублей для строительства второй очереди. В результате, «Титановая долина» завершила сделку с аэропортом раньше, чем Росимущество получило право на участок.

#### Пассажира оштрафовали на 500 рублей за дебош в дежурной части полиции МА «Толмачево»

По данным полиции, пассажир спровоцировал конфликт с работниками аэропорта и авиакомпании, после чего его доставили в отдел полиции. Громко ругаясь и расталкивая стражей порядка, нарушитель попытался покинуть дежурную часть. В итоге на него составили протокол об административном правонарушении, предусмотренном статьей 20.1 КоАП РФ (мелкое хулиганство). Суд назначил ему штраф в размере 500 рублей. Кроме того, следственными органами решается вопрос о возбуждении в отношении дебошира уголовного дела по ст. 319 УК РФ об оскорбление представителя власти. Максимальное наказание по ней — исправительные работы на срок до одного года.

## Ремонт и поставка авиакomпонентов

Boeing B737, Airbus A320, Sukhoi SSJ-100, CRJ-200



АОГ поддержка в РФ и за рубежом



Общество с ограниченной ответственностью «Инженерно-авиационный сервисный центр»

125040, Россия, г. Москва, Ямского Поля 1-я ул., д. 17, к. 12, 3 этаж

Тел: +7 (499) 951-91-15  
e-mail: rfq@aesc.aero  
http: www.aesc.aero

Предприятие сертифицировано на соответствие требованиям ФАП-285, EASA Part-145, DOT, ISO 9001:2015