

Воздушный транспорт

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 11-12 (44201)
Март 2019

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

9 апреля. Москва.
Ренессанс Монарх Центр

Национальная премия
«Крылья России»



XXII церемония
награждения лауреатов
и дипломантов



Подробности на с. 2, 10

Тучи над Боингом встали...

Катастрофа 737 MAX 8 в Эфиопии поставила под вопрос самый успешный проект компании

«Турецкий бриллиант»

ТКП и ЗАО «Сирена-Трэвел» подписали договор с национальной авиакомпанией Turkish Airlines



Подробности на с. 3



Подробности на с. 6-7

ТОиР: воспоминания о будущем

Российский регистр, электронную документацию и другие новшества обсудила MRO Russia & CIS

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 11-12
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,

И.о. первого заместителя
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель 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 «МЕДИКОЛОП»

105187, г. Москва,

Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 0289

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Впрочем, дамоклов меч над Utair заносится уже не в первый раз. Три года назад он также провисел над авиакомпанией — и половины ее флота как ни бывало. Ту часть, что осталась, представляют сегодня 65 самолётов, большинство из которых — это Boeing-737-500, который практически для всех перевозчиков уже стал символом ретро. Есть ещё и Boeing-737-800, обладание которым является почти прави-

лом хорошего тона — такие же воздушные суда и «Аэрофлот» использует, да и «Россия» нарастила их парк. Но «дальнобойщиков» как не было, так и нет поныне, в то время как у «Трансаэро» их было столько, сколько даже у «Аэрофлота» не было. Отчасти они достались «России». Но кому стала серьёзным конкурентом и кому перешла дорогу Utair остается только догадываться.

Небо стоит мессы

На протяжении всей истории авиации наши страны летели крылом к крылу

История России теснейшим образом связана с Францией. Даже языком светского общения какое-то время у нас был именно французский, а «наше всё» — А.С. Пушкин в лицейские годы за совершенство владения им получил прозвище «француз». Но трудно найти такое общее дело, которое сближало бы россиян с французами так же, как воздухоплавание и авиация, а во второй половине XX века — и космонавтика.

Русско-французским связям в аэрокосмической области был посвящён вечер, который состоялся в библиотеке имени Антуана де Сент-Экзюпери в Москве. В роли организатора и ведущего выступил руководитель Российского отделения фонда Сент-Экзюпери Мстислав Листов. Участникам встречи была представлена исто-

рия сотрудничества России и Франции. Беседа сопровождалась демонстрацией документальных фильмов, построенных на архивных исторических материалах

20 июня 1803 в саду Кадетского корпуса в Санкт-Петербурге состоялся первый в России полет на воздушном шаре, который совершил Андре-Жак Гарнерен. Для осу-

Милости просим в банкроты!

Финансовая удавка вокруг АК Utair продолжает сжиматься при полном попустительстве властей

«Авианова», «Трансаэро», «ВИМ-Авиа»... Кто следующий? Увы, кажется, пришли за Utair — самой любимой сегодня российскими пассажирами авиакомпанией, в отличие от обласканного властями, щедро субсидируемого и все равно провалившегося год по всем основным показателям «Аэрофлота» — подлинно национальным авиаперевозчиком.

Между тем... Банк «Траст», являющийся крупнейшим кредитором по семилетнему кредиту авиакомпании Utair, совместно с клубом кредиторов прорабатывает план реструктуризации долгов перевозчика. Председатель правления этого банка Александр Соколов сообщил, что план этот пока еще не готов, переговоры находятся на стадии формирования

новой финансовой модели, которая позволила бы обслуживать кредиты. Он также напомнил, что модель повышения эффективности диалога с клубом кредиторов авиакомпании была предложена «Трастом» ранее, и в настоящее время банк по-прежнему ожидает реакции перевозчика и администрации Югры на это предложение. Комментируя возможность про-

дажи авиакомпании, глава банка сообщил, что при ее текущей финансовой ситуации перед продажей необходимо в первую очередь урегулировать вопросы с долгами. Кроме того, Соколов рассказал, что предложений о реестре долга, «которые бы устроили правление банка», также не поступало.

Продолжение на с. 4



Французы внесли вклад не только в развитие российского воздухоплавания, но и авиации. Её историю принято начинать с 1909 года, когда авиатор-изобретатель Луи Блерио на своём аэроплане (11-м по счёту) совершил удачный перелёт через Ла-Манш. Французы демонстрировали аэропланы и в Москве, где полёты совершали французские пилоты Легоанье и Гильо.

Во Франции открылась лётная школа, где обучались и пионеры

русской авиации. Первым стал Михаил Ефимов. Во время обучения, которое проходило в городе Мурманск, он проявил себя одним из талантливейших учеников — его обучением занимался лично Анри Фарман. Следует отметить, что самолёты семейства «Фарман» строились в России, а «Фарман-4» стал одним из первых учебных воздушных судов.

Продолжение на с. 9



Сразу после катастрофы крупнейший эксплуатант Boeing 737 MAX 8, Китай (95 машин), приостановил их полеты. За ним последовали Индонезия и Монголия. Авиационные власти других стран пока следят за ситуацией. И это очень плохие новости для бизнеса Boeing, который по итогам 2018 года впервые за 6 лет опередил своего европейского конкурента — Airbus.

Главная причина резкой реакции Китая — предполагаемая, хотя официально пока никак не подтвержденная, вина компании Boeing в первой катастрофе своего перспективного самолета серии 737 MAX 8 в Индонезии в октябре 2018 года. После крушения лайнера авиакомпании LionAir (его расследование до сих пор формально не завершено) выяснилось, что у 737 MAX модификаций 8 и 9 есть

Тучи над Боингом встали...

Катастрофа 737 MAX 8 в Эфиопии поставила под вопрос самый успешный проект компании

Буквально на следующий день после катастрофы Boeing 737 MAX 8 эфиопского национального перевозчика Ethiopian Airlines акции американского авиастроительного концерна упали сразу на 11 процентов. Эксперты отметили: это самое серьезное падение стоимости компании со времен терактов 11 сентября 2001 года. Катастрофа стала вторым за полгода крушением новейшего 737 MAX 8, который выполняет коммерческие рейсы меньше двух лет — с мая 2017 года.

недокументированная особенность: при полете в ручном режиме на опасно высоких углах атаки система автоматического управления MCAS сама корректирует угол, «опуская нос». В сочетании с недостоверными показаниями датчиков угла атаки и (или) ошибкой пилотов эта особенность вполне могла стать причиной крушения.

После первой катастрофы Boeing разослал всем покупателям дополнительные инструкции. Сегодня компания объявила, что до первых результатов расследования крушения в Эфиопии рано говорить о конкретных мерах по безопасности.

Среднемагистральный Boeing 737 MAX (MAX 8 — одна из четырех его модификаций) — флагманская

модель Boeing и самый продаваемый самолет в истории компании, хотя его продажи идут всего несколько лет. Всего, по данным Boeing, компания заключила контракты на поставку почти 4700 самолетов со 100 покупателями. Из них уже поставлено 350 машин.

Продолжение на с. 10

«Команда соперников»

Глобальный авиационный альянс oneworld отпраздновал 20-летие со дня основания

Глобальный авиационный альянс oneworld предложит пассажирам и участникам еще больше возможностей. Руководители авиакомпаний альянса в день двадцатилетия со дня его основания на встрече в Лондоне рассказали о предстоящих масштабных изменениях.

«За два десятилетия с момента основания oneworld рынок и потребности пассажиров в корне изменились. Изменились и наши участники, произошли слияния. Когда альянс был основан, мало кто предлагал онлайн-бронирование. Смартфоны были в будущем. Социальные сети не существовали. Тариф авиакомпании был единственным и включал все услуги. Лоукост-перевозчики делали первые шаги, — отметил генеральный директор опе-

world Роб Гурни. — За это время глобальные альянсы существенно нарастили количество авиакомпаний, но, если говорить откровенно, им не удалось идти в ногу с изменениями, которые происходили у их участников и на авиационном рынке в целом. Вступая в третье десятилетие, мы запускаем радикальную трансформацию, представляем свежие инициативы, которые позволят усилить преимущества альянса и сохранить их актуальность».

В течение этого года альянс планирует работу, направленную на развитие услуг для пассажиров. В частности, в ключевых аэропортах откроются новые просторные залы повышенной комфортности oneworld, предлагающие пассажирам широкий спектр услуг.

Разработан новый функционал для более эффективной работы с корпоративными клиентами. Девятнадцать крупнейших международных корпораций подписали конт-



ракты с альянсом, что удобнее, чем заключать индивидуальные соглашения с каждой авиакомпанией. В настоящее время общая выручка от корпоративных контрактов oneworld составляет \$1 млрд в год, и с момента тестирования нового процесса увеличилась на 10 процентов.

Альянс продолжит привлекать новых участников, развивая маршрутную сеть. В 2020 году к oneworld присоединится авиакомпания

Royal Air Maroc, (на снимке) первая авиакомпания, базирующаяся на африканском континенте — единственным крупном регионе, где у альянса не было своего партнера. В рамках новой платформы oneworldconnect, созданной с учетом интересов небольших региональных перевозчиков, до конца марта партнером альянса станет авиакомпания Fiji Airways.

Продолжение на с. 11

6 марта в Москве состоялось торжественное подписание договора между авиакомпанией Turkish Airlines и Транспортной Клиринговой Палатой (ТКП) о вступлении в российскую Систему взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ) для осуществления продаж перевозок на ее бланках и электронных билетах, а также для расчетов за воздушные перевозки. Цель соглашения — увеличить клиентскую базу авиакомпании в России.

На церемонии присутствовали посол Турции в Москве Мехмет Самсар, гендиректор Turkish Airlines в РФ Туран Ярдымджи.

Официальные лица, участвовавшие в подписании договора,

- Ахмет Олмуштур (Ahmet Olmuştur), заместитель генерального директора по маркетингу и продажам Turkish Airlines,

- Мерт Дорман (Mert Dorman), директор департамента корпоративных продаж и каналов дистрибуции Turkish Airlines,

- Михаил Баскаков, президент Транспортной Клиринговой Палаты,

- Марина Володина, заместитель генерального директора по экономической деятельности — коммерческий директор «Сирена-Трэвел»,

- Илья Энгельс, директор Sigena-Travel GmbH.

Гостями мероприятия стали генеральный директор аэропорта Воронеж Александр Белевич, агенты по продаже перевозок из России и Турции.

Глава ТКП Михаил Баскаков заявил, что подписание договора, которому предшествовала длительная работа, стало историческим шагом, важным событием, поскольку Turkish Airlines сегодня — крупнейший иностранный авиаперевозчик, который продает билеты на территории России. От этого должны выиграть все: и участники этого соглашения и, самое главное, пассажиры авиакомпании Turkish Airlines.

Участие в СВВТ позволяет авиакомпании значительно расширить дистрибутивную сеть, получив доступ к широкой сети аккредитованных агентств по продаже авиаперевозок и дополнительных услуг, гарантированное и своевременное перечисление выручки, пакет разнообразных сервисов и прозрачную финансовую отчетность.

Сегодня СВВТ объединяет 76 российских и зарубежных авиакомпаний, более 20 крупных провайдеров сервисов и услуг, 700 аккредитованных агентств, свыше 4000 аккредитованных пунктов продажи воздушных перевозок в 22 странах.

Г-н Ахмет Олмуштур сообщил, что соглашение о намерениях было подписано в 2011 году, спустя восемь лет этот процесс завершен

«Турецкий бриллиант»

ТКП и ЗАО «Сирена-Трэвел» подписали договор с национальной авиакомпанией Turkish Airlines



Российско-турецкая команда проекта

Turkish Airlines, основанная в 1933 году, имела на тот момент парк из пяти самолетов. В настоящее время она является членом международного альянса Star Alliance и 4-звездной авиакомпанией. Ее флот состоит из 333 пассажирских и грузовых воздушных судов, летающих по 306 направлениям по всему миру, включая 257 международных и 49 внутренних в 124 странах. Это одна из крупнейших авиакомпаний Европы, которая выполняет полеты в большее количество стран мира, чем любой другой перевозчик. Turkish Airlines выполняет рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Сочи, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Краснодар, Уфу, Воронеж и Самару. Удобная пересадка в Стамбуле предлагает российским пассажирам максимально комфортные условия для путешествия в любую точку земного шара.



подписанием договора, благодаря усилиям всех, кто в нем участвовал. Российский рынок очень важен для компании. Он входит в тройку крупнейших рынков продаж после Италии и Германии. На сегодняшний день Turkish Airlines выполняет полеты в 10 городов России. Подписанное соглашение позволит на первом этапе уве-

личить продажи на 10-15 процентов и использовать тот потенциал, который есть не только в Москве и Санкт-Петербурге. В свою очередь Стамбул сейчас является крупным стыковочным узлом, которым смогут воспользоваться российские путешественники.

Вместе с этим, Turkish Airlines и «Сирена-Трэвел» подписали

партнерский договор о сотрудничестве для организации продаж перевозок через современную российскую систему бронирования, насчитывающую более 18 000 терминалов в России, странах СНГ и за рубежом.

Комментируя это событие, Марина Володина отметила, что «Сирена-Трэвел» является лидером российского рынка, имеет самую широкую в стране сеть, более 18 тысяч точек продаж, предоставляет современный качественный продукт и имеет ряд преимуществ. Особо было подчеркнуто, что система полностью соответствовала высоким стандартам авиаперевозчика, и ее не понадобилось дорабатывать. «Мы уверены, что подписанный партнерский договор позволит авиакомпании увеличить продажи на территории России, и счастливы, что наши совместные усилия завершились успехом. Такое сотрудничество будет выгодно всем», — заключила свое выступление г-жа Володина.

Таким образом, в рамках партнерских отношений Turkish Airlines, Транспортной Клиринговой Палаты и ГРС «Сирена-Трэвел» будет обеспечена возможность на высоком уровне предоставлять услуги оформления авиаперевозок на стоке ТКП для клиентов.

Выгода для пассажиров в том, что на рынке появился конкурент, а значит и возможность выбора. Специалистам важно, что уже сейчас применяются инновационные стандарты организации продаж перевозок, включая адаптацию новой дистрибутивной модели IATA (NDC). Это большой технологический рывок, позволяющий продавать, в том числе, и дополнительные услуги.

Соб. инф.



Михаил Баскаков, Ахмет Олмуштур, Мерт Дорман

Транспортная Клиринговая Палата (ТКП), исполнительный орган СВВТ, обеспечивает взаиморасчеты между авиакомпаниями и агентствами по продажам туристических услуг.

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Госдеп США считает, что найденная в МАШ у сотрудника посольства мина была не опасна

Американские власти в курсе инцидента в московском аэропорту «Шереметьево», однако подтвердили, что никакой угрозы другим пассажирам объект не представлял. Дипломат благополучно покинул территорию России. Сам гражданин США объяснил, что приобрел мину «для личной коллекции». Он приехал в Россию в командировку и 9 марта должен был покинуть страну, но опоздал на рейс. Ему переоформили билет, и он вылетел в Нью-Йорк уже без мины. Вызванные на место взрывотехники подтвердили, что это действительно мина со взрывателем, но без взрывчатого вещества. А представим, какой поднимется хай, случись подобная история в аэропорту США с нашим дипломатом!!!

В Госдуме РФ предложили вернуть самолёты из стран-офшоров в российскую юрисдикцию

Законопроект, предусматривающий создание такого документа, планирует внести в Госдуму первый заместитель председателя думского Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенёв. Депутат пояснил, что инициатива призвана стимулировать возвращение в российскую юрисдикцию самолётов, которые отечественные авиакомпании регистрируют в офшорах для экономии на налогах. По данным Минтранса России, больше 90 процентов пассажирских авиаперевозок выполняется сегодня воздушными судами, которые находятся вне российской юрисдикции.

Узбекистан утвердил соглашение с Россией об использовании воздушного пространства

«Ратифицировать соглашение между правительством республики Узбекистан и правительством Российской Федерации об использовании воздушного пространства республики Узбекистан и Российской Федерации военными воздушными судами республики Узбекистан и Российской Федерации», — говорится в документе. В нем отмечается, что соглашение, подписанное в Ташкенте в октябре 2018 года, было одобрено Сенатом Олий Мажлиса республики Узбекистан в феврале текущего года. Ожидается, что применение норм этого документа позволит повысить оперативность в предоставлении разрешения на использование воздушного пространства двух стран.

В Правительстве России оценили расходы на замену «черного крыла» MC-21 из-за санкций

На создание композитного крыла для нового российского самолета MC-21 выделят дополнительно 2,7 млрд рублей. Об этом сообщили в аппарате вице-преьера Юрия Борисова. До конца 2020 года планируется завершить сертификационные испытания, а первые поставки заказчикам начнутся с 2021 года. Компоненты для композитного крыла MC-21 (так называемое «черное крыло») до последнего времени поставляли американская Hexcel и японская Toyou Industries. В начале января 2019 года они прекратили поставки из-за санкций, введенных осенью 2018 года в отношении АО «Аэрокомполит», входящего в ОАК, и АО «ОНПП «Технология» имени Ромашина».

Минтранс России планирует создать реестр самолетов в особых экономических зонах РФ

Об этом на конференции «Настоящее и будущее ТО воздушных судов в России и СНГ» заявил начальник отдела технических норм и требований ведомства Антон Никифоров: «Это ОЭЗ на острове Русский и острове Октябрьский. Возможно использование их потенциала для создания конкурентоспособных и привлекательных условий для регистрации воздушных судов в нашем реестре». В отечественных авиакомпаниях эксплуатируется более 800 ВС иностранного производства, зарегистрированных в зарубежных офшорных юрисдикциях. Из-за этого российская экономика ежегодно теряет более 50 миллионов долларов США, сообщили в Росавиации.

Евгений Дитрих назвал позитивными итоги переговоров России и США по авиасообщению

«Достаточно плотно и комфортно прошли в Вашингтоне переговоры в отношении расширения контактов и взаимодействия. Мы надеемся, что эти контакты будут расширяться и в дальнейшем», — заявил министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Предыдущая встреча представителей авиационных властей двух стран прошла в июне 2018 года. В последнее время в авиасообщении между США и Россией возник ряд проблем. В частности, из-за вопроса транзита американских компаний через РФ Вашингтон в мае прошлого года ужесточил требования к трем российским авиакомпаниям — «Аэрофлот», «Эйрбриджкарго» (входит в группу «Волга-Днепр») и «Якутия».

В Минтрансе предложили увеличить субсидии авиакомпаниям на лизинг российских самолетов

Чтобы стимулировать российский рынок авиастроения и постпродажного обслуживания, авиакомпаниям могут предложить субсидии, а при аэропортовых комплексах планируют создать центры по техническому обслуживанию судов. Об этом рассказал замдиректора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Илья Белавинцев на рабочем совещании в Совете Федерации. В план Правительства уже заложено, что до 2024 в отечественные авиакомпании, осуществляющие межрегиональные перевозки, поступят 66 бортов. На поддержку их лизинга направят 6,3 миллиарда рублей. В основном это будут самолёты MC-21, SuperJet 100 и иностранные суда.

Занимательная математика: от перемены мест слагаемых его личного дохода почти не меняются

После скандального увольнения с поста Министра обороны Анатолию Сердюкову подобрали новую синектуру: он теперь курирует развитие всей авиационной промышленности страны в крупнейшей компании «Роствертол» (входит в государственную корпорацию «Ростех»). Здесь Анатолий Эдуардович занимает кресло председателя совета директоров. Кроме того, он входит в совет директоров таких компаний, как «КаМАЗ», «Объединенная двигателестроительная корпорация», а также стал членом бюро Союза машиностроителей России. В год Сердюков получает около 328 млн рублей. За вычетом выходных — по миллиону с хвостиком в день.

Компания «Сирена-Трэвел» — ведущий российский поставщик информационных технологий для предприятий авиационной отрасли, лидер в области дистрибуции авиационных услуг.



Марина Володина и Илья Энгельс

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Государственную Думу просят ограничить полеты в Норильск конкурентов авиакомпании Nord Star

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, который позволит ограничить полеты в аэропорт Норильска конкурентов аффилированной с ним авиакомпании NordStar. Из пояснительной записки следует, что законопроект разработан по указанию Владимира Путина. Президент поручал внести изменения в закон «в целях определения допустимости соглашения между федеральными органами исполнительной власти, правительством Красноярского края, аэропортом и АО «Авиакомпания «Норд Стар» об особом режиме хозяйственной деятельности при организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок авиаперевозок».

Минтранс не нашел оснований для введения платной регистрации в российских аэропортах

Ввести платную регистрацию в российских аэропортах ранее предлагала авиакомпания-лоукостер «Победа». «Мы ответили на обращение «Победы». Сейчас отсутствуют нормативные основания для этого», — рассказали в Министерстве транспорта России. В конце 2018 года генеральный директор лоукостера Андрей Калмыков в интервью РБК сообщил, что «Победа» обратилась в Минтранс России с предложением разрешить авиаперевозчикам не включать в стоимость билета плату за регистрацию в аэропорту. В настоящий момент федеральные авиационные правила обязывают авиакомпании обеспечивать регистрацию пассажиров и оформление багажа к перевозке.

«Ингосстрах» возобновил облигаторный договор перестрахования авиационных рисков на 2019 год

Договор позволяет покрывать убытки до \$1 млрд. «По условиям договора возмещаются убытки, связанные с ответственностью за вред жизни, здоровью и имуществу, если вред является следствием войны, забастовок, народных волнений, актов терроризма, злоумышленных действий и саботажа, конфискации, национализации, захвата или угона ВС», — комментирует директор департамента перестрахования компании «Ингосстрах» Алексей Савельев. — Договор не имеет географических и иных ограничений, предоставляя покрытие убытков по всему миру». 99 процентов договора размещено в компаниях с рейтингом не ниже «А-» по оценке рейтинговых агентств S&P Global Ratings и AM Best.

На брошенные во «Внуково» и «Домодедово» самолеты «Трансаэро» не нашлось покупателя

Аукцион по продаже брошенных самолетов «Трансаэро», назначенный на 4 марта, признан несостоявшимся в связи с отсутствием заявок. Объявление об этом размещено в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве (ЕФРСБ). На продажу были выставлены планеры (конструкции без силовых установок) Boeing 767-200 и Boeing 737-300, а также двигатели к ним, находящиеся во «Внуково», и один планер Boeing 737-300, который стоит в «Домодедово». Кроме того, на торги выставлялся двигатель производства Pratt & Whitney, который находится «за пределами РФ». Все имущество находится в залоге у ООО «Титан». Общая стоимость четырех лотов составляла 500,5 млн рублей.

СПАО «РЕСО-Гарантия» обеспечило страховой защитой работников аэропорта «Шереметьево»

Акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево» подвело итоги тендера по выбору страховщика для заключения договоров добровольного медицинского страхования (ДМС) работников на 2019-2021 гг. По итогам конкурса победителем признано СПАО «РЕСО-Гарантия». Об этом сообщает пресс-служба аэропорта. «РЕСО-Гарантия» победило в конкурсе благодаря более выгодному ценовому предложению. Страховые компании оценивались по следующим критериям: оптимальное сочетание цены, финансовой устойчивости, опыта работы СК и качества предоставляемых услуг при получении медицинской помощи работниками аэропорта», — рассказали в аэропорту.

В рамках летнего расписания в Геленджик откроются регулярные рейсы из Екатеринбурга

С 3 июня авиакомпания «Уральские Авиалинии» планирует приступить к выполнению рейсов в аэропорт Геленджик из Екатеринбурга. Перелеты будут выполняться трижды в неделю по понедельникам, средам и пятницам. Прибытие в аэропорт Геленджик запланировано на 16:20 (время местное), вылет из Геленджика — 17:00 (местное). Кроме того, с 27 мая авиакомпания «Уральские авиалинии» приступит к выполнению ежедневных рейсов в Геленджик из Москвы. Вылеты из Москвы запланированы на 10:30, прибытие в Геленджик в 12:50, обратный вылет в 13:30. Все перелеты будут выполняться на современных комфортабельных воздушных судах семейства Airbus.

Субсидированный рейс Магадан — Екатеринбург получит дотации из бюджетов обоих регионов

Вопрос запуска регулярного авиасообщения между регионами обсуждается с осени 2018 года. С весны т.г. рейс будет выполняться дважды в неделю авиакомпанией «Уральские авиалинии» с возможностью увеличения регулярности полетов. «30 процентов мест в самолете будет субсидировано из федерального бюджета. Также будем финансировать рейс совместно со Свердловской областью. Подтверждение губернатора области должно быть через строчку в бюджете, и тогда вперед», — рассказал губернатор Колымы Сергей Носов. Билеты будут иметь три вида ценовых категорий: субсидированные за счет федерального бюджета, субсидированные за счет региональных бюджетов и коммерческие.

В феврале т.г. воздушными судами российских авиакомпаний перевезено 7,4 млн пассажиров

По оперативным данным Росавиации, в феврале текущего года российские перевозчики обслужили 7,4 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на +9,2 процента. Пассажирооборот достиг отметки в 19,3 млрд пасс/километров, рост составил +11,5 процента. Рост показателей производственной деятельности в феврале отмечается у авиакомпании «Аэрофлот», обслужившей почти 2,6 млн пассажиров (+15,9 процента); S7 перевезла 744,5 тысячи пассажиров (+6,1); «Победа» — 624,0 тысячи пассажиров (+45,4); «Россия» — 588,2 тысячи (+4,0); «Уральскими авиалиниями» в феврале воспользовались 514,3 тысячи пассажиров (+8,7 процентов).

Напомним, банк «Траст» является крупнейшим кредитором по семилетнему кредиту Utair. В 2015 году в ходе реструктуризации Utair перевела все свои долги в два синдицированных кредита сроком на 7 и 12 лет (кредит на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд рублей в 2027 году). Сегодня объем первого кредита снижен до 15,4 млрд рублей с 18,9 млрд. В декабре 2018 года Utair не смогла заплатить проценты в 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд рублей. Авиакомпания заявляла, что начнет погашение задолженности по 7-летнему кредиту в конце февраля.

Как руководство Utair воспримет предложенные банком условия и каковыми они будут в конечном счете, сказать трудно. Но несомненное преимущество принесёт обладание временем, пусть даже оно составит всего три года. Дело останется за тем, чтобы нарастить объемы перевозок и извлечь из них максимальную прибыль. В условиях роста цен на авиатопливо добиться этого будет непросто. Остаётся надеяться на то, что терпящую нужду авиакомпании поддержат нефтяники. Напомним, что одна из основных задач Utair — это обслуживание нефтегазового сектора.

Именно в поиске объема работ для Utair во многом состоит та поддержка, которую перевозчику оказывают власти Ханты-Мансийского автономного округа. Глава региона Наталья Комарова заявила, что Utair для Югры — «вид экономической деятельности, дифференцированный по отношению к добыче нефти и газа». Напомним, что Тюменское управление гражданской авиации, ставшее основой для будущей авиакомпании «ЮТэйр» (ныне работает под брендом Utair), более полувека назад организовано именно для того, чтобы оказывать необходимую поддержку этому виду деятельности.

Utair — четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2018 году перевезла 7,9 млн пассажиров. Желательно, чтобы это количество увеличилось. Крупнейшие акционеры ПАО «ЮТэйр» — созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1 процента), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8 процента) и Тюменская область (8,4 процента). Несомненно, этим структурам нужно, чтобы авиакомпания продолжила своё существование.

В этом направлении перевозчиком сделан существенный шаг. Он состоял в разработке мобильного приложения, с которым Utair победила в одном из крупнейших конкурсов мобильных разработок Рунета — «Золотое приложение 2018». Авиакомпания стала лидером в номинациях «Лучший дизайн приложения» и «Лучшее приложение для потребителя b2c». Сразу после запуска новые версии платформ оценили не только эксперты отрасли, но и пользователи. С 2017 года Utair продала более 1,2 млн билетов через мобильные сервисы, через приложение зарегистрировались на рейсы более 2 млн пассажиров.

У приложения Utair высшие оценки среди авиакомпаний в AppStore (4,8) и GooglePlay (4,2). Общее количество скачиваний сервиса превышает 750 тысяч, а количество сессий выросло со 150 тысяч до более 1 млн в месяц. Добавим также, что в Utair действует привлекательная система тарифов. В их число входит «Лайт», нашедший широкое применение у пассажиров, совершающих поездки на короткий срок. По такому тарифу зачастую стоимость билетов намного ниже, чем у «Победы». И возникает вопрос, кто же у нас подлинный лоукостер.

Серьезные осложнения в положении дел Utair начались не

Милости просим в банкроты!

Финансовая удавка вокруг АК Utair продолжает сжиматься при полном попустительстве властей



давно. В декабре 2018 году Utair не смогла заплатить проценты в 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд рублей. В начале февраля т.г. «дочка» авиаперевозчика — «Финанс-авиа» — допустила технический дефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже рассчиталась купонами.

Дальнейшие события не заставили себя ждать. Сразу несколько контрагентов Utair практически одновременно потребовали в суде признать авиакомпанию банкротом. Уведомления поступили от ООО «Гидроэнергострой», ООО «Компания «Интер», ООО «Финансовая компания «Флешлайт капитал», ООО «ЮЮК». Источники ссылаются на то, что в течение трех месяцев Utair не исполняла обязательства по выплате процентов в размере от 340 тысяч до 358 тысяч рублей.

Заявления судом рассматриваются в порядке их поступления, по ходу рассмотрения требования кредиторов удовлетворяются должником. Тем самым Utair пытается обеспечить себе достаточное количество времени для планового завершения реструктуризации.

Казалось бы, волки сыты и овцы целы. Но для того, чтобы этот механизм сработал, необходимо по крайней мере, чтобы операционная деятельность была более успешной по сравнению с минувшим годом. Не говоря уже о том, чтобы прибыль не была съедена инфляцией.

Количество организаций, которым выгодно сохранить Utair, всё же обнадёживает — может быть, сберегут. Но при этом настаивают на кризисное состоя-

ние, что в условиях кризиса отрасли она продолжала наращивать свой парк, включив в его состав самолёты A320. При этом сам Мартиросов начал развивать парк Utair таким же образом, но, когда «запахло жареным», пришлось урезать его почти вдвое и «под сокращение» попали все A320. Покритиковав выживших из игры коллег, Андрей Мартиросов, вероятно, был уверен, что его чаша сия минует.

Однако сегодня в этом никто не может быть уверен. Причины общеизвестны: высокая стоимость топлива, аэронавигационного и наземного обслуживания, ТОиР и высокие ставки лизинговых платежей. К счастью, положение перевозчиков облегчают льготы по таможенным пошлинам на иностранные воздушные суда. Но эти льготы не бесспорны, и действовать будут до тех пор, пока самолёты, аналогичные по классу «Боингам» и «Эрбасам», не будут производиться на российских предприятиях. При этом не за горами начало запуска в серийное производство MC-21. Конечно, темпы производства в крайней мере на первых порах, едва ли будут сопоставимы с западными конкурентами. Но будет ли это иметь значение для таможенных служб?

Напомним также, что сегодня российские авиационные власти ведут борьбу за то, чтобы все имеющиеся у российских перевозчиков воздушные суда были переведены в российский реестр. Сам процесс перевода едва ли будет способствовать финансовому благополучию перевозчиков. Добавим также, что нахождение воздушного судна в российском реестре подразумевает и его ответственность российским же нормам летной годности. Их полная гармонизация с мировыми — пока тоже дело будущего.

Одним словом, проблема угрозы банкротства является в российской гражданской авиации системной и довлеет не над отдельно взятыми перевозчиками, а над всеми. Нет оснований упрекать Андрея Мартиросова — он предпринимает все шаги, чтобы привлечь пассажиров, а без этого невозможно ожидать прибыли. Проблема должна решаться комплексно: одним выпуском отечественных самолётов без модернизации и развития всей инфраструктуры авиатранспортной отрасли дело не поправится.

Чтобы авиакомпании не погружались в долги, нужно не репрессировать их за наличие таковых, а создавать условия, при которых в случае добросовестного и грамотного ведения дела они не будут возникать. В противном случае гражданская авиация вновь станет элитным видом транспорта, после чего надобность в ней и вовсе отпадет. Это мы уже проходили. А сейчас, похоже, готовимся вновь наступить на те же грабли.

Пётр КРАПОШИН



Пресс-служба Utair уверяет: авиакомпания находится «в постоянном диалоге с коммерческими кредиторами». Выплатить сумму 1,5 млн рублей (которую предъявили контрагенты — ред.) не составит трудности для авиакомпании, но справедливость такой оплаты является предметом коммерческого спора и арбитражного разбирательства. Авиакомпания заявила, что не намерена производить оплату даже незначительных сумм до полного окончания процедуры урегулирования разногласий, предусмотренных законом.

Представитель перевозчика пояснил, что из-за минимального размера задолженности риск признания авиакомпании банкротом отсутствует. По его словам, задолженность вытекает из обычной хозяйственной деятельности и не связана с исполнением обязательств по кредитным договорам и лизинговым сделкам. Utair готовит защиту от банкротства со стороны агрессивных или неконструктивных кредиторов по следующей технологии: в рамках дела о банкротстве выстраивается очередь из более мелких кредиторов, которая препятствует быстрому рассмотрению заявлений

не экономики и напряженная внешнеполитическая ситуация, которая не способствует выходу из кризиса. И поэтому судьба авиаперевозчика будет зависеть от того, кому выгоден крах Utair.

Но кому он может быть выгоден? Конкурентам? Это представляется маловероятным. В среднеммагистральном сегменте делиться место под солнцем не приходится — спрос достаточно велик. В региональном и вовсе мало кто присутствует, а из присутствующих мало у кого есть современная техника — небольшие региональные перевозчики продолжают «жужжать» на Ан-24, пока у последних хватит ресурса (не только у самих самолётов, но и у двигателей). В дальнемагистральном сегменте многие хотели бы господствовать безраздельно, но без серьезного административного ресурса тут не обойтись... Кредиторам же крах Utair совсем не выгоден — с кого тогда долги получать?

История с Utair является лишним подтверждением старой истины: чужой бедой попрекать негоже. После краха «Трансаэро» в ходе одной из отраслевых конференций генеральный директор Utair Андрей Мартиросов подверг критике менеджмент компании, в частности, за

Окончание. Начало на с. 2

Многоотраслевая глобальная корпорация Honeywell и лидирующий российский провайдер услуг технического обслуживания и ремонта (ТОиР) авиационной техники S7 Technics договорились создать первую в России и СНГ производственную площадку для работы с вспомогательными силовыми установками (ВСУ) производства Honeywell, устанавливаемыми на самые популярные в мире воздушные суда семейства Airbus A320, Boeing 737 и RRJ-95.

Согласно подписанному лицензионному соглашению, S7 Technics получит статус партнера Honeywell, способного выполнять авторизованный сервис ВСУ типа 131-9A/B и RE-220. В течение 2019 года партнеры согласуют местонахождение производственной площадки в Европейской части России, приступят к подбору и обучению персонала, а также начнут закупку и установку нового оборудования и испытательного стенда, необходимых для всех видов ТОиР (включая капитальный ремонт) ВСУ.

Деятельность единственной площадки по ТОиР ВСУ Honeywell на территории России будет осуществляться в рамках сертификата EASA Part 145 компании S7 ИНЖИНИРИНГ (входит в состав холдинга S7 Technics). Ожидаемая производственная мощность новой площадки, которую планируется достичь в начале следующего десятилетия, — около полусотни ВСУ в год.

Наличие возможностей по ТОиР ВСУ производства Honeywell в регионе позволит авиакомпаниям из России и СНГ экономить временные и финансовые ресурсы, ввиду того, что больше не будет необходимости в отправке данного агрегата за границу.

«Этот проект, прежде всего, — отличная возможность дополнительного технологического прорыва для холдинга S7 Technics. Мы будем предоставлять услугу, которую пока еще никто не предлагает в России. Запуск участка по ремонту ВСУ при поддержке наших коллег из

Тандем глобального значения

Компании S7 Technics и Honeywell застолбили первую в России площадку для ремонта ВСУ



Honeywell — это отличная платформа для дальнейшего развития возможностей по техническому обслуживанию воздушных судов, силовых установок и компонентов», — прокомментировал генеральный директор компании S7 ИНЖИНИРИНГ Марат Терещенко.

Продукция и услуги Honeywell подразделения «Аэрокосмическая техника» находят применение практически на каждом гражданском, военном и космическом летательном аппарате в мире. Корпорация Honeywell занимается разработкой промышленных технологий, и входит в список 100 ведущих мировых компаний, составляемый журналом Fortune. Подразделения корпорации обслуживают заказчиков по всему миру, предлагая продукты и оказывая услуги в таких отраслях, как производство аэрокосмической техники, специальных материалов, а также систем управления для промышленных предприятий и зданий.

Honeywell разрабатывает авиационные двигатели, оборудование кабины экипажа, бес-

проводную связь, механические компоненты, а также инновационные решения для создания топливозоэффективных самолетов, обеспечения своевременных рейсов по более коротким маршрутам, повышения безопасности полета, контроля самолета в воздухе и в районе аэропорта.

«Наши технологии используются в авиации, на производственных предприятиях и в зданиях, в цепочке поставок и для работы персонала. Наша цель — сделать мир более рациональным, безопасным и энергоэффективным», — декларирует миссию компании преамбула соглашения с S7 Technics.

Новый партнер корпорации — ведущий провайдер ТО на российском рынке Холдинг S7 Technics выполняет работы по базовому и оперативному техническому обслуживанию ВСУ производства Boeing, Airbus, Embraer и GCS, по ремонту, инжинирингу и производству компонентов для ряда основных типов ВСУ, а также работы по ремонту авиационных дви-

гателей CFM56. В состав Холдинга входят компании-провайдеры ТО — ООО «С7 ИНЖИНИРИНГ» и ООО «Сибирь Техник», обслуживающие ВСУ в аэропорту Москвы (DME), Новосибирска (OVB) и Минеральных Вод (MRV), а также на нескольких линейных станциях в России. Производственные базы Холдинга S7 Technics сертифицированы согласно требованиям EASA, авиационных властей Бермуд, России и ряда других стран на выполнение ТО воздушных судов Boeing, Airbus, Sukhoi Superjet 100, Embraer и Cessna.

Перечень работ, выполняемых компанией, включает периодические формы ТО (D-check включительно), линейное обслуживание, структурные ремонты, инжиниринг (в т. ч. разработку модификаций в соответствии с требованиями EASA Part 21J и производство элементов интерьера в соответствии с требованиями EASA Part 21G).

База S7 Technics в Москве (DME) стала первой базой по техническому обслуживанию самолетов в Российской Федерации и СНГ, сертифицированной в соответствии с требованиями новой версии международного стандарта EN 9110:2016.

Также российский Холдинг выполняет ремонт компонентов, покраску воздушных судов и обучение персонала (в соответствии с требованиями EASA Part 147 и ФАП-289). Компания нацелена на постоянное развитие своих продуктов, в том числе через кооперацию с производителями оборудования (OEM).

Холдинг S7 Technics обслуживает авиакомпании России (группа компаний S7, группа «Аэрофлот», «Уральские авиалинии» и др.), стран Европы, Азии и Ближнего Востока, выполняя для своих клиентов более 100 тяжелых форм ТО и свыше 1000 легких форм ТО ежегодно.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Воздушные суда АОН будут принимать участие в программе МАКС-2019 на льготных условиях

Устроитель XIV Международного авиационно-космического салона — ОАО «Авиасалон» предложило особые условия участия в МАКС-2019 владельцам воздушных судов с максимальной взлетной массой до 2 тонн, представляющим авиацию общего назначения. Для коммерческих и некоммерческих организаций, а также частных лиц предлагается программа «Малая авиация и авиация общего назначения на МАКС-2019». В её рамках экспоненты оплачивают минимальный регистрационный взнос, предоставляющий место воздушным судам на статической стоянке. Также разработаны специальные условия на аренду выставочных площадей и стоянок воздушных судов.

Денис Мантуров встретился с представителями компаний-членов Франко-российской ТПП — ССИ

«Для меня очень полезно снова встретиться с французским бизнесом. Услышать те предложения и вопросы, которые возникают. Мы надеемся и далее работать в таком режиме. В России работает более 500 компаний из Франции, которая является важным экономическим партнером», — подчеркнул Министр. Встреча прошла в формате сессии вопросов и ответов, в рамках которой обсуждались локализация продукции и технологий в России, маркировка, госзакупки и в целом закупки иностранной продукции, Tax Free, стратегия электронной торговли, в том числе лекарствами, знак Роскачества, проблемы авиации и т.п. Встреча завершилась подписанием соглашения о партнерстве.

Минпромторг планирует заказать разработку полностью российского самолета SuperJet 100

«Сейчас согласовывается техническое задание на разработку полностью российского самолета SuperJet 100 со 100-процентным замещением (импортных комплектующих), включая двигатели», — рассказал замглавы департамента авиационной промышленности Минпромторга Михаил Богатырев на совещании в Совете Федерации РФ по вопросам модернизации авиапарка. По его словам, завершить согласование планируется в первом полугодии этого года, а с момента утверждения техзадания на разработку потребуется четыре года. Двигатель для SSJ планируется разработать на базе ПД-14. Сейчас SuperJet оснащается двигателями российско-французского производства SaM146.

Совет директоров Ассоциации производителей авиасистем и агрегатов «АВИСА» сверил часы

В совещании приняли участие представители ПАО НПО «Наука», ПАО «НПП «Аэросила», АО «Высокие Технологии», АО «НПП «Звезда», ПАО АК «Рубин». В ходе встречи был рассмотрен ряд важных вопросов и принято решение о совместном участии предприятий-членов Ассоциации в крупнейших отраслевых выставках, в том числе в Международном авиационно-космическом салоне «МАКС-2019». «АВИСА» образована в 2008 году с целью укрепления связей и взаимодействия предприятий-разработчиков и производителей авиационных систем и агрегатов по вопросам конкурентоспособности и продвижения отечественной продукции на внутренний и внешний рынки.

На второй площадке ОЭЗ «Титановая долина» будет введен статус свободной таможенной зоны

В план 2019 года включено строительство проездов к участкам резидентов. Параллельно продолжается реконструкция существующих объектов инфраструктуры. В этом же году управляющая компания «Титановая долина» завершит проектирование второй очереди ОЭЗ. Данный объем работ оценивается в 115 млн рублей. Сегодня на право разместить производство на второй площадке «Титановая долина» претендуют промышленные компании из России, Чехии, Франции. В настоящее время на площадке «Уктус» работают 4 резидента. Один из них — АО «Уральский завод гражданской авиации» (в декабре 2018 года запустил цех по сборке самолетов L-410, Bell-407 и Diamond).

Флот Хабаровского спасательного центра МЧС пополнился новым самолётом-амфибией Бе-200ЧС

В Хабаровск с Таганрогского завода-изготовителя в рамках выполнения государственного контракта МЧС России поступил новый самолёт Бе-200ЧС. Это уже четвертый самолёт-амфибия, стоящий на вооружении авиаторов Хабаровского авиационно-спасательного центра МЧС России, говорится в сообщении пресс-службы Министерства. Как отмечается, воздушное судно Бе-200ЧС — третьей серии, в нём усовершенствована электродистанционная система управления, реализованы новые возможности пилотажа-навигационного комплекса. Оснащение воздушного судна позволяет заходить на посадку в любых метеоусловиях, работать в ночное время.

«Авиастар-СП» установил интерьер на втором в этом году авиалайнере Sukhoi Superjet 100

Специалисты Ульяновского авиастроительного предприятия АО «Авиастар-СП» (входит в Дивизион транспортной авиации ОАК) в рамках производственной кооперации с компанией «Гражданские самолеты Сухого» установили интерьер, а также выполнили работы по монтажу и отработке систем на втором в этом году пассажирском самолете Sukhoi Superjet 100. Салон авиалайнера собран в комбинированном экономическом классе на 100 пассажирских мест. Из производственных цехов предприятия новый самолет Superjet 100 передали на покраску в компанию АО «Спектр-Авиа», где он будет окрашен в ливрею заказчика воздушного судна — авиакомпании «Азимут».

Студенты-целевики, направленные У-УАЗ, вернулись на предприятие по окончании учебы

В выпускных проектах студенты продемонстрировали разработку по глубокой модернизации нового легкого вертолета VRT-500. Освоив автоматизированное проектирование, они представили конструкторскую документацию в современном пакете, которые широко используются на Улан-Удэнском авиазаводе. Итоговые проекты показали уровень освоения молодыми специалистами цифровых технологий. «Совместная с вузом работа по подготовке кадров — одна из задач, решение которой должно помочь заводу ставить амбициозные цели и достигать запланированного результата», — подчеркнул управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

1 марта ульяновское предприятие АО «Авиастар-СП» посетила делегация посольства Республики Куба в России под руководством чрезвычайного и полномочного посла господина Херардо Пеньяльвера Порталы. Визит высокопоставленных гостей на крупнейшее самолетостроительное предприятие современной России осуществлялся в рамках знакомства делегации с потенциалом промышленного кластера Ульяновской области.

Во время пребывания в АО «Авиастар-СП» представители посольства осмотрели производство воздушных судов, познакомиться с новыми технологиями их сборки. Управляющий директор АО «Авиастар-СП» Василий Донцов рассказал о ходе реализации программ: Ил-76МД-90А, МС-21, Ту-204. Авиалайнеры семейства Ту-204 ульяновского производства успешно эксплуатируются кубинской авиакомпанией.

В настоящее время Ульяновская область и Республики Куба имеют прочные торговые отношения.

● Внешнеторговый оборот за последний год вырос в четыре раза, — отметил ранее на встрече с кубинцами губернатор Ульяновской области Сергей Морозов. — Приоритетными направлениями является сфера автомобилестроения и авиационной, где уже реализуется ряд проектов, в частности, по техническому обслуживанию и покраске воздушных судов.

Острову без крыльев никак

Ульяновский «Авиастар» посетила официальная делегация посольства Республики Куба в России



Напомним, национальная авиакомпания Cubanade Aviacion уже эксплуатирует пять дальнемагистральных пассажирских Ил-96-300, семь среднемагистральных пассажирских Ту-204-100 и два грузовых Ту-204СЕ (российские же Як-40К и Як-42Д вместе со всей линейкой Туполева первых семейств — Ту-134 и Ту-154) по понятным причинам уже выведены из эксплуатации). При этом у перевозчика есть острая потребность в расширении своего воздушного флота. Именно этим в первую очередь (вторым интересантом являются популярные ульяновские внедорожники «Патриот») и объясняется визит в Ульяновск столь

ответствующие предложения», — пояснили в министерстве.

Недавно авиазавод передал два новых самолета Управлению делами Президента России — Ту-204-300 и Ту-204-100В. Понятно, что и к этим машинам свои особые требования, способные обеспечить безопасность первого лица.

Сегодня входящий в состав Дивизиона транспортной авиации ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» ульяновский «Авиастар» является крупнейшим предприятием России по выпуску авиационной техники. Завод специализируется на производстве транспортных самолетов Ил-76МД-90А, пассажирских самолетов семейства Ту-204, сервисном обслуживании транспортных самолетов Ан-124 «Руслан».

Предприятие осуществляет гарантийное и послегарантийное обслуживание авиационной техники. Кроме того, на предприятии ведется монтаж интерьеров и отработка систем самолетов семейства Sukhoi Superjet 100. «Авиастар-СП» также участвует в кооперации по производству нового среднемагистрального пассажирского самолета МС-21 и перспективного легкого транспортного самолета нового поколения Ил-112В.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

Ученые ЦАГИ разработали комплекс мер для повышения эффективности эксперимента

Они предложили способ оптимизации систем управления скоростью воздушного потока (числом Маха) и разработали технологию непрерывного эксперимента в промышленных аэродинамических трубах. Это даст возможность сократить продолжительность испытаний моделей на крейсерских режимах в два и более раз. Следующий шаг, который намерена сделать команда ученых под руководством начальника отдела измерения измерительной техники ФГУП «ЦАГИ» Василия Петровнича, — создание системы для одновременного управления будущим числом параметров потока — числом Рейнольдса, числом Маха и др. Задача подобного уровня в институте решается впервые.

Новые геоинформационные сервисы станут основой систем госконтроля лесопользования

На рабочей встрече в Научном центре оперативного мониторинга Земли с участием спикера Совета Федерации РФ Валентины Матвиенко, вице-преьера Правительства РФ Алексея Гордеева, министра природных ресурсов и экологии РФ Дмитрия Кобылкина и гендиректора ГК «Роскосмос» Дмитрия Рогозина продемонстрированы комплексные геоинформационные решения для информационного обеспечения процессов мониторинга экосистем. Особое внимание уделялось возможностям орбитальной группировки ДЗЗ и применению информации из космоса для совершенствования госсистем контроля лесопользования, регулирования вырубок и лесосбора.

**В Новосибирске разработан не имеющий аналогов магнитный двигатель с КПД более 90 процентов**

В Новосибирском государственном техническом университете завершено испытание нового отечественного синхронного двигателя с постоянными магнитами. Оснащенный синхронной силовой установкой электродвигатель предназначен для транспортировки вагонеток с углем и породой, а также для выполнения других задач в шахтах. Новая магнитная силовая установка позволяет еще больше расширить функциональные возможности техники. В результате проведенных испытаний выявилась возможность существенного снижения массы и габаритов тягового двигателя. В настоящее время ученые изучают возможность применения двигателя-рекордсмена в авиации.

Руководство ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука» встретилось с Губернатором Тверской области

Губернатор Тверской области Игорь Руденя провел встречу с представителями зарубежных компаний, работающих на территории Верхневолжья. В переговорах приняло участие руководство компании «Хамилтон Стандарт-Наука». На встрече обсуждались возможности развития инфраструктуры на уже действующих, а также перспективных промышленных площадках при поддержке региональных органов власти. Кроме того, затрагивались проблемы дефицита квалифицированных кадров, стажировок, наставничества. В ближайшее время в регионе планируется организовать 10 новых производственно-образовательных кластеров по разным отраслям.

Перспективы развития двигателя ВК-800С для легкой авиации обсудили ученые ЦИАМ

На научно-техническом семинаре в ЦИАМ имени П.И. Баранова с докладом о выполнении опытно-конструкторской работы по созданию двигателя выступил ведущий конструктор проекта «ВК-800С» Виталий Логинов. Он отметил, что в 2020 году планируется сертификация самолета с турбовинтовым авиационным двигателем ВК-800С. Первоочередная задача, по словам разработчика, — изготовление двигателей типовой конструкции и начало сертификационных испытаний. Конструкторскую документацию для воплощения двигателя в «железе» передал представителям УЗГА для дальнейшей реализации разработчик двигателя — АО «ОДК-Климов».

Ульяновский «Авиастар» посетила делегация Петербургского политехнического университета

АО «Авиастар-СП» с деловым визитом посетила делегация Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого во главе с проректором Алексеем Боровковым. В рамках визита на базовой кафедре Ульяновского государственного университета (УлГУ) при АО «Авиастар-СП» состоялось совещание по вопросам сотрудничества предприятия с вузами в области цифровых технологий. В нем приняли участие руководство АО «Авиастар-СП», Ассоциации «Технет», представители УлГУ и СПбПУ. Стороны предметно обсудили приоритетные задачи авиапроизводителя и определили желаемые новации в области внедрения новых IT-технологий.

МАИ повышает квалификацию инженеров-конструкторов на предприятиях «Технодинамики»

По инициативе руководства АО «МПО им. И. Румянцева» преподавательским составом Московского авиационного института был разработан индивидуальный обучающий курс для повышения квалификации инженеров-конструкторов отдела главного конструктора. Программа «Проектирование и конструкция агрегатов гидромеханических систем управления авиационных двигателей» предусматривает изучение теоретической части и совершенствование практических навыков и рассчитана на два месяца. «МАИ» и «Технодинамика» продолжают активно сотрудничать в рамках воспитания новых кадров», — отметил генеральный директор «Технодинамики» Игорь Насенков.

На прошлой неделе в Москве состоялась 14-я международная конференция и выставка MRO Russia & CIS. В Центре международной торговли собрались более 1200 участников, в том числе около 300 представителей авиакомпаний России и стран СНГ. Более 80 экспонентов со всего мира представили свою продукцию и услуги на 2500 квадратных метрах выставочных площадей. Организаторами этого ежегодного форума, объединяющего поставщиков технического обслуживания, крупнейших производителей авиатехники и международных экспертов, традиционно выступают компании ATO Events и Infomost Consulting.

Семь практических и две пленарные сессии были посвящены инновациям на рынке ТОиР. Одной из самых обсуждаемых стала животрепещущая тема международных санкций, затронувших авиационную отрасль.

По обе стороны санкций

Своим видением проблемы поделился генеральный директор компании Macro-Advisory Кристофер Уифер (Christopher Weafer). Компания более семнадцати лет работает на российском рынке, предоставляя инвесторам экономический, политический и отраслевой анализ по России и другим странам Евразийского региона. По мнению г-на Уифера, первый виток санкций, относящийся к 2014 году, стали движущей силой для принятия правительством РФ решений, направленных на развитие отечественных игроков рынка. Со стороны США это были масштабные, жесткие меры, идущие по нарастающей. Страны Евросоюза продемонстрировали более мягкий вариант. Санкции пятилетней давности совпали с падением цен на нефть и оказали крайне негативное влияние на российскую экономику. Вместе с тем Россия смогла адаптироваться и укрепить свое положение в мире. Санкции 2017 года еще более жесткие, они могут оказать долгосрочное негативное влияние, но Москва уже научилась на них реагировать.

Бизнес «по обе стороны санкций» находится в крайне невыгодном положении, поскольку нет определенных правил игры, никто не знает дальнейших действий сторон, самый невинный инцидент может спровоцировать новую волну запретов. Все ощущают сложности сотрудничества с российскими партнерами по бизнесу. Россия берет курс на локализацию. Как это отразится на авиационной отрасли? Будет запрет на экспорт российских воздушных судов. Будут трудности в привлечении западных инвесторов, которые хотели бы участвовать в национальном проекте реновации сети ре-

ТОиР: воспоминания о будущем

Российский регистр, электронную документацию и другие новшества обсудила MRO Russia & CIS



гиональных аэропортов и модернизации аэродромной сети. Наиболее уязвимы в связи с ужесточением санкций логистические компании, обеспечивающие поставку запчастей американских производителей к «Боингам», составляющим едва ли не половину флота российских авиакомпаний. По словам представителя логистической компании Lynden International Сергея Бучумова, санкции добавили сложностей в их ра-

обсуждать его нечего, следует принять этот факт, как аксиому. Он сослался на российское законодательство и статью 83 bis Чикагской конвенции. Перевод должен состояться поэтапно, вначале нужно создать привлекательные условия для авиакомпаний, в итоге это должно улучшить экономические условия и принести пользу отрасли. Все то же самое звучало в докладах прошлых лет.

В Минтрансе создана рабочая

План мероприятий уже представлен правительству РФ. Он имеет ограниченный доступ, сообщил докладчик, поэтому никто из заинтересованных сторон его пока не видел.

Бермудский треугольник

У идеи Минтранса есть безусловный сторонник в лице Росавиации. Начальник отдела поддержания летной годности иностранных воздушных судов Артем Даниленко выступил с докладом, приведя бесспорные аргументы в пользу перевода флота отечественных авиакомпаний, состоящего из 850 воздушных судов, под юрисдикцию России. На данный момент 81 процент ВС зарегистрировано в Бермудских островах, 14 процентов в России, 4,3 процента — в Ирландии, 0,7 процента — в других странах. Соглашения между авиационными властями России, Бермудских островов и Ирландии заключены более 20 лет назад и не соответствуют последним рекомендациям ИКАО.

Уполномоченные органы РФ не имеют полномочий по контролю технического состояния 95 процентов ВС, задействованных в коммерческих перевозках. Эта ситуация несет в себе риск утраты контроля за обеспечением безопасности полетов из-за географической удаленности региона эксплуатации ВС от государства их регистрации.

На деле так и происходит, сообщил докладчик, и привел леденящие душу факты. При проверке Росавиацией компании «АЗУР эйр» выявлена массовая фальсификация записей о техническом обслуживании ВС, зарегистрированных на Бермудах. Техническое обслуживание в аэропорту Домодедово якобы проводилось специалистами, которые фактически находились в командировке в Китае.

Внеплановая проверка авиакомпании «Якутия» также выявила ряд вопиющих нарушений: фальсификация записей о проведенном ТО, нарушение сроков и технологии ТО, а также сроков замены компонентов, отсутствие нужных инструментов для проведения ТО и многое другое. Авиакомпания подвергала риску своих пассажиров, перевозя их на самолетах, не прошедших обязательную техническую инспекцию. «Антирекорд» составил 1353 летных часа без проверок технического состояния одного из «Боингов 737», составляющих флот «Якутии». В любой момент с этим самолетом могла произойти трагедия.

Авиационная администрация Бермуд была не слишком обеспокоена произошедшим. Меры не принимаются отчасти и потому, что любая авиакомпания вольна



боту. Во-первых поставщиков необходимо проверять на участие в санкционных программах, во-вторых, грузы, следующие через Европу, часто задерживаются на границе для дополнительных проверок, в-третьих, есть опасность отмены прямых рейсов между Россией и США, что неизбежно увеличит сроки поставок.

План, который никто не видел

Тема перевода воздушных судов в российский реестр обсуждается не первый год, но к практическим действиям пока никто не перешел. Представитель Минтранса РФ Антон Никифоров сообщил, что вопрос перевода решен,

группа, которая действует в нескольких направлениях: налоги, НДС, таможенные пошлины, нормативно-правовая база и кадровый вопрос. Последний является наиболее проблематичным, поскольку инспекторов, специалистов по поддержанию летной годности воздушных судов и другим направлениям деятельности нужно еще найти, обучить, сертифицировать по международным стандартам, создать для них рабочие места.

Отдельно обсуждается вопрос возможности создания офшоров на территории особой экономической зоны, которой объявлены острова Русский в Приморье и Октябрьский в Калининградской области.





МИР ВЕРТОЛЕТОВ

«Ростех» начнет поставки вертолетов «Ансат» с медицинским модулем в Китай в текущем году

Об этом в ходе международной оборонной выставки IDEX 2019 рассказал директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха Виктор Кладов. «На последней выставке AirshowChina в китайском Чжухае холдинг подписал контракт на поставку Ассоциации медицины катастроф КНР 20 «Ансатов» с медицинскими модулями, первые машины будут отгружены в 2019 году», — сказал он. Машины будут переданы заказчику в многоцелевой комплектации. В холдинге отметили, что купленные «Ансаты» при оснащении медицинским модулем могут использоваться для оказания первой помощи, экстренной эвакуации пациентов, в т.ч. в местности со сложным рельефом.

Airbus Helicopters представила новые решения для вертолетной отрасли на Heli-Expo 2019

Выставка Heli-Expo проходила с 5 по 7 марта в Международном конгресс-центре Джорджии в Атланте (США). На стенде Airbus Helicopters C305 были представлены усовершенствованная версия двухдвигательного вертолета H145, однодвигательный H125 в конфигурации для спецслужб, а также ACH145 с элегантным салоном от Mercedes-Benz. В США публике впервые показали макет вертолета нового поколения H160 в медицинской конфигурации. Посетители смогли впервые оценить эргономику рабочего пространства салона, которая чрезвычайно важна для оказания экстренной помощи. Ключевой темой стенда стала программа технической поддержки заказчиков HCare.



«Рособоронэкспорт» сообщил о скором запуске на территории Индии производства Ка-226Т

Производство российских вертолетов Ка-226Т в Индии начнется в самом ближайшем будущем, заявил генеральный директор «Рособоронэкспорта» Александр Михеев. «Оно будет развернуто на созданном в 2017 году российско-индийском СП Indo-Russian Helicopters Limited», — сказал Михеев, чьи слова привели в пресс-службе компании. Как сообщалось, производство Ка-226Т для индийского заказчика на первом этапе будет осуществляться в Улан-Удэ, а затем поэтапно перенесено на площадку российско-индийского предприятия Indo-Russian Helicopters Limited в Индии. В настоящее время Ка-226Т производится на Кумертауском авиационном предприятии (КумАПП) в Башкирии.

Минобороны России отказалось от закупки вертолета «Ночной охотник» из-за высокой цены

По словам источника информации, Минобороны РФ на протяжении более чем трех месяцев готовилось к заключению государственного контракта с холдингом «Вертолеты России» о поставке в войска серийной партии ударных вертолетов Ми-28НМ, однако в последний момент стороны не смогли прийти к согласию относительно цены контракта. В свою очередь, осведомленный источник в ВКС России заявил, что отказ от закупки Ми-28НМ не скажется на боеспособности армейской авиации: «На сегодня успешно завершается опытно-конструкторская работа по модернизации поставленных ранее вертолетов Ми-28», — пояснил представитель Министерства обороны.

Разработанный «ВР-Технологии» опытный образец легкого вертолета VRT500 будет готов в этом году

«До конца года Ростех планирует создать опытный образец вертолета и начать его испытания», — рассказали в пресс-службе госкорпорации. Такие вертолеты наиболее часто используются в бизнес-авиации в качестве корпоративных такси и могут применяться в качестве скорой помощи в условиях плотной городской застройки. Легкий многоцелевой вертолет VRT500, разработанный конструкторским бюро «ВР-Технологии», станет первым проектом холдинга в сегменте машин максимальной взлетной массой до 2 т. Холдинг «Вертолеты России» рассчитывает к 2035 году реализовать около 1 тысячи таких машин, что позволит холдингу занять до 15 процентов в этом сегменте.

В Подмосковье приступили к эксплуатации нового вертолета санитарной авиации «Ансат»

Территориальный центр медицины катастроф начал использовать новинку — «Ансат». «На новом вертолете выполнены уже два вылета», — цитирует пресс-служба министерства здравоохранения Подмосковья главу ведомства Дмитрия Матвеева. Отмечается, что в 2019 году территориальная служба медицины катастроф планирует совершить не менее 450 вылетов. Санитарная авиация применяется для оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, пожарах и других чрезвычайных ситуациях. В феврале пресс-служба губернатора Подмосковья Андрея Воробьева сообщила, что Московская область получила вертолет «Ансат» от Национальной службы санитарной авиации.

Сотрудницы Казанского вертолетного завода получили республиканские и городские награды

Церемония награждения прошла в Казанской Ратуше, где поздравляли победительниц республиканского конкурса «Женщина года». Диплом победительницы республиканского конкурса в номинации «Моя судьба — моя профессия» получила герметизаторщик Асия Илалова. 41 год работает она на КВЗ, не раз отмечалась благодарностями руководства, а в 2007 году ей присвоили звание Почетный ветеран завода. Такую же награду получила и Анна Волостнова. Трудовой путь на КВЗ она начала в 1969 году аэродромным рабочим, а с 1980-го работает лаборантом по обработке измерений. Благодарностью мэра Казани отметили заведующую Домом культуры КВЗ Ольгу Дроздову.

найти другое, более лояльное государство для постановки на учет своих воздушных судов. А это грозит потерей прибыли.

Стоимость услуг по регистрации ВС и всех сопутствующих этому процедур выражается в сотнях тысяч долларов. В общей сложности до 50 миллионов долларов ежегодно уходит из России и оседает на зарубежных счетах. Росреестр предлагает куда более скромные расценки, но массового перехода ВС почему-то не наблюдается.

У авиакомпаний есть свои сомнения. Как отреагируют на такой шаг иностранные лизингодатели? Готовы ли техническая база и персонал? Будет ли решена проблема ведения технической документации на русском и английском языках? Не взлетят ли гуманитарные расценки Росреестра до небес, как только переход будет закреплен законодательно?

Ждите изменений в ближайший год, заверил Минтранс. Авиакомпании опасаются директивных решений.

Безбумажный мир

Об организации электронного документооборота в техобслуживании ВС тоже говорят не первый год. Об инициативах ИАТА в этой области рассказал представитель организации Крис Марку (Chris Marcou): «Мы любим бумагу и голубые чернила, но в интересах прогресса мы должны отказаться от них». Новые ВС имеют электронную документацию с момента их поставки на рынок. История самолета, его владельцы, ремонты, отказы, поломки, плановые процедуры, ТО и другие данные сопровождают его на всем жизненном пути. Преимущества электронной документации — унификация, полная доступность всех отчетов, никакой ручной работы, исключены ошибки из-за человеческого фактора». Нет проблем с хранением больших объемов информации: Airbus A320 имеет 400 параметров записи полетной информации, Airbus A330 — 1500 параметров объемом 200 Мб за один полет.

Продолжая тему цифровых решений в техобслуживании ВС, директор по продажам компании Magnetic MRO Алексей Иванов рассказал об опыте использования биометрических подписей. Эта технология позволяет снизить риски потери

данных, повысить прозрачность процессов техобслуживания, сократить трату времени и повысить производительность труда техников.

Никаких бумаг! Отметки о сделанном ТО удостоверяются отпечатком пальца технического специалиста, отвечающего за этот участок работы. Считанные минуты занимает верификация прове-



денного ТО. Все инструменты имеют радиометки. Найти их и убедиться, что все на местах и никакая отвертка случайно не забы-

та в двигателе, помогает специальной сканер.

Экономия самой бумаги составляет всего 5 процентов затрат, 95 процентов — экономия рабочего времени. Суммой 50 тысяч евро в год оценивается экономия на обслуживании одного самолета с применением безбумажной технологии. Проблема заключается только в унификации — FAA, EASA, TCCA имеют разные стандарты в разных регионах мира.

«Сегодня мы наблюдаем ряд интересных тенденций на рынке ТОиР. К ним можно отнести цифровую трансформацию, которая включает комплекс изменений, касающихся автоматизированных систем управления флотом, анализа и повышения их надежности», — отметил Дмитрий Зайцев, вице-президент по корпоративным продажам в Восточной Европе и СНГ компании Lufthansa Technik. «Возможности быстрого доступа к рынку услуг ТОиР через программы и интернет-порталы повышают скорость, эффективность и прозрачность работ. Интерес представляют «умные технологии», которые позволяют человеку и машине взаимодействовать, передавая информацию и автоматически ее регистрируя. Всё это приводит к изменениям в отрасли, и главным результатом этих изменений будет повышение эффективности и дальнейшее снижение издержек на техническую эксплуатацию воздушного флота».

Тенденции российского рынка

По мнению ведущего эксперта института экономики и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрея Крамаренко, состояние рынка характеризуют избыток провозных емкостей, быстрый рост авиакомпаний, работающих на туристических направлениях, убытки из-за девальвации рубля и роста цен на топливо, которые коснулись даже крупных игроков и могут разорить мелких. 2018 год принес авиакомпаниям 50 миллиардов рублей убытков. Прогноз текущего года — минус 70 миллиардов рублей в целом по отрасли. Российские авиакомпании по-прежнему предпочитают узкофюзеляжные самолеты «Эрбас» и «Боинг». ВС других производителей составляют менее трех процентов флота. Эта тенденция сохранится и в будущем. Российский рынок остается избыточным по количеству игроков, несмотря на известные меры Росавиации, препятствующие появлению новых авиакомпаний. Общемировой тренд — авиационная перевозка перестает быть статусной услугой, постепенно переходя в разряд обычного вида транспорта вроде автобуса и электрички с нулевым сервисом. Эра романтики в авиации, похоже, подошла к концу.

Галина ПОНОМАРЕВА

Команда «А-Техникс» и Алексей Синицкий, главный редактор «Авиатранспортного обозрения» (крайний слева)



Награды нашли героев

В рамках форума прошло голосование участников за лучший стенд выставки. Состоялась торжественная церемония награждения лауреатов премии MRO Russia & CIS. Наградными были отмечены лучшие представители отрасли технического обслуживания авиационной техники по итогам 2018 года.

- Жюри конкурса выбрало победителей в шести номинациях:
- SilkWayTechnics — в номинации «Лучший провайдер услуг по техобслуживанию ВС в СНГ»
- Авиакомпания «Ангара» — в номинации «За достижение в организации техобслуживания региональных самолетов»
- Magnetic MRO — в номинации «Лучший международный провайдер услуг по техобслуживанию ВС»
- S7 Technics — в номинации «Лучший провайдер услуг по техобслуживанию ВС в России»
- А-Техникс — в номинации «Достижение года на рынке техобслуживания ВС в России»

● Михаил Чадин — в номинации «За личный вклад в развитие отрасли техобслуживания ВС в России»

Второй год подряд эксперты награждают молодых талантов отрасли. Благодаря конкурсу организаторы знакомят рынок с выдающимися молодыми специалистами, которые уже сейчас приносят новые идеи, технологии и энергию для развития отрасли техобслуживания авиационной техники.

Лауреатами, удостоенными звания молодых талантов отрасли, стали:

- Игорь Воронин, «Тулпар Техник»
- Денис Кузовов, «Тулпар ИГ»
- Роман Блинников, S7 Technics
- Ренат Асибаков, «А-Техникс»
- Алексей Игонин, «Волга-Днепр Техникс Москва»

Отдельными дипломами в номинации «Лучший стенд» отмечены:

- Lufthansa Technik
- S7 Technics
- Satair Group

АЭРОПОРТ 2019

Дмитрий Медведев остался доволен новым терминалом МА «Емельяново» в Красноярске

Премьер-министр Правительства России прошел в общую зону аэровокзала, затем в зал прилета внутренних рейсов, осмотрел трансферную зону. Медведеву рассказали о пассажиропотоке и количестве рейсов. «Залы просторные», - сказал премьер, отметив, что здание в целом производит хорошее впечатление, учитывая, что прилетевшие в Красноярск именно аэропорт видят первым. Емельяново обеспечивало прием делегаций - участников Универсиады. Новый терминал был открыт в декабре 2017 года. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает 63 направления. По итогам второго полугодия пассажиропоток авиаузла увеличился на 19 процентов, до 1,202 млн пассажиров.

Шереметьево впервые признан лучшим среди крупнейших аэропортов в Европе

Международный аэропорт Шереметьево признан лучшим по качеству обслуживания в категории самых крупных аэропортов Европы с пассажиропотоком более 40 млн человек, согласно итогам глобальной программы Airport Service Quality (ASQ) ACI за 2018 год. Церемония награждения ASQ Awards состоится в сентябре в рамках второго Глобального саммита Международного совета аэропортов (ACI) на Бали, Индонезия. В 2018 году MASH вошел в топ-лист лучших аэропортов мира - ACI Director General's Roll of Excellence. В этот почетный список включены аэропорты, которые за последние 10 лет не менее пяти раз признавались лучшими в рейтинге качества ASQ ACI.

Аэропорт «Домодедово» попросил кредиторов смягчить условия по бондам на \$650 миллионов

Об этом говорится в материалах DME Airport Designated Activity Company (через эту структуру группа «Домодедово» выпустила бонды), опубликованных на сайте Ирландской фондовой биржи (ISE). Сейчас в обращении находятся два выпуска евробондов с погашением в 2021 и 2023 годах на общую сумму \$650 млн, а также один выпуск рублевых облигаций на 10 млрд рублей с погашением в 2022 году. В материалах компании поясняется, что из-за ослабления курса рубля в 2018 году у нее сильно вырос долг (в полтора раза, до 71 млрд рублей). В январе 2019 года «Домодедово» осталось на втором месте по объему перевозок среди аэропортов Московского авиационного узла.

Оператор «Пулково» - ВВСС до конца марта представит план развития воздушной гавани

По словам коммерческого директора ВВСС Евгения Ильина, предстоит согласование одного из трех вариантов развития с правительством города. Первый вариант развития подразумевает расширение центрального пассажирского терминала «Пулково» за счет пристройки пассажирских галерей, гейтов, телетрапов. Второй вариант предусматривает строительство в южной части терминального комплекса дополнительного терминала для лоукостеров, третий вариант - использование терминала «Пулково-2» для рейсов лоукостеров. Кроме того мастер-план подразумевает увеличение пассажиропотока аэропорта: к 2023 году - до 25 млн человек, к 2039 году - до 35 млн человек.

Стоимость нового международного терминала аэропорта «Бегишево» превысила 1 млрд рублей

Аэропорт «Бегишево» (дочернее предприятие ПАО «КамАЗ» в Татарстане направит на строительство нового международного терминала свыше 1 млрд рублей. Об этом на коллегии министерства транспорта и дорожного хозяйства республики заявил его руководитель Ленар Сафин. Ранее сообщалось, что стоимость строительства может составить 769,6 млн рублей. Площадь нового терминала составит 8,5 тысячи кв. м, вместительность - 200 пассажиров в час. Также планируется строительство галереи - перехода, который соединит новый терминал с существующим зданием аэропорта. Может принимать разные типы воздушных судов, в том числе Boeing 737.

Выбрана архитектурная концепция для нового аэровокзального комплекса МА «Толмачёво»

Руководителем авторского коллектива по разработке проекта нового аэровокзального комплекса выступил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов, авторами концепции комплекса - архитектурное бюро SPEECH. Фасады аэровокзального комплекса трактованы как единая стеклянная лента, «оборачивающая» здание по периметру. Композиционной доминантой интерьера главного холла аэропорта служат колонны, облицованные нержавеющей сталью и своими очертаниями вызывающие ассоциации с самолётными турбинами. На проектирование и строительство терминального комплекса до 2022 года будет выделено 11,5 миллиарда рублей частных инвестиций.

Инвестиции в строительство нового аэропорта в Мирном могут составить почти 22 млрд рублей

По 10,4 млрд рублей будет выделено из федерального бюджета и средств компании «Алроса». Еще 1 млрд рублей - из бюджета ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» РФ. Окончательная стоимость работ будет определена после получения заключения Главгосэкспертизы. Ожидается, что финансировать работы, запланированные на 2020-2022 годы, начнут в IV квартале. Разработкой проекта занимается «Ленаэропроект», который в прошлом году выиграл соответствующий конкурс. Вопрос софинансирования проекта со стороны государства согласован, проект был включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Ространснадзор выявил многочисленные нарушения в безопасности томского аэропорта

В конце февраля ведомство провело проверку и выявило, что на КПП N2 (для допуска в зону транспортной безопасности машин) нет металлических ворот с интегрированными системами и средствами контроля доступа. Вдоль ограждения аэропорта с внутренней стороны не проложена дорога с искусственным покрытием, а высота ограждения составляет 1,5 метра. Служба авиационной безопасности не оснащена служебным оружием, а в камере хранения отсутствуют технические средства досмотра. Кроме того, ряд сотрудников, непосредственно связанных с обеспечением безопасности, не аттестованы. Ространснадзор предписал устранить все нарушения до 13 сентября.

Как мы уже сообщали, руководителем Федеральной налоговой службы (ФНС России) Михаил Мишустин и генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев презентовали главе правительства Российской Федерации Дмитрию Медведеву цифровой проект «Витрина данных налогового мониторинга».

Напомним, проект «Витрина данных ПАО «Аэрофлот» реализован для участия в налоговом мониторинге - новой форме контроля для крупнейших налогоплательщиков. Эксплуатация новой цифровой платформы, разработанной и реализованной с учётом всех рекомендаций ФНС России, началась 1 января 2018 года. Через «Витрину данных» сотрудники ФНС имеют доступ к детальному расшифровке налоговой и бухгалтерской отчётности компании, вплоть до первичного документа. Кроме того, система позволяет контролировать качество подготовки налоговых деклараций, отслеживать результаты контрольных процедур и получать сведения о численности в бюджеты всех уровней.

В пресс-службе «Аэрофлота» подчеркнули, что проект «Витрина данных налогового мониторинга» позволил авиакомпании оптимизировать трудозатраты и сократить издержки. По итогам 2018 года число запросов налоговых органов снизилось на 33 процента, а количество бумажных документов для ФНС России сократилось в четыре раза. Компания смогла сократить сроки подготовки годовой налоговой отчётности на два месяца.

Ранее мы уже рассказали о том, что за успешное внедрение данного проекта в начале февраля 2019 года «Аэрофлот» получил премию Global CIO 2018 в номинации «Информационные технологии для финансовой службы». До международного признания, осенью 2018 года, компания

Компания «Ависофтिका» была образована в марте 1989 года. Свои первые шаги компания совершает еще во времена Советского Союза, в тот период Перестройки, когда в экономике СССР начинает формироваться частный сектор. Компания закрепляется на рынке IT-услуг и находит свою нишу как разработчик и интегратор решений в области учёта авиаперевозок.

История компании тесно переплетена с историей гражданской авиации России. В начале девяностых годов появляются первые частные авиакомпании - без поддержки Министерства транспорта, без права на ошибку в производственной деятельности и с острой необходимостью в оперативном учёте доходов и расходов. Первопроходцем на частном авиационном рынке стала авиакомпания «Трансаэро», выплывшая 5 ноября 1991 года свой первый рейс. Документация по данному рейсу была обработана в системе «Ависофтिका» - самой передовой системе того времени - ASIA (Airline's System for International Accounting), которая до сих пор сохраняется на рынке авиационных IT-услуг лидирующие позиции.

В 90-х годах компания обучила сотни специалистов из авиакомпаний России и СНГ на курсах по организации учёта авиаперевозок, обслуживанию воздушных судов, контролю продаж и интерлайн-соглашений, учёту и управлению программой часто летающих пассажиров.

Компетенции «Ависофтिका» в области учёта авиаперевозок подтверждены статусом IATA «Strategic Partner in Revenue Accounting». Ависофтिका является серебряным партнёром ORACLE; специалисты имеют высокую степень компетенций по администрированию и надёжному об-

Все налоги - на витрину!

Российский национальный авиаперевозчик берет на службу искусственный интеллект

получила совместную премию РСПП и компании PwC за налоговый проект года в России.

«Компания намерена развивать проект «Витрина данных налогового мониторинга» в тесном взаимодействии с ФНС России, - отметили в пресс-службе ПАО «Аэрофлот». - В ближайшие два года перевозчик планирует интегрировать платформу с Личным кабинетом налогоплательщика и с производственными ИТ-системами, а затем использовать технологии искусственного интеллекта для построения прогнозных моделей налоговых обязательств».



Отметим (что, безусловно, подчеркивает значимость инновации), презентация проекта «Витрина данных налогового мониторинга» главе Правительства Российской Федерации прошла в офисе Центрального аппарата ФНС России.

Планы «Аэрофлота» в области цифровизации задают парадигму для всей авиатранспортной отрасли. К 2021 году национальный авиа-

перевозчик рассчитывает начать применять технологию искусственного интеллекта для прогнозирования налоговых рисков.

«Двадцатый год для нас будет очень интересным, мы собираемся заниматься роботизацией налоговых контролей, интеграцией с производственными системами... И 2021 год - мы очень надеемся - это будет применение уже технологии искусственного интеллекта, который будет прогнозировать налоговые риски и налоговые поступления», - сообщил генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев в ходе совещания в офисе

есть сезонность большая», - отметил Савельев. Он добавил, что сейчас компания намерена развивать систему внутренних налоговых контролей и электронное взаимодействие с ФНС с помощью чат-ботов. По его словам, «Аэрофлот» «оцифрован почти на 100 процентов», это касается всех бизнес-процессов, хотя есть пока не затронутые этим биллинговые системы; компания хотела бы в перспективе дать налоговикам доступ ко всем процессам.

Говоря о работе компании в рамках системы налогового мониторинга, Савельев сообщил, что количество запросов налоговой инспекции за последнее время сократилось более чем на треть. Также, по его словам, в четыре раза уменьшилось количество бумажных документов, которые «Аэрофлот» представляет в налоговую инспекцию, на два месяца сократилось время подготовки годового отчета.

Следуя параллельным курсом, ФНС, в свою очередь, реализует новую форму налогового контроля - налоговый мониторинг с 1 января 2016 года. Налоговый мониторинг - это способ расширенного информационного взаимодействия, при котором организация предоставляет налоговому органу доступ в режиме реального времени к данным бухгалтерского и налогового учета, что, в свою очередь, освобождает ее от проведения камеральных и выездных налоговых проверок и сохраняет за налоговым органом возможность проверки полноты и своевременности исчисления и уплаты обязательных платежей, предусмотренных Налоговым кодексом.

Центрального аппарата ФНС России. Он уточнил, что такого рода прогнозирование имеет важное значение для «Аэрофлота». Как пояснил гендиректор, бывают ситуации, когда из-за неправильного прогноза компания переплачивает налоги, причём приличные суммы.

«Мы считаем, что искусственный интеллект позволит нам более точно прогнозировать, потому что у нас

Капитализм - это учет

Российская компания-интегратор «Ависофтिका» занимается организацией авиаперевозок 30 лет

служиванию СУБД ORACLE; свободно владеют английским языком, обладают компетенциями в области новых технологий и являются экспертами по темам, выходящим за рамки внедряемых проектов.

Компания «Ависофтिका» - это не просто юридическое лицо, устав, капитал и сухие цифры налоговых отчетов. Это прежде всего люди и идеи. На настоящий момент компания обладает коллективом высококвалифицированных и опытных технологов и разработчиков, специализирующихся не только на разработке программного обеспечения, но и на применении наиболее эффективных бизнес-процессов на авиапредприятиях России и ближнего зарубежья.

На протяжении долгого времени в разные периоды партнерами «Ависофтिका» были и остаются крупные и серьезные предприятия:

- Авиакомпании «Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь», «Ютэйр», «Уральские Авиалинии», «Якутия», «Азимут», «TajikAir», «SomonAir», «FLY ONE», «AirMoldova», «Белавиа» и др.;

- Аэропорты и компании по обслуживанию рейсов;
- Агентства по продаже авиабилетов.

Сегодня «Ависофтिका» проводит планомерную работу по всестороннему внедрению цифровых технологий в работу авиапредприятий в России и СНГ, в том числе и в области информационного обеспечения процессов расчётов за наземное обслуживание воздушных судов.

Компания «Ависофтिका» яв-

ляется стратегическим партнёром IATA, что даёт команде ее специалистов возможность быть всегда в курсе обновляемых и тестируемых нововведений в авиационной индустрии. Участие в пилотных проектах по новым стандартам и технологиям позволяют «Ависофтике» адаптировать свои решения в unprecedented темпе, гарантируя клиентам быстрое и безболезненное внедрение новаций в свою деятельность или трансформацию уже существующих технологий без остановки бизнес-процессов. Компания «Ависофтिका» является партнёром IATA в рамках пилотного проекта внедрения нового стандарта OneOrder (<https://www.iata.org/whatwedo/airline-distribution/one-order/Pages/index.aspx>).

За 30 лет существования компанией «Ависофтिका» были разработаны и внедрены решения для всех участников авиаиндустрии:

- Сервис АУРА «Авиакомпания: Учёт, Расчёты и Аудит»;
- Сервис АУРА «Агентство: Учёт, Расчёты и Аудит»;

- Сервис «Интерлайн» - Автоматизированный процесс сопровождения интерлайн-договоров;
- Сервис «Публикация тарифов в АТРС»;

- Сервис «Лояльность» - «Учёт в программах управления лояльностью»;

- Сервис Oberon(as) - «Расчёты в цифре за выполненное обслуживание рейсов в аэропортах и на трассе»;

- Сервис Transcom(as) - «Нейтральная среда цифрового обеспечения перевозок»;

- Сервис Cargo(as) - «Цифровое обеспечение грузовых и почтовых перевозок».

В день своего 30-летия руководство компании «Ависофтिका» выражает всем коллегам и партнерам признательность за плодотворное и взаимовыгодное сотрудничество. А также благодарит коллектив компании за профессионализм, терпение, равнодушное отношение к каждому проекту и, самое главное, клиенту.



Небо стоит мессы

На протяжении всей истории авиации наши страны летели крылом к крылу

25 декабря 1909 года Михаил Ефимов выполнил свой первый самостоятельный полёт на аэроплане, совершив посадку через 45 минут (обычно, начинающие пилоты находились в воздухе всего несколько минут). Вскоре после сдачи экзамена (диплом аэроклуба Франции № 31) он установил рекорд по продолжительности полёта с пассажиром (предыдущий принадлежал Орвиллу Райту). На соревнованиях в Ницце Михаил Ефимов стал победителем, завоевав множество призов.

Современники вспоминали, что Ефимов был весельчаком и любил подшутить над зрителями. Так, например, он мог изобразить падение – начинал резко снижаться над головами зрителей, которые в панике разбегались, затем выравнивал самолёт и вновь набирал высоту. В наши дни подвиги «балетные номера» можно наблюдать на МАКСе, разумеется, не на фанерном «Фармане», а на мощных современных машинах МиГ-29 или Су-27. Правда, при этом над зрительскими головами никто ничего подобного себе никогда не позволит: правила безопасности соблюдаются свято.

Особое место заняла история знакомства Анри Фармана и Михаила Ефимова. Анри Фарман по-русски не говорил, но Михаил Ефимов в совершенстве знал французский язык. Общались же они на эсперанто, которым владели оба. Получив удостоверение пилота, Михаил Ефимов даже стал инструктором в школе Фармана.

В начале Каннского митинга (так на заре развития авиации назывались авиашоу) выдающиеся результаты показал ещё один русский пилот, Николай Попов, получивший удостоверение пилота вслед за Михаилом Ефимовым, а также прославившийся также своим перелётом из Канн к Леринским островам и обратно. Общая протяженность трассы составила 18 километров. В этом же митинге участвовал и лётчик Владимир Лебедев, который, вернувшись в Россию, начал основывать авиашколы и авиазаводы. Его удостоверение пилота имело номер 98.

входили различные кресты и медали и даже Орден Почётного Легиона, учреждённый ещё во времена Наполеона Бонапарта.

По мере появления и развития авиационного вооружения выделялись самолёты-истребители. Решающим событием для формирования боевой авиации стала битва под Верденом. В ходе этой знаменитой битвы в приказах по армии часто звучали имена русских пилотов. В их числе был и упоминавшийся выше Виктор Фёдоров, воевавший в самой знаменитой французской эскадрилье «Аист» (название эскадрилий во Франции были птички, одним из примеров был «Сокол», существовала и эскадрилья под названием «Петух»). Эту эскадрилью и возглавлял Жорж Гиенер, погибший в возрасте 20 лет.

Во Франции был широко известен и лётчик Харитон Славосоров, служивший шеф-пилотом на итальянской авиастроительной фирме Капрони и совершивший перелёт Милан-Рим. Славосоров знаменит также тем, что в Варшаве пролетел...под мостом через Вислу за 20 лет до того, как Чкалов сделает то же самое в Ленинграде, пролетев под Троицким мостом. Как и Чкалову, Славосорову этот трюк вышел боком: он отделался штрафом.

В ходе конкурса аэропланов Турине Харитон Славосоров пережил катастрофу — его самолёт загорелся и пассажир, находившийся на борту, погиб. Сам Славосоров выжил, но полгода пролежал в госпитале, после чего вернулся в авиацию вновь.

Когда началась 1-я Мировая война, Славосоров вступил добровольцем во Французскую армию и был зачислен в 1-й авиационный полк. Уже вскоре он совершает героический поступок. Французский военный лётчик и сенатор Реймон был

Германии. 12 ноября 1942 года СНК СССР утвердил постановление № 1806-850сс «О соглашении между командованием ВВС Красной Армии и Военным командованием сражающейся Франции об участии французских частей ВВС в операциях в Советском Союзе».

25 ноября 1942 года было подписано советско-французское соглашение о формировании на территории СССР французской авиационной эскадрильи. Она была сформирована 4 декабря 1942 года в городе Иваново. По предложению личного состава новой войсковой части было присвоено наименование «Нормандия», в честь французской провинции, наиболее пострадавшей от немецкой оккупации. Так возникла французская истребительная авиационная эскадрилья, преобразованная впоследствии в полк.

Личный состав эскадрильи состоял из 72 французских добровольцев (14 лётчиков и 58 авиамехаников) и 17 советских авиамехаников. Эскадрилья была укомплектована истребителями Як-1, позднее Як-9 и Як-3. 22 марта 1943 года после освоения личным составом боевой техники эскадрилья была направлена на Западный фронт, где была включена в состав сначала 204-й бомбардировочной авиадивизии, а с апреля — в состав 18 гвардейского истребительного полка 303-й истребительной авиадивизии 1-й Воздушной армии, которой командовал Михаил Громов.

В эскадрилью планировал вступить и Антуан де Сент-Экзюпери, но в СССР он так и не прилетел. В чём была причина, неизвестно. Однако есть предположение, что против этого возражал генерал Шарль де Голль. Он понимал, насколько ценен талант Экзюпери для Франции и старался уберечь от беды.

на советско-германском фронте Второй Мировой войны лётчики полка совершили 5240 боевых вылетов, провели около 900 воздушных боёв, одержали 273 подтверждённых победы (было и 36 неподтверждённых), и повредили более 80 немецких самолётов. За участие в форсировании Нормандия-Неман». Лейтенанту Марселю Альберу было присвоено звание Героя Советского Союза, а также вручены ордена Ленина и Боевого Красного Знамени. Этим орденом был награждён также лейтенант Шардон за проявленную в боях храбрость и за одержанные 11 побед. Звания Героя Советского Союза был удостоен также маркиз де Вельмонт.

Лейтенанту Марселю Альберу был воздвигнут памятник, которому посвящена одна из публикаций на страницах нашего издания в ноябре 2017 года. В настоящее время этот памятник отправлен во Францию, в Сан-Рафаэль, где родился Марсель Альбер. Торжественное открытие памятника состоится 31 мая 2019 года. Полк «Нормандия-Неман» существует и по сей день и базируется на Дальнем Востоке — сначала он был 6-м, в настоящее время — 18-й.

В начале XIX века французы подняли россиян на аэростатах, в начале XX века — на аэропланах. А во второй половине того же XX века полковник Владимир Джанибеков отправился в космический полёт вместе с заместителем командующего ПВО юга Франции Жан Лу Кретьеном, дублёром которого был Патрик Бадри. Жан Лу Кретьен в дальнейшем работал и с Игорем Волком.

Ряд французских космонавтов, совершивших полёт в составе российских экипажей, продолжен множеством других имён: Мишель Тонины, находившийся на станции «Мир» с 27 июля по 10 августа 1992 года, Жан-Пьер Эньер, участвовавший в экспедиции на этой же станции с 1 по 22 июля 1993 года и с 22 февраля по 28 августа 1999 года, Жан-Франсуа Клервуа (с 15 по 24 мая 1997 года), Леопольд Эйартц (29-января-19 февраля 1998 года — «Мир», а с 7 февраля по 27 марта 2008 года — МКС), Клоди Эньер (17 августа-2 сентября 1996 года — МКС), и Тома Песке (17 ноября 2016 года — 2 июня 2017 года, МКС).

В 2017 году самой молодой французский космонавт, совершая полёт вместе с Олегом Новицким на борту МКС, поднял томик «Маленького принца» и объявил конкурс на продолжение этой сказки.

Ни с одной страной мира Россия не сотрудничает в аэрокосмической области столь же тесно, как с Францией. И это сотрудничество продолжается по сей день. Русские и французы помогают друг другу строить самолёты. На SSJ100 установлен двигатель, созданный российскими и французскими специалистами, а в создании воздушных судов корпорации Airbus активное участие принимают российские инженеры.

Почва для сотрудничества будучи в дальнейшем. Уверенность в этом выразил руководитель военной миссии Посольства Франции бригадный генерал Иван Мартен и атташе ВВС Флёр Тардиф. Впереди, например, возобновление программы по совместному освоению Луны. Только бы земные проблемы не помешали...

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

ИНТЕГРАЦИЯ

Росавиация и авиавласти Колумбии достигли договорённости по вопросам сертификации ВС

В Посольстве России в Боготе (Колумбия) состоялась церемония подписания Рабочего соглашения по сотрудничеству в области летной годности (Working arrangement on airworthiness cooperation) между Росавиацией и UAEAC — ведомством гражданской авиации Колумбии. С учетом заинтересованности отечественных предприятий авиапрома в экспортных поставках авиационной техники в Республику Колумбия, подписание соглашения позволяет избежать повторных сертификационных проверок колумбийской стороны при валидации выданных Росавиацией одобрительных документов. В Рабочем соглашении также регламентируются вопросы пост-сертификационной деятельности.

Китайский бизнесмен задумался о создании на Камчатке туристической авиакомпании

По итогам переговоров в Корпорации развития Камчатки (КРКК) подписано соглашение с главой компании Qigdao oumei international business travel co. LTD Жоу Киксианом. Соглашение предусматривает сотрудничество по продвижению в КНР туристского потенциала Камчатского края с целью привлечения на полуостров туристов из провинции Шаньдун. Жоу Киксиан занимается продажей вертолетов вместимостью до семи пассажиров. С этим видом бизнеса связаны и его планы по инвестированию в индустрию гостеприимства Камчатки. Он рассматривает возможность создания авиакомпании, специализирующейся на перевозке туристов к природным памятникам Камчатки.

Национальная авиакомпания Uzbekistan Airways получила первый самолет из семейства A320neo

Самолет будет эксплуатироваться по соглашению об операционном лизинге с компанией ВОС в рамках контракта на два таких воздушных судна. Полученный авиалайнер A320neo имеет двухклассную компоновку салона, рассчитанную на размещение 12 пассажиров в бизнес-классе и 138 пассажиров в экономическом классе. Самолет оснащен новейшими двигателями CFM Leap 1A. Uzbekistan Airways начала эксплуатацию самолетов компании Airbus в 1993 году, став одним из первых эксплуатантов западной техники в СНГ. В 2010 году авиакомпания начала выполнять полеты на A320. На данный момент в парке авиаперевозчиканасчитывается десять самолетов этого типа.



«Уральские Авиалинии» и Lufthansa Technik договорились по обслуживанию Boeing 737MAX

К действующему соглашению «Уральские Авиалинии» также добавили поддержку судов A320neo. Обслуживание и ремонт агрегатов будут выполняться на основании соглашения о Полной Поддержке Компонентов (TCS®) в сочетании с доступом к пулу компонентов. Поставка и включение 5 новых воздушных судов Airbus и 14 среднемагистральных Boeing во флот авиакомпании начнутся в текущем году. Базовый склад в аэропорту Екатеринбурга будет соответствующим образом пополнен агрегатами для новых типов воздушных судов. Ремонт компонентов будет выполняться на предприятиях группы компаний «Люфтганза Техник», преимущественно в головном подразделении в Гамбурге.

Решение «ЭйрБриджКарго» по загрузке АВВ помогло заказчику сэкономить время доставки

Российская авиакомпания «ЭйрБриджКарго» (входит в Группу «Волга-Днепр»), один из лидеров по перевозке специальных грузов, доставила двигатель АВВ из Вестероса (Швеция) в Шанхай (Китай) от имени компании-заказчика Greencarrier Freight Services. Крупногабаритный груз был перевезен из Вестероса до онлайн-станции АВС в Амстердаме на траке для последующего этапа транспортировки на борту грузового самолета Boeing-747F. Команда abc XL продемонстрировала свою экспертизу и навыки, организовав безупречную доставку особенного 28-тонного груза, оставив его нетронутым и загрузив точно также в салон самолета, не разбирая на узлы и агрегаты.

Turkish Airlines представили новую униформу, сшитую итальянским кутюрье, на ИТВ в Берлине

Одиннадцать бортпроводников представили обнову гостям Международной выставки туризма ИТВ в Берлинском выставочном центре на подиуме длиной шесть метров. Форма была разработана миланским кутюрье Этторе Билотта. Модели, вдохновленные классическими элементами турецкой культуры, объединяют эстетические и функциональные атрибуты. В коллекции использованы формы и цвета, ассоциируемые с проливом Босфор, и новый геометрический орнамент, символизирующий самый динамичный город Турции — место соединения Востока и Запада. Помимо одежды, коллекция включает в себя шляпы, перчатки, сумки и другие аксессуары.

Авиапроизводители Италии подтвердили свою заинтересованность в участии на МАКС-2019

Представители предприятий аэрокосмической промышленности Италии подтвердили интерес к участию в Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019 в ходе презентации, организованной производителем выставки ОАО «Авиасалон» и представителем Госкорпорации «Ростех» в Итальянской Республике Дмитрием Павленком. Мероприятия состоялись при поддержке итальянских партнеров — компаний Aerospace Gateway, Lazio Innova, агентства Ice — Agenzia, а также администраций регионов Ломбардия и Лацио. Встречи в Галларате (регион Ломбардия) и Риме (регион Лацио), прошедшие в начале марта, собрали руководителей и специалистов 45 итальянских компаний.



Когда началась Первая Мировая война, русские лётчики воевали вместе с французскими. В сражениях под Верденом принял участие Виктор Фёдоров, который вошёл в историю мировой авиации как «воздушный казак Вердена». Виктор Фёдоров был удостоен многих французских наград.

Из знаменитых русских пилотов, служивших в военной авиации Франции, известен, в частности, капитан Аргеев, служивший в разведывательном подразделении и сделавший блестящую карьеру. Во французской авиации служили и Константин Акашев, Иван Белюсов, Пётр Маринович, Александр Казаков. Они считались французскими лётчиками и за боевые заслуги удостоивались наград, принятых во Франции, в число которых

ранен в воздушном бою и совершил вынужденную посадку на фронтовой нейтральной полосе. Славосоров посадил свой аэроплан рядом с аппаратом Реймона, вытащил его из подбитого самолёта и перенёс свой, после чего бесстрашно взлетел под обстрелом врага. Французское командование наградило русского лётчика высшей боевой наградой — Военной медалью.

Традиции единения русских и французских лётчиков были продолжены и в знаменитом полку, получившем название «Нормандия-Неман». История полка берёт начало в марте 1942 года, когда французский национальный освободительный комитет «Сражающаяся Франция» обратился к властям Советского Союза с предложением направить в СССР группу лётчиков и авиационных механиков для участия в боевых действиях против-

Шарль де Голль отдал ему должное и заказал по нему мессу в Страсбурге. В 1959 году мать Сент-Экзюпери подарила генералу книгу Сент-Экзюпери «Цитадель». Де Голль написал ответное письмо, начинавшееся словами: «Сударыня, ваш сын жив. Он — среди людей, и им гордится Франция».

Эскадрилья «Нормандия-Неман», несомненно, вписала золотые страницы в историю русско-французских связей вообще и в авиации, в частности. Четыре французских лётчика были удостоены звания Герой Советского Союза. К тому времени, когда гитлеровская армия была отброшена от границ СССР, эскадрилья «Нормандия» одержала 188 побед и выполнила 1200 боевых заданий, но при этом, к сожалению, она потеряла 41 лётчика.

За все время боевых действий

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Адвокат Игорь Трунов озвучил причину крушения Ту-154 по пути в Сирию

Адвокат озвучил новую версию трагедии. Он считает, что к трагедии могла привести «экономия на топливе и обслуживании ВС», сопряженная с «халатностью и недосмотром наземных служб аэропорта Адлер».

По данным Трунова, представляющего интересы родственников погибших, при дозаправке ВС, не была произведена обязательная высадка пассажиров. «ООО «Базовый Авиатопливный Оператор» произвел дозаправку с превышением количества топлива по весу, проигнорировав требования «Руководства по эксплуатации и ТО» самолета Ту-154Б», — отметил Трунов, пояснив, что это привело к превышению взлетной массы и «помпажу» путем снижения уровня кислорода, «обеднения смеси». Кроме того, «из-за смены аэродрома посадки произошло «смещение» остатка топлива Т-1 с топливом марки РТ, именно смещение топлива с разными показателями плотности, привело к «перезаправке» воздушного судна».

EASA формирует новые требования к пожарной безопасности грузовых самолетов

Европейское агентство авиационной безопасности хочет ввести их в действие с 2025 года. Как пишет Flightglobal, речь идет о перелете грузовых отсеков класса безопасности D в более высокие — С или Е.

Предполагается, что это позволит существенно сократить риски для авиации, связанные с воздушной перевозкой литиевых аккумуляторов. Ежегодно регистрируется несколько инцидентов, связанных с их воспламенением. По данным FAA США на конец января 2018 года, с 1991 года было зафиксировано 191 происшествие, связанное с авиоперевозками литиевых аккумуляторов. По оценке EASA, сегодня в Европе выполняют полеты около 500 грузовых самолетов, оснащенных отсеками класса D. В случае, если европейские авиационные власти примут новые требования к пожаробезопасности грузовых самолетов, авиоперевозчики должны будут модернизировать их не позднее 2025 года.

В Коломенском районе Подмосковья потерпел крушение легкомоторный самолет

В результате катастрофы два человека, находившиеся на борту ВС, погибли. В частном доме, на территории садового товарищества «Отдых», на который упал самолет, постоянно никто не проживал.

Как стало известно, легкомоторный самолет С-72 «Охотник» вылетел с аэродрома под названием «Северка». Спустя сорок минут судно рухнуло на один из домов садового товарищества «Отдых». Оперативно прибывшие на место медики констатировали смерть летчика и пассажира. Управлял самолетом пилот-инструктор Игорь Козлов. Мужчина прошел войну в Афганистане. В самарской самолетостроительной компании «Чайка» заявили, что С-72 «Охотник» был произведен в единственном экземпляре. «Это четырехместный самолет, сухопутный, максимальный вес 1 тонна 790 кг, был продан в 1990 году. Вероятнее всего, речь идет об ошибке в пилотировании. До этого самолеты типа «С-72» не падали».

В Таиланде запретили делать фото на пляже на фоне приземляющихся самолетов

Власти тайландского острова Пхукет запретили фотографироваться туристам на фоне пролетающих над пляжем Май Као самолетов, которые приземляются в расположенном рядом международном аэропорту

По мнению властей, подобная инициатива вызывает проблемы с безопасностью полетов. Заместитель директора воздушной гавани Вичит Каевсаитхам после встречи с губернатором провинции, заявил, что доступ общественности вдоль пляжа будет ограничен. «Мы хотим, чтобы доходы от туризма и авиационная безопасность мирно сосуществовали», — сказал он, добавив, что запретная зона будет обозначена в ближайшее время. Пляж с самолетами на Пхукете круглый год собирает огромное число туристов, поскольку именно там пролетающие авиалайнеры можно увидеть очень близко к земле. Большинство приезжающих туда людей хотят сделать необычные фотографии на фоне низко летящих машин.

«ИрАэро» устранила нарушения в техобслуживании самолетов Ан-24 и Ан-26

Ространснадзор в ходе внеплановой проверки «ИрАэро» (базируется в Иркутске) выявил нарушения в порядке ТО самолетов Ан-24 и Ан-26, отмечено в аналитической системе «СПАРК-Интерфакс».

В общей сложности выявлено 8 нарушений. Из них по семи пунктам авиакомпании было рекомендовано устранить нарушения, а по одному ведомство с 28 февраля распорядилось приостановить полеты Ан-24 и Ан-26, так как перевозчик не в полном объеме проводил техническое обслуживание лайнеров «по формам А-2». Как сообщили в «ИрАэро», эксплуатация воздушных судов была возобновлена после устранения нарушений в соответствии с предписанием Ространснадзора. В парке авиакомпании «ИрАэро» находятся девять SSJ 100, три Boeing 777-200, а также канадские CRJ-200 и российские Ан-24 и Ан-26. Крупнейшими собственниками «ИрАэро» являются гендиректор компании Юрий Лагин и Владимир Миронов.

Финальный визит российских инспекторов в аэропорты Египта отложен

«К сожалению, российские инспекторы не смогли посетить аэропорты Хургады и Шарм-эш-Шейха в феврале. Визит пришлось перенести по техническим причинам», — сообщили в администрации Египта.

«Мы ожидаем, что Россия вновь направит экспертов по авиационной безопасности в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха с тем, чтобы удостовериться в отсутствии какой-либо угрозы для авиационной безопасности в этих аэропортах», — сказал источник. «Проделана большая работа, на входных группах, а на входе в так называемую стерильную зону установлено современное досмотровое оборудование, которое отвечает мировым требованиям по безопасности пассажиров. Персонал аэропортов прошел необходимую подготовку по работе с этим оборудованием. Квалификация сотрудников, отвечающих за авиационную безопасность, достаточная», — заявил источник. Российская сторона проведет финальную верификацию оборудования.

Сообщение для прессы

В связи с происшедшей 10 марта с.г. катастрофой пассажирского воздушного судна Boeing 737-8 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) сообщает следующее.

В целях обеспечения безопасности полетов от имени Росавиации в адрес представительства компании Boeing в России и в адрес Федеральной авиационной администрации США (FAA США), представляющей страну разработчика и изготовителя этого воздушного судна, были направлены соответствующие запросы, касающиеся рекомендаций по дальнейшей безопасной эксплуатации Boeing 737-8 MAX.

В настоящее время в Российской Федерации эксплуатируется 2 воздушных судна данного типа в авиакомпании «Глобус». В ответ на запрос Росавиации эксплуатант этих воздушных судов сообщил, что всеми экипажами Boeing 737-8 MAX выполнено повторное изучение Директивы лётной годности, выпущенной после катастрофы Boeing 737-8 MAX авиакомпании Lion Air в Индонезии 29 октября 2018 года. Также с экипажами проводятся дополнительные технические брифинги и тренировки на тренажере по особенностям работы систем автоматического ограничения скорости полета и защиты от сваливания.

Федеральная авиационная администрация США 11 марта с.г. выпустила Специальную информацию о поддержании лётной годности — https://www.faa.gov/news/updates/media/CAN_2019_03.pdf — в целях продолжения безопасной эксплуатации самолетов семейства Boeing 737 MAX.

В документе, в частности, указано, что, хотя по первичному описанию прослеживается сходство между авиакатастрофами с воздушными судами Ethiopian Airlines 10 марта этого года и Lion Air 29 октября 2018 года, расследование только началось, и до настоящего времени FAA США не располагает данными, позволяющими делать какие-либо выводы или предпринимать какие-либо действия.

После авиакатастрофы с самолетом Lion Air FAA США реализовала комплекс мер по поддержанию эксплуатационной безопасности парка самолетов семейства Boeing 737 MAX, в частности:

— 7 ноября 2018 г. была издана срочная Директива лётной годности FAA США (AD) 2018-23-51;

— подтверждено соответствие инструкции по обслуживанию и проверке работоспособности при замене стабилизаторов, обеспечивающих угол атаки;

— проведены тренажерные испытания в целях подтверждения эксплуатационных процедур, предписанных Директивой (AD) 2018-23-51;

— подтверждено соответствие процедур стендовой калибровки стабилизатора, обеспечивающего угол атаки;

— изучены производственные процессы компании Boeing, связанные с системами автоматического ограничения скорости полета и защиты от сваливания.

Текущая деятельность по надзору со стороны FAA США включает в себя:

— завершение выполнения компанией Boeing усовершенствований и изменений в конструкции воздушного судна в целях снижения зависимости от процедур, требующих запоминания пилотом. FAA США намеревается выпустить Директиву лётной годности по вышеупомянутой модификации не позднее апреля 2019 года.

Конструктивные изменения включают в себя:

— усовершенствование активации системы автоматического



А вам, господа, — на штрафстоянку!

Тучи над Боингом встали... Катастрофа 737 MAX 8 в Эфиопии поставила под вопрос самый успешный проект компании

ограничения скорости полета и защиты от сваливания;

— усовершенствование индикации угла атаки системы автоматического ограничения скорости полета и защиты от сваливания;

— предельное максимальное автоматическое отклонение, реализуемое данной системой.

— планы компании Boeing по усовершенствованию требований к лётной подготовке и доработке руководств для летного экипажа в связи с усовершенствованием систем автоматического ограничения скорости полета и защиты от сваливания.

В настоящее время в мире эксплуатируется 387 самолетов Boeing 737 MAX, количество авиакомпаний, в парке которых имеются самолеты указанного типа, составляет 59 по всему миру.

Росавиация продолжает анализировать поступающую из различных организаций и источников информацию об обстоятельствах авиационного происшествия. А тем временем...

Власти США наехали на Boeing

Федеральные власти США намерены обязать компанию Boeing внести ряд модификаций в системы самолетов Boeing 737 MAX, хотя и считают эксплуатацию этих лайнеров безопасной. Об этом говорится в заявлении, опубликованном в понедельник на сайте Федерального авиационного управления (FAA) США.

В документе констатируется, что сотрудники FAA участвуют в расследовании причин авиакатастрофы лайнера Boeing 737 MAX8 авиакомпании Ethiopian Airlines в Эфиопии 10 марта. Как отметили в управлении, прозвучали утверждения о том, что данная катастрофа схожа с той, которая имела место в октябре 2018 года. Тогда американский самолет данной модификации индонезийской авиакомпании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета, погибли 189 человек. «Между тем расследование только началось, и на данный момент нам не представляли информации, которая бы позволила сделать какие-либо выводы или предпринять какие-либо действия», — отметили в FAA.

В управлении подчеркнули, что компании Boeing, как ожидается, будет предписано «завершить модификации систем управления полетом». В FAA ожидают, что эти модификации станут обязательными «не позже апреля 2019 года». В заявлении уточняется, что Boeing также необходимо будет внести соответствующие изменения в руководство, предназначенные для обучения пилотов. Они будут касаться, в том числе систем автоматического управления полетом.

Белый дом, со своей стороны, считает преждевременным приостанавливать эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX в США, заявила телеканалу FoxNews пресс-секретарь администрации Дональда Трампа Сара Сандерс. Однако ее

босс высказался категорично и недвусмысленно: «Полеты будут прекращены до особого распоряжения. Эксплуатация самолетов Boeing 737 MAX, которые сейчас в воздухе, будет прекращена после их приземления в пункте назначения».

Ранее Трамп написал в своем Twitter, что чрезмерное применение компьютерных технологий в авиации усложняет управление самолетами и создает угрозу безопасности пассажиров и экипажа. При этом напрямую катастрофу в Эфиопии он не упомянул.

Европа ждет реакции США

«Европейские эксперты по авиационной безопасности поддерживают тесные контакты с организациями, проводящими расследования авиакатастрофы, в том числе с федеральным авиационным регулятором США. Мы готовы оказать любую необходимую помощь в расследовании. Мы оценим все риски и примем решение на основании полученной информации, нужно ли предпринимать конкретные действия», — заявил он, отвечая на вопрос, намерена ли Европейская Комиссия ограничивать полеты Boeing 737 MAX8, учитывая, что это уже вторая крупная авиакатастрофа с самолетом этого типа за пять месяцев.

Повторная авиакатастрофа самолета одного типа по схожему сценарию может привести к приостановке эксплуатации этих самолетов до выяснения причин катастрофы.

Как утверждают заслуживающие доверия источники информационного агентства Bloomberg, Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) все-таки готовится запретить эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX8. Запрет на эксплуатацию самолетов на территории Европы может стать серьезным ударом для авиастроительной компании, так как EASA — один из двух крупнейших регуляторов отрасли наряду с Федеральным управлением гражданской авиации США.

Ранее власти Великобритании, Малайзии, Омана, Австралии, Сингапура, Индонезии, Вьетнама и Китая ввели временный запрет на эксплуатацию в своем воздушном пространстве самолетов Boeing 737 MAX8. Это произошло после авиакатастрофы, произошедшей 10 марта в Эфиопии. По данным газеты The Washington Post, полеты запретили также Марокко и Монголия.

«Мы выражаем соболезнования всем, кто оказался затронут трагедией, произошедшей в Эфиопии. Управление гражданской авиации Соединенного Королевства пристально следило за ситуацией, однако, поскольку в настоящий момент мы не располагаем достаточным количеством информации о показателях имеющегося в нашем распоряжении параметрического самолета, в качестве меры предосторожности мы распространили инструкции о приостановке выпол-

нения всеми операторами любых коммерческих пассажирских рейсов с использованием Boeing 737 MAX8, прибывающих в Великобританию, вылетающих из нее или следующих через ее воздушное пространство», — говорится в заявлении представителя ведомства, размещенном на сайте национального Управления гражданской авиации Великобритании.

В управлении подчеркивают, что более подробные директивы, касающиеся безопасности полетов Boeing 737 MAX8 будут распространены позднее. В настоящий момент на территории страны зарегистрированы и эксплуатируются пять лайнеров Boeing 737 MAX. Шестой должен был начать совершать рейсы на этой неделе. Boeing 737 MAX8 в Великобритании использует чартерная авиакомпания TUI Airways.

На данный момент о приостановке полетов Boeing 737 MAX и его модификаций, помимо Ethiopian Airlines, уже заявил ряд африканских и центральноамериканских авиакомпаний. Власти Китая, Индонезии, Вьетнама, Сингапура, Омана, Малайзии и Австралии также распорядились временно прекратить использование этих воздушных судов. Управление гражданской авиации Индии уже потребовало от пилотов Boeing 737 MAX. Евросоюз намерен принять решение о дальнейшей эксплуатации авиалайнера по итогам консультаций с авиационными властями США.

Россия закрыла воздушное пространство для полетов Boeing 737 Max, сообщил глава ФАВТ Александр Нерадько. «Росавиация разослала NOTAM о том, что в воздушном пространстве Российской Федерации полеты самолетов этой модификации до особого указания запрещены... Так что наши граждане могут быть спокойны», — заявил он журналистам. Руководитель ведомства добавил, что решение о снятии запрета примут после анализа директив и сообщений, которые будут поступать от властей США и компании Boeing.

Пора летать на своих

В России Boeing-737 MAX 8 есть только у S7 Group (оператор — авиакомпания «Глобус»). Она заказала 11 самолетов этой серии, два из которых уже поставлены и летают. Когда верстался этот номер, стало известно: S7 тоже приостановила эксплуатацию MAX8. Решение S7 не повлияет на регулярность рейсов авиакомпании: полеты будут осуществляться в штатном режиме, заверила пресс-служба авиаперевозчика. Весь парк S7 Airlines состоит из 96 воздушных судов.

Заказы на самолеты семейства Boeing 737 MAX есть также у авиакомпании Utair (28 машин), «Победы» (20), «Уральских авиалиний» (14) и «Нордстара» (3). Все они должны получить первые самолеты в 2019 году. О планах отказа от поставок никто из них пока не заявлял.

Мониторинг
Анна СОЛЬЦ

Это увеличит маршрутную сеть альянса до 1100 направлений в 180 странах мира. В настоящее время ведутся переговоры о подписании подобных соглашений с другими перевозчиками из Америки, Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона.

Все эти изменения отражает новая бренд-платформа альянса, с позиционированием oneworld как свежего, современного и содержательного, отражающего разнообразие авиакомпаний-участников и их пассажиров, со слоганом Travel-right. 1 февраля в день 20-летия представлен обновленный web-сайт альянса в новом фирменном стиле.

Председатель правления oneworld и генеральный директор Qantas Group Алан Джойс отметил: «Qantas была одной из авиакомпаний, которые основали oneworld 20 лет назад, и мы были свидетелями, как он эволюционировал в лидирующий авиационный альянс. В каком-то смысле, oneworld представляет собой команду соперников, учитывая, что несколько участников являются прямыми конкурентами в ряде регионов. За два десятилетия стало возможным объединить лучшие авиакомпании, залы повышенной комфортности, программы для часто летающих пассажиров и маршрутные сети, предлагая пассажирам возможность с удобством путешествовать по всему миру. Мы продолжаем развивать это сотрудничество, чтобы сделать альянс еще более актуальным для международных путешественников и для авиакомпаний-участников».

«Мы поздравляем наших партнеров с 20-летием. S7 Airlines — участник oneworld с 2010 года, и мы видим все больше преимуществ от этого партнерства и с точки зрения новых возможностей для наших пассажиров, и в бизнес-процессах. Совместно с партнерами мы можем предложить перелеты практически в любую точку мира. И мы уверены, что наши пассажиры всегда могут рассчитывать на единый уровень сервиса, соответствующий высоким требованиям oneworld. Сотрудничество в рамках альянса позволяет нам не стоять на месте, а предлагать пассажирам все новые услуги и направления для путешествий», — отметил генеральный директор S7 Airlines Владимир Обьедков.

Напомним, глобальный авиационный альянс oneworld был основан 1 февраля 1999 года авиакомпаниями American Airlines, British Airways, Cathay Pacific Airways и Qantas. Позже к ним присоединились Finnair и Iberia 1 сентября 1999 года, затем

Подробности на с. 1, 11

Sabre Corporation — ведущий поставщик технологий для мировой индустрии туризма и путешествий, представляет новых партнеров по программе «Больше, чем NDC». Ими стали глобальные компании трэвел-сегмента: TMC TravelandTransport и Reed&Masckay, а также крупнейший в Европе независимый консолидатор авиабилетов AERTICKET.

Sabre также достиг серьезного прогресса в разработке комплексных технологических решений для работы по протоколу NDC, который планируется к запуску в этом году. В настоящий момент компания тестирует новые API для совершения покупок и ценообразования, которые упростят работу с предложениями авиакомпаний на базе NDC и с традиционным контентом. Sabre имеет сертификат IATA NDC третьего уровня как агрегатор.

«Совместная работа с ведущими покупателями туристических услуг подтверждает намерение Sabre обеспечить ценность NDC для всех игроков рынка: от авиакомпаний до агентств», — отметила, вице-



Глобальный авиационный альянс oneworld отпраздновал 20-летие со дня основания

LATAM (в то время LanChile) 1 июня 2000 года, Japan Airlines и Royal Jordanian 1 апреля 2007 года, S7 Airlines 15 ноября 2010 года, Malaysia Airlines 1 февраля 2013 года, Qatar Airways 30 октября 2013 года и Sri Lanka 1 мая 2014 года. Royal Air Maroc была приглашена в альянс в декабре и планирует стать полноправным участником альянса в 2020 году. Около 30 авиакомпаний присоединились как аффилированные участники альянса. Fiji Airways была представлена как первый партнер oneworldconnect в декабре 2018 года, авиакомпания будет предлагать часть услуг и преимуществ альянса.

Совместно эти авиакомпании летают в 1100 аэропортов в 180 странах мира, выполняя 14 000 рейсов ежедневно. Перевозят почти 550 миллионов пассажиров в год общим парком из 3500 воздушных судов. Общая ежегодная выручка составляет \$135 миллиардов.

Со дня основания альянса oneworld его участники перевезли в целом 7 млрд пассажиров — сопоставимо с населением всей планеты.

Участники oneworld работают совместно, чтобы создать условия для путешествий высочайшего класса, с особыми привилегиями для часто летающих пассажиров. Путешественники могут накапливать мили, путешествуя всеми авиакомпаниями альянса, и оформлять премиальные авиабилеты. Статусные участники программ лояльности уровня Emerald и Sapphire получают доступ к более чем 650 залам повышенной комфортности в аэро-

портах по всему миру и пользуются повышенной нормой багажа. Пассажиры с картами Emerald также могут пользоваться услугой ускоренного прохождения аэропортовых формальностей fasttrack в ряде аэропортов.

Сегодня oneworld является обладателем наибольшего количества наград как «лучший авиационный альянс», чем кто-либо из конкурентов.

Участником глобального авиационного альянса oneworld® является и российская авиакомпания S7 Airlines (бренд авиакомпании «Сибирь»). Авиакомпания обладает широкой сетью внутренних маршрутов, выстроенной на базе авиатранспортных узлов в Москве (Домодедово) и Новосибирске (Толмачёво). S7 Airlines выполняет регулярные полеты в страны СНГ, Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

В 2007 году авиакомпания получила официальное уведомление IATA о включении в регистр операторов IOSA (IATA Operational Safety Audit) и стала вторым авиаперевозчиком в России, успешно прошедшим полную процедуру международного аудита на соответствие стандартам эксплуатационной безопасности.

S7 Airlines использует последние достижения мировой авиационной отрасли в обслуживании пассажиров и активно развивает сервис. В настоящее время S7 Airlines обладает самым со-

временным парком воздушных судов на российском рынке авиаперевозок. Все рейсы авиакомпании выполняются на воздушных судах ведущих мировых производителей — Airbus, Boeing, Embraer.

S7 Airlines входит в ТОП-100 лучших авиакомпаний мира и занимает третье место в Восточной Европе в авторитетном международном рейтинге Skytrax.

По итогам 2017 года S7 Airlines стала обладателем авиационной премии Skyway Service Award в двух номинациях — лучшая авиакомпания в категории «Эконом-класс, внутренние регулярные перевозки» и «Лучшие онлайн-сервисы для клиентов». S7 Airlines — обладатель премии Safety Leaders Award в номинации «Безопасность на транспорте: безопасность полетов». По итогам 2018 года S7 Airlines стала самой пунктуальной российской авиакомпанией, заняв шестое место в европейском рейтинге пунктуальности авиакомпаний OAG Punctuality League 2019.

За реализованные проекты S7 Airlines неоднократно награждалась премией фестиваля рекламы «Канские Львы», а также национальной премией за открытия в области путешествий «Моя планета». Напомним также, что авиакомпания входит в Группу компаний S7. В 2018 году все авиаперевозчики группы перевезли более 15,9 млн пассажиров.

Соб. инф.

«Больше, чем NDC»

К новой программе Sabre присоединились глобальные партнеры трэвел-индустрии

президент Sabre по NDC Кэти Морган. — Мы рады разнообразному составу участников программы «Больше, чем NDC», высоко ценим их мнение и вклад в эту работу».

TravelandTransport — это международный игрок, известный разработкой уникальных программ по управлению поездками. «Sabre инвестирует в создание персонализированных предложений на базе NDC и реализует подход, который поддерживает необходимые бизнес-процессы и учитывает особенности программ по управлению поездками. Сотрудничество в этой сфере — важная составляющая нашего партнерства», — отметил исполнительный вице-президент и CIO TravelandTransport Майк Кубасик. — Возможность внести свою лепту в разработку технологии для создания индивидуальных пакетных

предложений в интересах наших клиентов — это большое преимущество, которое позволит нам обеспечить исключительное качество обслуживания».

Участие Reed&Masckay в программе «Больше, чем NDC» подтверждает ведущее место агентства на мировом рынке. «Мы рады начать работу в области NDC вместе с Sabre, так как именно эта компания способна предоставить решения в необходимом для нас масштабе, сохраняя при этом возможность обеспечить индивидуальный подход к клиентам», — отметил CEO группы Reed&Masckay Фред Стрэтфорд. — Сервис и технологии идут рука об руку, поэтому мы рады принять участие в обсуждении проекта, который поможет сформировать будущее NDC и контента, который станет доступен по всему миру благода-

ря нашим запатентованным технологиям».

Бизнес-модель AERTICKET, крупнейшего в Европе независимого консолидатора авиабилетов, направлена на упрощение процесса покупки авиабилетов для тысяч независимых туристических агентств. «Мы стремимся дать агентствам возможность предоставлять высокое качество обслуживания и увеличивать доход за счет эффективных продаж и повышения среднего чека», — отметил Райнер Клей, основатель и CEO AERTICKET. — Потенциал для роста бизнеса традиционных агентств очень высок, когда речь идет о продаже дополнительных услуг и фирменных тарифов. Мы рады участию в программе Sabre «Больше, чем NDC» и возможности внести свой вклад в развитие индустрии».

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

В США начались испытания японского пассажирского борта Mitsubishi Regional Jet

Новый японский ближнемагистральный лайнер MRJ начал проходить тестовые полеты в США в преддверии намеченных на 2020 год первых поставок заказчикам, сообщает агентство Kyodo. Испытания проходят в штате Вашингтон на базе японской компании Mitsubishi Aircraft. У самолета проверят работу двигателя в различных режимах, а также других систем. В течение года в США прилетят еще два самолета MRJ также для участия в испытаниях. Окончательно процесс сертификации лайнера планируется завершить в следующем году. MRJ — это первый более чем за 50 лет пассажирский самолет японской разработки. Она обошлась в 180 млрд иен (более \$1,5 млрд).

Немецкая компания Хугес разработала робота для покраски самолетов и нанесения рисунков

Как пишет MRO-Network, робот получил название APR (AutomatedPaintRobot — автоматический покрасочный робот). Новый аппарат способен нанести на самолет рисунок любой сложности. В настоящее время раскраска ВС производится большей частью вручную. Обычно на первом этапе раскраски с борта снимается старая краска, после чего наносится грунтовка, а затем несколько слоев фоновой краски. После их высыхания на самолете вручную рисуются изображения или наносятся с помощью заранее подготовленной пленки. В среднем весь процесс раскраски судна занимает 16 дней. С помощью APR это время можно уменьшить по меньшей мере до пяти дней.

Амстердам объяснил, почему не сообщил Парижу заранее о покупке акций AirFrance-KLM

Как мы уже сообщили ранее, правительство Нидерландов купило 12,7 процента акций европейского авиаперевозчика AirFrance-KLM и планирует увеличить свою долю до 14 процентов для усиления влияния на операции компании. Комментируя это решение, глава минфина Франции назвал его «неожиданным и требующим разъяснений». «В течение трех недель мне было неудобно из-за того, что я не мог упомянуть этот проект во время бесед с (министром экономики и финансов Франции — ред.) Брюно Ле Мэром, но французские и нидерландские биржевые законы мне это запрещали. Сегодня мы с ним согласны: нужно перевернуть страницу», — заявил нидерландский министр Вольфганг Хукстру.

Lufthansa сократила планы наращивания пассажироместимости для поддержки цен

Deutsche Lufthansa AG, вторая по величине в Европе, сократила чистую прибыль в IV квартале 2018 года на 39 процентов, а также зафиксировала снижение по итогам года в целом на фоне роста топливных затрат и падения цен на билеты. Авиакомпания приняла решение замедлить расширение пассажироместимости в летний период до 1,9 процента с ранее планировавшихся 3,8 процента, чтобы поддержать цены. Кроме того, летнее расписание аэропортов уже перегружено, что затрудняет поиск слотов для новых рейсов. Чистая прибыль Lufthansa в октябре-декабре упала до 343 млн евро с 560 млн за аналогичный период 2018 года. Выручка повысилась на 6 процентов, до 8,95 млрд евро.

Vietnam Airlines представила обновленное мобильное приложение собственной разработки

Дружественный пользовательский интерфейс, доступ ко всей информации о перелете и множество полезных функций позволяют с легкостью планировать путешествие, бронировать рейсы, просматривать расписание и маршрут и даже забронировать отель. Благодаря обновленному приложению участники программы для часто летающих пассажиров Lotusmile получают удобный доступ к счету миль и программе управления им. Более того, включив функцию уведомлений, клиенты авиакомпании не пропустят самые актуальные акции и эксклюзивные скидки от Vietnam Airlines. Скачать бесплатное приложение можно через GooglePlay или iTunes.

Авиакомпания-лоукостер Wizz Air получила в свой парк первый самолет Airbus A321neo

Авиакомпания Wizz Air, крупнейший в Центральной и Восточной Европе бюджетный перевозчик, получила в свое распоряжение первый из 184 заказанных пассажирских узкофюзеляжных самолетов улучшенной версии A321neo. Об этом сообщил пресс-служба Airbus. Торжественное мероприятие прошло на заводе компании Airbus в немецком Гамбурге при участии генерального директора Wizz Air Йозефа Варади и коммерческого директора компании Airbus Кристиана Шерера. «Самолет оснащен двигателями Pratt&Whitney GTF. Пассажирский салон выполнен в одноклассной компоновке и рассчитан на перевозку до 239 пассажиров», — отметили в Airbus.

Пассажиры Aeromexico отслеживают перемещения багажа с помощью виртуального собеседника

Мексиканская компания Aeromexico, осуществляющая рейсы на глобальном уровне, стала первым авиаперевозчиком, объединившим систему отслеживания багажа WorldTracer от SITA с собственным чат-ботом для пассажиров. Теперь, благодаря синхронизации чат-бота с глобальной системой отслеживания багажа WorldTracer от SITA, у виртуального помощника Aerobot появилась новая функция. «Просто введя данные о багаже, пассажиры Aeromexico смогут получить информацию о его текущем местоположении в случае пропажи. Общаться с оператором для этого не придется», — отмечает Александр Перес Субиррия, руководитель департамента Aeromexico по работе с аэропортами.

Американская Virgin Atlantic ограничила стюардессам цвета макияжа и выдала брюки

При этом, пишет The Guardian, стюардессы по-прежнему могут наносить макияж, но его цвета должны соответствовать рекомендуемой компанией цветовой палитре. Еще одним нововведением стала выдача всем стюардессам брюк — раньше их выдавали только по требованию сотрудницы, если та не хотела надевать юбку. Вице-президент Virgin Atlantic Марк Андерсон пояснил, что изменения «позволят не только повысить уровень комфорта, но и предоставят нашей команде больше выбора для самовыражения на работе». Отметим, что компания Ричарда Брансона не первая, кто ослабил требования внешнего вида для стюардесс. Ранее к изменениям прибегли easyJet, Ryanair и Turkish Airlines.

С нами вы облетите весь мир

Старейшая профессиональная
газета российских авиаторов
выходит с 16 апреля 1936 года

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге
«Пресса России»;

п3187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка:

<https://podpiska.pochta.ru/>

на I полугодие 2018 года — 4392 руб.



Красочное 12-полосное издание (формата А3 на глянцево-офсетной бумаге) освещает проблемы мировой и отечественной гражданской авиации, аэрокосмической отрасли и российского авиапрома. С помощью специалистов исследует тенденции, прогнозирует результаты развития отдельных направлений авиационной промышленности, открывает засекреченные ранее страницы истории отечественной авиации и космонавтики. Интересна газета и широкому кругу читателей.

«Воздушный транспорт» котируется в мировом авиационном сообществе как чрезвычайно компетентное и авторитетное издание мирового уровня. Об этом же говорят и Дипломы IATA (Международной организации гражданской авиации) и «Всемирного фонда «Безопасность полетов».

Адресная (редакционная) подписка позволяет получать еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок
Справки по тел.: (495) 953-34-89.
e-mail: airtransavia@gmail.com

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Международный аэропорт «Шереметьево» подал в суд на Росавиацию и Министерство транспорта

Заявление зарегистрировано Арбитражным судом Москвы 26 февраля. Сумма исковых требований составляет более 20 миллионов рублей. «Акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится Росавиацией в пределах установленных лимитов, — сообщили в администрации Шереметьево. — За оказанные в 2016 году услуги АО «МАШ» получило частичную оплату. Ввиду данных обстоятельств, АО «МАШ» обратилось в Арбитражный суд с требованием к Росавиации и Министерству транспорта РФ о взыскании недополученных денежных средств».

Суд в Волгограде отказал «Победе» в отмене штрафа из-за незарегистрированного пассажира

Авиакомпания была оштрафована за отказ в регистрации на рейс пассажира, перепутавшего в электронном билете графу написания своих имени и фамилии, сообщает управление Роспотребнадзора по Волгоградской области. Агентом по регистрации пассажиров потребителю было отказано в регистрации на данный рейс. По итогам проверки авиакомпания привлечена к административной ответственности в виде штрафа в размере 30 тысяч рублей. Не согласившись с вынесенным решением, ООО «Авиакомпания «Победа» обжаловало его в арбитражном суде, который в удовлетворении жалобы отказал — говорится в сообщении арбитражного суда Волгоградской области.

Топ-менеджер самарского ПАО «Кузнецов» подозревается СК РФ в коммерческом подкупе

«Начальник управления по строительству и капитальному ремонту крупнейшего предприятия России по авиационному и космическому двигателестроению ПАО «Кузнецов» подозревается в коммерческом подкупе. По данным следствия, 19 февраля 2019 года подозреваемый, находясь в служебном кабинете, получил от менеджера одной из подрядной организации коммерческий подкуп в размере 500 тысяч рублей за беспрепятственное согласование вопроса о смене производителя продукции, не предусмотренной проектной документацией по договору. Это насколько же прогнила вся система, если в орбите казнокрадов оказался КОСМОС!

Правоохранительные органы выявили группу, ввозившую в Россию бизнес-джеты мимо таможни

По некоторым данным, сумма невнесенных при оформлении товаров воздушных судов Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650 составила порядка 635 млн рублей. Такая сумма «набежала» в результате комбинаций афер, проведенных в период с 8 августа по 29 декабря 2018 года. По имеющейся информации, одним из организаторов аферы является гендиректор Domodedovo Business Aviation Center Андрей Степанюк. Вторым соучастником является генеральный директор ООО «Сфера Джет Хэндлинг» Татьяна Стахурская. Эта компания занимается деятельностью грузового воздушного транспорта. Все подозреваемые задержаны. Следствие устанавливает их подельников.

Суд в Москве подтвердил законность названия авиакомпании «Азимут», отказав в иске отелю

Суд по интеллектуальным правам (СИП) оставил в силе решения нижестоящих инстанций, которые отклонили иск владельца сети отелей «Азимут» - люксембургской Azimuth International, требовавшей запретить авиакомпании использование данного названия. Azimuth International принадлежит Илье и Александру Клячиным, последний — основатель и председатель совета директоров сети отелей «Азимут». Гостиничная сеть является крупнейшей в России (24 отеля), а также включает семь отелей в Германии и Австрии. Компании принадлежат права на 24 товарных знака, в том числе на наименование «Азимут отель» и Azimut Hotels и производные от них.

Аэропорт Петербурга перестанет сливать стоки в реку Новая, чтобы не повторить загрязнения

«Пулково» перестанет сливать стоки в реку Новая и перейдет на использование канализации, чтобы не повторить ситуации с причинением ущерба экологии. Об этом рассказал гендиректор управляющей компании «Воздушные ворота северной столицы» Владимир Якушев в ходе заседания правительства города в Смольном. В прошлом году река Новая окрасилась в сине-зеленый цвет, жители ближайших районов жаловались на резкий запах. Департамент Росприроднадзора установил, что нормативы вредных веществ в водах реки превышены в десятки, а по некоторым показателям - в несколько тысяч раз. Очередное заседание суда по данному иску состоится 28 марта.

Арбитражный суд отклонил иск «Трансаэро» к бывшему гендиректору АК Ольге Плешаковой

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области отклонил требование конкурсного управляющего «Трансаэро» Алексея Белокопыта о взыскании около 11,3 млн рублей с бывшего гендиректора авиакомпании «Трансаэро» Ольги Плешаковой. Истец требовал признать недействительной сделкой выплату авиакомпании средств по договору аренды здания на Никольской улице в Москве и просил взыскать с Плешаковой сумму арендной платы в конкурсную массу должника. Суд однако согласился с доводами ответчика о том, что платежи совершались в рамках обычной хозяйственной деятельности и должник получил равноценное встречное предоставление.

Суд оставил без движения иск Алешковского к «Аэрофлоту» о возврате платинового статуса

Д. Алешковский подал на «Аэрофлот» в суд с требованием вернуть ему платиновый статус и накопленные мили. Ранее в своем аккаунте в социальной сети Twitter он подверг критике генерального директора ПАО «Аэрофлот» Виталия Савельева после запрета сотрудникам авиакомпании использовать в офисных помещениях мобильные телефоны и другие устройства, позволяющие производить фото-, аудио- и видеосъемку. После этого Д. Алешковский опубликовал на своей странице в социальной сети Facebook информацию о том, что «Аэрофлот» лишил его статуса в программе «Аэрофлот Бонус», а также аннулировал все накопленные мили. Позднее Алешковский публично извинился.

24

Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания

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



часа