

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 31 (44173)
Июль 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



Подробности на с. 2, 11

Страсти по суперсонику

Переговоры США и ЕС о стандартах шума для сверхзвуковых лайнеров зашли в тупик

«Ворота пока скромные»

Дмитрий Медведев ознакомился с планами развития аэропорта Петрозаводск-Бесовец



Подробности на с. 4



Подробности на с. 10

«Полеты без страха»

Александр Жарюк: Статистическая вероятность попадания в авиакатастрофу равна 1:10 000 000

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 31
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

Е. Каблов,
генеральный директор

ГНЦ ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор

Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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 «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,

ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1216

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



...Ту-134 по праву может считаться классикой жанра в региональном сегменте. В прошлом 2017 году исполнилось 50 лет со дня начала его коммерческой эксплуатации. А 29 июля нынешнего года — 55 лет со дня первого полёта опытного образца.

У отдельных перевозчиков, например, в «ОренЭйр», Ту-134 использовался до 2011 года, а в государственной авиации применяется и по сей день. Один самолёт входит в состав парка авиакомпании «Меридиан», специализирующейся на

деловых перевозках. Уместно вспомнить, что Ту-134 изначально был задуман именно как бизнес-джет. В советские годы, впрочем, такого термина в обиходе не было, и самолёты данного класса именовались административными. «Маленькая тушка» с успехом потрудились в обоих сегментах, но в коммерческом этот самолёт был представлен намного шире.

Ту-134 представляет собой отдельный тип воздушного судна, но таковым он стал не сразу, а в результате глубокой модерни-

«Рыцарь неба»

Снимая свой легендарный фильм «Экипаж», Александр Митта позвал его консультантом

29 июля исполнилось 100 лет со дня рождения легендарного пилота гражданской авиации, летчика-испытателя Константина Сапелкина. Сегодня в Аэрофлоте летает «суперджет» с регистрационным номером RA-89057, названный его именем.

«Рыцарем неба» уважительно окрестил Константин Петровича Министр гражданской авиации СССР Борис Павлович Бугаев. Министр сам был отличным летчиком, за что уважал его весь летный состав от Камчатки до Калининграда. В начале своей карьеры он был учеником Сапелкина, летал в его экипаже вторым пилотом.

Все, кто имел счастье лично общаться с Сапелкиным, попадали

под его удивительное обаяние. «Мужчина — на 1000 процентов!» — выражали свой восторг пассажиры, увидев командира экипажа в полете. Призывал его авторитет и сильный пол. Познакомившись с Константином Петровичем во время совместного отдыха в Кисловодске, академик Дмитрий Сергеевич Лихачев был очарован интеллектом и широкой эрудицией пилота. Их постоянно видели вместе, и в знак

Слово о «маленькой тушке»

Ту-134 был задуман создателями как бизнес-джет, а в историю вошёл как легендарный региональщик

4 августа в Жуковском состоится праздник «Полёт ради полёта», посвящённый двум знаменитым самолётам ОКБ имени А.Н. Туполева — Ту-134 и Ту-144. Настоящий очерк мы посвящаем «маленькой тушке» — именно так назывался Ту-134 в среде лётного состава. А на странице 11-й мы вспомним еще один шедевр прославленного КБ — сверхзвуковую версию туполевской линейки — самолет Ту-144. В декабре нынешнего года исполнится 50 лет со дня первого полёта этого легендарного лайнера.

зации созданного ранее ближне-магистрального самолёта Ту-124. Предпосылкой к созданию Ту-134 стал визит Генерального секретаря ЦК КПСС Н.С. Хрущёва во Францию весной 1960 года. Во Франции ему была предоставлена возможность совершить полёт на французской «Каравелле», поступив-

шей в эксплуатацию годом ранее. Из Москвы генсек летел на Ту-104 и, разумеется, сравнение было не в пользу последнего. Уместно вспомнить, что в конце 40-х годов и во Франции был проект самолёта с турбореактивными двигателями, но с английской «Кометой» он конкуренции не выдержал, и

работы по нему были прекращены.

Вернувшись в Москву, Хрущёв встретился с Туполевым и обсудил с ним вопрос о создании самолёта, подобного «Каравелле». Туполев решил построить такой самолёт, модернизировав Ту-124.

Продолжение на с. 5



С Министром ГА Борисом Бугаевым

все не удавался последний штрих, мешала мысль, что пришло время расставаться со столь мужественной моделью.

Антуан де Сент-Экзюпери сравнивал самолет с органом, а пилота — с музыкантом, безукоризненно владеющим этим инструментом. Константин Петрович лю-

бил этот образ и часто повторял сравнение. Но тут же добавлял, что по-настоящему почувствовать небо можно лишь «отпахав» сотни тысяч воздушных километров — лишь тогда обретешь умение моментально реагировать на сложную ситуацию.

Продолжение на с. 6-7



Аспирант СПбГУ ГА и председатель Студенческого совета вуза с 2014 по 2016 годы **Марк Белкин** выступил с докладом «Разработка моделей прогнозов и анализа пиковых нагрузок на элементы системы ОрВД». Предметом работы стала реализация Федеральной целевой программы модерниза-

ции Единой системы ОрВД РФ на 2009-2020 годы. Цели программы — повышение уровня безопасности полётов и эффективности использования воздушного пространства, внедрение перспективной структуры воздушного пространства в РФ и совершенствование методов планирования его использования в

Задачи для Невтонов

Над новыми методами управления воздушным движением работают и на студенческой скамье

На страницах нашего издания уже был опубликован репортаж о состоявшихся в Санкт-Петербурге под патронатом СПбГУ ГА очередных Сикорских чтениях. Доброй традицией их проведения стало участие студентов и молодых ученых, которые представляют на суд старшему поколению свои исследования, направленные на дальнейшее развитие авиатранспортной отрасли. На чтениях нынешнего года специалистами были отмечены материалы, касающиеся наиболее актуальных вопросов — организации воздушного движения и обеспечения безопасности полётов.

интересах всех пользователей.

Высокая интенсивность движения в воздушном пространстве в филиале Московского центра Автоматизированного управления воздушным движением ФГУП «Госкорпорация «ОрВД» и факторы, влияю-

щие на усложнение её структуры, характеризуют Московский центр, как самый загруженный центр организации воздушного движения в России. Наибольшая плотность полётов отмечена в Московском аэроузловом диспетчерском центре. Это об-

условлено большим количеством воздушных судов, выполняющих полёты в переменном профиле и по большей части в аэропорты Внуково, Домодедово и Шереметьево.

Продолжение на с. 8

Страсти по суперзвуку

Переговоры США и ЕС о стандартах шума для сверхзвуковых лайнеров зашли в тупик

Уже спустя полвека с начала существования мировой авиации сверхзвуковой самолёт стал реальностью. Быстрее звука летают сегодня практически все истребители и бомбардировщики. Сверхзвуковые истребители производят все страны, в которых существует авиапром (Россия, США, Великобритания, Франция, Китай). Но пассажирские сверхзвуковые самолёты создали только СССР (Ту-144) и Франция (Concorde).

Ту-144 взлетел на два месяца раньше своего французского «коллеги», но его карьера успехом не отличалась. Всего с 1972 по 1984 год на Воронежском авиационном заводе (ныне — ПАО «ВАСО», входит в ОАК) было произведено 17 серийных воздушных судов. Однако коммерческие рейсы на нём (всего семь месяцев) выполнялись только

в Алма-Ату, для чего использовались два самолёта, так и не переданных официально «Аэрофлоту». А после катастрофы опытного экземпляра Ту-144Д под Егорьевском в мае 1978 года самолет и вовсе был снят с эксплуатации.

Карьера «Конкорда» сложилась куда более успешно. Самолёт был приобретён двумя крупнейшими

европейскими авиаперевозчиками — British Airways и AirFrance. Каждый из них имел по 7 воздушных судов этого типа. Коммерческая эксплуатация «Конкордов» началась раньше, чем у Ту-144 — в 1976 году. А закончилась несколько позже. British Airways поставила на прикол свои суперсононики в 2003 году: причиной стало повышение цен на топливо.



Несколько ранее, после катастрофы 25 июля 2000 года при вылете из аэропорта Шарль-де-Голль (погибли 113 человек), «Конкорд» был снят с коммерческой эксплуатации и авиакомпанией AirFrance.

Свою роль в судьбе легендарного лайнера могли сыграть и цены на авиабилеты (как следствие взлета цен на топливо): на трансатлантических маршрутах

(на других они не применялись) стоимость перевозки доходила до 5000 долларов США. Впрочем, на сверхзвуковых самолётах летали исключительно состоятельные люди, которые не только готовы платить за скорость, но и считают это разумным решением. Для деловых людей время — это деньги.

Продолжение на с. 11

Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за июнь 2017-2018 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-июнь 2017 г.	январь-июнь 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. пасс. км.	25 348 979,43	27 436 000,59	108,2
		13 922 693,78	15 235 055,65	109,4
		12 672 927,35	14 022 911,63	110,7
		1 249 766,43	1 212 144,02	97,0
		11 426 285,65	12 200 944,94	106,8
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. т.км.	128 717,11	126 535,75	98,3
		2 916 928,06	3 118 647,20	106,9
		1 813 974,78	1 948 822,50	107,4
		1 696 114,49	1 835 234,08	108,2
		117 860,29	113 588,42	96,4
		1 102 953,28	1 169 824,70	106,1
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. т.км.	12 684,90	12 443,34	98,1
		635 519,91	649 407,15	102,2
		560 932,34	577 667,49	103,0
		555 551,03	573 172,03	103,2
		5 381,31	4 495,46	83,5
		74 587,57	71 739,66	96,2
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	1 100,36	1 055,12	95,9
		10 405 034	11 487 629	110,4
		4 417 321	4 914 592	111,3
		3 865 726	4 360 057	112,8
		551 595	554 535	100,5
		5 987 713	6 573 037	109,8
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	193 420	187 614	97,0
		92 656,25	95 176,19	102,7
		68 896,10	71 448,65	103,7
		66 541,07	69 356,55	104,2
		2 355,03	2 092,10	88,8
		23 760,15	23 727,54	99,9
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	1 716,50	1 503,68	87,6
		85,0	85,7	0,7
		87,1	87,4	0,3
		87,1	87,5	0,4
		86,4	86,0	-0,4
		82,6	83,6	1,0
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	65,5	66,3	0,8
		71,2	72,8	1,6
		71,9	72,8	0,9
		71,9	72,7	0,8
		72,6	73,4	0,8
		69,9	72,8	2,9
		64,4	67,8	3,4

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

В Совете Федерации России изучат влияние безбагажных тарифов на цены авиабилетов

Сенаторы изучат, почему введение год назад безбагажных тарифов авиакомпаний не привело к снижению цен на авиабилеты, как это прогнозировали в отрасли, соответствующее поручение было дано на заседании палаты комитету Совфеда по экономической политике по инициативе сенатора Владимира Полетаева. Он также отметил, что между представителями авиакомпаний и пассажирами постоянно возникают разногласия по поводу того, что можно считать ручной кладью, а также «форм зонтиков, портфелей и корзинок для цветов», а «дружелюбие» перевозчиков по отношению к пассажирам (особенно «Победы») «давно стало притчей во языцех».

Государственная Дума ратифицировала протокол о медпомощи персоналу космодрома «Байконур»

Им вносятся изменения в межправсоглашение между Россией и Казахстаном по урегулированию вопроса одновременного функционирования российских и казахстанских медицинских организаций «применительно к оказанию медицинской помощи в условиях подготовки к запуску системы обязательного медицинского страхования в Республике Казахстан». Уполномоченным органом по реализации протокола с российской стороны является Федеральное медико-биологическое агентство. Реализация протокола будет способствовать обеспечению эффективного медицинского обслуживания жителей города Байконур, поселков Торетам и Акай.

В Кёльне обсудили вопросы прохождения процедур валидации самолета MC-21 в EASA

Очередное совещание Росавиации с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) с участием ПАО «Корпорация «Иркут» касалось прохождения процедур валидации типовой конструкции самолета MC-21. В ходе встречи обсуждались вопросы подходов к сертификации по панелям: «Управление проектом», «СКВ, САРД», «Программное и аппаратное обеспечение», «Безопасность кабины», «Обеспечение разработки и отказобезопасность» и «ГПМО». По результатам совещания подписан Протокол. Сертификация MC-21 проходит в соответствии с Сертификационным базисом — комплексом требований к летной годности и охране окружающей среды.

Минтранс обяжет авиакомпании оснащать ВС специальным оборудованием для инвалидов

Минтранс РФ разработал приказ, согласно которому самолеты, вошедшие в парк российских авиакомпаний после 1 января 2020 года, должны быть оборудованы рядом средств для маломобильных граждан. «Приказ согласован всеми причастными ведомствами, документ будет направлен в Минюст для регистрации до 1 августа», — сообщила директор департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Светлана Петрова. Согласно проекту приказа, изменения касаются в основном оборудования туалетных комнат, кресел-колясок для передвижения на борту, а также требований к свету и подлокотникам кресел в салоне самолета.

Власти Ставрополя попросили ФАС проверить обоснованность повышения цен на авиабилеты

Рост стоимости авиабилетов по некоторым направлениям составил пять-шесть раз с начала года, сообщил министр экономического развития края Валерий Сизов. Власти региона попросили представителей Федеральной антимонопольной службы проверить обоснованность повышения. По словам Сизова, повышение стоимости коснулось перелетов из обоих аэропортов региона - Ставрополя и Минеральных Вод. «Если в январе 2018 года средняя стоимость авиабилетов по некоторым направлениям туда-обратно составляла порядка 10 тысяч рублей, то данные июля говорят, что стоимость билета достигала 40 и 50 тысяч эконом-классом», — пояснил министр.

Сахалинские власти просят Минтранс России ускорить процесс выбора самолетов для Курил

Губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко в ходе поездки в Москву встретился с министром транспорта РФ Евгением Дитрихом и обсудил с ним «перспективы воздушного сообщения в регионе», сообщает пресс-служба правительства Сахалина. Речь, в частности, шла о предстоящих закупках самолетов для региональной авиакомпании «Аврора» (51 процент акций принадлежит «Аэрофлоту», 49 процентов — правительству Сахалинской области), с помощью которых будут выполняться полеты на Курильские острова, в частности, на острова Парамушир (Северные Курилы) и Шикотан (Южные Курилы). Пока на эти острова летают только вертолеты.

Глава Удмуртии предложил Внешэкономбанку партнерство в реконструкции аэропорта Ижевска

ВЭБ может стать партнером в реализации проекта реконструкции аэропортового комплекса Ижевска. Такое предложение председателю банка Игорю Шувалову сделал глава Удмуртии Александр Бречалов. Как сообщили в его пресс-службе, предлагается совместно с ВЭБ Лизинг «проработать вопрос лизингового финансирования для обновления парка воздушных судов». Бречалов заявил, что «доволен итогами встречи». «По большинству проектов мы находим взаимопонимание, по некоторым продолжим разговор в ближайшие месяцы», — отметил он. Шувалов обещал рассмотреть все предложенные проекты руководства республики и привлечь своих партнеров.

Медицинская авиация в Москве продолжит работу в круглосуточном режиме и после ЧМ

Авиамедбригады Научно-практического центра экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения Москвы переходят на постоянный круглосуточный режим работы, сообщается на сайте мэра Москвы. «Такое решение было принято по итогам тестового периода, который продлился с 1 июня по 15 июля. Среднее время транспортировки с места происшествия до стационара составляет от 7 до 12 минут. За полтора месяца осуществлено более 120 вылетов, каждый из которых — спасенная жизнь», — пояснил руководитель столичного Департамента здравоохранения Алексей Хрипун. Всего с начала года санавиация эвакуировала порядка 450 пациентов.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-июнь 2017-2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)

№ Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс. пасс. км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	январь-июнь 2017 г.	январь-июнь 2018 г.	% к пр.	январь-июнь 2017 г.	январь-июнь 2018 г.	% к пр.	январь-июнь 2017 г.	январь-июнь 2018 г.	+/- к пр.
1 Аэрофлот — российские авиалинии	15 245 572	16 222 981	106,4	42 800 917,80	44 926 427,80	105,0	80,3	78,0	- 2,3
2 Сибирь	4 431 187	5 191 665	117,2	8 408 447,00	9 686 620,08	115,2	***	***	***
3 Россия	4 936 043	4 750 795	96,2	12 050 470,22	12 318 170,28	102,2	79,7	83,5	+ 3,8
4 Уральские Авиалинии	3 323 108	3 940 472	118,6	7 824 689,52	9 434 070,97	120,6	79,0	79,3	+ 0,3
5 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	3 272 530	3 536 580	108,1	5 327 184,43	5 656 960,56	106,2	71,5	77,7	+ 6,2
Итого по 5 авиакомпаниям	31 208 440	33 642 493	107,8	76 411 708,97	82 022 249,69	107,3	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	67,5	65,4	***	66,6	64,3	***	***	***	***
6 Победа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
7 Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***
8 Глобус	2 069 870	1 953 798	94,4	5 015 116,00	4 951 212,26	98,7	***	***	***
9 АЗУР эйр	1 556 588	1 851 266	118,9	8 181 986,23	9 080 399,01	111,0	96,5	95,9	- 0,6
10 Ред Вингс	434 147	937 713	216,0	816 596,44	1 990 884,33	243,8	80,0	83,8	+ 3,8
11 Авиационная транспортная компания «Ямал»	665 803	869 995	130,7	1 308 591,98	1 742 559,65	133,2	66,3	67,7	+ 1,4
12 Икар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
13 РОЯЛ ФЛАЙТ	635 655	752 414	118,4	2 964 869,79	3 638 512,72	122,7	***	***	***
14 Аврора	686 726	725 754	105,7	1 041 954,95	1 101 532,35	105,7	67,5	70,6	+ 3,1
15 НордСтар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по 15 авиакомпаниям	41 787 022	47 609 856	113,9	106 689 765,36	121 002 853,30	113,4	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	90,4	92,5	***	93,1	94,8	***	***	***	***
16 Нордавиа-региональные авиалинии	504 350	478 649	94,9	724 117,89	656 621,67	90,7	72,6	74,1	+ 1,5
17 АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
18 Якутия	374 020	363 858	97,3	930 138,52	977 268,28	105,1	78,2	76,5	- 1,7
19 РусЛайн	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20 АЗИМУТ	***	243 584	0,0	***	388 415,90	0,0	***	82,8	+ 82,8
21 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
22 АЛРОСА	179 971	197 019	109,5	442 598,23	503 668,12	113,8	***	***	***
23 Саратовские авиалинии	313 071	190 226	60,8	395 729,00	221 091,00	55,9	80,2	62,8	- 17,4
24 Ангара	***	180 632	93,0	***	180 894,33	87,2	***	77,5	+ 3,6
25 Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
26 КрасАвиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
27 Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28 Газпром авиа	114 936	114 329	99,5	215 777,34	215 261,61	99,8	59,8	62,0	+ 2,2
29 Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
30 ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
31 Комиавиатранс	67 123	62 891	93,7	71 270,61	68 304,98	95,8	65,0	59,6	- 5,4
32 Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33 ЗАО «ЮТэйр»	32 566	35 113	107,8	23 525,46	21 584,11	91,7	99,6	99,7	+ 0,1
34 Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35 Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по сумме авиакомпаний	44 907 742	51 209 979	114,0	111 706 961,28	127 500 430,51	114,1	-	-	-
В целом по ГА	46 240 950	51 445 972	111,3	114 657 892,36	127 637 245,15	111,3	80,7	81,5	+ 0,8
Удельный вес, %	97,1	99,5	***	97,4	99,9	***	***	***	***

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Российские авиакомпании увеличили объемы перевозки пассажиров почти на 11 процентов

Об этом сообщает пресс-служба Росавиации (подробнее — на с.3). Согласно статистике ведомства, пассажирооборот авиакомпаний за отчетный период составил 127 637 245, 15 тысячи пасс.км., что на 11,3 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот составил 3 619 806, 18 тысячи ткм. (-0,4 процента по сравнению с 2017 годом). Объем перевезенных грузов и почты составил 534 428,93 тонн, что на 0,5 процента больше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 81,5 процента, а процент коммерческой загрузки составил 69,7. В июне отечественные авиакомпании перевезли 11 487 629 пассажиров (+10,4 процента).

Не менее 470 млн рублей будут перенаправлены ФАВТ на субсидирование авиаперевозок в ДФО

Такое решение принято Росавиацией по итогам заседания комиссии по реализации программы субсидирования воздушных перевозок. «За счет образовавшейся экономии средств будет увеличено финансирование полетов по самым востребованным направлениям: Магадан-Москва; Благовещенск-Москва; Владивосток-Москва; Хабаровск-Москва и др. Предпринятые меры позволят дополнительно выставить в продажу по указанным маршрутам не менее 40 тысяч льготных билетов (в одну сторону). Напомним, Росавиация получила право перераспределять образовавшуюся экономию средств с 1 июня, ранее перераспределение могло быть осуществлено только с 1 сентября.

Компании «Аэрофлот» и «Иркут» планируют оснастить самолеты MC-21 доступом в интернет

Руководство национального авиаперевозчика ПАО «Аэрофлот» обсуждает техническую возможность оснащения перспективных российских авиалайнеров MC-21 оборудованием для доступа в интернет с производителем этих самолетов — корпорацией «Иркут», следует из презентации к годовому общему собранию акционеров авиакомпании. На конец прошлого 2017 года Wi-Fi-доступом в глобальную сеть интернет был оснащен практически весь дальнемагистральный пассажирский флот компании — 38 воздушных судов. Кроме того, авиакомпания начала оснащение Wi-Fi оборудованием среднемагистральных самолетов своего парка, сообщает ее пресс-служба.

«Уральские авиалинии», «Ямал» и Utair заявили о возможном повышении цен на авиабилеты

Авиаперевозчики УрФО планируют повысить стоимость билетов из-за повышения цены на авиатопливо. Таким образом они планируют защитить себя от возможного банкротства, сообщили топ-менеджеры трех авиакомпаний. Аэрофлот уже увеличил топливный сбор для билетов на внутренние рейсы всех авиакомпаний группы, кроме лоукостера «Победа» (так как перевозчик не находится под коммерческим управлением ПАО «Аэрофлот»). Повышение составит 200 рублей на полетный сегмент для эконом-класса и «комфорта» и 400 рублей для бизнес-класса. При этом отказ от повышения размера топливного сбора возможен в случае возврата цен на авиакеросин на уровень декабря 2017 года.

«ВИМ-Авиа»: Произведена крупная выплата денежных средств сотруднику авиакомпании

«С апреля 2018 года это уже третья выплата, за счет поступившего на расчетный счет авиакомпании возврата НДС в размере 355 251 861 рублей. В настоящее время руководством ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» выплачено более 507 млн рублей. Таким образом, долг по заработной плате перед сотрудниками погашен более чем на две трети. Ранее сообщалось, что с 27 октября 2017 года ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» прекратила основную деятельность по пассажирским авиаперевозкам, что привело к постоянному росту задолженности по заработной плате перед работниками и бывшими работниками авиакомпании», — говорится в сообщении на сайте авиакомпании.

Томский губернатор предложил «Аэрофлоту» ввести в борТПитание продукцию из дикоросов

«Я обратился в «Аэрофлот», встречался с гендиректором Виталием Савельевым. Предложил заменить томской продукцией импортные продукты. Мы в 32 страны мира поставляем переработку дикоросов и занимаем в России почти 10 процентов этого рынка», — рассказал губернатор Сергей Жвачкин. По его данным, Томская область производит около 800 тонн варенья и джемов в год: «У нас только из кедрового ореха более 12 наименований продукции. Надо мной смеялись другие губернаторы, а сейчас сами приезжают к нам за опытом. Это стало возможно с привлечением в отрасль ученых. Наука — это не только космические корабли, но и грибы, и ягоды», — сказал Жвачкин.

Авиакомпания AZUR air перевела первый самолет Boeing 767-300 в российский реестр

«Первый полет под новым национальным регистрационным номером самолет Boeing 767-300, вместительностью до 336 пассажиров, совершил по маршруту Домодедово-Анталья. Рейс был выполнен при полной загрузке», — говорится в сообщении авиаперевозчика. После перехода в российский реестр префиксы VP- и VQ- на фюзеляже воздушных судов, которые обозначают бермудскую регистрацию, меняются на RA-. Кроме того, после процедуры перевода самолетов под российскую юрисдикцию проверку летной годности воздушных судов будут осуществлять не иностранные специалисты, а российские центры сертификации экземпляра воздушных судов, а также Росавиация.

Глобальные перспективы сферы финансирования авиационной техники обсудят на форуме NETWORK

Глобальным перспективам и ожидаемым изменениям в области финансирования и налогообложения авиационной техники посвящен один из докладов Стратегического форума гражданской авиации, который пройдет в рамках Евразийского форума по развитию маршрутов NETWORK. С ним выступит партнер KPMG Ireland Brian Brennan. Ключевым мероприятием форума станет переговорная программа (networking sessions). Всего в рамках NETWORK запланировано более 8 деловых мероприятий, среди которых Стратегический форум гражданской авиации, международные конференции и практические семинары, презентационные сессии, выставки и другие.

Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев посетил с рабочим визитом столицу Республики Карелия — Петрозаводск. Борт премьер-министра приземлился в аэропорту Бесовец. В рабочей поездке в Карелию Дмитрия Медведева сопровождали заместитель председателя правительства Алексей Гордеев, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Владимир Якушев, руководители ряда федеральных ведомств.

В аэропорту премьер-министра встретили заместитель секретаря Совета безопасности РФ Рашид Нургалеев, глава Карелии Артур Парфенчиков, представители Правительства Карелии.

Программа официального визита Дмитрия Медведева включала знакомство с предварительными итогами реконструкции и перспективами модернизации аэропорта под Петрозаводском, посещение деревообрабатывающего комбината «Калевала». В конце дня председатель Правительства возглавил совещание по вопросам развития лесопромышленного комплекса России.

Представляя проект строительства нового пассажирского терминала, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько рассказал об уже проделанных в 2014-2017 годах работах по реконструкции аэродромного комплекса. К настоящему времени, в аэропорту реконструированы инженерные сооружения, рулежная дорожка, перрон, места стоянки воздушных судов и ряд других объектов. Новый комплекс будет оснащен, комфортными зонами для пассажиров, двумя телескопическими трапами. В целом на реконструкцию из федерального бюджета было выделено 565 миллионов рублей, которые эффективно осваиваются.

Глава Росавиации отметил, что, кроме повышения комфортности аэродромной части, удалась реализовать мероприятия по повышению безопасности полетов. На эти цели дополнительно выделили 120 миллионов рублей. В рамках федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы орга-

**«Ворота пока скромные»**

Дмитрий Медведев ознакомился с планами развития аэропорта Петрозаводск-Бесовец

низации воздушного движения РФ» в текущем году завершается реализация мероприятий по оснащению аэродрома радиомаячной системой посадки типа ILS-2700 и системой ближней навигации DVOR2000/DME. Оснащение аэропорта Петрозаводск новым оборудованием позволит обеспечить заход воздушного судна с обоих направлений, в том числе при неблагоприятных погодных условиях.

Александр Нерадько подчеркнул, что уже в 2016 году реконструкция позволила увеличить объемы пассажирских перевозок до 15 тысяч человек, в прошлом году — до 30 тысяч, в текущем — уже насчитывается 50 тысяч пассажиров.

В ходе осмотра территории глава Росавиации отметил, что аэропорт Петрозаводск является «воздушными воротами Карелии». В ответ Дмитрий Медведев пошутил: «Ворота пока скромные».

Как мы уже рассказали ранее, разрешение на строительство терминала пропускной способностью 300 пассажиров в час и площадью более 3,7 тысячи кв. м Росавиация выдала в сентябре прошлого года. По данным местных властей, сейчас проходит стадия подготовки необходимых документов для начала строительства нового пассажирского терминала. Предполагается, что он будет обслуживать до 1 млн пассажиров в год.

Петрозаводск (Бесовец) — единственный аэропорт Карелии, предназначенный для обслуживания внутренних и международных авиалиний. Он включен в список аэропортов федерального значения. Аэродром Бесовец, расположенный около одноименной деревни, был создан в 1939 году. С 1995 года постановлением Правительства РФ Бесовец определен аэродромом совместного базирования Минобороны и Минтранса России.

Первое здание гражданского аэровокзала было построено в 1964 году, площадь пассажирского терминала тогда составляла 320 кв.м, а пропускная способность — 30 пассажиров в час. В 2004 году был введен в эксплуатацию новый терминал площадью 400 кв.м, что позволило увели-

чить пропускную способность до 70 пассажиров в час. После реконструкции в 2011 году площадь здания выросла до 900 кв.м.

Нынешний проект по строительству объектов на территории гражданского сектора аэропорта реализуется в рамках ФЦП развития Карелии до 2020 года.

Неоднократно поднимался вопрос о переименовании аэропорта Бесовец. В апреле прошлого года на заседании Госкомиссии по подготовке празднования 100-летия Карелии секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев подтвердил существование таких планов. Однако окончательный выбор названия аэропорта сделают сами жители республики.

Соб. инф.

**Ловушка для инфекций**

Исполком СНГ обсудил проблемы медицинского обеспечения полетов ГА в странах Содружества

В Минске представители Межгосударственного авиационного комитета приняли участие в режиме видеоконференции в заседании Рабочей группы Исполнительного комитета СНГ по вопросам медицинского и санитарно-эпидемиологического обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации государств Независимых Государств

Совещание было посвящено рассмотрению вопросов по консолидации усилий государств Содружества в борьбе с инфекционными болезнями, в целях выработки единых подходов в профилактике, своевременному реагированию и ликвидации чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения при обеспечении полетов воздушных судов гражданской авиации.



Рабочая группа Исполнительного комитета СНГ была создана по инициативе Координационно-консультативного авиамедицинского совета Межгосударственного авиационного комитета (ККАМС МАК) на XXVI заседании Совета по сотрудничеству в области здравоохранения СНГ 21 июня 2016 года.

В работе заседания Рабочей группы участвовали представители органов здравоохранения и ад-

министративными администрациями государств — участников Соглашения) Методические рекомендации по организации и проведению санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий в случае выявления большого инфекционной болезнью, представляющей чрезвычайную ситуацию в области общественного здравоохранения, имеющую международное значение, при осуществлении перевозок воздушным транспортом и Типовой план готовности гражданской авиации (государства) к возникновению чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение. Указанные проекты документов вносятся на рассмотрение Совета по сотрудничеству в области здравоохранения СНГ.

Участники совещания отметили, что новые угрозы чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения могут негативно повлиять на работу авиационной отрасли. Межведомственные и межрегиональные взаимодействия, осведомленность, готовность/на тренированность в вопросах предупреждения и предотвращения угроз в области общественного здравоохранения необходимы для обеспечения непрерывности авиационного сообщения и безопасности полетов.

Рабочей группой доработаны и согласованы представленные МАК (являющимся международным партнером ИКАО по проекту CAPSCA-EUR и координатором проекта с авиа-

Слово о «маленькой тушке»

Ту-134 был задуман создателями как бизнес-джет, а в историю вошёл как легендарный региональщик



Последний в ту пору проходил испытания, но в коммерческую эксплуатацию он поступил только в 1962 году. 1 августа 1960-го вышло постановление Совмина СССР о создании скоростного пассажирского самолета Ту-124А с расположением двигателей типа Д-20П в хвостовой части фюзеляжа (в базовой версии самолёт имел двигатели в корневой части крыла, как Ту-104 и его военный прототип Ту-16).

Согласно постановлению, требовалось построить 40-местный самолет с максимальной скоростью 1000 км/ч и крейсерской — 800 - 900 км/ч на высоте 10 000 — 12 000 метров. Практическая дальность полета с аэронавигационным запасом топлива на крейсерской скорости должна составлять 1500 км при максимальной — 2000 км. 1 апреля 1961-го был представлен эскизный проект, в котором подтверждалась возможность получения крейсерской скорости 800 км/ч при заданной дальности 1500 км. Несколько улучшались экономические характеристики: коммерческая нагрузка возросла с 5000 до 6000 кг, а число пассажирских мест до 46 в туристском варианте и до 58 в экономическом. Двигатели Д-20П заменялись на Д-20П-125 со взлетной тягой по 5800 кг.

После завершения работы макетной комиссии в 1961 году «Аэрофлот» выпустил уточненные требования на Ту-124А. ОКБ-156 предлагало довести коммерческую нагрузку до 7000 кг при полете на расстоянии 1500 км и до 4000 кг — на дальность 3000 км. При этом допускалось увеличение длины разбега и пробега до 900 м. Количество пассажирских мест возрастало до 65 — 70. Весь 1961-й и первую половину 1962-го разрабатывалась техническая документация Ту-124А. Эти разработки были существенными: они и привели к созданию нового самолёта, позже получившего наименование Ту-134.

Опытный образец с бортовым номером СССР-45075 совершил первый полёт 29 июля 1963 года. Командиром экипажа был Заслуженный лётчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза А.Д. Калина (он же впервые поднимал Ту-124).

Доработки самолёта производились и позже. 20 августа того же года в Великобритании совершил первый полёт самолёт аналогичного класса и с аналогичной компоновкой (с Т-образным оперением и двигателями, расположенными в хвостовой части фюзеляжа) ВАС111. Его испытания по темпу опережали Ту-124А, но 22 октября он потерпел катастрофу. Её причиной стало попадание го-

ризонального оперения (стабилизатора) в спутную струю от гондол двигателей. Система управления рулями высоты не смогла преодолеть аэродинамические нагрузки на них в этой ситуации, и все усилия пилотов уменьшить углы атаки оказались тщетны. Самолет, парашютируя, ударился о землю, похоронив под собой экипаж.

Причины катастрофы были учтены как в конструкторском бюро А.Н. Туполева, так и на фирме «Дуглас», где строился опытный образец DC-9. На нём и на последующих Ту-124А (с ноября 1963 года самолёт получил название Ту-134) устанавливался стабилизатор с увеличенной на 30 процентов площадью. Но второй опытный образец (СССР-45076), совершивший первый полёт 9 сентября 1964 года, был построен ещё с оперением в старом виде. Салон самолёта был рассчитан уже на 64 пассажира. Возросшие массово-геометрические характеристики требовали и увеличения тяги двигателей. Самолёт Ту-124А изначально оснащался двигателями Д-20П-125 с тягой на взлётном режиме 5,8 тонн. В результате модернизации конструкторское бюро П.А. Соловьёва создало двигатель Д-30 с тягой на взлётном режиме 6,8 тонн. С двигателями Д-20-125 было построено только три самолёта.

Не дожидаясь появления доработанного образца, создатели самолёта решили завершить заводские испытания второго экземпляра с последующей передачей его в ГК НИИ ВВС (Чкаловский), куда он был передан в декабре 1965 года. А 14 января 1966 года, выполняя очередной испытательный полёт, Ту-134 (СССР-45076) потерпел катастрофу, унеся жизни восьми человек во главе с командиром корабля лётчиком-испытателем С.В. Евсеевым.

С марта по июль 1967-го проходил второй этап совместных государственных испытаний самолёта с участием НИИ ГВФ. В этом же году с апреля по август проводились эксплуатационные испытания Ту-134 первых серий со взлетной массой до 45 тонн, рассчитанных на 72 пассажира. В сентябре 1967 года первый Ту-134 совершил пассажирский рейс по трассе Москва — Адлер.

На начальном этапе коммерческой эксплуатации самолёт использовался исключительно в международном сегменте перевозок — только в 1969 году он был внедрён на маршрутах из Москвы в Ленинград и в Киев. К началу 1972 года Ту-134 продолжал обслуживать преимущественно международные линии. Внутренняя маршрутная сеть для этого воздушного судна включала маршруты из Москвы в Баку, Ереван, Киев, Кишинёв, Краснодар,

Ленинград, Омск, Ригу и Сочи, а с 1973 года добавился и Сухуми.

Забегая вперёд, отметим, что Сухумское авиапредприятие входило в число обладателей Ту-134 и эксплуатировало их до начала гражданской войны в Абхазии. Сухумские экипажи тренировали коллеги из Ленинграда. Один из лётчиков-инструкторов, участвовавших во внедрении Ту-134 в Сухуми, Неон Дмитриевич Рыбин, после ухода с лётной работы преподавал в Академии Гражданской авиации (СПбГУ ГА), а будучи на пенсии исполнял должность методиста в музее истории гражданской авиации. Авиапредприятие имело 8 самолётов данного типа. Один из них (СССР-65893) Президент Грузии ЗвиадГамсахурдия использовал для бегства из страны в Чечню.

Массовое применение Ту-134 началось в 1973 году, когда была прекращена эксплуатация самолёта Ан-10. С ним происходило несколько катастроф, причиной которых были проблемы с прочностью конструкции. Самолёт мог быть доработан, но руководство тогдашнего авиапрома не сочло это нужным в связи с тем, что часть маршрутной сети на себя взял Ил-18, а в региональном сегменте ставка была сделана на уже освоенный в эксплуатации Ту-134.

Впервые в практике отечественного самолетостроения конструкция Ту-134 и его летные данные прошли международный контроль, а само воздушное судно получило международный сертификат летной годности. Польская государственная инспекция выдала 9 ноября 1969 года сертификат ВВ-051 на соответствие британским нормам летной годности (BCAR). Ту-134 всех модификаций имели сертификаты на соответствие международным нормам (ICAO) по шуму на местности, что позволяло использовать их на международных линиях.

На создание Ту-134 затратили 10 лет и 3 месяца, в том числе 3 года на проектирование и постройку опытного образца. На доводку и испытания ушло 4 года и 3 месяца. Со временем Ту-134 в Аэрофлоте взял на себя львиную долю перевозок на ближнемагистральных трассах. По уровню шума и вибраций в пассажирском салоне самолёты до последнего времени были самыми комфортабельными. Топливную эффективность удалось поднять в последних модификациях с 55 до 34-39 г/кресло км, а количество пассажиров — до 80-90.

В классическом варианте Ту-134 строился с 1966 по 1970 годы. Затем была создана версия Ту-134А, отличавшаяся удлинённым на 2 метра фюзеляжем и модерни-

зированными двигателями Д-30 II-й серии. Эти двигатели, в отличие от предыдущих, имели систему реверса тяги. Существовала также модификация Ту-134Б отличавшаяся наличием бортовой РЛС семейства «Гроза», благодаря которой в составе экипажа не было штурмана. Самолёт отличался отсутствием традиционного для воздушных судов конструкторского бюро А.Н. Туполева остекления на носовом обтекателе (где, собственно говоря, и находился штурман).

В массовой эксплуатации находилась именно модификация Ту-134А. Обладателями базовых моделей было только два управления гражданской авиации СССР — Молдавское и Тюменское (ныне авиакомпания «ЮТэйр», эксплуатировавшая Ту-134 до 2011 года). Этим управлениям самолёты передали Внуковское авиапредприятие, в котором их эксплуатировал 200-й лётный отряд. Передача состоялась после перевооружения на Ту-154.

Для Московского авиаузла Ту-134 базовым самолётом практически перестал быть. Исключение составило ЦУМВС, реорганизованное после распада СССР в авиакомпанию «Аэрофлот». Последняя эксплуатировала Ту-134 до 2008 года. Годом позже их эксплуатация была прекращена и в авиакомпании «Россия», в том же 2009 году поставившая крест на эксплуатации отечественной авиационной техник в целом.

До начала 1990-х парк Ту-134 только в СССР перевез около 500 млн пассажиров. Он активно эксплуатировался и в странах социалистического лагеря, но после распада последнего все самолёты постепенно были реэкспортированы в Россию. В ряде стран бывшего СССР, например, в Грузии и в Таджикистане, Ту-134 эксплуатировался на протяжении всех 90-х годов. В Кыргызстане «маленькая тушка» летала всё первое десятилетие нового века.

Значение Ту-134 в истории отечественной гражданской авиации, как и в нашей жизни в целом, подчёркивает и тот факт, что этот самолёт присутствует в двух фильмах Эльдара Рязанова — «Невероятные приключения итальянцев в России» и «Ирония судьбы или С лёгким паром!». В первом фильме «маленькая тушка» совершает аварийную посадку на Минское шоссе, в роли которого выступила ВПП аэропорта Ульяновск-Центральный. Эпизод с посадкой самолёта на Минское шоссе, действительно, имел место, но это было не гражданское воздушное судно, а бомбардировщик. Незадолгий герой второго фильма в изрядном подлито накануне Нового года улетает на Ту-134 в Ленинград, и на нём же, уже найдя своё счастье, возвращается домой.

Для Ту-134 коммерческая эксплуатация была основным поприщем, но не единственным. Самолёт эксплуатировался и эксплуатируется по сей день Центром подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина. В Челябинском высшем военном авиационном училище штурманов использовался Ту-134Ш, на котором проходили подготовку военные штурманы Дальней авиации. По сей день стоит на вооружении Ту-134УБЛ (учебно-боевая лаборатория) для обучения навыкам бомбометания. Самолёт отличается длинной острой носовой частью, за которую получил прозвище «Буратино».

В коммерческой авиации Ту-134 вышел в отставку в силу почтенного возраста. Для несения службы в рядах государственной авиации возраст препятствием не стал. Скажем более: в этом сегменте «малой тушке» полностью замена не найдена. Найти её — это задача, которую отечественный авиационный конструктор будет решать в ближайшее время.

Петр КРАПОШИН

ИНТЕГРАЦИЯ

«Технодинамика» и итальянская Atitech Spa строят в Москве центр техобслуживания ВС

Госкорпорация Ростех и холдинг «Технодинамика» подписали соглашение с итальянской компанией Atitech Spa о строительстве в Москве Центра ТОиР самолетов, компонентов и двигателей. Центр будет построен в течение двух лет и сможет предоставлять услуги ТОиР эксплуатантам как зарубежных, так и отечественных ВС. В рамках договоренностей партнеры создадут СП для реализации проекта на территории России. Техническая площадка и ангар для обслуживания авиационной техники будут построены в течение двух лет. Одновременно со строительством комплекса компания Atitech будет проводить обучение российских специалистов на базе своего учебного центра в Неаполе.

Минпромторг России заключил Соглашение о партнерстве с ОАЭ в авиапромышленности

Документ подписан по итогам 8-го заседания Межправительственной Российско-Эмиратской комиссии по торговому, экономическому и техническому сотрудничеству, состоявшегося под председательством Министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова и Министра иностранных дел и международного сотрудничества Объединенных Арабских Эмиратов Абдаллы бен Заеда Аль Нахайяна. Рассматривается возможность развития инвестиционного сотрудничества при реализации совместных проектов в третьих странах. В частности, Денис Мантуров предложил ОАЭ принять участие в освоении Российской промышленной зоны на территории Египта.

Airbus и Китай будут сотрудничать в сфере применения нанотехнологий в авиаотрасли

Компания Airbus и Национальный центр нанонауки и нанотехнологий Китая заявили о создании лаборатории по изучению инженерного применения нанонауки в авиационной промышленности. Стороны договорились совместными усилиями проводить исследования в целях изучения инженерного применения технологии наноматериалов. «Нанонаука меняет человеческое восприятие и вносит большой вклад в будущее развитие экономики и промышленности», - заявил директор Национального центра нанонауки и технологий Китая Лю Минхуа. Пекинский инженерный центр Airbus является совместным предприятием Airbus и Китайской корпорации авиационной промышленности AVIC.

Европейский парламент одобрил помощь в 10 млн евро уволенным работникам Air France

На пленарной сессии в Страсбурге депутаты Европарламента приняли решение о выделении €9,89 млн бывшим работникам Air France, уволенным этой авиакомпанией, сообщило Agence France-Presse. Запрос о предоставлении помощи работникам авиакомпании, уволенным в связи «со сложным создавшимся в ней финансовым положением», был направлен в Евросоюз правительством Франции. Компания Air France столкнулась со значительными трудностями как в связи со снижением пассажиропотоков в Европе, так и по причине сильной конкуренции со стороны авиаперевозчиков из стран Персидского залива.

Россия и Индия продолжат сотрудничество по созданию истребителя пятого поколения

У российско-индийского проекта пятого поколения — Fifth Generation Fighter Aircraft (FGFA) — есть перспективы, сообщил информированный российский источник. FGFA разрабатывается на базе российского перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации - Су-57. В апреле появились сообщения о том, что Индия выходит из совместного с Россией проекта. СМИ сообщили, что Индия готова продолжить совместную работу над этим самолетом только в случае полной передачи Россией всех технологий. Контракт на создание предварительного технического проекта стоимостью \$295 млн был подписан в декабре 2010 года. Уже с 2022 года Индия начнет принимать FGFA на вооружение.

Республики Коми и Бурятия намерены вместе развивать здравоохранение, туризм и авиацию

Перспективы взаимодействия обсудили в Улан-Уде руководители республик Сергей Гапликов и Алексей Цыденов. По словам Цыденова, стороны обсудили вопрос сотрудничества АО «Комвиатранс» и АО «Улан-Удэнский авиационный завод», возможности поставок продукции завода в Коми. «Наш завод является флагманом холдинга «Вертолеты России», мы получили высокую оценку Минобороны. На сегодня нами запущены несколько моделей вертолетов, не имеющих аналогов в мире, а также легкого многоцелевого самолета. Поскольку Республика Коми по своим параметрам очень близка к Бурятии, наша продукция будет вам полезна», - сказал Цыденов.

Россия и Корея обсудили новые направления на полях промышленной выставки «ИННОПРОМ»

В числе приоритетных направлений сотрудничества Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров выделил инфраструктурные сферы и услуги, в том числе «Умный город», «Электронное образование», проекты в области энергоэффективности. Глава Минпромторга России рассказал, что с корейскими партнерами уже заключено соглашение о первом совместном пилотном проекте в области телемедицины — создании «умной больницы» на территории Международного медицинского кластера в «Сколково». Также Министр сообщил, что крупнейшие корпорации начали реализовывать дорожные карты по морскому, наземному и авиационному беспилотному секторам.

Мининфраструктуры Украины составило рейтинг пунктуальности авиакомпаний в июне 2018 года

«Мотор-Сич», совершившая в июне все 256 назначенных рейсов в пределах двух часов от указанного расписания, стала самой пунктуальной украинской авиакомпанией. Согласно составленному ведомством рейтингу пунктуальности, в тройку лучших в июне вошли также «Международные авиалинии Украины» (МАУ) и «Роза ветров», 98 процентов рейсов которых из украинских аэропортов вылетели не позднее двух часов от времени отправления. Однако в случае МАУ речь идет о 3130 рейсах, а на счету «Розы ветров» — только 531 рейс. В нижней части рейтинга оказались авиакомпании FANair и Bravo, у которых примерно каждый третий рейс вылетает с задержкой свыше 2 часов.

АЭРОПОРТ 2018

Государственный исторический музей выставил в МА Шереметьево шедевры русских мастеров

Экспозиция размещена в арт-галерее в терминале Е (второй этаж). На выставке собраны фотографии работ русских живописцев, ювелиров, резчиков по дереву и стеклу, мастеров по изготовлению тканей, икон, рукописных и первопечатных книг и кухонной утвари, представленные в залах и хранящиеся в фондах главного музея русской государственности. Выставка будет открыта для посещения пассажирами и гостями Международного аэропорта Шереметьево до 17 августа этого года. В настоящее время в Историческом музее хранятся более пяти миллионов предметов — одна двенадцатая часть Государственного музейного фонда Российской Федерации.

Пассажиры аэропорта Внуково теперь могут воспользоваться услугами капсульного отеля

Внуково стал первым и единственным аэропортом МАУ, предлагающим такую услугу. Теперь транзитные пассажиры, а также все желающие могут отдохнуть до или после перелета в специальных капсулах для сна. Двенадцать капсул расположены на третьем этаже терминала А, около зала VIP Lounge. Оплата услуги почасовая, также пребывание в капсуле можно забронировать на сайте. Капсульный отель предлагает посетителям комфортный отдых: бесплатный Wi-Fi, телевизор, кондиционер, зеркало, зарядные устройства, светодиодная подсветка, будильник, хранение багажа и сейф. Кроме того, в стоимость услуги включены постельное белье, плед и подушка.

Оператор «Пулково-2» допустил продолжение работы терминала после завершения ЧМ 2018

«Дальнейшая эксплуатация «Пулково-2» — одна из возможных моделей, но у нас пока нет окончательного решения», — сообщила пресс-секретарь аэропорта Маргарита Потехина. За время чемпионата мира «Пулково-2» обслужил около 10 тысяч футбольных болельщиков, прибывавших в Санкт-Петербург чартерными рейсами. Накануне мирового первенства аэропорт получил заявки на обслуживание 70 чартеров. Терминал работает в реверсивном режиме: сначала только принимает, а затем только отправляет авиарейсы. Напомним, в 2014 году терминал «Пулково-2» прекратил обслуживать пассажиров. Рейсы всех авиакомпаний взял на себя на новый аэровокзал Пулково.

Калининградский аэропорт «Храброво» с осени начнет работу в режиме авиационного хаба

С конца октября т.г. «Храброво» начнет работу в режиме авиахаба в сотрудничестве с российским лоукостером «Победа». Об этом сообщил журналистам на пресс-конференции генеральный директор авиационного узла Александр Корытный. «Сразу по окончании чемпионата мира по футболу мы будем работать над системой хаба... Он будет ориентирован на трансферного пассажира через аэропорт Калининград. С зимнего расписания мы планируем уже открыть ряд дополнительных рейсов, трансферные рейсы, из Калининграда в Лондон, Париж, Рим и Женеву», — сказал Корытный, уточнив, что осенне-зимнее расписание начинает действовать с конца октября.

Главгосэкспертиза рассмотрела обновленный проект строительства в аэропорту Геленджика

Изучив представленные повторно материалы, эксперты пришли к выводу, что результаты инженерных изысканий и проектная документация соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям. По итогам рассмотрения выдано положительное заключение. На первую реконструкцию аэропорт Геленджик был закрыт в 2004 году. За пять лет были возведены терминал и ВПП. Первый коммерческий рейс состоялся 29 мая 2010 года. Со сменой владельцев аэропорта в апреле 2018 года были приняты решения по его дальнейшему развитию, в том числе по строительству нового аэровокзала с сопутствующими объектами.

Магадан и «Новопорт» обсуждают инвестиции в аэропорт города при согласии его продажи

Магаданская область и холдинг «Новопорт» ведут переговоры о реконструкции аэропорта «Магадан» в поселке Сокол, сообщил журналистам губернатор Сергей Носов: «У меня есть письмо от руководителей «Новопорта», я могу заявить официально, что они готовы инвестировать в аэропорт при условии передачи им контрольного пакета акций ОАО «Магаданский аэропорт». По его словам, для этого необходимо сначала передать акции в собственность региона. В настоящее время аэропортом владеет Росимущество. Предполагается, что вопрос о передаче акций будет обсуждаться в ходе поездки в Магадан министра транспорта РФ Евгения Дитриха в начале августа.

Грубые нарушения пожарной безопасности обошлись аэропорту Челябинска в 75000 рублей

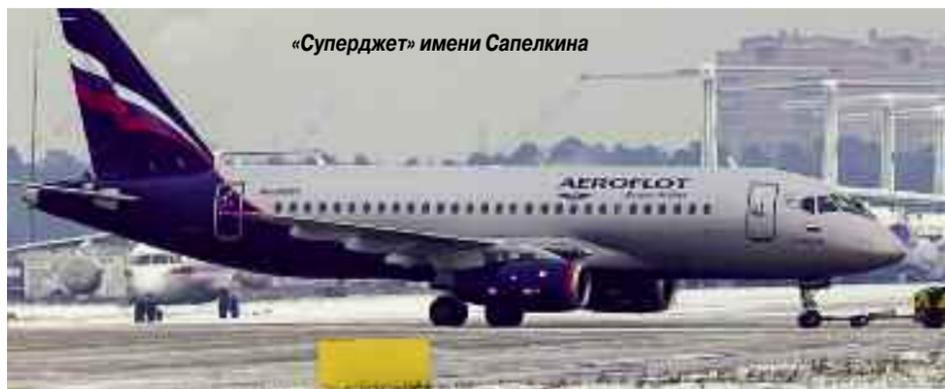
Проверку главного аэропорта Южного Урала проводила транспортная прокуратура. Недочеты нашли в работе систем оповещения и управления процессом эвакуации людей в случае пожара. Воздушная гавань оштрафована на 75 тысяч рублей. Как рассказали в пресс-службе надзорного ведомства, недостатки являются нарушением закона «О пожарной безопасности в РФ». Кроме наложения штрафных санкций, руководству авиационного узла внесено представление, должностные лица, занимающиеся обеспечением пожарной безопасности, привлечены к дисциплинарной ответственности. Транспортная прокуратура контролирует устранение нарушений.

«Аэропорты Регионов» выбрали проектную организацию для аэропорта Нового Уренгоя

Проектную документацию по строительству нового пассажирского терминала аэропорта Нового Уренгоя (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») разработает проектный институт «Красаэропроект». Кроме того, та же организация выполнит проектные работы по реконструкции аэродрома. Соответствующие решения были приняты конкурсной комиссией УК «Аэропорты Регионов» по результатам конкурентных переговоров с проектными организациями, подавшими заявки на участие в отборе. Модернизация аэропорта Нового Уренгоя — это первый в России проект развития аэропортовой инфраструктуры, реализуемый в рамках закона о концессионных соглашениях.

«Рыцарь неба»

Снимая свой легендарный фильм «Экипаж», Александр Митта позвал его консультантом



«Суперджет» имени Сапелкина

Реакция у «рыцаря неба» была отменной, что он доказал не единой, будучи летчиком-испытателем новинки советского авиационного прома. Но это — в небе.

А на земле и по сей день вызывает изумление исход рокового ДТП, произошедшего с ним в феврале 1975 года на Химкинском мосту. Внезапно вывернувшееся переднее колесо его «жигуля» на полной скорости вынесло автомобиль на встречную полосу под КамАЗ. Как водителю удалось уклониться от вылетающего через салон двигателя, и выпасть на дорогу, потом не смогли объяснить даже сотрудники ГАИ. Сработал, по-видимому, приобретенный пилотский навык постоянной готовности к непредвиденным обстоятельствам.

Результатом аварии стали тяжелейшие ранения, включая перелом позвоночника. Два месяца собирали его по частям в Боткинской больнице, в успех лечения боялись верить даже близкие. К счастью, он остался жив и даже относительно здоров. К сожалению, с любимым делом — в те годы это был штурвал Ил-62 — пришлось распрощаться. Впрочем, вся его жизнь состояла из кульбитов судьбы.

...Мечта юного Кости стать геологом после первого же просмотра фильма «Чапаев» поменялась на кавалерию. «Ты все же, Костя, держись поближе к металлу», — наставлял его отец-железнодорожник.

Окончание. Начало на с. 2

Послушав совет, парень закончил ФЗУ и своим пятнадцатилетним прекрасным разбирательством в автомобилях и тракторах. Кстат, трактор и привел его в аэроклуб: на нем он натягивал амортизаторы для планеров. Видя восторженные глаза юноши, знающие пилоты помогли ему самостоятельно слетать на планере Г-1. Что и определило судьбу: по окончании Тамбовского летного училища Константин стал работать на гражданских авиалиниях. Пилотировал самолеты, которые ныне увидишь только на картинках. Время, а то и люди, не особо заботящиеся об исторической памяти, убрали их из наших реалий. Как, впрочем, и имена многих героев, создавших стране славу непобедимой державы.

Сапелкин прошел всю войну, летал на По-2. Однажды в воздушном бою самолет загорелся. Выбросившись на парашюте, летчик шел ночами по оккупированной смоленской земле. Пробирался к своим в сорокоградусные морозы. Ночевал на сеновалах и в сараях. На какое-то время его пригрела семья сельского учителя. Потом с группой партизан перешел линию фронта. И вновь начал полеты.

В другой раз был сбит, возвращаясь с боевого задания: заблудившись в тумане, он попал в расположение вражеского аэродрома. Повезло ему, хоть и обгорел, но остался жив и вновь стал пробираться к своим. В первой же деревне его сдали полицаям, и он едва унес ноги от них и их собак. Партизаны, к которым он, полуживой, все же добрался, едва его не расстреляли. Потом повторил он судьбу многих своих соотечественников — стал заключенным лагеря в Акмолинске. Там скрупулезно проверяли, не продан ли он немцам: «В какой разведшколе был? Все так же оправдываются. Ты лучше признавайся».



С авиаконструктором А. Н. Туполевым



Портрет работы И.В. Радомана

Хлебнул горя, пока вкалывал на производстве кирпичей.

— Идешь, бывало, опустишь-ся, — вспоминал он, — а тебя прикладом по спине гонят. Хорошо, трех месяцев хватило, чтобы разобратся, что не виноват. Оттуда — снова на фронт. Войну в звании лейтенанта закончил в Берлине.

После войны на смену старым аппаратам, «табуреткам», как их называли пилоты, пришли быстроходные машины. Сапелкин — один из первых в кабине Ил-14. В пятидесятые годы — опять же в первой группе испытателей Ту-104, чуть позже — гиганта отечественного авиапрома Ту-114. Он же стал первым командиром летного подразделения реактивных пассажирских лайнеров.

— Пионеры нашей реактивной гражданской авиации, — вспоминал Константин Петрович, — не сразу становились послушными машинами. Их строптивый боевой нрав не сильно ладил с мирными задачами. Когда впервые увидел Ту-104, поразился его изяществу. Но летать на нем было поначалу нелегко. Лайнер не прощал даже малейшей погрешности в управлении. Доводили его до кондиции вместе с конструкторами и мы, испытатели, а А.Н. Туполев внимательно прислушивался ко всем нашим замечаниям.

Заслуженный пилот СССР, кавалер орденов Отечественной войны первой и второй степеней, нескольких орденов Ленина, других высоких государственных наград, первым приземлял новые машины в разных портах мира. И везде отмечали его удивительное летное мастерство. Один из его друзей-испытателей однажды заметил, что на хорошую посадку можно смотреть, как на игру большого актера. Не только коллеги ценили мастерство аса. Вот характерный эпизод. Когда, завершив первый международный рейс на Ту-114, Сапелкин приземлился в Нью-Йорке, к полосе сбегались работники всех аэродромных служб. Это был первый демонстрационный полет советского крылатого гиганта в США. У американцев

тогда не нашлось ни подходящего трапа, ни тягача. Пришлось соединять два тягача цугом, и срочно соорудить трап нужной высоты.

Близился первый исторический визит главы государства в США. Командир корабля Сапелкин доложил Никите Хрущеву, что самолет готов и экипаж ждет команды на старт. Восторгу американцев после нового приземления Ту-114 снова не было предела.

— Особенно запомнились самые первые рейсы за рубеж на новых реактивных машинах, — вспоминал Сапелкин. — Открылись они маршрутом Москва — Прага. Международные рейсы сразу вызвали к нашим самолетам большой интерес. Нередко задавали смеш-



Роковая авария

ные вопросы. Например, из какой фанеры сделан корпус, ведь нужного металла в России нет... Подходили, стучали по фюзеляжу. Потом западная пресса писала, что самолет сделан явно в единственном экземпляре и ничего подобного больше не стоит ожидать. Но вскоре десятки советских реактивных лайнеров одновременно стали приземляться в разных аэропортах мира.

Был случай, когда в полете над Северной Америкой с земли местные диспетчеры попросили командира корабля слегка изменить курс. Экипаж не понял причины команды, но все же ее выполнил. Позже выяснилось, что американцам очень хотелось лично взглянуть на лайнер



Ан-2 и его экипаж, 1950-е годы

в полете. И, когда самолет появился над ними, в наушниках громко прозвучало «бьютифул».

Все эти воспоминания мы передаем, что называется, из первых рук. Трудно поверить, но в восьмидесятые годы Константин Петрович Сапелкин работал в газете «Воздушный транспорт» начальником бюро проверки. Настолько велико было внимание руководства гражданской авиации к единственному на тот момент отраслевому изданию, что командировались туда лучшие кадры. А министр начинал свой рабочий день с просмотра свежего номера ежедневной тогда газеты. К «дяде Косте», как его называла редакционная молодежь, часто приходили поговорить «пилоты-порт-

рее знаменитого Николая Плотникова. Очень любил Высоцкого, мог его слушать множество раз, особенно военные песни. Правда, «Штрафные батальоны» у него прятала — слишком она ему напоминала случившееся с ним во время войны. Любил наши походы на оперные спектакли в Большой театр. А когда на гастроли в Москву Шведская опера привезла Вагнера, прослушал все четыре оперы, я же не выдержала. И еще чувство юмора у него было замечательное, шутки любил проверять, подшучивая надо мной.

Его многому научил многонациональный Ташкент, где он родился и вырос. Там у него случилась в 16 лет первая любовь. Катя Вестман, девочка из немецкой семьи, умерла от тифа, когда он учился в лётном училище, а её брат Коля Вестман остался другом на долгие годы. Константин Петрович знал узбекский язык, и уверенно им пользовался. Например, на рынке, где узбеки торговали пряностями. Его хорошо знали и уважали в знаменитом ресторане «Узбекистан» на Неглинке. Великолепно он готовил всякие узбекские блюда, особенно плов с бараниной, или с сухофруктами. В Боткинской больнице после аварии я, придя навестить Константина, обнаруживаю его однажды в компании узбеков в палате пир горой со множеством южных фруктов. Потом выяснила, что в этот день рядом с ним положили узбека, сломавшего во время командировки в Москву ногу. Когда Константин Петрович на его родном языке посоветовалему не грустить, тот чуть из гипса не выпрыгнул».

В советские годы в аэропортах начали устанавливать самолеты-памятники. В том числе и те самые лайнеры, которым выдавал путевку в небо лётчик-испытатель Константин Сапелкин. И каждый раз при взгляде на эти эlegantные крылатые машины трудно было избавиться от мысли, что вот-вот откроется люк и на трапе покажется статный командир корабля, чье имя вписано в авиационную историю страны.

Увы, Москва, к сожалению, оказалась не слишком добра к крылатым памятникам отечественного авиастроения. В начале этого века были распилены два раритета — Ту-114 в Домодедово и Ту-104, торжественно установленный во Внуково в 1976 году. Позже там поставили другой Ту-104 подальше от терминала и глаз авиапассажиров на Киевском шоссе. А в Домодедове расчистили от гигантского турбовинтового «туполева» святое место, которое, как известно, пустым не бывает. Все это грустно еще и потому, что самолет даже в некондиционном виде наверняка приняли бы многие авиационные музеи, в том числе и зарубежные.

Пусть эта публикация останется своеобразным памятником замечательному человеку, ставшему частью славной истории отечественной авиации.

Анна ТОМАШЕВСКАЯ

Фото из семейного архива любезно предоставлены Никитой Сапелкиным

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

По итогам первого полугодия интенсивность движения в России выросла на 10,28 процента

В январе-июне 2018 года российские и иностранные авиакомпании выполнили в воздушном пространстве РФ 772974 полета, превысив показатели аналогичного периода 2017 года на 10,28 процента, сообщает пресс-служба Росавиации. На международных направлениях авиатранспортные компании выполнили 406857 полетов, рост по сравнению с прошлым годом составил 12,13 процента, на внутренних линиях — 366117 полетов, рост — 8,3 процента. 22 июня был зафиксирован годовой максимум суточной интенсивности воздушного движения. За 24 часа органы управления воздушным движением обслужили 5683 полета — рекордный показатель в истории современной российской авиации.

Eurocontrol: Количество задержек авиарейсов в странах ЕС выросло более чем в два раза

По данным Европейской организации по безопасности воздушной навигации (EUROCONTROL), средняя продолжительность ожидания рейсов за первое полугодие составила 47 тысяч минут в день, что на 133 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. В июле вылеты задерживались в среднем на 20 минут, а максимальное время ожидания было равным 337 минут (более пяти часов). Большая часть задержек объясняется нехваткой персонала, ограничением пропускной способности аэропортов, погодными условиями и заботками. IATA призвала правительства стран Европы и игроков рынка принять меры в отношении сложившейся ситуации.

Во Внуково установлен новый рекорд по числу взлетно-посадочных операций в час

16 июля авиадиспетчерами филиала «МЦАУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в ходе мероприятий по авиатранспортному обеспечению Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в московском аэропорту Внуково был установлен новый рекорд по количеству взлетно-посадочных операций (ВПО) в час. В период с 12.00 по 13.00 мск выполнено 62 ВПО. Из них: 39 — вылет, 23 — прилет. Одновременно были задействованы сразу две взлетно-посадочные полосы. Взлет воздушных судов осуществлялся курсом 58, а посадка — курсом 13. Стоит отдельно отметить, что рекорд установлен в условиях грозовой деятельности и необходимости обеспечения полетов особо важных рейсов.

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» завершило процедуру по реорганизации в полном объеме

Реорганизация проведена в исполнение Указа Президента Российской Федерации Владимира Путина от 27 декабря 2017 № 635 «О реорганизации федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» и соответствующего распоряжения Правительства в целях развития ЕС ОрВД РФ, обеспечения транспортной безопасности, а также концентрации информационных и исследовательских ресурсов. Таким образом, на сегодняшний день в структуру ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» входят уже не 17, а 19 филиалов, а также Генеральная дирекция, расположенная в Москве.

В аэропорту Тюмени началась модернизация комплекса управления воздушным движением

Реализация проекта, получившего положительное заключение Главгосэкспертизы России, позволит модернизировать комплекс средств УВД, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи. Благодаря новому оборудованию значительно повысится эффективность работы авиадиспетчеров филиала «Аэронавигация Севера Сибири». Планируется, что реконструкция продлится около семи месяцев. Финансирование проекта, реализацией которого занимается АО «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей», осуществляется из средств национального провайдера аэронавигационного обслуживания в России — ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

В филиале «Аэронавигация Севера Сибири» завершены приемочные испытания новой АС ОрВД

В филиале «Аэронавигация Севера Сибири» ФГУП «Государственная корпорация по ОрВД в Российской Федерации» с положительным результатом завершены приемочные испытания Автоматизированной системы ОрВД Тюменского укрупненного центра, поставленной ООО «Фирма «НИТА». Результаты испытаний показали соответствие автоматизированной системы организации воздушного движения Техническому заданию, а также ее пригодность к использованию для обеспечения организации использования воздушного пространства и обслуживания воздушного движения в районе ответственности Тюменского укрупненного центра Единой системы ОрВД.

В Петрозаводске введена в эксплуатацию радиомаячная система посадки ILS-2700

Новое оборудование позволит обеспечить посадку воздушных судов в сложных метеослужбах. Оснащение аэродрома Петрозаводск (Бесовец) современной системой посадки самолетов обсудили в карельской столице на совещании под председательством заместителя Секретаря Совета Безопасности РФ Рашида Нургалиева. В рабочей встрече приняли участие представители Росавиации, ФГУП «ГК по организации воздушного движения в РФ», профильных министерств и госучреждений республики. Радиомаячная система посадки типа ILS-2700 соответствует лучшим мировым образцам. В настоящее время ведутся работы по благоустройству территории объектов ILS и DVOR.

Госавиаслужба и AESA завершили проект гармонизации правил Украины с нормами ЕС

Глава Госавиаслужбы Украины Александр Бильчук сообщил, что в рамках реализации проекта были разработаны все необходимые технические материалы — процедуры, руководства для инспекторов, формы, чек-листы, приемлемые средства обеспечения соответствия и инструкции (AMC и GM). При этом, проекты текстов технических материалов были подготовлены таким образом, чтобы они были приемлемыми для утверждения в соответствии с внутренними процедурами Госавиаслужбы Украины. Также целью проекта была подготовка к имплементации соглашения между Украиной и Европейским Союзом об общем воздушном пространстве.

С редакторами газеты «Воздушный транспорт».

Слева направо: В.М.Карпий, К.П.Сапелкин, Ю.В.Пономаренко



ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

ФГУП «ЦАГИ» признан победителем конкурса на получение субсидии для создания технопарка

Центральный аэродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского победил в конкурсном отборе Министерства инвестиций и инноваций Московской области на предоставление субсидии с целью создания технопарков в сфере высоких технологий. Согласно условиям конкурса, ЦАГИ получит из госпрограммы «Наше Подмосковье» 97 млн рублей на создание технопарка. В результате к 2020 году на новой площадке должны быть запущены не менее 10 инновационных проектов с суммарным объемом привлеченных инвестиций 60 млн рублей и созданы 100 рабочих мест. К 2028 году число проектов, как ожидается, превысит 20, с финансированием 460 млн рублей.

Завершен первый этап проекта по созданию самолета сверхкороткого взлета и посадки

Результаты работ в виде обоснованных технических обликов демонстраторов летательных аппаратов вертикального или сверхкороткого взлета и посадки (ССКВП) представлены расширенной комиссией, в работе которой приняли участие представители авиационной и вертолетной отраслей, Министерства обороны и МЧС России сообщает пресс-служба Фонда перспективных исследований. Исполнители проекта отобраны по результатам всероссийского конкурса, проведенного Фондом в декабре 2016 — мая 2017 года, сообщает его пресс-служба. Данные решения подтверждены расчетными и экспериментальными путем. Ведется подготовка к созданию их масштабных аналогов.

ГосНИИ ГА выдал ООО «Аэрофьюэлз Улан-Удэ» Сертификат на топливообеспечение авиоперевозок

Сертификацию проводил ФГУП ГосНИИ Гражданской Авиации Минтранса России в рамках Системы добровольной сертификации объектов гражданской авиации. Компания в очередной раз подтвердила свое соответствие требованиям, предъявляемым к организации полного комплекса услуг по заправке воздушных судов авиаГСМ и жидкостью ИМ согласно Федеральным авиационным правилам и законодательству РФ. ООО «Аэрофьюэлз — Улан-Удэ» входит в сеть из 24 ТЗК, принадлежащих группе компаний «Аэрофьюэлз», располагает собственными современными топливозаправочными средствами и высоко квалифицированным персоналом.

«Волга-Днепр» и МГТУ ГА заключили соглашение о сотрудничестве в области подготовки кадров

Основной целью соглашения для обеих организаций является повышение качества подготовки специалистов и конкурентоспособности российской авиации. Более 40 процентов инженерно-технического персонала компании «Волга-Днепр Техникс Москва» являются выпускниками МГТУ ГА. «Отличная теоретическая и практическая подготовка наших выпускников делает их востребованными на рынке труда» — отметил ректор МГТУ ГА Борис Елисеев. В рамках соглашения вуз и компания планируют также совместно проводить опытно-технические работы, усилить научно-исследовательскую деятельность и организовывать культурно-массовые и спортивные мероприятия.

НПО «Наука» вводит нацстандарт по управлению поставщиками при создании авиационной техники

На базе НПО «Наука» состоялось совместное заседание комитетов по развитию поставщиков и стандартизации и управлению качеством Союза авиапроизводителей России. Как сообщает пресс-служба компании, на совещании обсуждались механизмы внедрения положений национального стандарта «Авиационная техника. Управление поставщиками при создании авиационной техники». Участники заседания также обсудили программу и состав выступающих Круглого стола «Актуальные вопросы развития поставщиков и их сертификации», который пройдет 10 августа в Казани в рамках IV Съезда авиапроизводителей России», — отметили в компании.

В Сибири создали катализатор для быстрой очистки воздуха в замкнутых пространствах

Ученые Института катализа (ИК) Сибирского отделения (СО) РАН создали катализатор для эффективной очистки воздуха в замкнутых пространствах на основе нанокристаллического диоксида титана, сообщила изданию СО РАН «Наука в Сибири». Особенность новых катализаторов заключается в высокой скорости очистки воздуха. Диоксид титана используют в косметической, пищевой и лакокрасочной промышленности в качестве белого пигмента. Это соединение также обладает способностью окислять загрязняющие вещества под действием ультрафиолета. Новые катализаторы могут использоваться в устройствах для очистки воздуха на космических аппаратах и в авиации.

ВИАМ подписал соглашение о сотрудничестве с компанией «Русатом — Аддитивные технологии»

Подписи под документом поставили генеральный директор ВИАМ, академик РАН Евгений Каблов и генеральный директор ООО «Русатом — Аддитивные технологии» Алексей Дуб. Основная цель соглашения — сотрудничество в области разработки и создания отечественного аддитивного оборудования. Соглашение подразумевает реализацию комплекса мероприятий, среди которых: разработка и освоение металлопорошковых композиций производства ВИАМ для изготовления деталей авиационной и атомной техники на оборудовании ООО «РусАТ»; паспортизация и квалификация синтезированных материалов из металлопорошковых композиций.



Задачи для Невтонов

Над новыми методами управления воздушным движением работают и на студенческой скамье



Марк Белкин

Помимо этого, в зоне ответственности Московского центра находится множество аэродромов государственной и экспериментальной авиации. своё влияние оказывает также большое количество зон ограничения и запретных зон. Для получения информации о потоках воздушного движения с 2015 по 2018 годы проводилось исследование интенсивности воздушного движения по каждому дню в течение суток и по каждому часу.

Были рассмотрены все сектора МДЦ Московского аэроузла. Основное исследование проводилось на секторах М5 и М6 (направление Московской воздушной зоны из аэропорта Домодедово). Были собраны сведения по каждому часу в период с 1 по 30 марта. При исследовании была встроена матрица загрузки. Данные были собраны на основе анализа и обработки информации, хранящейся в автоматизированной системе, а также информации, полученной в ходе непосредственного наблюдения на рабочем месте.

При дальнейшем анализе потоков воздушного движения в Московской воздушной зоне было необходимо определить волнообразность потока как одну из его основных характеристик, и построить модель, предназначенную для прогнозирования интенсивности воздушного движения в часы, когда воздушное пространство наиболее загружено. Помимо этого были проведены исследования для максимального диапазона, в котором изменяется количество воздушных судов в течение суток в определённом секторе. Диапазоны были разбиты на количество групп, соответствующее количеству секторов. Так как сектора М1 и М9 постоянно объединены, было решено оставить 8 групп.

В настоящее время ведётся работа по упрощению структуры воздушного пространства в Московской воздушной зоне и по поиску путей снижения нагрузки на диспетчера. Модель необходимо усовершенствовать, так как она не учитывает особых метеоусловий как зимой, так и летом. Кроме того, необходимо учитывать и множество ограничений, наложенных на воздушное пространство в Московской воздушной зоне, а также особые случаи, которые могут возникать в полёте.

Тема организации воздушного движения была дополнена докладом о концепции PointMergeSystem, с которым выступила Алёна Диброва. Сущностью системы является современный способ организации потока воздушных судов, прибывающих на аэродром. Система разработана в 2006 году экспериментальным центром Евроконтроля. Она основана на выборе точки, в которую прибывают все воздушные суда, следующие в данный аэропорт — это точка входа в глиссаду. Перед

выходом в эту точку самолёты летят по дуге и, как правило, в горизонтальном полёте. Количество таких дуг не ограничено. После полёта по дуге экипаж получает указание следовать к точке слияния с заданной скоростью. Экипаж следующего самолёта получает такое же указание.

К основным принципам системы относятся сохранение действующего порядка работы диспетчера, проектирование на основе P-RNAV (процедура зональной навигации) и необходимость только в простых диспетчерских указаниях и разрешениях. В процедуре векторения необходимости нет. Система применяется при полёте по маршруту ОВД, при прибытии, а именно, при входе в точку начала снижения, в узловой диспетчерской зоне (как основной, так и вспомогательной) и в зоне управления диспетчерского пункта подхода.

При применении данной системы общее количество радиопереговоров может сократиться до двух



Анастасия Торубар и Анастасия Бутовец

раз. Внедрение данной системы также обеспечит возможность ступенчатого снижения, что будет способствовать экономии топлива. В горизонтальном полёте самолёт находится только в дуге ожидания.

Данная методика предлагает использование параллельного или последовательного применения названных схем в зависимости от количества точек входа в глиссаду, что зависит от количества рабочих ВПП. Система внедрена в Осло, в Париже, а также в Лондоне (Лондон-Сити и Биггин Хилл). В России данная система в феврале 2017 года внедрена в аэропорту Пулково на основе RNAV-1 (т.е. точность спецификации составляет одну морскую милю), что позволило оптимизировать структуру воздушного пространства в районе аэропорта. Её внедрение способствует не только сокращению радиопереговоров и нагрузки для диспетчеров, но и улучшению ситуационной осведомлённости для экипажа, а также упрощению процедуры эшелонирования.

В отличие от традиционного векторения PointMergeSystem способствует тому, что траектория движения самолётов делается более предсказуемой. Сегодня также внедрена система «Тромбон», также основанная на методике зональной навигации, но она решает проблему загруженности диспетчера не решает, так как при полёте к определённой точке на маршруте требуются дополнительные указания. Кроме того, данная система оставляет необходимым использование ступенчатого профиля снижения.

Для того, чтобы использование PointMergeSystem было возможно, самолёт должен быть оборудован приемо-ответчиком зональной навигации и соответствовать требо-

ваниям установленной навигационной спецификации. В случае с аэропортом Пулково это означает выдерживание точности до одной морской мили. В аэропорту должны быть установлены локально-корректирующие станции. Данная система может рассматриваться как дополнение к спутниковой навигационной системе.

Студентки факультета лётной эксплуатации Анастасия Торубари Анастасия Бутовец в своём докладе изложили проблемы внедрения систем автоматизации в работу аэронавигационных служб. Ещё в 30-е годы было отмечено, что полёт проходит более успешно при условии предварительного сбора информации о предстоящем маршруте. В Европе разработано специальное программное обеспечение для сбора, обработки и выдачи аэронавигационной информации. Это было достигнуто усилием специалистов, отвечающих за предполётную подготовку, в сочетании с административным регулированием.

В докладе были названы документы, регламентирующие предоставление экипажам аэронавигационной и метеорологической информации в советские годы. К ним относятся «Наставление по производству полётов в гражданской авиации СССР» (НПП ГА-85), а также «Наставление по штурманской службе в гражданской авиации СССР (НШС-86)». В Европе эту деятельность регламентируют документы ИКАО (Doc8126, Doc9376 и Doc8896).

В России существующие методики подготовки аэронавигационной информации чаще всего не позволяют сделать это в одном месте. Из разных источников экипаж получает документацию в бумажном виде. Кроме того, сегодня в Российской Федерации не разработано положение о брифинге, поэтому российские специалисты за основу берут нормы и правила из европейских методик.

Брифинг — это комплекс мероприятий по обеспечению пользователей воздушного пространства необходимой аэронавигационной и метеорологической информацией, а также получение и распределение сообщений относительно обслуживания воздушного движения и планов полёта, которые выдаются перед вылетом. В этом случае возможны утрата части информации и некорректный перевод иностранных источников.

Наряду с этим нет учёта национальных особенностей выполнения полёта. В России единственным документом, содержащим положение о брифинге, являются федеральные авиационные правила ФАП-128 (раздел «Аэродромное обеспечение полётов»). В документе говорится, что главный оператор аэропорта организует обеспечение экипа-

«О, ваши дни благословенны! Держайте ныне ободренные Раченьем вашим показать, Что может собственных Платонов И быстрых разумом Невтонов Российская земля рождать».

Михаил Ломоносов

жей воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информацией. Каждый оператор решает эту задачу в силу своих возможностей. В связи с этим возникает необходимость разработки общего положения о брифинге.

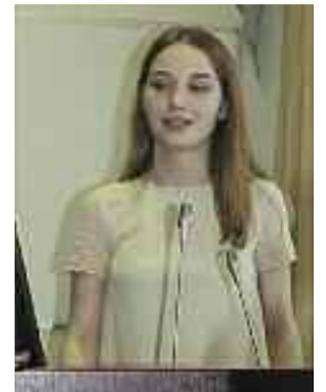
В практику брифинга предлагается внедрить средства автоматизации. Это позволит экономить финансовые ресурсы и оптимально использовать технику и труд персонала. Автоматизация брифинга сможет также решить проблемы, с которыми сталкиваются иностранные перевозчики при планировании полётов в российские аэропорты.

Главная проблема для них состоит в отсутствии полной информации о том аэродроме, на который определённый самолёт должен прибыть. Главная цель внедрения средств автоматизации — повышение эффективности, точности и рентабельности при сборе, обработке и передаче аэронавигационной информации. Программа автоматизации будет способна решить проблемы экономики и безопасности полётов.

С точки зрения экономики такая программа будет способствовать экономии финансовых ресурсов, оптимальному использованию техники и персонала, а также улучшению соотношения затрат и качества в деле предполётного информационного обслуживания. С точки зрения обеспечения безопасности главным преимуществом программы автоматизации брифинга является высокая эффективность и оперативность. С технической точки зрения программа совместима с современными системами обмена информацией. Соответствующее программное обеспечение предлагает фирма «НИТА».

Чтобы оценить актуальность представленных разработок, достаточно вспомнить прогнозы экспертов, ожидающих увеличение пассажиропотока не только в Московском авиаузле, но и в Санкт-Петербурге. Ряд специалистов готов к тому, что Московский авиаузел в ближайшее время может исчерпать лимит пропускной способности. При этом сегодня по показателям пассажиропотока Россия уступает Европе и США.

Доступность и востребованность воздушного транспорта на-



Алёна Диброва

прямую зависят от того, насколько часто самолёты будут летать и насколько высок при этом будет уровень безопасности полётов. Кроме того, совершенствование системы ОрВД будет способствовать снижению себестоимости рейса, а следовательно — и цен на авиабилеты.

Конечно, с общим развитием авиации новые вызовы ждут и саму систему ОрВД. Но одно можно сказать с уверенностью: в квалифицированных кадрах для нее, способных отвечать на вызовы времени, недостатка у нас нет и не будет.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Требуется свободная цифра

Недостатка в идеях у российских дарований нет. Почему же не рвутся в небо продукты их разума?

В истории развития отечественной авиации было не-скольких этапов. И, безусловно, один из самых ярких — советский, когда создаваемые нашими великими авиаконструкторами все новые и новые воздушные суда принесли нашей Родине славу и огромное число мировых рекордов. Научные достижения всегда были предметом национальной гордости. К счастью, и сегодня есть ощущение, что российская научная авиационная школа вновь набирает высоту. Достаточно познакомиться с некоторыми разработками нынешних Сикорских и Бартини...

Конвертируемый борт на криогенном топливе

В современных летательных аппаратах в качестве топлива используется авиационный керосин, выбросы от которого загрязняют окружающую среду. Наиболее реальной альтернативой ему в условиях России может стать криогенное топливо — сжиженный природный газ.

Однако из-за его низкой температуры (–162°C) для хранения и транспортировки такого вида топлива необходимо использовать теплоизолированные цилиндрические или сферические баки.

Концепция легкого конвертируемого самолета является идеальной платформой для реализации регионального летательного аппарата на криогенном топливе. Это воздушное судно может стать звеном в цепи работ по внедрению сжиженного природного газа на автомобильном, железнодорожном и морском транспорте, что позволит существенно сократить сроки внедрения и оптимизировать стоимость и состав НИОКР.

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского

к.м. Его крейсерская скорость составляет 480 км/ч. Летательный аппарат должен заменить выходящие Ан-24/26 на рынке местных и региональных перевозок России.

В нашей стране первые опыты с самолетами на криогенном топливе начались в середине 80-х годов прошлого века. Тогда в конструкторском бюро А.Н.Туполева начали создавать самолет Ту-155, использующий в качестве топлива жидкий водород. Он был разработан на базе серийного Ту-154Б с использованием турбореактивного двухконтурного двигателя НК-88. Первый полет Ту-155 на жидком водороде состоялся 15 апреля 1988 года. Всего было выполнено пять испытательных полетов. После этого Ту-155 был доработан для полетов с использованием сжиженного природного газа.

Этот вид топлива по сравнению с водородом значительно дешевле и доступнее, кроме того он в несколько раз дешевле керосина. Теплотворная способность его на 15 процентов выше, чем у ке-

и затем поступал в камеру сгорания.

Были проведены большие исследовательские и расчетные работы по перекомпоновке отсеков и расположению топливных баков. К 2000 году на Самарском авиационном заводе должны были быть выпущены три Ту-155 и начата их сертификация и опытная эксплуатация. Но работы были прекращены по финансовым причинам.

Многофункциональный стратосферный самолет



Опытно-конструкторское бюро (ОКБ) Мясищева разработало и получило патент на многофункциональный дозвуковой самолет М-60, способный выходить в стратосферу, рассказал генеральный конструктор ОКБ Александр Архипов.

В СССР разрабатывался самолет с таким же названием, однако планировалось, что этот проект будет межконтинентальным бомбардировщиком с ядерным двигателем. Теперь это название получил новый проект ОКБ Мясищева.

«В рамках научно-исследовательской работы «Прогресс-Аэро» мы разработали проект дозвукового стратосферного самолета М-60, максимальная скорость которого — 0,8 маха, то есть где-то 850 километров в час. Сегодня у нас есть все патенты на данный самолет, машина прошла полный цикл продувок (аэродинамических испытаний для исследования устойчивости и управляемости авиатехники при различных режимах полета — ред.) в Центральном аэрогидродинамическом институте имени Жуковского», — сообщил Архипов.

Он пояснил, что М-60 может использоваться как грузопассажирский самолет, пассажирский или как самолет-разведчик. По его словам, вместительность салона в пассажирской версии составит 400 кресел.

Собеседник отметил, что в новой машине специалистам Мяси-

С модифицированными органами управления

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского продолжают исследования модели легкого конвертируемого самолета. В перспективе этот летательный аппарат сможет использоваться как для пассажирских, так и грузовых перевозок без изменения типовой конструкции.

Новое воздушное судно рассчитано на 50 пассажиров или 6 тонн груза. Крейсерская скорость будет составлять 480 км/ч. Легкий конвертируемый самолет может заменить выходящие Ан-24/26 на рынке местных и региональных перевозок России.

Эксперименты проводились в аэродинамической трубе малых скоростей ЦАГИ в рамках выполнения государственного контракта с Минпромторгом России.

На данном этапе ученые института исследовали аэродинамические характеристики модели с

Были разработки ещё несколько проектов самолётов, использующих криогенное топливо (СПГ): Ту-136 с турбовинтовыми двигателями, работающими как на керосине, так и на сжиженном газе и широкофюзеляжный Ту-206 с турбореактивными двигателями, работающими на СПГ. Однако все эти проекты остались не реализованы.



щева удалось реализовать ряд новых технических решений, в том числе несущий фюзеляж (концепция при которой сам фюзеляж используется для создания подъемной силы в различных режимах полета), прямое крыло и расположение двигателей в верхней части самолета. Кроме того, М-60 отличается от аналогов поперечное сечение планера овальной формы, которое позволяет разместить в самолете негабаритные грузы или большее число пассажиров.

Генеральный конструктор Мясищева уточнил, что М-60 является инициативной разработкой компании, которая ведется на собственные средства, однако с недавних пор госзаказчик начал проявлять интерес к этой машине. В то же время Архипов подчеркнул, что данная разработка не имеет ничего общего со своим «тезкой» — межконтинентальным ядерным бомбардировщиком М-60, разработку которого «Мясищев» вел еще в середине XX века.

«Этот самолет не имеет ничего общего с межконтинентальным ядерным бомбардировщиком, который разрабатывало наше КБ в 1950-е годы. Просто в советское время каждая тема, которая прорабатывалась у нас, получала порядковый номер. Когда проект бомбардировщика М-60 был заморожен, соответственно, «освободилась» цифра 60», — пояснил он.

модифицированными органами управления на крыле и оперении в крейсерской и взлетно-посадочной конфигурациях. Работы были нацелены на повышение эффективности органов управления. Испытания показали, что выполненные мероприятия по доработке элеронов, рулей направления и высоты обеспечивают достижение показателей, полученных в расчетных исследованиях.

Ранее специалисты института провели исследования с целью получения взлетно-посадочных и крейсерских характеристик воздушного судна. Затем объектами экспериментов стали изолированный фюзеляж самолета и воздушный винт на режиме набора высоты и при боковом ветре. Проведенные работы показали высокий уровень аэродинамических характеристик перспективного летательного аппарата в широком диапазоне углов атаки и скольжения.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

В России создан комплекс с искусственным интеллектом для борьбы с беспилотниками

Концерн «Созвездие» (входит в холдинг «Росэлектроника») разработал радиоэлектронный комплекс для борьбы с БЛА, который оснащен искусственным интеллектом, сообщил глава концерна Алексей Бочаров. Он добавил, что «для этого создается малогабаритный мобильный комплекс РЭБ, который превратит дрон «в бесполезный металлолом». По его словам, многие пытаются бороться с беспилотниками, кидая на них сетки, опрыскивая краской для закрытия камер, а разработки «Созвездия» просто лишат БЛА «возможности быть управляемыми». Сейчас ведется опытная эксплуатация нового комплекса, первые поставки начнутся в следующем году.

Американский средневысотный аппарат MQ-9B SkyGuardian впервые перелетел через Атлантику

Американский беспилотный летательный аппарат MQ-9B SkyGuardian успешно совершил трансатлантический перелет из центра подготовки операторов беспилотников в Гранд-Форкс в Северной Дакоте в графство Глостершир в Великобритании. Согласно сообщению компании General Atomics Aeronautical Systems, разработавшей этот аппарат, MQ-9B SkyGuardian пролетел 6,96 тысячи километров за 24 часа 2 минуты. Это был первый в истории трансатлантический перелет средневысотного беспилотника, а также первый случай, когда аппарат под контролем оператора за пределами прямой видимости вошел в воздушное пространство Великобритании.

ГК «Кронштадт» испытала новую высокоточную систему сканирования для БЛА нового поколения

С использованием новой версии устройства удалось достичь уникальных характеристик по точности сканирования, позволяющих с оптимальной «экономикой» осуществлять распознавание провиса проводов линий электропередач (ЛЭП) и таких тонких элементов как грозотросы, строить высокоточную 3D-модель ЛЭП и выявлять любые отклонения в конструкции, требующие ремонта. Радикально повышена точность получения модели рельефа, леса и т.п. Кроме того, данный LIDAR можно эффективно использовать для получения данных о выработке карьеров, создания 3D-карты лесных массивов, строительных и других объектов, а также для картографирования местности.

Фиксировать нарушения ПДД на автотрассах в Удмуртии доверили беспилотным аппаратам

«Десять беспилотных летательных аппаратов начали патрулировать нарушение правил дорожного движения на загородных трассах в Удмуртии. В течение двух недель беспилотники работали в тестовом режиме, их использование признано эффективным - в суд уже передано десять дел об административных нарушениях. Поэтому принято окончательное решение об их постоянном использовании», — сообщили в пресс-службе республиканского управления ГИБДД МВД России. Аппараты записывают на видео нарушение правил дорожного движения, фиксируя время, дату и номер автомобиля. Число беспилотников, работающих на трассах, будет увеличено.

Airbus и International SOS займутся созданием систем БЛА для доставки медицинских грузов

Мировой лидер в авиационной отрасли — европейский концерн Airbus и International SOS, ведущая международная компания в области медицинских услуг и медицинского ассистанса, подписали меморандум о взаимопонимании для изучения возможностей использования воздушных судов или беспилотных летательных аппаратов для доставки медицинских грузов. В рамках соглашения Airbus поможет доработать и внедрить надежные схемы доставки медицинских грузов самолетами или беспилотными летательными аппаратами в рамках программы MedSupply компании International SOS. Программа MedSupply включает доставку медицинских препаратов и оборудования.

Двигатель для космического беспилотника XSP компании Boeing прошел огневые испытания

Специалисты Агентства перспективных оборонных разработок Минобороны США (DARPA) и американской компании Aerojet Rocketdyne проверили серию успешных огневых испытаний ракетного двигателя AR-22, который планируется установить на перспективный космический беспилотник XSP. Аппарат разрабатывается концерном Boeing. Согласно сообщению агентства, силовая установка прошла серию из десяти включений; продолжительность работы каждый раз составляла по меньшей мере 100 секунд. Испытания проводились на протяжении 240 часов. Как ожидается, первый полет перспективный космический беспилотник XSP совершит в 2021 году.

Для мониторинга ситуации томские власти намерены обеспечить все лесничества дронами

Власти Томской области рассчитывают, что федеральный центр поможет оснастить лесничества региона беспилотными летательными аппаратами для мониторинга пожарной ситуации и лесовосстановления, сообщил журналистам начальник департамента лесного хозяйства региона Михаил Малькевич. По его словам, работающие в регионе БПЛА хорошо себя зарекомендовали. Расходы на мониторинг лесных пожаров заметно уменьшились. По информации Малькевича, в настоящее время в Томской области полыхает один уже локализованный лесной пожар на площади 4,5 га. Всего с начала сезона ликвидировано 59 возгораний на общей площади 512 га.

Мобильный радиоизмерительный комплекс на базе БАС испытали в реальных условиях

Испытания комплекса, предназначенного для предварительных летных проверок систем посадки ILS и автоматических радиопеленгаторов, проводились в Ноябрьском центре ОрВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири». Проверки действующих объектов аэродрома с помощью мобильного измерительного комплекса проведены впервые. За пять дней представители компании-разработчика ООО «Курсир» провели измерения параметров работы пеленгатора АРП-75 и системы посадки СП-75. По итогам работ подтверждена возможность измерения основных параметров систем посадки ILS: разности и суммы глубин модуляции, а также мощности излучаемого сигнала.



испытывали модель легкого конвертируемого самолета с внешним баком для криогенного топлива, установленным на профилированных стойках над фюзеляжем. Эксперименты проводились в аэродинамической трубе малых скоростей ЦАГИ.

В ходе исследований ученые определили влияние бака на аэродинамические характеристики самолета, а также на эффективность вертикального оперения и руля направления. Выявлено, что установка внешнего бака вызывает ожидаемое снижение аэродинамического качества и путевой устойчивости, но в целом не требует изменения основных параметров компоновки.

Ранее уже были проведены испытания модели криоплана с Н-образным оперением. Далее специалистам ЦАГИ предстоит выяснить влияние бака на аэродинамические характеристики на режимах взлета и посадки, а также исследовать ряд модификаций по уменьшению негативного воздействия внешнего бака на аэродинамику самолета.

Легкий конвертируемый самолет может использоваться как для пассажирских, так и для грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Летательный аппарат сможет перевозить 50 пассажиров на расстояние 1500 км или 6 тонн груза на дальность 1000

росина. Кроме того, СПГ более экологичен и менее пожароопасен, и есть достаточный опыт поддержания его в безопасном состоянии.

Первые полеты Ту-155 на сжиженном природном газе состоялись в январе 1989 года. Было выполнено почти 90 испытательных полетов. Все они показали, что расход топлива по сравнению с керосином уменьшается почти на 15 процентов — самолет становится экономичнее и выгоднее.

В конце 90-х компания «Газпром» выступила с инициативой постройки пассажирского самолета, который мог бы полностью работать на СПГ. Самолет получил наименование Ту-156 и создавался на базе уже имеющегося Ту-155. На него должны были устанавливаться три новых двигателя НК-89. Это ТРДД, аналогичные НК-88, но имеющие две независимые топливные системы: одну для керосина и другую для криогенного топлива (СПГ). Это было удобно в том плане, что далеко не везде имелась возможность заправки газом, и самолёт мог бы по мере необходимости переходить с одной системы питания на другую. На это по разработанной технологии требовалось всего пять минут. НК-89 имел также теплообменник в затрубном пространстве, где сжиженный газ переходил в газообразное состояние

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

ЕС обязал усилить психологическую подготовку пилотов из-за трагедии Germanwings

По новым правилам все пилоты при наличии психологических проблем будут иметь доступ к программе поддержки. Кроме того, перевозчики обязаны проводить психологическую оценку пилотов перед полетом.

Вводится также «систематическое тестирование летного и кабинного состава» при приеме сотрудников на работу и без предупреждения — после их выхода с больничного или из отпуска. Выборочное тестирование авиационного персонала на алкоголь при этом будет обязательным для всех европейских и иностранных авиакомпаний, летающих на территории ЕС. Как отмечается, новые правила разработаны в связи с трагедией 2015 года с самолетом германской авиакомпании Germanwings. Тогда второй пилот Андреас Лубиц, пользуясь отсутствием командира воздушного судна, закрылся в пилотской кабине и умышленно направил самолет в гору. Все находившиеся на борту 150 человек погибли.

В СК доложили об итогах расследования авиакатастрофы на Синае А321 «Когалымавиа»

Российские следователи по итогам работы в Египте установили, что авиакатастрофа произошла в результате теракта, сообщил руководитель главного управления криминалистики СК РФ Зигмунд Ложис.

По его словам, сразу после падения самолета криминалисты вылетели в Египет: «Около двух месяцев мы работали на месте. В условиях жары, пустыни ребята проявили много героизма и стойкости, мужества при выполнении задания, а задание было одно: установить причину трагедии». «Мы установили, что это был теракт, был взрыв. То есть мы обнаружили с газоанализатором наличие взрывчатого вещества на внутренних стенках фрагментов самолета. В последующем вместе с сотрудниками МАК сложили остатки фрагментов борта и получили конкретное место, где произошел подрыв», — добавил эксперт. Расследование продолжается до сих пор, ФСБ РФ также квалифицирует случившееся как теракт.

Эксперты TSA и American Airlines тестируют 3D-сканер досмотра ручной клади

Администрация транспортной безопасности (TSA) и American Airlines тестируют 3D-сканер досмотра багажа и ручной клади в терминале 8 аэропорта им. Джона Ф. Кеннеди в Нью-Йорке (JFK).

Предшественником этого компьютерного томографа можно считать 2D-устройство, которым пользуются на большинстве КПП по всему миру. КТ-сканирование — трехмерное, изображение можно поворачивать на 360 градусов. Это позволяет рассмотреть содержимое ручной клади со всех сторон. Новая технология повышает качество проверки сумок сотрудниками САБ на наличие взрывчатых веществ и запрещенных предметов. В авиакомпании заявляют, что благодаря 3D-сканерам пассажиры даже смогут оставлять в ручной клади жидкости, гели, аэрозоли и ноутбуки. Ожидается, что в следующем месяце сканеры введут в эксплуатацию в JFK штатом. Они также проходят испытания в Фениксе, Аризоне и Бостоне.

В Серпуховском районе Подмосковья разбился легкомоторный самолет Zlin-326

В Подмосковье расследуют обстоятельства крушения частного легкомоторного самолета вблизи аэродрома Дракино. Он разбился в ходе учебно-тренировочного полета в полукилометре от взлетно-посадочной полосы.

На борту находились два человека: летчик-испытатель Виктор Бирюков и чемпион мира по авиационной акробатике Игорь Турик. Оба погибли, уточнили в региональном управлении МЧС. В открытых источниках сообщается, что Турик имел общий налет на самолетах и вертолетах 4900 часов. Он — чемпион мира по авиационной акробатике на самолетах Як-52 в командных соревнованиях, бронзовый призер в многоборье. Как рассказали в пресс-службе надзорного ведомства, в связи с данным происшествием Московский прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте проводится проверка. При наличии оснований будут приняты меры прокурорского реагирования.

Глава мексиканской Global Air назвал причину авиакатастрофы на Кубе Boeing 737

Ошибка пилотов стала причиной крупной авиакатастрофы на Кубе в мае т.г., в которой погибли 112 человек, заявил генеральный директор мексиканской компании Global Air (Datohj) Мануэль Родригес Кампо.

Самолет Boeing 737-200 именно этой компании был арендован кубинской Cubana de Aviacion и разбился при вылете из аэропорта Гаваны в Ольгин 18 мая. На борту лайнера находились 113 человек, включая членов экипажа, 112 из них погибли. «Данные показывают, что экипаж поднял самолет в очень крутой угол подъема, создав недостаточную подъемную силу, что и привело к падению лайнера», — приводит портал Financiero заявление Родригеса Кампо. Согласно тексту коммюнике, такие данные были получены расследователями после изучения «черных ящиков» разбившегося борта. После трагедии министерство связи и транспорта Мексики приостановило работу компании Global Air.

Эффективность мер безопасности в аэропортах повысит МВД Узбекистана

Президент страны Шавкат Мирзиязев распорядился повысить эффективность мер безопасности в аэропортах Ташкента и основных туристических центров Узбекистана — Самарканде, Бухаре и Ургенче.

Документ опубликован на сайте МВД для общественного обсуждения. В соответствии с графиком разработчика, он вступит в силу с 1 августа. Постановлением предусмотрено строительство КПП на первичном рубеже привокзальной площади и одновременное сокращение постов на выходах и входах в аэровокзальные комплексы. Новые посты будут оснащены современными металлодетекторами, интроскопами, газоанализаторами и детекторами радиоактивных веществ для проведения предварительной проверки пассажиров, их ручной клади и багажа. Кроме того, в аэропортах будет увеличено число кинологов с собаками, а на въездах на автостоянки установлены средства видеонаблюдения с высоким разрешением.

«Катастрофа — это сочетание многих факторов малой вероятности в одну единицу времени в одном месте»**«Полеты без страха»**

Александр Жарюк: Статистическая вероятность попадания в авиакатастрофу равна 1:10 000 000



Два года назад в Новосибирске появился специализированный проект «Полеты без страха», руководителем которого стал летчик-испытатель и психолог Александр Жарюк. Он утверждает, что страх во время обычного авиарейса испытывают до 35 процентов людей. Журналист Галина Ахметова поговорила с бывшим летчиком, узнала правила спасения от воздушной паники и выяснила точные шансы разбиться во время обычного полета.

— Вы в Новосибирске один такой специалист — летчик и психолог?

— Можно сказать, что я один такой за Уралом. Всего центров по работе с аэрофобией два — в Москве и теперь в Новосибирске. Конкуренции нет, но... Посмотрите, как мало народу пришло. И я знал, что так будет. На любую другую тему приходит вдвое больше слушателей. Аэрофоб всегда найдет способ отложить на потом. И обратится за помощью только за месяц или за неделю до полета.

— Какой у вас летный опыт?

— Изначально я вертолечник, у меня вертолетное образование. Летал на вертолете Ми-8. Переучивался на Ан-24, летал в городском аэропорту. После окончания школы летчиков-испытателей летал на самолете Як-40 и опять на Ми-8 — мы искали отделившиеся ступени ракетноносителей: облетали район падения, собирали ступени. На ремонтном заводе испытывал вертолеты после ремонта. Я летал и учился на психолога. Учился заочно, но по-настоящему. Мне было интересно. Закончил с красным дипломом.

Все спрашивают, почему я ушел из авиации. Во-первых, мне интересна была психология. А еще я заметил, что дошел до автоматизма: взлетаешь и понимаешь — головой уже делать нечего, руки сами все делают. Уже все известно: и вертолеты, и самолеты, и испытания.

— Зачем обычным людям нужно знать об устройстве самолета?

— Для того, чтобы полет для каждого был чередой предсказуемых действий. Все, что хорошо изучено — не страшно. 25–35 процентов людей боятся летать. В Новосибирске 350 тысяч человек так или иначе подвержены аэрофобии. Сам факт сбора чемодана и уменьшения времени до полета — уже событие пугающее.

— По каким признакам можно заподозрить в себе начинающего аэрофоба?

Очень часто аэрофоб имеет «предчувствие». Говорит: мой страх особенный. Но на самом деле все рассказывают одно и то же, один в один.

— Аэрофобия — это не статический процесс, она не стоит на месте. Если с ней ничего не делать, она способствует развитию и других фобий — социофобии, клаустрофобии.

Надо учитывать, что у нас два полушария мозга. Левое — логическое, правое — творческое. И когда левое видит статистику риска погибнуть в авиакатастрофе 1:10 000 000 — оно решает: ерунда, полечу. А правое реагирует так: о, один случай на 10 млн все-таки есть, этим одним я и буду. Надо активизировать работу левого полушария — и тогда оно не даст правому раскручивать ужасные картинки. Логика, аргументы и факты помогают держать в рамках правое полушарие мозга.

— Из чего же состоит страх?

— Признаки страха: ускоренное сердцебиение, повышенное потоотделение, дрожь, одышка, удушье, тошнота и боли в животе, головокружение, ощущение не реальности происходящего, онемение мышц или ощущение покалывания, озноб или жар. Одновременное наличие четырех признаков говорит о том, что у вас развивается паническая атака.

Миндалевидная часть мозга амигдала отвечает за эти реакции, выделяя гормоны, которые активизируют все перечисленные признаки. И амигдала часто срабатывает внештатно. Почему? Потому что все, что когда-то было страшным — она помнит. И если что-то напоминает опасность, она на всякий случай срабатывает.

Например, самолет затрясло, и в этот момент у стюардессы случилось озадаченное лицо — пассажир свяжет болтанку с ее выражением лица и почувствует панику. А у нее, возможно, просто сын двойку получил. Или она раздумывает о том, сколько кусочков сахара положить в кофе.

— Что делать человеку, который сел в самолет в хорошем расположении духа, но потом вдруг заметил что-то «подозрительное» и забеспокоился?

— Страх — это важный механизм защиты и выживания. Бороться с ним не надо. Примите его. Оставайтесь на своем месте и наблюдайте за собой. Что происходит: сердце участилось или дыхание? Ничего не оценивайте, просто наблюдайте. Это не плохо и не хорошо. Это нормально. Сделайте шаг навстречу этой панической атаке — она будет в шоке. Почувствуйте эту связь веков, этот механизм выживания. Он в вас есть.

Когда наступает паническая атака, очень сложно расслабиться. Значит напрягитесь. Но не вливайтесь руками в подлокотники, а просто сожмите их в кулаки изо всех сил. Если сильно сжать руки и держать их напряженными 10–15 секунд, а потом отпустить, в этот момент наступит полное автоматическое расслабление мышц. Почувствуйте разницу между напряжением и расслаблением.

Еще один способ нормализовать эмоциональный фон: дыхательные практики. Например, простой вариант: плавный вдох, задержка дыхания, выдох. Самый эффективный метод: вдох одной стороны носа — на четыре счета, дальше задерживаем дыхание на восемь счетов, потом выдыхаем через другую сторону носа — опять на четыре счета. И через нее же снова делаем вдох.

— На семинаре вы наглядно объяснили, почему самолеты — самый безопасный вид транспорта, однако аэрофобы тут же привели свой главный аргумент: и все-таки они падают.

Как я уже говорил, статистическая вероятность попадания в авиакатастрофу — 1:10 000 000.

— Да, вероятность есть. Однако любой процесс человеческой жизнедеятельности заберет больше жизней, чем полет. Каждый год в России в ДТП погибает 35 тыс. человек. Находясь в воздухе, вы находитесь в самом безопасном месте — вы здесь не утонете, вас не укусит змея, вас не отравят алкоголем.

— Что больше всего пугает людей?

— Взлет — один самых пугающих моментов. Для аэрофоба он подобен выстрелу из пушки. Следующий момент, который пугает

всех, — турбулентность. Почему-то все считают, что самолет должен быть единственным видом транспорта, который не трясет. Сядьте в машину, разгоните до 60 км — и вас затрясет.

Самолет специально сделан для того, чтобы постоянно находиться в перегрузках. Он выдерживает фигуры высшего пилотажа.

За всю историю авиации от турбулентности никто еще не разбился.

— А кто больше боится, женщины или мужчины?

— Гендерных отличий я не замечал, я думаю 50 на 50. Но на семинарах больше присутствует женщин, а на индивидуальные занятия больше приходит мужчин. Есть особенности по возрасту, обычно до 25 лет есть легкая бесшабашность в восприятии жизни. С возрастом боязнь за свою жизнь усиливается. Человек начинает бояться сильнее.

— Скажите, а с чем связаны традиции у летчиков — не фотографироваться перед полетом и называть рейс не последним, а крайним?

— Да, действительно, у летчиков тоже бывает мнительность. Но, я думаю, она везде есть. Чем отличается летчик от всех остальных? Ничем. Нет, ну конечно, когда летишь и вдруг один двигатель отказывает, некоторое беспокойство появляется. (Улыбается.)

Пилотов готовят много лет. Каждый — хоть второй пилот, хоть командир эскадрильи — каждые два года сдает экзамены в центре подготовки и сертификации, каждые полгода проходит подготовку к осенне-зимней навигации, каждый месяц работает на тренажере.

Катастрофа — это сочетание многих факторов малой вероятности в одну единицу времени в одном месте.

Просто так если отказал, например, генератор — ничего не произойдет. И если ошибся пилот — есть второй пилот, автопилот, диспетчер. Чтобы что-то произошло, нужно, чтобы на человеческий фактор наложился технический и погодный.

После тренинга я обещаю рассказать слушателям страшный секрет — какая авиакомпания самая безопасная и какой самолет самый лучший. И в конце этот секрет открывается. Участники узнают, что самая безопасная авиакомпания — любая, самый безопасный самолет — любой самолет и самое безопасное место в самолете — любое место. Почему? Потому что все подчиняется единой системе сертификации. Сертифицированный самолет где-то в глубинке в Африке абсолютно такой же, как и любой другой самолет где-нибудь в Мюнхене или Лондоне. Например, самые старые самолеты у немецкой авиакомпании «Люфтганза», самый молодой парк у «Аэрофлота» и S7. А показатели по безопасности одинаковые.

Галина АХМЕТОВА

Фото из личного архива Александра Жарюка

Наша справка: Александр Жарюк — летчик-испытатель, психолог, руководитель «Сибирского центра борьбы с аэрофобией», специалист летно-психологической подготовки абитуриентов.



Страсти по суперсонику

Переговоры США и ЕС о стандартах шума для сверхзвуковых лайнеров зашли в тупик

Именно поэтому идея сверхзвукового пассажирского самолёта не канула в Лету. Данная тема сегодня представляет интерес для авиастроителей России и США. Сегодня наиболее актуальная проблема связана с шумами на местности. Сверхзвуковой самолёт делает её более острой по сравнению с дозвуковым. Последний «подаёт голос» только при взлёте и наборе высоты либо при заходе на посадку. Но благодаря современным технологиями авиа-и двигателестроения современное воздушное судно шумит не больше, чем электричка. Сверхзвуковой самолёт может доставить несколько неприятных минут, когда раздастся звук, напоминающий пушечный выстрел. И эту проблему необходимо решать.

В связи с планами по развитию сверхзвуковых гражданских самолетов США потребовали введения новых стандартов шума, но столкнулись с сопротивлением европейских стран, включая Францию, Германию и Великобританию. Переговоры ведутся на базе Международной организации гражданской авиации ООН.

Подобный спор возник еще в начале 90-х годов, когда ЕС намеревался запретить над своей территорией полёты самолетов Boeing-727, в ответ со стороны США последовала угроза запретить полёты «Конкордов». Над собственной территорией Федеральное управление гражданской авиации США запретило полёты сверхзвуковых лайнеров в 1973 году. В 2006-м и 2008 годах Международная организация гражданской авиации приняла новые стандарты авиационного шума, помимо прочего запретившие сверхзвуковые полеты над населенной сушей.

В Европе считают, что нынешние уровни шума должны использоваться в качестве «руководящих принципов» для разработки правил посадки и взлета». Как отмечается в компетентном источнике, «у Европы есть проблема, но нет причины ее решать в отсутствие требующей этого промышленности». Тем не менее, Международная организация гражданской авиации ООН начала изучать техническую информацию о сверхзвуковых самолетах. Чтобы избежать конфликтов и штрафов, которые неминуемы в связи с упомянутыми выше законами, необходимы новые технологии.

Суть разрабатываемых технологий сводится крещению двух задач. Первая заключается в разработке планера самолета такой

конструкции, которая бы создавала как можно меньшее количество ударных волн. Вторая — расчет аэродинамики таким образом, чтобы ударные волны были менее интенсивными, а соответственно звуковой удар не доставлял бы людям наземле дискомфорта.

Корпорация Airbus для проекта Concorde-2 разработала специальную технологию, позволяющую производить вертикальный взлет. Это позволит практически полностью избежать попадания ударных волн на поверхность земли. Также, благодаря подобной конструкции и технологии, полет авиалайнера будет проходить на высоте около 30000-35000 м (сегодня гражданская авиация летает максимум на высоте 12000 метров), что будет способствовать снижению шума не только при взлете, но и на протяжении всего полета, так как с такой высоты ударные звуковые волны не смогут достичь земной поверхности.

Насколько эта технология будет способна оправдать себя — сказать трудно. Но что технология вертикального взлёта требует повышенного расхода топлива, показало использование таких самолетов в боевой авиации. В гражданской авиации — тем более, если она сверхзвуковая, каждая капля топлива идет на вес золота. Сверхзвуковой самолёт должен быть дальнемагистральным, в другом сегменте маршрутов его применение эффективным не будет. Маршрут Москва-Алматы, на котором в СССР осуществлялись пассажирские перевозки на Ту-144, был среднемагистральным, но сокращение времени в пути с четырёх часов до двух было заметным достижением.

В чём же состоит предлагаемая технология вертикального взлёта. Для того, чтобы его осуществить, требуются либо специальные дополнительные двигатели, либо механизм поворота сопла на маршевых. Любое решение усложняет конструкцию силовой установки, увеличивает вес воздушного судна и, в конечном счёте, повышает стоимость лётного часа, которая у сверхзвукового самолёта и без того будет заведомо выше, чем у дозвукового. Кроме того, технология вертикального взлёта потребует специальных навыков и умения пилотов. Одно неверное движение — и...

В США в работе по созданию бесшумного сверхзвукового самолёта активное участие приняло аэрокосмическое агентство NASA, которое ведёт разработку нового экспериментального летательного аппарата Low-Boom Flight Demonstrator (LBFD). Он должен стать не толь-

ко прототипом будущих сверхзвуковых воздушных судов, но и исследовательским самолётом. Длина лайнера будет составлять 29 метров, как у многих современных бизнес-джетов. Высота полета будет составлять 17 тысяч метров. Самолёт сможет развивать скорость в 1,4 раза превосходящую скорость звука (примерно 1600 км/ч).

Основная цель проекта — создание летательного аппарата с технологией, позволяющей снизить шум преодоления звукового барьера, что в перспективе позволит использовать самолеты, оснащенные такой технологией над американским континентом. Полеты экспериментального самолета будут проводиться над несколькими выбранными американскими городами, после чего NASA планирует провести опрос жителей и узнать, слышали они чего-нибудь. Специалисты рассчитывают, что успешный эксперимент позволит снять давний запрет на полеты сверхзвуковых самолетов над сушей...

Сегодня для большинства коммерческих авиалиний вот уже почти полвека существует четкое ограничение скорости — 660 миль в час (около 1000 км/ч). С этой скоростью самолет стандартного размера, идущий на высоте 30 000 футов (около 9 км), преодолевает звуковой барьер и создает 30-мильный (48 км) непрерывный звуковой удар. В первом, приземном слое атмосферы возмущения при взлете и посадке самолета вызывают довольно неприятные последствия — стекла бьются, штукатурка трескается, а животные на фермах сходят с ума.

Ранее NASA сообщало, что в рамках проекта планируется создать сверхзвуковой летательный аппарат, чей уровень шума не будет превосходить диапазон 60 до 65 дБА. По громкости это будет сопоставимо со звуком спортивного автомобиля на шоссе или монотонного гула разговоров в переполненном ресторане.

К сегменту пассажирских сверхзвуковых воздушных судов вернулась и Россия, взявшая паузу после остановки работ по проекту Ту-144. Последний стал базой для создания Ту-244, работы по которому начались ещё в 1973 году. Самолёт должен быть рассчитан на перевозку до 254 пассажира (в первоначальном варианте речь шла о 300), а показатель дальности полётов находится в диапазоне от 7200 до 9200 километров. Работа по данному проекту находилась в активной фазе в начале 90-х годов и ряд исследований проводился на самолёте-лаборатории Ту-144.

В настоящее время, согласно сообщениям Минпромторга, на предприятиях ПАО «ОАК» имеется задел, позволяющий в течение 7-8 лет создать административный бизнес-джет при наличии задела по двигателю для него.

Ещё в январе 2017 года в интервью «Российской газете» генеральный директор ЦАГИ Сергей Чернышёв сообщил, что в ближайшее время может быть создан летающий демонстратор делового самолёта на 12-16 пассажиров. Чернышёв пояснил, что сегодня Россия уже достигла значительных успехов в сверхзвуковых технологиях, и летающий прототип может быть создан через 10-15 лет. Серийный самолёт может появиться уже около 2030 года. В работе по проекту принимают участие специалисты из МАИ, конструкторского бюро имени П.О. Сухого и европейские партнёры.

Сегодня сверхзвуковой самолёт продолжает восприниматься как экзотика. Но более полувека назад и появление обычных турбореактивных воздушных судов воспринималось точно так же. Достаточно вспомнить Ту-104, первый опыт эксплуатации которого был связан с трагедиями. Между тем, сегодня во всём мире на реактивной тяге летает не только магистральная, но и региональная авиация. Заметим также, что «Конкорд» может считаться и одним из наиболее безопасных самолётов — единственная в его истории катастрофа произошла в 2000 году над Парижем. Ту-144 ни одной катастрофы с пассажирами (!) не потерпел.

Для внедрения сверхзвуковых самолётов необходимо решить не только научно-технические проблемы, но и экономические. Себестоимость эксплуатации Ту-144 была достаточно высокой, вследствие чего стоимость билета на Ту-144 была намного выше по сравнению с дозвуковыми воздушными судами. От Москвы до Алматы билет на рейс, выполняемый на Ил-62 или Ту-154, стоил 62 рубля, а на Ту-144 — 83 рубля. Для конца 70-х годов разница представлялась достаточно ощутимой. Каковы перспективы коммерческой эксплуатации подобных воздушных судов в России сегодня — сказать трудно. Когда в отечественном авиапарке появится потомок «Конкорда» и Ту-144, он долгое время будет восприниматься, как «Сапсан» на маршруте из Москвы в Санкт-Петербург.

Чтобы суперсоник стал публичной разновидностью воздушного транспорта, проект необходимо непрерывно развивать. Каким бы фантастическим он ни казался...

Неудивительно, что тема сверхзвуковых пассажирских полетов стала одной из главных во время аэрокосмического салона Farnborough Airshow 2018. Власти разных стран поддерживают возрождение гражданской сверхзвуковой авиации, несмотря на экономические проблемы и противодействие экологов. Наиболее активными сторонниками сверхзвуковых коммерческих полетов оказались Boeing и Lockheed, а также американские стартапы Boom и Spike, отмечается со ссылкой на TheWallStreetJournal. Компании уже подготовили концепции.

В России в январе 2018 года Президент Владимир Путин предложил сделать пассажирскую версию сверхзвукового бомбардировщика Ту-160. Практически сразу чиновники представили бизнес-план. Но, как выяснилось, новый самолет в итоге может оказаться штучным бизнес-джетом стоимостью до €150 млн.

Григорий ГОРДОН

P.S. В декабре нынешнего года исполнится 50 лет со дня первого полёта российского сверхзвукового лайнера Ту-144. Продолжить работы по тематике гражданских суперсопников — лучший подарок к юбилею.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Британская Daily Mail сравнила самолеты президентов России и США Путина и Трампа

Журналисты выяснили, что авиалайнер Владимира Путина (Ил-96) стоит на 500 миллионов долларов дешевле самолета Трампа (модифицированный Boeing 747-200В), который стоит миллиард долларов. Также отличается и максимальная скорость самолетов — 900 километров в час у российского и 1000 километров в час у американского. Длина Ил-96 составляет 65 метров, а Boeing 747 — 70 метров. Внутри лайнер президента США оказался немного скромнее: в нем есть офис, звуконепроницаемый конференц-зал, столовая, кухня, но нет спортивного зала и люксовой ванны, а также кровати размера King-size, которые есть в самолете президента России.

«Лучшей авиакомпанией Мира» — по версии Skytrax — признаны «Сингапурские Авиалинии»

Британская консалтинговая компания Skytrax назвала авиакомпанию «Сингапурские Авиалинии» лучшей авиакомпанией мира на церемонии вручения наград World Airline Awards. Авиакомпания также заняла первое место в номинациях «Лучший Первый класс в мире», «Лучшая авиакомпания Азии» и «Лучшие кресла салона Первого класса» в 2018 году. «Сингапурские Авиалинии» завоевали звание «Лучшая авиакомпания мира» в четвертый раз. Лауреаты премии выбирались на основании опроса 20 млн путешественников, которые с августа 2017 года по май 2018 года оценивали более чем 335 авиакомпаний. Одним из важнейших факторов для клиентов является стабильность.

Австралия надеется начать диалог с Россией об обстоятельствах катастрофы рейса MH17

Об этом говорится в заявлении главы австралийского МИД Джули Бишоп, распространенного в связи с четвертой годовщиной трагедии. «Мы надеемся, что посредством переговоров с Россией сумеем начать диалог об обстоятельствах, которые привели к трагической гибели невинных людей», — сообщила глава австралийского МИД, напомнив, что в конце мая нынешнего года ее страна и Нидерланды на основе представленных Совместной следственной группой (ССГ) данных продолжающегося расследования падения MH17 «возложили ответственность на Россию за ее роль в этом событии». В России обвинения международной следственной группы отвергли.

Компания Amadeus получила сертификат IATA по стандарту NDC в качестве агрегатора

Amadeus стала одним из первых провайдеров, получивших двойную сертификацию IATA третьего уровня NDC — как агрегатор и как IT-провайдер. Это означает, что Amadeus может консолидировать предложения авиакомпаний в формате NDC и предоставлять этот контент туристическим компаниям. С помощью программы NDC-X Amadeus связывает между собой авиакомпании и туроператоров, используя стандарт NDC. Эта сертификация была достигнута благодаря работе Amadeus с Travix, одним из ведущих онлайн трэвел-агентств, которое присоединилось к программе в начале этого года. В этом же году Amadeus запустила свою программу NDC-X, объединив все проекты по NDC под одной крышей.

Суд запретил авиакомпании Ryanair считать непогодю чрезвычайным обстоятельством

«Неблагоприятные погодные обстоятельства не могут считаться «исключительной» или непредвиденной причиной и не позволяют авиакомпаниям отказывать пассажирам в возврате средств за отмену или более чем трехчасовую задержку рейсов», — такое решение принял итальянский судья в деле по иску пассажира Ryanair, сообщает информационное агентство Ansa. Инцидент имел место более двух лет назад. Вылет самолета был задержан более чем на три часа, однако авиакомпания отказалась выплачивать пассажиру 250 евро, ссылаясь на «исключительные погодные обстоятельства». Судья принял сторону истца и присудил Ryanair не только выплату компенсации, но также и оплату судебных издержек.

Компания Aston Martin разработала летающий автомобиль с гибридной силовой установкой

Как сообщает британский автопроизводитель, его ноу-хау — летательный аппарат Aston Martin Volante Vision Concept представляет собой трёхместное воздушное судно с вертикальным взлётом и посадкой, оснащенное автопилотом. В работе над проектом участвовали специалисты университета Крэнфилда, компании Cranfield Aerospace Solutions и подразделения Rolls-Royce, занимающееся гибридными силовыми установками. В Aston Martin о серийных перспективах Volante Vision Concept не сообщили. Напомним, в настоящее время разработкой летающих автомобилей занимаются Audi, Porsche, Airbus, Boeing и Uber, а также ряд технологических стартапов.

Finnair представляет лучший бортовой интернет в самолетах Airbus на своих европейских рейсах

Теперь пассажиры Finnair смогут оценить самый быстрый Wi-Fi в отрасли, позволяющий пользоваться интернетом в течение всего полета, в том числе во время взлета и посадки — от простого веб-поиска и онлайн-шопинга до прослушивания музыки и просмотра фильмов и телешоу. Этот сервис уже действует на всех дальнемагистральных рейсах Finnair. Техническим партнером проекта выступила компания Viasat Inc., которая является поставщиком решений для беспроводной и спутниковой связи. Технологии оператора уже обеспечивают Wi-Fi соединение на 6 самолетах Airbus Finnair. Весь узкофюзеляжный флот Airbus получит доступ к новому сервису летом 2019 года.

Французская Safran испытала гибридную силовую установку для воздушного такси

Компания Safran провела первые испытания гибридной силовой установки для перспективных аэротакси с вертикальными взлетом и посадкой и самолетов с укороченным взлетом. Как сообщает Flightglobal, испытания, признанные успешными, состоялись на предприятии Safran по испытанию вертолетных двигателей во Франции. В состав гибридных установок входят газотурбинный генератор, аккумуляторная батарея и несколько электромоторов. В полете генератор заряжает аккумуляторы и питает электромоторы. Странники гибридных установок, считают, что они позволят обеспечить оптимальный баланс между экологичностью летательных аппаратов и дальностью их полета.



НОВАЯ РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ



МС-21
www.uacrussia.ru
office@uacrussia.ru