

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ



Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 37-38 (44140)
Сентябрь 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**Поставка и ремонт
АВИАКОМПОНЕНТОВ**

Широкая номенклатура в наличии на складах
Центра Дистрибуции



24/7 AOG Desk +7 (916) 580-08-08

wcd@asc.aero, mro@asc.aero

ТЕХНОДИНАМИКА

Авиационно-сервисный центр
ФАП 285-16-017, EASA 145.0792



Край света – крылом подать!

Подробности на с. 12

Аэропорт «Южно-Сахалинск» впервые принял Boeing-747 — в ливрее авиакомпании «Россия»



Подробности на с. 5

Подъемная сила страны

По итогам ежегодного конкурса «Авиастроитель года» названы имена и коллективы лидеров авиационной промышленности

Воздушный транспорт гражданской авиации № 37-38
Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1387

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Государственная политика в этой области определяется высказыванием Владимира Путина: «Нам нужно создать такие условия, чтобы люди, проживающие в любом регионе, чувствовали, что они живут в единой стране». Так Президент РФ сформулировал задачу транспортной доступности.

Благодаря Федеральной целевой программе (ФЦП) «Гражданская авиация», инвестиции в этой сфере за последние 15 лет выросли до 40 млрд. рублей. На содержание и развитие 81 аэропорта и аэродрома местных воздушных линий (МВЛ) направлено 3,5 млрд. рублей. «В масштабах страны сумма, вроде, небольшая, но без нее мы

Вояж по городам и весям

Как возродить авиацию в регионах

Событием последней декады сентября стал масштабный трехдневный форум, посвященный региональной авиации. Организатором двух мероприятий с «региональной» тематикой стал Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА). На первой конференции обсуждалась проблематика региональных аэропортов, вторая поднимала актуальные вопросы развития региональных авиаперевозок: от перспектив создания воздушных судов до методик прогнозирования спроса и программ субсидирования.

«...бы эти аэропорты потеряли», — отметил в своем докладе Виктор Горбачев, генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА.

Цифры потерь сегодня выглядят так: за 26 лет количество аэропортов снизилось с 1450 до 232, то есть 1218 аэропортов и посадочных площадок прекратили свое существование, около 60 тысяч специалистов оста-

лись без работы, а местное население — без средств передвижения, ибо в отдаленных регионах ни водных, ни сухопутных дорог нет.

Стоит ли в такой ситуации приводить мировую статистику, согласно которой в Бразилии действуют 4093 аэродрома, в Канаде — 1467, в Аргентине — 1138 и так далее? В России за 26 лет число го-

родов и населенных пунктов, имеющих авиасообщение, упало с 2200 до 800, количество перевезенных пассажиров уменьшилось в 15 раз, а построен один только «Платов» в Ростове-на-Дону, да и то благодаря грядущему Чемпионату мира по футболу.

Продолжение на с. 8-9

Заложники бравады

Демонстрационные полеты необходимо выделить в нормативных летных документах в особый вид

Трагедия, которая омрачила празднование на аэродроме Чёрное в Балашихинском районе Московской области 70-летия эксплуатации самолета Ан-2, лишь пополняет статистику катастроф и аварий в демонстрационных полетах, но не привнесла ничего нового в причинность их развития. Мнение авиационных чиновников в оценке случившегося стало известно до завершения расследования и выразилось одним словом — «бравлада».

Достаточно ли этого, чтобы предотвратить подобные трагедии в будущем? Однозначно, нет. Поэтому, предполагая, что отказ техники не было и все происшедшее обусловлено действиями пилота, как это наблюдалось ранее, целесообразно вновь вернуться к психофизио-

логической природе причинности трагедий в демонстрационных полетах и, главное, к мерам их профилактики, которые без понимания системных причин не разработать.

Чтобы разобраться в неудачах демонстрационных полетов и выявить системные причины, не-

обходимо обратиться к учению «человеческий фактор», в соответствии с которым надежность пилота является продуктом авиационной системы. Поэтому именно недостатки ее компонентов делают пилота ненадежным. Это аксиома авиационной жизни. Все попытки связать авиационное со-



бытие только с действиями пилота безнравственны и непродуктивны.

К сожалению, трагедии в демонстрационных полетах стали в некотором роде привычным явлением, поэтому уместно вспомнить строки из предыдущей статьи, посвященной этой теме, и опубликованной мною пять лет назад, которые оказались пророческими: «Первыми по поводу без-

опасности демонстрационных полетов почти двадцать лет назад забили тревогу авиационные врачи и психологи из Государственного научно — исследовательского испытательного института авиационной и космической медицины МО (безжалостно уничтоженного в рамках проводимых в армии реформ).

Продолжение на с. 10



Воздушное сообщение Между Россией и Ираком было прервано 17 лет назад, в связи с неудовлетворительным, по мнению российской стороны, положением дел с безопасностью полетов. С нынешнего года его решено возобновить. Самолеты Иракской национальной авиакомпании Iqad Airways будут летать в знаменитую страну из аэропорта Внуково дважды в неделю: по средам — в Багдад, а по воскресеньям — в Басру.

Национальная авиакомпания «Иракские авиалинии» была основана в 1945 году. 29 января 1946 года она выполнила свои первые рейсы на самолетах Dragon Rapide и Vickers VC.1 Viking. В 60-х годах «Иракские авиалинии» покупают российские самолеты Ту-124, что позволяет перевозчику расширить маршрутную сеть и выполнять рейсы Европу и Африку. Позже был приобретен Ил-76 для выполнения грузовых рейсов... Кроме того, авиакомпания ку-

В Багдаде — все спокойно

Между Россией и Ираком возобновилось авиасообщение, которого не было 17 лет

Ирак — это страна, существующая в сознании всех просвещенных людей, даже тех, кто в ней никогда не был. На территории современного Ирака находилась древняя Месопотамия. А о существовании города Багдад знают даже дети — на сказках «Тысяча и одной ночи» выросли многие поколения россиян. И вот возможность попасть в город, являющийся местом действия этих пленительных восточных фантазий, вновь стала былью.

пила дальнемагистральный лайнер Boeing 747, который позволил перевозчику выполнять трансконтинентальные рейсы в Нью-Йорк.

В 1990 году Иракские войска вошли в Кувейт, после чего против этой страны были введены санкции ООН. Иракской авиакомпании были запрещены полеты в Европу. В 1991 году Совет безопасности

ООН полеты разрешил, но только внутри страны, а на вертолетах — на ограниченных территориях. Но даже внутри страны полеты были прекращены — США и Великобритания объявили Ирак бесполетной зоной.

Ещё в 2003 году, после прекращения войны в Ираке, авиакомпания вновь заявила о планах воз-

обновления международных полетов. Первый рейс был совершён 3 октября 2004 года по маршруту Багдад — Амман — Багдад. С 2009 года были возобновлены полеты в Стокгольм, а с 2010 года в Лондон. С нынешнего года в маршрутную сеть перевозчика вошла и Россия.

Продолжение на с. 11

Расширяя сотрудничество

МАК и ИАТА подписали Третье Дополнение к действующему между ними Соглашению

Президент Межгосударственного совета по авиации и использованию воздушного пространства, председатель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяна Анодина подписала с Генеральным директором Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Александром де Жюньяком Третье Дополнение к Соглашению между МАК и ИАТА от 5 декабря 1994 года.

Данный документ расширяет сферы тесного сотрудничества двух международных организаций, в частности в таких вопросах, как:

- содействие в вопросах внедрения многосистемных GNSS, а также PBN, включая полеты на необорудованные аэродромы;
- поддержка Программы ИКАО по безопасности полетов на ВПП (Приложения 6, 11, 14, 19

ИКАО), включая проведение специальных семинаров по этой тематике и практических занятий (но не ограничиваясь ими). Участие в работе местных Групп по безопасности полетов на ВПП и выездных экспертных групп ИКАО по безопасности полетов на ВПП;
- учитывая климатические особенности государств-участников Межгосударственного Согла-

шения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (далее — Соглашение) ежегодно обновлять Методические рекомендации «Защита самолетов от наземного обледенения» перед осенне-зимней навигацией и распространять их авиационным государствам — участникам Соглашения для практического применения;

- организация совместных семинаров по человеческому фактору и влиянию квалификации авиационных специалистов на все аспекты безопасности полетов с приоритетом на подготовку специалистов нового поколения, используя опыт производителей авиационной техники, ИАТА, FAA США, EASA и т.д.;
- сотрудничество во внедрении постоянного мониторинга за уровнем безопасности полетов в регионе с учетом лучшей мировой практики и рекомендаций ИКАО;

• помощь авиакомпаниям в подготовке и переподготовке авиационных специалистов за счет их участия в семинарах, конференциях и практикумах, проводимых в МАК, в том числе, в рамках Проекта ИКАО — МАК, программы ИКАО TRAINAIR Plus и программы Межгоссовета по авиации и использованию воздушного пространства и

МАК на базе межгосударственного центра с привлечением специалистов ИАТА;

- расширение сотрудничества в целях внедрения в государствах — участниках межгосударственного Соглашения стандартов ИАТА — IOSA;
- разработка совместных мер по участию государств — участников Межгосударственного Соглашения в системе CORSIA;
- проведение семинаров для авиационных специалистов авиакомпаний региона по обслуживанию самолетов 4-го и перспективного 5-го поколений (MC-21, A320neo, A350, Боинг-787 и т.д.), до тех пор, пока они находятся в эксплуатации.



SIRENA



TRAVEL



Strategic Partner



LEONARDO PSS

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ



phone DE: +49 69 74308764
phone RU: +7 495 782 01 54
www.leonardo.aero

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Авиакомпании России смогут начать внутренние полеты по территории стран ЕврАЭС к 2025 году

Авиакомпании России, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Армении с 2025 года смогут начать выполнять внутренние полеты на территории других стран сообщества. Такую возможность компании получат в рамках создания единого транспортного пространства. «Единое транспортное пространство ЕАЭС подразумевает, что авиакомпании одной страны смогут совершать внутренние перелеты на территории другой страны», — пояснил замминистра транспорта Валерий Окулов. По его словам, Россия поддерживает открытое небо на любых направлениях. При этом снятие ограничений с Казахстаном и Киргизией может занять больше времени, чем с Арменией и Белоруссией.

Владимир Путин поручил подготовить проекты по реконструкции аэропортов на Северо-Западе

Президент России поручил Правительству РФ до 1 января 2018 года представить предложения о завершении реконструкции аэродромной инфраструктуры в аэропортах Архангельска, Мурманска и аэропорте Соловки. Одновременно надлежит рассмотреть вопрос «о предоставлении права иностранным авиакомпаниям совершать после 1 марта 2018 года посадку в аэропорту г. Калининграда при осуществлении полетов по «пятой свободе воздуха». До 1 марта 2018 Кабмин должен «рассмотреть вопрос о возможности безвизового въезда (на срок пребывания не более 72 часов) или въезда на основании электронных виз на территорию Российской Федерации через аэропорт Калининграда».

Государственная Дума заинтересовалась работой Минтранса России по регулированию овербукинга

В российском законодательстве, пишет член комитета по транспорту Александр Васильев главе Минтранса РФ Максиму Соколову, «не содержится норм, прямо регулирующих отношения, возникающие в связи с применением овербукинга, а существующие меры ответственности перевозчика при возникновении подобных ситуаций не являются достаточным сдерживающим фактором». «В ходе анализа судебной практики установлено, что авиаперевозчики во внесудебном порядке крайне редко удовлетворяют требования пассажиров о взыскании сумм сверх стоимости провозной платы в качестве компенсации за несостоявшийся полет», — указывает депутат.

Правительство России пока не рассмотрело доклад Минтранса по безопасности в АП Каира

По словам министра транспорта РФ Максима Соколова, Минтранс позитивно оценивает принятые меры и не видит необходимости в дополнительных проверках аэропорта Каира. При этом глава Минтранса России заявлял, что аэропорты Хургады и Шарм-эш-Шейха требуют дополнительных проверок. Главными задачами экспертной группы Минтранса России были проверка систем безопасности в залах прилета и вылета в новом терминале. Кроме того, специалисты из РФ должны были провести диагностику работы новых биометрических систем аэропорта. Вопрос о возобновлении авиасообщения остается одной из центральных тем в диалоге Москвы и Каира.

Министерство транспорта России разрешило использовать электронные посадочные талоны

В целях обеспечения возможности использования посадочного талона в электронном виде Минтрансом России утвержден приказ об изменениях в Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» и Правила проведения пред- и послеполетного досмотров. Теперь посадочный талон может быть оформлен перевозчиком в виде штрих-кода, направляемого на электронный носитель (смартфон, планшет, иные устройства), указываемый пассажиром при бронировании перевозки. Приказ должен пройти государственную регистрацию в Минюсте России.

Регулятор предложил десятикратно повысить размер штрафов за хулиганство на борту ВС

В Минтрансе разработали законопроект, ужесточающий наказание для дебоширов на борту самолетов. Действующий штраф за невыполнение требований КВС предлагается повысить фактически в десять раз — до 40 тысяч рублей. При этом мелкое хулиганство на транспорте, считают в ведомстве, должно караться отдельными штрафами — от 30 до 50 тысяч рублей — из-за «высокой общественной опасности». О разработке законопроекта, ужесточающего санкции за правонарушения на воздушном транспорте, Минтранс сообщил на портале regulation.gov.ru. В ведомстве ссылаются на данные Генпрокуратуры о росте числа происшествий в самолетах с 7,2 тысяч в 2015 году до 8 тысяч в прошлом году.

Николай Меркушкин: Регион заинтересован в реализации инвестпроектов в области авиации

Губернатор Самарской области провел совещание, посвященное реализации в регионе инвестиционных проектов в области авиации. По итогам подписан ряд рамочных соглашений о сотрудничестве с ведущими европейскими инвестиционными компаниями. Среди преимуществ области губернатор назвал наличие перспективной инфраструктуры и высокий технологический потенциал — в регионе расположены заводы аэрокосмического кластера. Самарская область — признанный интеллектуальный центр страны, имеющий уникальный кадровый потенциал. На Петербургском экономическом форуме Самарская область вошла в тройку лидеров по инвестиционной привлекательности.

Минтранс хочет обязать пассажиров взвешивать ручную кладь по требованию авиаперевозчиков

Это следует из проекта изменений в ФАП, опубликованного на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. «При регистрации и/или выходе на посадку пассажир обязан предъявить для взвешивания всю ручную кладь, включая рюкзак и детскую люльку или коляску при перевозке ребенка», — говорится в документах. В конце сентября вступает в силу закон, позволяющий авиакомпаниям продавать безбагажные невозвратные билеты. Раньше пассажиру вне зависимости от тарифа позволялось бесплатно пронести в салон 10 кг ручной клади или сдать в багаж сумку весом до 10 кг. Новые поправки разрешат провозить не менее 5 кг ручной клади на пассажира.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Минтранс оценил годовой объем межрегиональных авиаперевозок в России в 11,4 миллиона человек

Министерство транспорта России оценивает объем межрегиональных авиаперевозок в Российской Федерации по итогам 2017 года, без учета маршрутов в/из Москвы, на уровне 11,39 млн человек, следует из материалов, опубликованных на сайте экспертного совета при Правительстве РФ. В первом полугодии объем таких перевозок составил 4,3 млн пассажиров, говорится в материалах. Ранее глава Минтранса Максим Соколов прогнозировал, что в 2017 году российские авиакомпании смогут перевезти рекордные для отрасли 100 млн пассажиров. В прошлом году этот показатель достиг 88,6 млн человек, на 3,8 процента меньше, чем годом ранее.

В этом году авиакомпании и аэропорты намерены инвестировать в IT-обеспечение около \$33 млрд

Такие данные приводит новый отчет компании SITA «Сводки индустрии воздушных перевозок за 2017 год: тенденции в области IT». Причем их инвестиционные усилия будут сосредоточены на схожих приоритетах: верхние строчки в повестке дня начальников служб информатизации, как авиакомпаний, так и аэропортов, занимают вложения в кибербезопасность и облачные сервисы. Далее следуют средства самообслуживания для пассажиров, сообщает пресс-служба компании SITA. Главным приоритетом инвестиционной деятельности авиакомпаний и аэропортов будет безопасность в киберпространстве, полагает президент подразделения Air Travel Solutions компании SITA Илья Гутлин.

Авиакомпания Nordwind продолжает расширение парка и открыла 200 вакансий бортпроводников

С целью реализации стратегии фидерных перевозок по 200 направлениям осенне-зимней навигации Nordwind продолжает расширение собственного парка широкофюзеляжных воздушных судов и сообщает о беспрецедентном наборе сотрудников в службу бортпроводников. Обучение проводится за счет авиакомпании с дальнейшим гарантированным трудоустройством. В авиакомпании разработана уникальная программа по набору и развитию персонала, которая построена на росте перспективных сотрудников и привлечении лучших специалистов. На сегодняшний день авиакомпания Nordwind это сплоченная команда профессионалов и отличный работодатель, отметили в пресс-службе.

Максим Соколов: Сроки ввода электронных посадочных в России зависят от авиакомпаний

«В принципе, вся нормативная база для этого сделана, поэтому, как только компании захотят перейти на этот регламент - хоть завтра. Все готово», — сказал он в ответ на вопрос о возможных сроках ввода электронных посадочных талонов. Мы уже сообщали, что в начале сентября, министерство утвердило правила, позволяющие использовать посадочный талон в электронном виде, и направило соответствующий приказ на государственную регистрацию в Минюст РФ. Посадочный талон может быть оформлен авиакомпанией в виде штрих-кода, направляемого на электронный носитель (смартфон, планшет, иные устройства), указываемый пассажиром при бронировании перевозки.

«Почте России» нужно не менее 15 самолетов для полного обеспечения своей деятельности

«Для того чтобы полностью обеспечить деятельность «Почты России» нам нужно не менее 15 судов по всей стране. Для Дальнего Востока нам хорошо бы подошли самолеты, например, Ил-214. Вопрос в том, как найти возможность для покупки этих самолетов, как найти финансирование», — заявил гендиректор «Почты России» Николай Подгузов. Напомним, в июне 2016 года ФГУП «Почта России» купило два самолета за 3,39 млрд рублей у «Ильюшин Финанс Ко». Министр связи и массовых коммуникаций РФ Николай Никифоров отмечал, что цена, за которую куплены самолеты, «очень хорошая». Ранее «Почта России» осуществляла доставку почты на рейсах регулярных авиакомпаний.

Минтранс: Льготную ставку НДС на внутренние авиарейсы целесообразно продлить до 2020 года

Действие ставки НДС на уровне 10 процентов на услуги авиакомпаний по внутренним пассажирским перевозкам целесообразно продлить до 2020 года, при этом для рейсов в облет Московского авиационного узла ставку вообще следует обнулить. Об этом министр транспорта России Максим Соколов заявил журналистам в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке. Напомним, что ставка НДС на внутренние авиарейсы была снижена с 18 процентов до 10 процентов в апреле 2015 года и продлена до конца 2017 года, за исключением полетов в Крым. На этом направлении до 1 января 2019 года действует нулевая ставка НДС.

Сверхлегкий самолет «Птенец-2» задействуют для обслуживания оленеводов в тундре Ямала

Самолет сверхлегкой авиации безаэродромного базирования «Птенец», разработанный в Уфе, начнет работать в тундре Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) и будет использоваться для помощи оленеводам. Летательный аппарат закупила Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, сообщил председатель этой организации и депутат Госдумы Григорий Ледков. «Самолет полностью адаптирован к работе в условиях Арктики и изготовлен специально по нашему заказу умельцами из Уфы. Сейчас он находится на регистрации в Тюмени, затем будет доставлен в Тазовский район ЯНАО, где уже приступит к постоянной работе», — сказал Ледков.

Более тысячи девушек решили принять участие в конкурсе красоты для стюардесс

По результатам первых отборочных этапов в полуфинал прошли 28 девушек. Остальные участницы смогут попасть туда, если интернет-пользователи отдадут за них максимальное количество голосов. Полуфинал состоится 18 октября в Москве. Жюри будет оценивать не только внешность стюардесс, но и их профессионализм. Бортпроводники ждут тесты по английскому языку, психологии, знанию аварийно-спасательного оборудования. Финал конкурса также проведут в Москве. Его конкретная дата пока не уточняется. Впервые данное соревнование было организовано в 2014 году. В 2016 году его победительницей была признана 26-летняя сотрудница авиакомпании Nordstar Анна Гурина.



Своя ноша тянет

Почему — что ему взять с собой в полет — за авиапассажира решают в ведомствах?

Многотрудные заботы чиновников российской авиатранспортной отрасли вызывают к сочувствию. То глава государства, то председатель Парламента вдруг — да и потребуют от регуляторов поставить в главу угла своей работы интересы Его Величества Пассажира. А как это сделать, если прежде ни о чем таком в этих казенных стенах даже говорить неприлично было?

Инициативы рождаются потрясающие: Минтранс России, например, предложил обязать пассажиров взвешивать ручную кладь... по требованию авиаперевозчика! Это предусматривает обновленный проект изменений в Федеральных авиационных правилах. Документ опубликован на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. В нем говорится, что при регистрации и/или выходе на посадку пассажир по требованию перевозчика обязан предъявить для взвешивания всю ручную кладь, включая рюкзак и детскую люльку или детскую коляску при перевозке ребенка.

При этом в конце сентября вступает в силу закон, позволяющий авиакомпаниям продавать безбагажные невозвратные билеты. Прежде пассажиру, вне зависимости от тарифа, позволялось бесплатно пронести в салон самолета 10 килограммов ручной клади или сдать в багаж сумку такого же веса. Новые поправки Минтранса вводят обязательство для перевозчика по невозвратному тарифу провозить не менее 5 килограммов ручной клади на пассажира.

Помимо этого поправки в Федеральные авиационные правила значительно сокращают перечень бесплатных для провоза предметов. Так, например, из перечня исключены мобильные телефоны, книги и ноутбуки. В отличие от первой версии проекта изменений и ФАПы, Минтранс включил в перечень вещей, разрешенных к бесплатному провозу, лекарственные препараты, костыли и другие средства реабилитации, а также рюкзаки. В перечне остались дамская сумка или портфель с вложенными в них вещами, верхняя одежда, детское питание для ребенка во время полета, костюм в портпледе, детская люлька или детская коляска при перевозке ребенка, костыли, трости, ходунки, роллаторы и иные технические средства реабилитации, складное кресло-коляска.

По мнению экспертов, поправки в законодательство не найдут поддержки, так как фактически нарушают права граждан. Какой вес и размер должны иметь гаджеты, чтобы попасть под запрет, — об этом ни слова не сказано. Непонятно также, как следует понимать слова «в ручной клади» — мобильные телефоны чаще всего хранятся в кармане пиджака или рубашки и только женщины, не имея карманов на своей одежде, держат их в сумочках. Впрочем, как мужчины, так и женщины, могут носить телефоны на шее в специ-

альных чехлах. Будут ли они в этом случае рассматриваться как ручная кладь — неизвестно.

Никаких оговорок не было сделано и о ноутбуках. Они могут иметь разные размеры, но в дорогу путешественники берут такие, у которых небольшая диагональ и, собственно говоря, которые легко помещаются в портфеле.

Впрочем, упомянутые подробности сегодня существенного значения не имеют. Предметом внимания стало другое: борьба за снижение стоимости авиаперелета становится мимолетной. С одной стороны, безбагажный тариф (иначе говоря — лайт) внедрен, но, с другой стороны, на уровне министерства создаются условия, чтобы клиент не видел в таком тарифе никакого смысла. Если дело дойдет до такого абсурда, что перевозчик будет вынуждать сдавать в багаж телефоны и ноутбуки, лайт-тариф, окончательно обесмыслился.

Между тем, данная услуга представляет интерес для достаточно значительного круга клиентов. Об отпущенных руках речь не идет — в Анапу и Сочи никто никогда без чемодана ездить не будет. Но курортники приносят доход только в летний сезон. Следует иметь в виду, на внутренних авиалиниях, на таких маршрутах, как, например, в Екатеринбург или Омск, значительную долю пассажиров составляют деловые люди, отправляющиеся в поездку на 2-3 дня для участия в конференциях, совещаниях, переговорах и т.п. На такой срок таскать с собой целый чемодан или баул одежды нет нужды. И, разумеется, такой пассажир не упустит случая избавиться от платы за ту ношу, которой у него не будет.

Одним словом, проект изменений требует тщательной проработки. В противном случае он доведет ситуацию до абсурда: чтобы быть допущенным к посадке в самолет, пассажир должен быть «гол как сокол». И при этом он вызовет

настороженность у сотрудников службы авиационной безопасности: а с какой целью он летит с пустыми руками? Есть ли у него багаж? А если есть, какую гадость он положил туда? Что является причиной таких опасений, показано в романе Артура Хейли «Аэропорт».

Тогда какова истинная цель поправок? И, собственно говоря, почему о них зашла речь после внедрения лайт-тарифа? Может быть, он, давая очевидную выгоду для пассажиров, не даёт её перевозчикам? Так это или нет — пока невозможно сказать ни про, ни contra. Но следует обратить внимание на то, что

Разумеется, когда в эксплуатацию был введен Ил-86, радости пассажиров не было предела. Одно из новшеств — появление над креслами багажных отсеков с дверцами. Такими же отсеками были оборудованы самолеты Ил-62М и Ту-154М. А такие воздушные суда, как, например, Ту-154Б-2, после капитального ремонта уже оснащались такими же отсеками, как на «эмках» (в любом контексте — Ил-62М или Ту-154М). Аналогичными отсеками оснащались даже отдельные экземпляры региональных самолетов Як-42.

У современных воздушных судов багажные отсеки в салонах достаточно вместительны. Даже в таком самолёте, как Bombardier CS 300, ориентированном на среднемагистральный и региональный сегменты, один такой отсек вмещает целый чемодан, положенный поперёк. И у среднемагистральных воздушных судов семейства А320 такие отсеки достаточно вместительны. У всех дальнемагистральных — тем более. Тогда непонятно, в чём смысл предлагаемых Минтрансом мер. Забить багажные ёмкости и, вместе с тем, опустошить отсеки над креслами в салоне?

Сегодня стало модным при введении подобных новаций ссылаться на зарубежный опыт. Обратимся к нему и мы. Авиакомпания Ryanair с 1 ноября тоже вносит изменения в правила провоза ручной клади. В настоящее время пассажиры имеют право брать с собой в салон без дополнительной оплаты две сумки. Однако, как отмечают сотрудники авиакомпании, пассажиры стараются максимально использовать эту возможность и проносят в салон по две большие сумки. Тем самым они создают неудобства для других пассажиров и задерживают посадку, пока пытаются пристроить свои баулы в салоне. С 1 ноября пассажиры Ryanair по-прежнему смогут бесплатно провозить две небольшие сумки, но одну из них им придется сдавать у выхода на посадку, откуда она будет отправлена в грузовой отсек самолета. При этом Ryanair снижает цены на провоз багажа с 35 до 25 евро и увеличивает разрешенный вес багажа с 15 до 20 килограмм. Одним словом, пассажиры ирландского лоукостера ничего не теряют.

Заметим, что данная мера продиктована исключительно логикой, здравым смыслом. Кто летал на самолёте хотя бы раз, тот непременно сталкивался с проблемой, куда поставить свою сумку. Кто успел — тот и съел, т.е. разместил её над головой. А кто не успел, тому приходится её под ноги пихать или на коленях держать. В последнем случае трудности будут достаточно ощутимыми, особенно при длительном перелёте.

Обратим внимание и на то, что пассажиры Ryanair ту клажу, которую персонал авиакомпании не позволит нести в салон, могут сдать в багаж уже при выходе на посадку. Будет ли такая возможность у нас? И дело не только в этом. В количестве разрешённых к провозу в салоне вещей мы также будем заведомо стеснены, даже если не создадим другим пассажирам неудобств. Зато службе багажа работы прибавится: все сдаваемые вещи им придётся сортировать, вывешивать, прикладывая рыбу, отделить крупную от мелкой. О каком снижении цен на билеты при этом может идти речь?

Стало быть, своя ноша так тянет. И не только нас, но и авиатранспортную отрасль в целом. Назад...

Григорий ГОРДОН



Подъемная сила страны

По итогам ежегодного конкурса «Авиастроитель года» названы имена и коллективы лидеров авиаиндустрии

«Союз авиапроизводителей России» — это объединение создателей. Всех, кто в него входит, объединяют профессионализм, энтузиазм и беспокойный характер, заставляющий этих подвижников находиться в неустанном творческом поиске. Соревнуясь между собой, учёные, инженеры и конструкторы воссоздают Россию как великую авиационную державу.



Учредителями конкурса традиционно выступают Объединённая авиастроительная и Объединённая двигателестроительная корпорации, ФГУП «ЦАГИ», холдинг «Вертолёты России», «Союз авиапроизводителей России» и «Новикомбанк». Всего на нынешний конкурс было выдвинуто 117 работ предприятий, организаций и творческих коллективов.

Основные задачи конкурса — развитие системы общественного стимулирования коллективов корпораций, предприятий авиационной промышленности, учреждений, ассоциаций и других объединений юридических, а также отдельных физических лиц, добившихся выдающихся результатов в научной, производственной и социальной сферах в области авиастроения и внесших весомый вклад в развитие отрасли.

31 августа 2017 года состоялось очередное заседание оргкомитета конкурса «Авиастроитель года», на котором по итогам 2016 года были определены победители и дипломанты в 10 номинациях: «Лучший инновационный проект», «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди предприятий», «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди вузов», «За создание новой технологии», «За успехи в выполнении государственного оборонного заказа», «За успехи в развитии систем и агрегатов для авиастроения», «За успехи в разработке авиационной техники и компонентов (ОКБ года)», «За вклад в разработку нормативной базы в авиации и авиастроении», «За успехи в развитии диверсификации производства в условиях импортозамещения».

В конкурсе принимали участие соискатели, представляющие различные промышленные предприятия и научно-исследовательские учреждения аэрокосмической отрасли, а также ведущие отраслевые вузы. В их числе: Комсомольский-на-Амуре авиационный завод имени Ю.А. Гагарина, ОА «ВАСО», АО «ГСС», АО «Ульяновское конструкторское бюро приборостроения», АО «Авиаавтоматика имени В.В. Тарасова», ЗАО «БЕТА ИР», ФГУП «ГосНИИАС», ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «СибНИА», ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина», Нижегородский авиазавод «Сокол — филиал АО «РСК «Миг», ОАО «Ил», ПАО «Корпорация «Иркут», ПАО «Туполев», ПАО «ТАНТК имени Г.М. Бериева», ПАО «Казанский Вертолётный завод, ПАО «ААК «Прогресс» имени Н.И. Сазыкина, ПАО «ОДК «Сатурн», ФГУП «ВИАМ», АО «ОДК-Климов», ПАО «ОАК», ОАО «НПП «Аэросила», ОАО «НПП «Звезда» имени академика Г.И. Северина, корпорация «Иркут» и ряд других предприятий.

В число участников вошла и группа «Кронштадт», которая была награждена дипломом в номинации «Лучший инновационный проект» за системную работу в сфере

создания перспективных БЛА. Награду получил Николай Долженков, руководитель беспилотного направления. Эта группа стала победителем с проектом аппарата «Фрегат».

Холдинг «Росэлектроника (входит в ГК Ростех) награжден премией «Авиастроитель года» в номинации «За успехи в развитии диверсификации производства в условиях импортозамещения» за разработку доплеровского измерителя скорости и сноса, совместного с высотомером (ДИСС-ВГ). Малогабаритный вертолётный ДИСС-ВГ создан специалистами рыбинского КБ «Луч». Прибор предназначен для измерения скорости, высоты и наклонной дальности летательного аппарата в полете и при зависании вертолета над местностью.

ПАО «Корпорация «Иркут» уже третий год подряд становится победителем конкурса. В нынешнем году она признана победителем в престижной номинации «За успехи в выполнении государственного оборонного заказа». В 2016 году предприятие полностью и своевременно выполнило обязательства по поставкам Министерству обороны РФ многоцелевых истребителей Су-30СМ и учебно-боевых самолетов Ил-130. Президент ПАО «ОАК» и ПАО «Корпорация «Иркут» Юрий Слюсарь заявил, что выпуск авиационной техники для Министерства обороны РФ — приоритетная задача предприятия.

В этом году в номинации «За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной области среди вузов» победителем конкурса стало ФГБОУ «Иркутский национальный исследовательский технический университет». Он является базовым вузом для подготовки специалистов с высшим образованием для Иркутского авиационного завода — филиала ПАО «Корпорация «Иркут». Ученые и студенты университета ведут НИОКР в интересах развития технологической базы предприятия.

В число предприятий-номинантов вошёл Комсомольский-на-Амуре авиазавод имени Ю.А. Гагарина. Это предприятие стало лидером в номинации «Лучший инновационный проект». Одним из соискателей стал Александр Сенькин, участвовавший в конкурсе с работой «Автоматизированное рабочее место контрольного работника агрегатно-сборочного производства». От этого же предприятия был выдвинут соискателем Алексей Никитин, подготовивший ряд проектов, касающихся энергообеспечения завода. Предприятие было отмечено и в другой номинации — «За создание новой технологии». В роли соискателя выступил Иван Кремза, представлявший технологию изготовления цельнотрубного изотопного трубопровода летательных аппаратов».

В номинации «Лучший иннова-

ционный проект» отличился НИТУ «МИСИС». Доктор технических наук, профессор Владимир Белов, возглавляющий кафедру «Литейные технологии и художественная обработка металла» принял участие в конкурсе с работой «Исследование, разработка и внедрение в производство российской технологии изготовления лопаток газотурбинных двигателей из интерметаллида титан-алюминий методом литья». В этой же номинации в конкурсе участвовали ФГУП «СибНИА», представлявший универсальный стенд для приёмо-сдаточных испытаний комбинированного гидравлического рулевого привода вертолётов Ми-8 (Ми-17) и их модификаций. Главный научный сотрудник, научный руководитель НИО-5 ФГУП «ЦАГИ» Михаил Головкин представлял разработку несущего винта нового поколения для перспективного вертолёта.

Вертолётная тематика на прошедшем конкурсе заняла значительное место. АО «Конструкторское бюро промышленной автоматики» в номинации «За успехи в выполнении государственного оборонного заказа» награждено за обеспечение поставок пилотажных комплексов ПКВ-М24А, ПКВ-М24А серии 2 для вертолётов Ми-28Н, Ми-28УБ и систем автоматического управления САУ-800 для вертолёта Ка-52 в интересах Министерства обороны РФ. Это же предприятие победило и в номинации «За успехи в разработке авиационной техники и компонентов (ОКБ года)». Оно удостоилось награды за модернизацию пилотажного комплекса вертолёта ПКВ М24А серии 2 для вертолётов указанных выше типов.

ПАО «Арсеневский авиационный комплекс имени Н.Н. Сазыкина» отмечен в этой же номинации за выполнение обязательств по производству вертолётов Ка-52. НПП «Звезда» — за создание амортизационного кресла пилота вертолёта. Авторский коллектив Ульяновского конструкторского бюро приборостроения в номинации «Лучший инновационный проект» был удостоен победы за разработку комплекса бортового оборудования КБО-226ТС вертолёта Ка-226Т.

Авторский коллектив ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина» участвовал в конкурсе с разработкой крыла и фюзеляжа существенно меньших габаритных размеров «для снижения веса конструкции при сохранении исходного уровня аэродинамического совершенства лёгкого транспортного самолёта». Разработка должна быть внедрена на новом самолёте Ил-112.

В рамках программы по созданию этого же воздушного судна НПП «Аэросила» представило «Программный комплекс имитационного моделирования силовой установки лёгкого военно-транспортного самолёта Ил-112В». В роли соискателя выступил Артём Ива-

нов. НПП «Аэросила» представило на конкурсе и другую разработку — воздушный винт АВ115 для беспилотного летательного аппарата. В роли соискателя выступил Роман Куликов. Другой соискатель от этого же предприятия, Валентин Колышкин, представлял разработку воздушного винта АВ112 для двигателя этого же самолёта.

Двигателестроительная тематика также заняла достойное место в программе конкурса. ЦИАМ стал победителем в номинации «За создание новой технологии». На конкурс была выдвинута «Разработка и внедрение экспериментально обоснованных рекомендаций по предотвращению возникновения разрушающих переменных напряжений в быстрходных авиационных конических колёсах с круговым зубом». В этой же номинации авторский коллектив ЦАГИ представил технологию испытания устройств реверсирования тяги двигателей для перспективных магистральных самолётов. В роли соискателя выступил и совместный авторский коллектив АО «ОДК-Авиадвигатель» и ФГУП «ВИАМ». Этот коллектив отмечен за «Создание прорывной аддитивной технологии селективного лазерного сплавления отечественных металлических порошков для изготовления деталей авиационных двигателей на примере завихрителей камеры сгорания двигателя ПД-14».

С приветственными обращениями к номинантам выступили президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) Виктор Чуйко, генеральный директор АО «ОДК-Авиадвигатель» Александр Иноземцев, а также многие другие почётные участники церемонии награждения. В их числе — лётчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза, Заслуженный мастер спорта СССР, депутат Государственной Думы Федерального Собрания Светлана Савицкая. Она является выпускником МАИ по специальности «Самолётостроение», и потому прошедшие торжества — это и её праздник.

По словам организаторов, прошедший конкурс отличался от предыдущих особой строгостью жюри. Не все соискатели отмечены его наградами. Но само участие в этом престижном конкурсе не менее важно, чем победа. Соревновательный дух благотворно влияет на развитие любой отрасли, особенно аэрокосмической. А лучшая награда для всех — это новый самолёт, покоряющий небо в России и за её пределами, вертолёт, охраняющий рубежи Родины или работающий на благо народного хозяйства, космический корабль... Есть содружество авиастроителей — значит есть у Державы свои крылья.

О самих соискателях и их работах, представленных на конкурсе, подробнее будет рассказано в одном из очередных выпусков нашего издания.

Пётр КРАПОШИН

ОАК и Минвостокразвития РФ намерены создать роботизированную авиатранспортную систему ДФО

Меморандум о разработке концепции роботизированной авиатранспортной системы подписали зам. министра по развитию Дальнего Востока Александр Крутиков, вице-президент по инновациям ПАО «ОАК» Сергей Коротков, и.о. ректора Дальневосточного федерального университета Никита Анисимов и вице-президент РАН, председатель ее Дальневосточного отделения Валентин Сергиенко. Стартовыми площадками для реализации проекта могут стать территории опережающего развития, научно-образовательные и технологические кластеры. В настоящее время разработкой и внедрением подобных проектов занимаются специалисты Великобритании и Сингапура.

ОДК зафиксировала снижение энергоёмкости производства продукции своих предприятий

Объединённая двигателестроительная корпорация успешно реализовала на своих предприятиях «Программу повышения энергоэффективности на 2014 — 2016 гг.» (ППЭ-2016). Реализация ее мероприятий способствовала снижению энергетической ёмкости производства продукции в целом по холдингу на конец 2016 года более чем на 15 процентов (по отношению к 2010 году), что превышает установленное в 2014 году плановое значение (11,4 процентов). Одним из основных направлений деятельности предприятий ОДК обозначена необходимость перехода от потребления энергоресурсов, закупаемых у сетевых организаций — к их самостоятельной генерации предприятиями.

«Иркут» выбрал решения IBM при разработке системы управления требованиями для МС-21

Учитывая необходимость управления тысячами требований при взаимодействии с международными партнерами, компания выбрала для проекта МС-21 решения IBM Rational DOORS и Publishing Engine. «Решения IBM в области системной инженерии признаны во всем мире. Программное обеспечение IBM Rational DOORS является одним из элементов системы управления требованиями, призванной обеспечить высокий уровень проектирования сложных самолетных систем для создания конкурентоспособных на мировом рынке воздушных судов», — отметил заместитель главного конструктора МС-21 по управлению электронным макетом и конфигурацией «Корпорации «Иркут» Андрей Белов.

Техзадание на перспективный транспортный самолет ОАК обсуждает с Минобороны России

Об этом заявил генеральный конструктор Объединённой авиационной корпорации (ОАК) Сергей Коротков: «Да, такое техническое задание сегодня обсуждается, стороны еще раз подтвердили концепцию, осталась подпись министра». Как сообщил ранее главный конструктор ОАО «Ил» Николай Таликов, военно-транспортный самолет грузоподъемностью 20 тонн создается в интересах Министерства обороны РФ. В компании уже приступили к работам по этой машине. По словам Таликова, название самолета может поменяться, но пока он известен как Ил-214. «Это двухдвигательный самолет для решения средних задач, короче, чем Ил-76», — пояснил Таликов.

Ростех и ГК «Динамика» создадут крупнейшего в России производителя авиационных агрегатов

Госкорпорация Ростех и группа компаний «Динамика» намерены объединить активы и создать крупнейшую национальную компанию в области разработки и производства авиационных агрегатов. Инициатива одобрена правлением Госкорпорации и в ближайшее время будет вынесена на рассмотрение Наблюдательного совета, а также Правительства РФ. Частно-государственное партнерство позволит расширить технологические возможности компаний, привлечь дополнительные инвестиции и усилить позиции российских производителей на мировом рынке агрегатостроения. В составе новой структуры планируется объединить более 50 научных и производственных организаций.

Минпромторг России рекомендует использовать самолет L-410 для развития перевозок в ДФО

Об этом сообщил замдиректора департамента авиапромышленности Минпромторга РФ Михаил Богатырев на Восточном экономическом форуме. Он отметил, что самолет L-410 имеет ряд преимуществ перед канадским аналогом ДНС-6. У него более комфортный салон, он меньше расходует топливо, до конца года в техническую карту будут внесены изменения, которые позволят эксплуатировать самолет с посадочных полос длиной до 550 метров. Губернатор Магаданской области Владимир Печеный отметил, что при решении о покупке самолетов для региона решающую роль сыграла цена: «Сегодня мы склонились в пользу L-410. Стоимость L-410 составляет \$5,65 млн, канадского самолета — \$8,3 млн».

ОДК приступила к летным испытаниям двигателя ТВ7-117СТ для самолетов Ил-112В и Ил-114-300

Первый вылет летающей лаборатории Ил-76ЛП с опытным двигателем ТВ7-117СТ состоялся 12 сентября, на базе ЛИИ им. М.М. Громова. В ходе испытаний проверена работа силовой установки в натуральных условиях, на различных режимах и диапазонах высот. Ранее, в июле, летающая лаборатория с установленным на нее двигателем ТВ7-117СТ (форсированная модификация) была продемонстрирована в ходе Международного авиакосмического салона МАКС-2017. «Технически ТВ7-117СТ — лучший российский двигатель для региональных и среднемагистральных самолетов гражданского и военного назначения», — считает исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин.

Авиаконструктор Александр Шенгардт получил благодарность Президента РФ Владимира Путина

Заслуженный конструктор РФ, Почетный авиастроитель, лауреат Ленинской премии, главный конструктор самолетов Ту-134, Ту-154, советник генерального директора ПАО «Туполев» Александр Шенгардт получил благодарность Президента Российской Федерации «за трудовые успехи, активную общественную деятельность и многолетнюю добросовестную работу в авиастроительной отрасли». Александр Шенгардт — кавалер многих государственных наград, среди которых орден Трудового Красного знамени, медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран Трудового фронта».

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

В России собираются запретить перевозку пассажиров на всех вертолетах старше 25 лет

Ранее по этому вопросу состоялась заседание авиационной коллегии при Правительстве России. Из докладов представителей Объединенной авиастроительной корпорации и «Вертолетов России» следовало, что использование старого парка винтокрылых машин ведет к росту происшествий и жертв. Соответственно, нужна серьезная программа замены устаревших вертолетов. В результате было принято решение поручить Минтрансу и Росавиации проработать вопрос о введении ограничений на перевозки пассажиров старыми вертолетами. По данным МАК, с начала 2015 года в России произошло шесть катастроф с Ми-8 и его модификациями. В их результате погиб 31 человек.

Кабмин передал в федеральную собственность «Севастопольское авиационное предприятие»

Премьер-министр Правительства России Дмитрий Медведев подписал распоряжение, утверждающее решение о передаче ГУП «Севастопольское авиационное предприятие» из собственности Севастополя в федеральную собственность и интеграции его в холдинг «Вертолеты России», объединяющий все вертолетостроительные предприятия страны. Соответствующий документ опубликован на сайте Кабмина. Предполагается, что принятое решение ускорит интеграцию предприятия в российский оборонно-промышленный комплекс и обеспечит полноценную загрузку производственных мощностей. Решение о передаче было одобрено правительством Севастополя в августе 2016 года.

«Вертолеты России» создают ситуационный центр сопровождения эксплуатации техники

Данная система обеспечит оперативный сбор и обработку информации для своевременного принятия решений по выполнению сервисных работ в рамках Гособоронзаказа. Ситуационный центр разработан холдингом на основе уникального опыта сопровождения эксплуатации вертолетов и с учетом пожеланий основных операторов данной техники. В рамках международного форума «Армия-2017» элементы центра были представлены Министру обороны Российской Федерации Сергею Шойгу и его заместителю Юрию Борисову, которые дали проекту положительную оценку и выразили заинтересованность в его развитии в интересах военного ведомства.

Власти Китая начали процедуру валидации для вывода вертолета «Ансат» на свой рынок

«На таких рынках мы проводим валидацию сертификата, эта работа начата, есть определенные вопросы, но я думаю, мы их преодолеем», — рассказал журналистам генеральный директор Казанского вертолетного завода Вадим Лигай. Он отметил, что вертолеты «Ансат» для Китая будут оснащены бортовым оборудованием и навигационными системами на английском языке. В июле этого года холдинг «Вертолеты России» заключил с компанией United Helicopters International Group три контракта на поставку десяти вертолетов «Ансат» в Китай в 2017–2018 годах. Контракты были подписаны на полях Международного авиационно-космического салона МАКС 2017.

У-УАЗ приступил к подготовке сертификации серийного производства вертолета Ми-171А2

Заявка предприятия на проведение сертификационных работ принята Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация) и направлена в Авиационный регистр России. Ориентировочно аудит назначен на начало октября 2017 года. Ранее холдинг «Вертолеты России» получил от Росавиации сертификат типа на средний многоцелевой вертолет Ми-171А2. Сертификация открыла путь к серийному производству этого вертолета и его поставкам коммерческим заказчикам. В настоящее время на У-УАЗ завершается корректировка нормативной документации в соответствии с требованиями Росавиации, оформляется передача комплекта конструкторской документации.

Андрей Богинский обсудил с губернатором Камчатского края перспективы поставок Ка-62

В рамках III Восточного экономического форума генеральный директор холдинга «Вертолеты России» продемонстрировал губернатору Владимиру Илюхину новейший транспортный вертолет Ка-62. Глава региона положительно оценил машину и выразил заинтересованность в вертолетах такого типа. На последовавших за демонстрацией вертолета переговорах Богинский и Илюхин обсудили перспективы развития авиации Камчатского края. Более 65 процентов вертолетного парка Камчатки находится в эксплуатации свыше 25 лет, и руководство региона рассматривает возможность его обновления. Сертификационные испытания вертолета планируется начать в 2018 году.

Для развития санитарной авиации в России регионом нужно около 60 вертолетов «Ансат»

Потребность регионов РФ в медицинских вертолетах составляет — примерно 120 машин, из них не меньше половины — это казанские «Ансаты», сообщил советник гендиректора холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Сергеев. В рамках программы в этом году мы передаем ГТЛК 29 машин. В 2018 году передадим 31 воздушное судно, — это 12 «Ансатов» и 19 вертолетов Ми-8», — сказал Сергеев. По его словам, в пилотном проекте согласно приказу Минтранса РФ участвуют только 34 региона РФ, хотя потребность в вертолетах испытывают и столичные регионы, где из-за высокой автомобильной загруженности автодорог медики не всегда могут своевременно эвакуировать пострадавших.

Вертолет президента Таджикистана случайно стал причиной гибели начальника аэропорта

«Нелепая трагедия произошла под занавес поездки главы Таджикистана Эмомали Рахмона в село Ячи Сор Дарвазского района Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО). От порыва ветра лопасти президентского вертолета начальника аэропорта города Хорог Дилдор Максудшоев упал и ударился головой о камни. По дороге в Дарвазскую районную больницу Максудшоев скончался», — сообщает таджикская служба «Радио Свобода» со ссылкой на УМВД ГБАО. Отмечается, что начальник аэропорта был среди чиновников, которые встречали и сопровождали главу государства в ходе его поездки в Дарвазский район. Местные власти считают гибель Максудшоева нелепой случайностью.

Авиакомпания «Азимут» — новый перевозчик Юга России — выполнила первый коммерческий полёт: пассажирами рейса Ростов-на-Дону — Москва стали игроки футбольного клуба «Ростов». Полёты в Москву (аэропорт Внуково) на регулярной основе авиакомпания начала с 21 сентября. Отсюда этот же борт стартовал в Омск.



Первым зарегистрированным пассажиром стала Ольга Германовна Печникова: ей были вручены памятные подарки от аэропорта Внуково и авиакомпании «Азимут», после чего вместе с представителями авиакомпании и руководством аэропорта Внуково она перерезала красную ленту, дав старт началу пассажирского сообщения по этому маршруту.

В рамках торжественного мероприятия в терминале А Международного аэропорта Внуково прошла пресс-конференция, в которой приняли участие генеральный директор АО «Международный аэропорт «Внуково» Василий Александров, заместитель генерального директора по коммерции аэропорта Внуково Антон Кузнецов, председатель Совета директоров авиакомпании «Азимут» Павел Удод и генеральный директор авиакомпании Павел Екжанов. Все выступившие отметили важность нового партнерства и выразили уверенность в долгосрочном и успешном сотрудничестве между аэропортом и авиакомпанией. Авиасообщение с Москвой будет ежедневным. Отправление из Ростова-на-Дону — 07.30, вылет из Внуково — 21.50. Время в полёте составит 1 час 50 минут.

Основным предметом беседы с журналистами стали перспективы развития как маршрутной сети авиакомпании, так и ее флота. Напомним, Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало сертификат эксплуатанта авиакомпании «Азимут» лишь в августе этого года. Основной целью создания нового перевозчика является организация авиасообщения между югом России и другими регионами страны, в частности, Уралом и Западной Сибирью. Базовым аэропортом является Ростов-на-Дону — в настоящее время ныне действующий, но после открытия нового аэропорта «Платов» авиакомпания перебазируется в него. На первоначальном этапе деятельности нового перевозчика самой крайней точкой станет Новосибирск.

Флот авиакомпании состоит из самолётов Sukhoi SuperJet 100 модификации SSJ100-95LR (Long Range) с увеличенной дальностью полёта. Продажа авиабилетов из Ростова-на-Дону в Москву и Омск стартовала 6 сентября 2017 года. С 22 октября 2017 года начнутся полёты из Ростова-на-Дону в Новосибирск и Екатеринбург, а с 31 октября — в Самару. Рейсы в Санкт-Петербург из Ростова-на-Дону и Краснодара перевозчик

**Свой первый коммерческий рейс АК «Азимут» посвятила футболу**

начнёт осуществлять с 10 октября. Продажи билетов на эти рейсы к настоящему моменту также запущены, минимальный тариф составляет 888 рублей.

Сейчас Государственная транспортная лизинговая компания и «Азимут» реализуют договор лизинга на восемь бортов Sukhoi SuperJet 100, которые должны быть поставлены перевозчику в период с 2017 по 2018 год. В рамках этого контракта перевозчик уже получил

перевозчик обещал внедрение программы лояльности.

В перспективе парк «Азимута» до 2022 года может вырасти до 16 самолётов SSJ100. В дополнение к твёрдому контракту на восемь SSJ100 с ГТЛК заключён опцион на четыре самолёта. Кроме того, в рамках Международного авиационно-космического салона МАКС 2017 «Азимут» и АО «Гражданские самолёты Сухого» подписали соглашение о намерениях на постав-

ных газотурбинных воздушных судов из аэропорта Внуково давно связала с Омском: в этом аэропорту делал промежуточную посадку самолёт Ту-104, на котором была открыта первая отечественная реактивная линия Москва-Омск-Иркутск. В дальнейшем, в «золотой век» отечественной гражданской авиации, по этому маршруту летали самолёты Ту-154 из аэропорта Домодедово. Но в Омск можно было улететь и из аэропорта Внуково — там делали промежуточную посадку самолёты того же типа, выполнявшие рейсы в Братск и Улан-Удэ.

Рейсы авиакомпании «Азимут» будут выполняться не только из Ростова-на-Дону, но и из Краснодара. Из аэропорта Внуково самолёты будут летать ежедневно в Омск и Ростов-на-Дону в 10:20 и 20:00 соответственно. Пока основным самолётом для авиакомпании будет являться Sukhoi SuperJet 100. Вместе с тем, по словам генерального директора авиакомпании Павла Екжанова, для авиакомпании будет представлять интерес и MC-21, но, исходя из сегодняшних нужд перевозчика, он представляется переразмеренным. В отдалённой перспективе планируется приобретение Ил-96 и Ил-114.

Торжество завершилось традиционным разрезанием специально испечённого праздничного торта, украшенного изображением SSJ 100 в раскраске авиакомпании «Азимут». Гости и участники торжества отметили, что торт на вкус также приятен, как и перелёт воздушными судами авиакомпании «Азимут». Самолёт Sukhoi SuperJet 100» успел полюбоваться как пассажирам, так и экипажам. Пилоты быстро и легко постигают мастерство управления лайнером и отмечают, что он является исключительно летучим.

Начало полётов «Азимута» пришлось на конец сезона. Но к началу следующего компания уже успеет набрать силу. И можно быть априори уверенным: кто соберётся лететь к Чёрному или Азовскому морю и сделает выбор в пользу «Азимута» — не пожалеет.

Соб. инф.



три самолёта. Четвёртый борт пополнит парк авиакомпании до конца 2017 года, а оставшиеся четыре — в марте-апреле 2018 года.

«У нас в бизнес-модель заложено три основных сегмента, — рассказал председатель совета директоров АО «Авиакомпания Азимут» Павел Удод. — Первый —

компании, так и ее флота. Напомним, Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало сертификат эксплуатанта авиакомпании «Азимут» лишь в августе этого года. Основной целью создания нового перевозчика является организация авиасообщения между югом России и другими регионами страны, в частности, Уралом и Западной Сибирью. Базовым аэропортом является Ростов-на-Дону — в настоящее время ныне действующий, но после открытия нового аэропорта «Платов» авиакомпания перебазируется в него. На первоначальном этапе деятельности нового перевозчика самой крайней точкой станет Новосибирск.

Открытие рейса из Москвы в Омск имеет особую значимость для аэропорта Внуково: в настоящее время отсюда в этот город ни один перевозчик не летает (все рейсы в Омск выполняются из Шереметьево и Домодедово). Следует отметить, что история полётов магистраль-



Концерн ВКО «Алмаз-Антей» — российская группа предприятий, разрабатывающая и выпускающая средства противовоздушной и противоракетной обороны. В составе холдинга более 60 заводов, научно-производственных объединений, конструкторских бюро и научно-исследовательских институтов.

В номенклатуру выпускаемой Концерном продукции входят, в частности, зенитные ракетные системы и комплексы наземного и морского базирования, радиолокационные станции обнаружения воздушных целей и наземной разведки, автоматизированные си-

сов, связанных с развитием системы вооружения армии и флота, а также с дальнейшим укреплением организаций ОПК.

Одной из приоритетных задач для конструкторских бюро, НИИ, оборонных предприятий остаётся разработка и выпуск перспективных образцов вооружения и техники, которые определяют боевую мощь российской армии.

При этом важно обеспечить технологическую независимость производства такой продукции от иностранных комплектующих. Вот уже третий год у нас реализуется план импортозамещения зару-

буктивность использования результатов НИОКР, интеллектуальной деятельности и технологий военного и двойного назначения, в том числе за счёт их внедрения в гражданских секторах производства. Кроме того, будут созданы благоприятные условия для инновационного развития и повышения конкурентоспособности ОПК.

Напомню, что доля высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения в общем объёме товарной продукции должна к 2025 году вырасти с 16 до 30 процентов.

Отдельно хотел бы остановить

образцов вооружения и техники.

В целом в оборонной промышленности достигнуты устойчивые темпы роста, превышающие аналогичные показатели многих других секторов экономики. Для справки могу сказать: объём продукции, произведённой ОПК в 2016 году, вырос на 10,7 процента. Рост объёмов производства по сравнению с 2015 годом отмечен практически во всех отраслях, особенно в радиоэлектронной промышленности — 18,5 процента, в промышленности боеприпасов и спецхимии — почти 14,5 процента. В промышленности обычных вооружений рост составил десять с лишним процентов, в авиапромышленности — девять, в судостроительной — почти четыре.

Что особенно радует, темпы роста производительности труда в интегрированных структурах в среднем составляют 8,8 процента, при этом уровень заработной платы растёт темпами не выше роста производительности труда — это хороший показатель. Большинство интегрированных структур удерживали соотношение темпов роста производительности труда, как я сказал, и зарплаты на одного работника.

Однако по уровню производительности труда наши предприятия пока ещё заметно уступают своим зарубежным конкурентам. Поэтому следует и дальше снижать себестоимость продукции за счёт внедрения ресурсосберегающих технологий, оптимизации мощностей и закупочной деятельности, других мероприятий.

Прежде чем перейти к повестке, хотел бы обозначить ещё один вопрос. Мы уже не раз говорили о том, что нам нужна эффективная модель организации фундаментальных и прикладных научных исследований, которая позволяла бы активно внедрять прорывные технологии, тем самым содействовать укреплению обороноспособности страны и обеспечению экономического роста.

Такой структурой может стать новый, современный инновационный технополис, где будут обеспечены условия для научного творчества как молодых, так и уже состоявшихся исследователей. А в качестве кадровой базы могли бы быть использованы хорошо зарекомендовавшие себя научные роты, НИИ, КБ государственных корпораций и другие профильные организации. Министр обороны Сергей Кужегетович Шойгу мне уже докладывал о таких идеях. Думаю, что это интересно, перспективно. Нужно подумать, как это реализовать.

Владимир Путин: «Сегодня России нужна эффективная модель активного внедрения прорывных технологий»

На прошлой неделе Президент Российской Федерации Владимир Путин посетил акционерное общество «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей», где ознакомился с перспективными разработками в сфере ОПК и провёл заседание Военно-промышленной комиссии Российской Федерации.



стемы управления и комплексы средств автоматизации, а также оборудование гражданского назначения.

Открывая заседание, Владимир Путин, в частности, сказал:

— Сегодняшнее заседание Военно-промышленной комиссии мы проводим на площадке концерна «Алмаз-Антей». И прежде, чем приступить к вопросам повестки, хочу поздравить коллектив Концерна, всех, кто трудится в оборонно-промышленном комплексе, с Днём оружейника. Как вы знаете, сегодня мы в Москве открыли ещё и памятник Калашникову.

Хочу поблагодарить учёных, конструкторов, инженеров, рабочих, создающих качественное и надёжное вооружение и технику, за ответственное, добросовестное отношение к делу. И желаю всем вам новых успехов в работе, здоровья и благополучия — вам и вашим близким.

Уважаемые коллеги, сегодня мы рассмотрим комплекс вопро-

бежных узлов и компонентов в продукции военного назначения. Сегодня хотел бы услышать от вас, как выполняются промышленностью намеченные меры по импортозамещению.

«Одной из приоритетных задач остаётся разработка и выпуск перспективных образцов вооружения и техники, при этом важно обеспечить технологическую независимость производства такой продукции от иностранных комплектующих».

Другой важный вопрос повестки касается создания единой информационно-исследовательской базы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также результатов интеллектуальной деятельности и конструкторской документации на продукцию военного назначения. Как вы знаете, эти данные сейчас не систематизированы и находятся как у государственного заказчика, так и у головного исполнителя.

Между тем формирование такой базы, безусловно, повысит эф-

фективность использования организаций ОПК. В мае этого года на совещании в Сочи был поднят вопрос о проведении анализа эффективности использования капитальных вложений и оценки их влияния

на снижение себестоимости военной продукции, а также на сокращение длительности технологического цикла производства.

Судя по отчёту о реализации государственной политики в области развития ОПК, который ежегодно представляет Правительство, техническое перевооружение позитивно влияет на экономические показатели организаций оборонно-промышленного комплекса, повышает их возможности по изготовлению серийных и перспективных

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Минтранс России разработал нормативную базу по вопросам использования беспилотных систем

В настоящее время ведётся работа над единой концепцией развития БАС гражданского применения, а также созданием системы учёта, с помощью которой можно обеспечить удалённую идентификацию и отслеживание каждого беспилотного ВС. «Одним из документов является приказ о внесении изменений в Административный регламент Росавиации, устанавливающий процедуры регистрации БВС максимальной взлётной массой более 30 кг. Документ уже зарегистрирован Минюстом России. На завершающей стадии находится подготовка проекта постановления Правительства РФ об утверждении порядка учёта гражданских БВС, ввезённых или произведённых в России.

На Международной выставке в Тяньцзине Китай показал беспилотный ударный вертолёт AV500W

В китайском Тяньцзине завершила работу IV Международная вертолётная выставка, в которой приняли участие производители из 22 стран и регионов. Главной премьерой мероприятия стала презентация новейшего ударного беспилотного вертолёта AV500W. Производитель — китайская корпорация Aviation Industry Corp of China. AV500W уже прошёл заводские испытания и в ближайшее время будет передан ВВС НОАК, пишет «Жэньминь жибао». Подробные характеристики боевой машины пока держатся в секрете. Журналистам сообщили, что вертолёт, длина которого составляет 7,2 метра, способен развивать скорость 170 км/ч и подниматься на высоту до 4 тыс. метров.

Россия получила более 50 заявок на экспорт своих беспилотных летательных аппаратов

«Их доля в общем портфеле заказов будет расти, — рассказал помощник Президента РФ по вопросам военно-технического сотрудничества Владимир Кожин. — Прорабатывается более 50 заявок по этой тематике. Я не могу сказать, что мы сегодня в лидерах в этой области — ими являются США и Израиль, но Россия, безусловно, догонит». Он пояснил, что американцы развивают не только разведывательные системы, предназначенные для мониторинга обстановки, но и ударные комплексы. «У нас тоже все эти работы ведутся, выпускаются различные виды беспилотных систем. Кроме того, с Израилем идут переговоры на тему совместных разработок», — сказал помощник Президента РФ.

В США спроектировали беспилотный вертолёт, способный летать в режиме висения 33 часа

Как пишет Aviation Week, разработка аппарата велась в рамках конкурса американской компании Sikorsky на создание долго летающих аппаратов вертолётного типа. Современные беспилотники вертолётного типа не могут долгое время находиться в воздухе в режиме висения, поскольку такой режим существенно увеличивает потребление топлива двигателями или энергии электромоторами. Дело в том, что в режиме висения потребную подъёмную силу для удержания аппарата в воздухе создаёт только несущий винт. Новый беспилотный вертолёт, спроектированный командой из Университета Мэриленда, получил название Elysium.

Сахалин показал на ВЭФ проект беспилотника для мониторинга лесных пожаров и поиска людей

Аппарат был представлен на организованной в рамках форума экспозиции «Улица Дальнего Востока». «Сегодня в регионе нет ни одной организации, которая бы выпускала гражданские БЛА. А спрос на них велик. Аппарат, который мы разработали, в состоянии садиться в штатном режиме на водную поверхность. Это наше ноу-хау, на которое сейчас оформляется патент. Помимо автопосадки, летательный аппарат получил системы автоматического поиска и спасения, антиопределения. Они только начинают появляться на рынке», — отметил генеральный конструктор создавшей беспилотник компании Эдуард Абрамов. Ориентировочная стоимость дрона — от 1,5 млн рублей.

Специалистов радиоэлектронной борьбы ВВО учат перехватывать БПЛА условного противника

Подразделения радиоэлектронной борьбы (РЭБ) и противовоздушной обороны Восточного военного округа, дислоцированные в Хабаровском крае, в ходе совместного учения отработали возможность подавления бортовых комплексов навигации и управления беспилотных летательных аппаратов условного противника, сообщает пресс-служба Минобороны РФ. В качестве БПЛА условного противника были использованы дроны гражданского производства и беспилотные аппараты, стоящие на вооружении округа. Перехват управления дронами военнослужащие осуществляли с помощью новейших автоматизированных систем радиоэлектронной борьбы.

США испытали новый орбитальный беспилотник для доставки грузов и экспедиции на борт МКС

Американская компания Sierra Nevada совместно со специалистами из Лётно-исследовательского центра NASA имени Армстронга провели первые испытания перспективного опционально пилотируемого орбитального летательного аппарата Dream Chaser. Как сообщает Defense Aeraspace, испытания аппарата проводились на подвесе; они стали подготовительными перед первым свободным полетом беспилотника. Предполагается, что новый орбитальный беспилотник позволит доставлять грузы и экипажи на Международную космическую станцию. Согласно соглашению между NASA и Sierra Nevada, первый космический рейс новый аппарат выполнит в 2019 году.

К административной ответственности привлечен владелец БПЛА за несанкционированные полеты

Омской транспортной прокуратурой проведена проверка по факту размещения в сети «Интернет» фотографий праздничных мероприятий, посвященных Дню города Омска, сделанных с использованием беспилотного радиоуправляемого летательного аппарата DJI Phantom 3 PRO. Вопреки требованиям закона полеты осуществлялись жителем г. Омска в отсутствие предусмотренного законом разрешения на полет и плана полета. По результатам рассмотрения дела УГАН НОТБ СФО Ространснадзора вынесено постановление о привлечении правонарушителя к административной ответственности и назначении ему наказания в виде штрафа в размере 5000 рублей.

МАК уполномочен заявить:

«Сертификация гражданской авиационной техники в РФ ведётся вопреки правилам и здравому смыслу»

Отсутствие в Российской Федерации новой нормативной базы по обязательной сертификации гражданской авиационной техники, разработчиков и изготовителей этой техники вызывает многочисленные запросы о применении и толковании ранее разработанных и применяемых Авиарегистром МАК Авиационных правил, Часть 21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей» (АП-21).

В связи с использованием Федеральным агентством воздушного транспорта (ФАВТ) авиационных правил АП-21 при выдаче организации ФГУП ГосНИИ ГА «Сертификата разработчика Дополнительного сертификата типа авиационной техники» № ФАВТ-Р-1 и выпуском информационного письма по данному вопросу от 25.08.2017 № 19386/03 Авиарегистр МАК вынужден заявить, что издание указанных документов свидетельствует о некомпетентности должностных лиц ФАВТ в сфере сертификации гражданской авиацион-

ной техники и организаций разработчиков этой техники.

Применение термина «разработчик Дополнительного сертификата типа» демонстрирует незнание или непонимание положений Авиационных правил (АП-21). Согласно АП-21 юридическое лицо, намеревающееся вносить изменения в сертифицированную типовую конструкцию авиационной техники, но не являющееся Держателем сертификата типа, должно получить Дополнительный сертификат типа и Сертификат разработчика модификации. В данном случае, выданный сертификат № ФАВТ-Р-1 не является ни Дополнительным сертификатом типа, ни Сертификатом разработчика модификации, предусмотренными АП-21. Из наименования выданного сертификата следует, что ФГУП ГосНИИ ГА признан разработчиком документа «Дополнительный сертификат типа», но не разработчиком авиационной техники или её модификаций.

Следует также отметить, что в приложении к сертификату № ФАВТ-Р-1 не конкретизирована область действия в части указания изменений типовой конструкции авиационной техники, для которых ФГУП ГосНИИ ГА одобрен в качестве их разработчика. Кроме того, АП-21 не предусматривают выдачу Дополнительных сертификатов типа на авиационную технику, не имеющую сертификата типа (самолёты Ан-24, Ан-26; двигатель АИ-24).

В связи с изложенным утверждение ФАВТ о соответствии ФГУП ГосНИИ ГА требованиям АП-21, Раздел J, не имеет достаточных оснований.

Предоставление ФАВТ права ФГУП ГосНИИ ГА действовать от имени уполномоченного органа по сопровождению отработки установленных ресурсов не имеет отношения к процедурам сертификации модификаций и разработчика модификаций, установленным АП-21.

Межгосударственный авиационный комитет

АЭРОПОРТ 2017

Минтранс рассчитывает на поддержку Минфина в деле финансирования региональных аэропортов

«Сейчас порядка 60 аэродромов переведено под содержание федеральных казенных предприятий. «Однако есть аэропорты, по которым не было принято решение из-за недостаточного финансирования со стороны Минфина. Они, конечно, находятся в неудовлетворительном состоянии. Необходимо изыскать ресурсы для их приведения в норматив для осуществления полетов. Мы такие предложения подготовили в рамках текущего бюджетного процесса, направили в Министерство финансов РФ, очень рассчитываем на взаимопонимание с нашими коллегами», — сообщил журналистам на брифинге в рамках ВЭФ министр транспорта России Максим Соколов.

МА Домодедово вошел в пятерку наиболее динамично развивающихся аэропортов Европы

Всего европейское отделение Международного совета аэропортов (ACI Europe) выделяет четыре категории аэропортов, исходя из объема пассажирских перевозок. Домодедово находится в числе лидеров первой группы, куда входят крупнейшие воздушные гавани с ежегодным пассажиропотоком свыше 25 млн человек. За первые 6 месяцев 2017 года пассажиропоток аэропорта Домодедово составил 14 млн человек, продемонстрировав рост на 10 процентов относительно аналогичного периода прошлого года, что превышает динамику показателя общего пассажиропотока европейских аэропортов за тот же период (рост +9 процентов).

Во Внуково прошли тактико-специальные учения по отработке действий в условиях имитации ЧС

Тема учений — «Действия руководящего состава администрации аэропорта, аварийно-спасательной команды, Центра бизнес-авиации «Внуково-3», персонала аэропортового комплекса, взаимодействующих организаций и ведомств при авиационном событии код «Синий» с последующим переходом в код «Красный». По легенде при посадке самолета Ту-134 основная правая стойка шасси не выпустилась. Экипаж выполнил аварийную посадку на полосу на физеляж, вследствие чего произошло возгорание его нижней части. На учениях отработывались навыки организации аварийно-спасательных работ и проверялись знания алгоритмов взаимодействия между службами.

Ростовский завод гражданской авиации N412 может быть перенесен в аэропорт «Платов»

Об этом сообщил журналистам генеральный директор АО «УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский: «Переговоры с авиаремонтным заводом идут конструктивно. Мы с удовольствием предоставим свою инфраструктуру. Для нас это не конкуренты, это — сопутствующие виды деятельности, которые нам позволяют, в том числе, расширить те услуги, которые мы предлагаем авиакомпаниям, увеличить количество самолетов-вылетов. Ну и вообще, любой деятельности в аэропорту мы рады, это всегда идет на пользу». Как сообщалось ранее, строительство аэропорта «Платов» может повлечь за собой закрытие РЗГА N412, на котором, по данным на апрель 2017 года, работает свыше 800 человек.

Компания-оператор аэропорта Incheon в Сеуле займется развитием всех аэропортов Сахалина

Правительство Сахалинской области подписало протокол о намерениях с оператором аэропорта корейской столицы - Сеула, рассказал министр экономического развития региона Алексей Белик. «Оператор Incheon выразил заинтересованность в участии в проектах развития аэропортов Дальнего Востока. Нам в свою очередь интересны технологии и передовые методы эксплуатации и строительства аэропортов», пояснил министр. По его словам, документ предусматривает участие оператора Incheon в создании центра профессионального образования и подготовки пилотов, добавил Белик, уточнив, что проект будет реализован в интересах региональной авиакомпании «Аврора», группы «Аэрофлот» и других авиакомпаний.

«Авиакомплект» ищет подрядчика реконструкции аэродрома «Ульяновск-Восточный» за 1,3 млрд

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 1,299 млрд рублей. Работы должны быть завершены 20 декабря 2018 года. Согласно документации, реконструкция проводится с целью приведения аэродромного комплекса в соответствие к «Нормам годности к эксплуатации аэродромов экспериментальной авиации» в рамках ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2011 - 2020 годы». В ходе реконструкции запланировано строительство зданий командно-диспетчерского пункта, службы поисковой и аварийно-спасательной обеспечения полетов, объектов УВД и радиотехнического обеспечения полетов, системы энергоснабжения и пр..

В аэропорту «Казань» установят 48 видеокамер для подсчета пассажиров и контроля очередей

В международном аэропорту «Казань» установят 35 IP-видеокамер со встроенными микрофонами на стойках регистрации и еще 13 — в зонах выхода на посадку. Начальная цена конкурса на предоставление услуг составляет 1 миллион 933 тысяч 388 рублей, сообщается на портале государственных закупок. Согласно техническому заданию аукциона, видеокамеры должны обладать функцией детекции движения. Таким образом, система позволит в автоматическом режиме подсчитывать посетителей аэропорта и определять длину очередей. Кроме того, будет предусмотрена возможность удаленного мониторинга и управления системой в режиме онлайн.

Объявлены условия конкурса на проектирование посадочных площадок на Шикотане и Парамушире

За 180 дней проектировщики должны создать руководство к действию для рабочих, которым предстоит построить площадки для обеспечения взлетов и посадок самолетов. Строительство затевается в целях обеспечения транспортной доступности труднодоступных районов Дальнего Востока и Байкальского региона. Годовая интенсивность полетов — не более 300 взлет-посадок (одна в сутки). Площадь летного поля должна составлять 14,1 га. Посадочные площадки и ВПП должны быть пригодны для эксплуатации в любых метеорологических условиях и в любое время суток. На посадочной площадке предусмотрен штат в количестве от трех до пяти человек.



Развитие региональной авиации

Тренд субсидирования продаж авиабилетов не приводит



Износ основных производственных фондов региональных аэропортов составляет 80 процентов. По расчетам института «Аэропроект», чтобы действующие аэропорты отвечали необходимым нормам, нужны 70-75 млрд рублей инвестиций ежегодно. Как правило, капитальные вложения осуществляются за счет их собственных, весьма скромных, средств или за счет градообразующих предприятий-спонсоров. Государственного финансирования на всех не хватает.

Большинство аэропортов регионального и местного значения в Сибири, на Дальнем Востоке и на Крайнем Севере пребывает в критическом состоянии. При этом они обязаны платить налоги (около 500 млн рублей за 2016 год), которые можно было бы направить на развитие их инфраструктуры, а также оплачивать из своих скудных бюджетов процедуру сертификации аэродромов.

С трибуны конференции Ассоциация «Аэропорт» ГА» предложила просить Минтранс, Минфин и Минэкономразвития России освободить региональные аэропорты и аэропорты МВЛ от всех федеральных, региональных и местных налогов, отменить плату сертификации, а также рассмотреть вопрос о субсидировании аэропортов МВЛ, что поможет снизить стоимость услуг аэропортов и привлечь туда авиакомпании. Стимулом развития может стать нулевой НДС для авиакомпаний, осуществляющих полеты на региональных воздушных линиях.

Предложено также разработать ФЦП «Развитие региональной авиации». Причем финансирование этой программы можно осуществить, сэкономив государственные средства, которые сейчас направляются на развитие аэропортов Московского авиаузла. Они давно уже являются частными предприятиями, а значит, их строительство и реконструкцию стоит возложить на частные холдинговые компании, считает Ассоциация «Аэропорт» ГА. Это позволит снять финансовую нагрузку с государства, а высвобожденные средства направить на развитие аэродромов регионального значения и МВЛ. «Дополнительная полоса в Шереметьево будет стоить более 100 млрд рублей, взятых из госбюджета. На эти деньги мы пол-Сибири заасфальтируем», — заверил присутствующих В. Горбачев.

Об инвестициях в развитие региональной аэропортовой инфраструктуры и возможностях Группы компаний «КазКонтракт» (Республика Казахстан) рассказали аудиторы ее владельца Айжана Турапова и директор рос-

сийского представительства Александр Дильбази. Компания специализируется на поставках нефтепродуктов и, в том числе, авиатоплива, занимается проектированием и строительством современных топливно-заправочных комплексов (ТЗК), обеспечивает высокий уровень наземного обслуживания и активно расширяет географию бизнеса. «КазКонтракт» имеет собственный парк бензовозов, свою диспетчерскую службу, систему спутникового слежения за доставкой топлива, и, по словам докладчиков, гарантирует стро-

ители 15 тысяч островов, похоже, активными авиапассажирами не являются. Зато аэропорт Бали демонстрирует прекрасные результаты: показатель удовлетворенности его клиентов составляет 4,9 баллов из пяти возможных. По словам Adi Nugroho, современный подход — это превращение городского аэропорта в «аэропорт-город», где много частных инвесторов, много конкуренции и больше половины услуг уже не связаны с авиационным сектором. Беспроигрышный ход докладчика — демонстрация ролика



гое соблюдение сроков и гибкие финансовые условия.

На данном форуме Республика Казахстан представляли несколько авиапредприятий. С подробным докладом о состоянии и развитии гражданской авиации в республике выступил главный эксперт Комитета гражданской авиации Казахстана Тимур Тлегинов. Событием 2017 года стал визит в Республику Генерального секретаря ИКАО д-ра Фан Лю и вручение авиаторам Казахстана награды за существенный прогресс в области безопасности полетов.

По словам докладчика, в республике реализуется Программа субсидирования социально-значимых авиарейсов из Астаны в областные центры Казахстана, а также соединение крупных межобластных центров между собой. Перечень маршрутов формируется на основании социально-экономической целесообразности. На начало 2017 года проведена реконструкция 15 взлетно-посадочных полос и 15 терминалов региональных аэропортов, в планах до 2020 года — завершить реконструкцию еще 7 аэропортов и 3 ВПП.

Опытом развития и управления международными и региональными аэропортами на примере аэропортового холдинга Индонезии «Angkasa Pura I» поделился один из его руководителей г-н Adi Nugroho. Речь шла большей частью о международных аэропортах, целиком и полностью «заточенных» под иностранных туристов, прибывающих на отдых в это островное государство. Местные

воздушный, железнодорожный. Анализируется возможная конкуренция между близлежащими аэропортами, учитываются крупные международные и региональные события вроде спортивных соревнований и крупных выставок, маршруты моделируются с учетом типа воздушных судов, планового расписания, пиковых нагрузок, сезонности и еще десятков показателей, чего не делает ни один проектный институт. Само здание аэровокзала может и должно быть спроектировано так, чтобы генерировать неавиационные доходы аэропорта посредством правильно расположенных на пути пассажиров торговых зон.

А. Корень привел примеры явных просчетов проектировщиков. Аэропорт Петропавловск-Камчатского планировали на 150 пассажиров в час, а в итоге их насчитывается 750 в обычное время и до 1000 в сезон пик. Инфраструктуру аэропорта Санкт-Петербурга планировали «на вырост» до 2042 года. Если брать в расчет нынешний пассажиропоток северной столицы, то 2042 год в Пулково уже наступил.

А всего в тысяче километров от Петербурга, в 40 километрах от госграницы с Финляндией (район Крайнего Севера, между прочим) в центральной части Республики Карелия расположен город Костомукша. В 1980-х на Ан-28 из него выполнялись регулярные рейсы в Петрозаводск (500 км), Мурманск (750 км), Архангельск (450 км), Череповец и Кировск. «Сейчас полеты прекращены, аэропорт переведен в статус посадочной площадки, ВПП имеет длину 625 метров, денег на ее реконструкцию у города нет. Вся надежда на реализацию в масштабе страны ФЦП «Развитие малых аэропортов Севера России», — сообщил делегат конференции Виктор Сахнов, председатель Совета городского округа Костомукши. Как же нужно хотеть возобновления полетов, чтобы приехать на отраслевую конференцию в надежде, что и твой голос будет услышан. И привезти рекламные материалы с заголовком «Костомукша хочет летать!»...

Если для начала полетов не хватает только помещений — выход предлагает уже известный дистрибутор быстровозводимых конструкций немецкой фирмы RODER. С ними начал свою международную деятельность аэропорт Калуги, они же помогли Сочи справиться с пассажиропотоком Зимней Олимпиады 2014 года.



ГА имеет опыт разработки более 40 стратегических планов аэропортов, он использует собственную методику, основанную на анализе 17 баз данных, учитывающих формирование пассажирских потоков на различных видах транспорта, включая автомобильный, водный,

Еще ряд проектов представил сотрудник компании, попутно сообщив основные технические характеристики полиэтиленовых зданий, в которых есть все привычные удобства, включая полноценное отопление, электрику, сантехнику и прочие достижения цивилизации.

даёт надежду региональным аэропортам

к росту пассажиропотока и развитию маршрутных сетей

«РИВЦ-Пулково», поставщик программного обеспечения более чем трети российских аэропортов, выступил с коротким сообщением, суть которого сводилась к тому, что IT в современном аэропорту уже давно не является модной новинкой, это такая же необходимость как производственные помещения и другие привычные атрибуты этого бизнеса.

Повеселил аудиторию представитель компании ISD Parking Solutions, рассказавший о новинках организации парковочного пространства на территории аэропорта. Нет, сами решения, никаких улыбок не вызывают: парковочные талоны уходят в прошлое, платить будем банковской картой (это для смелых) или телефоном (это для продвинутых). В общем, с наличными деньгами на территории аэропорта лучше не попадать. Повеселило другое: оказывается, есть куча способов обмануть паркоматы. Например, можно выехать «паровозиком», то есть, несколько машин могут идти друг за другом, шлагбаум их принимает за один автомобиль, и они проезжают по одному талону. Такие уловки есть, и понять их можно. Потому что стоимость парковки в аэропортах больше похожа на круглосуточный грабёж мирных граждан, чем на скромную бытовую услугу, к перечню которых она и отнесётся.

Завершилась конференция серией семинаров, где регионалов учили правильно формировать проекты государственно-частного партнерства (ГЧП), грамотно разрабатывать концессионные и акционерные соглашения и реально оценивать объем инвестиций.

...Двухдневная конференция «Региональная авиация России и СНГ-2017» была куда более многолюдной, среди делегатов оказались и участники конференции «Развитие региональных аэропортов – 2017». Одно из самых ожидаемых выступлений — «Федеральные программы субсидирования: статус, изменения, перспективы». Валентина Романова (Росавиация) представила обзор темы субсидий, начиная с момента их внедрения. И так, с 2009 года, когда программа охватила 5,5 миллионов человек, мы пришли к 12 миллионам человек в 2017 году. Сумма бюджетных ассигнований в целом сократилась: в 2015 году было 9 миллиардов рублей, цифра текущего года – 6,8 миллиарда. Перевозчики закрыли продажи уже в июле, выбрав к этому времени все субсидированные билеты. Спрос на них не является равномерным. Например, направление на Симферополь, вопреки ожиданиям, не востребовано, билеты не выбираются до конца. Возможно, причина в том, что субсидии на этом направлении раньше полагались всем, а теперь на них имеют право инвалиды, дети и пенсионеры.

Бюджет распределяется ежегодно в декабре и имеет явную тенденцию к сокращению. К примеру, программа субсидирования перевозок на Дальнем Востоке рассчитана на 1,5 млрд. рублей в год, а Минфин обещает дать всего лишь 3 миллиарда до 2020 года. Маршруты первой очереди – это те регионы, где кроме воздушного транспорта ничего нет – будут субсидироваться из госбюджета. Маршруты второй очереди финансируются субъектами РФ. Есть планы финансирования некоторых маршрутов за счет городских бюджетов, что сильно поможет делу.

Информация о дотационных маршрутах появляется в апреле, когда авиакомпании подают заявки на определенные направления. Субсидирование реально работает пока маршрут «раскатывается» (6-9 месяцев), после чего он имеет шанс выйти на самоокупаемость. Однако практика работы авиакомпаний показывает, что «раскатывать» рейсы многие не спешат и действуют по принципу: получили субсидию, полетели, ушли. Это является предметом споров и даже судебных разбирательств. Так авиакомпания «ЮТэйр» подала жалобу в прокуратуру на действия конкурента: по их мнению, S7 на маршруте Новосибирск-Сургут получила субсидирование необоснованно, поскольку маршрут является востребованным и коммерчески успешным. Равные условия для всех авиакомпаний должны быть основным принципом распределения субсидий, считают авиаперевозчики. То же ка-



сается минимальных тарифов, которые должны устанавливаться ФАВТ на 3-5 лет, а не меняться каждый сезон, как сейчас.

Основной вопрос форума – перспективные воздушные суда для региональной авиации. Прогнозная потребность до 2025 года — 172 ВС. Какие самолеты будут летать в регионах? По мнению аналитиков — SSJ, L-410, Ил-114, Ан-26, ТВС-2МС (реинкарнация Ан-2) и вертолеты Ми-8. По этой теме выступили представители компаний Гражданские самолеты Сухого, Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), СибНИА им. С.А. Чаплыгина, а также Jet transfer, представивший самолет Cessna 2088 Grand Caravan EX для местных и региональных авиалиний в России, и другие.

Теперь — о Монреальской конвенции, действующей в мире с 28 мая 1999 года. Закон о присоединении к ней России был подписан Президентом РФ 3 апреля текущего года. Согласно условиям Конвенции, она вступила в силу для нашей страны на шестидесять день с момента сдачи ратификационной грамоты в ИКАО, а именно с 21 августа 2017 года. Казалось бы, какое отношение имеет Мон-

реальная конвенция к региональным перевозкам, которым посвящена конференция? Ее действие распространяется только на международные авиалинии и не касается внутренних. Но не всё так просто. Подробности пояснил Михаил Шелюбский, вице-президент Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС).

Во-первых, в разных странах по-разному осуществлялся процесс имплементации Монреальской конвенции. В одних странах никаких дополнительных законов не принималось, она становилась законом прямого действия, распространяясь исключительно на международные авиаперевозки. Именно такая ситуация наблюдается в России, хотя ведутся разговоры о внесении изменений в Воздушный Кодекс РФ. В других странах действие Монреальской конвенции рас-

пространено и на внутренние перевозки, чтобы уравнивать пассажиров в правах. Как события будут развиваться у нас, покажет время. Но Конвенция уже действует и очень даже касается региональных перевозчиков.

К примеру, авиакомпания перевозит пассажира по маршруту Братск — Иркутск — Улан-Батор — Иркутск — Братск. Пассажир летит по единому билету (договору перевозки). На «внутреннем» этапе полета он является «международным» пассажиром. Что это значит? А то, что задержка в перевозке такого пассажира может обернуться для региональной авиакомпании большими финансовыми потерями. По Монреальской конвенции за задержку рейса придется заплатить примерно 380 тысяч рублей. «Рекомендую всем региональным перевозчикам внимательно изучить Монреальскую конвенцию», — подчеркнул М. Шелюбский.

В ходе конференции были объявлены победители Евразийской премии в области региональных авиаперевозок, на церемонии награждения им были вручены кубки и дипломы. Премия учреждена ЦСР ГА с целью



поощрения авиакомпаний и аэропортов ЕАЭС, достигших наилучших авиационных показателей в части региональных авиаперевозок.

Руководитель ЦСР ГА Антон Корень отметил, что оценка победителей премии производилась по объективным измеримым показателям авиационной деятельности и качества предоставления авиационных услуг с учетом достигнутых результатов за прошедший год. В формировании критериев Евразийской премии приняли участие ведущие отраслевые эксперты в области гражданской авиации.

В номинации «Авиакомпания года» победили следующие компании в соответствующих группах:

- Авиакомпания «ЮТэйр» в группе А (объем перевозок свыше 5 млн. пассажиров в год).

- Авиакомпания «Аврора» в группе В (объем перевозок от 1 до 5 млн. пассажиров в год).

- Авиакомпания «Нордавиа» — региональные авиалинии — в группе С (объем перевозок от 500 тыс. до 1 млн. пассажиров в год).

- Авиакомпания «КрасАвиа» в группе D (объем перевозок до 500 тыс. пассажиров в год).

- Авиакомпания ЮВТ АЭРО - в группе D (объем перевозок до 500 тыс. пассажиров в год).

По результатам оценки объективных измеримых критериев и качественных характеристик деятельности аэропортов в части региональных авиаперевозок был составлен рейтинг. Первые пять аэропортов с наивысшими показателями стали победителями в номинации «Аэропорт года». Топ 5 лучших аэропортов: Казань, Кольцово, Курумоч, Минск, Сочи. Наградами в номинации «За вклад в развитие региональных авиаперевозок» были отмечены Гражданские самолеты Сухого (ГСС) и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК).

Завершилось отраслевое мероприятие расширенным заседанием Рабочей группы Совета Федерации, в выработке решений которого приняли участие делегаты конференции.

Галина ПОНОМАРЕВА



ИНТЕГРАЦИЯ

Минтранс России передал в Коллегию ЕЭК проект соглашения о создании аналога МАК

В данный момент расследованием авиакатастроф на территории 11 стран бывшего СССР занимается Межгосударственный авиационный комитет (МАК). Минтранс РФ подготовил проект межправсоглашения по созданию новой структуры ЕАЭС по расследованию авиационных происшествий. При этом, как отмечал министр Максим Соколов, новое ведомство может заработать в 2018 году. Предполагается, что Россия выйдет из соглашения о МАК. Следующий шаг – рассмотрение и проработка проекта документа странами-участниками Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), отметили в Минтрансе. К согласованию текста документа планируется приступить к концу октября т.г.

Топ-менеджеры компании Airbus посетили Корпорацию ВСМПО-АВИСМА в Верхней Салде

Делегацию Airbus возглавил Клаус Рихтер — Президент Airbus по закупкам. Генеральный директор ПАО «Корпорация ВСМПО-АВИСМА» Михаил Воеводин продемонстрировал гостям результаты широкомасштабной модернизации, которую Корпорация ведёт в течение последнего десятилетия, проведя делегацию по основным цехам корпорации и продемонстрировав работу плавильно-литейного, кузнечного и прокатного комплексов, цеха механической обработки штамповок. В настоящее время ВСМПО-АВИСМА поставляет титановое литье для всех программ Airbus. Российский титан используется для производства шасси А380 и А350 XWB, а также отдельных элементов А320neo.

Китайско-французская компания может создать кресло пилота российско-китайского самолета

Цзянсууская франко-китайская компания технологий авиационной безопасности может разработать кресла пилотов для создаваемого совместно Россией и Китаем широкофюзеляжного дальнемагистрального авиалайнера С929, сообщил руководитель технического центра компании Е Цилян. Он рассказал, что компания уже имеет опыт подобных разработок. На совершившем в мае в Шанхае первый полет узкофюзеляжном китайском самолете С919 кресла пилотов были спроектированы и произведены данной компанией вместе с французскими экспертами. На этот проект было потрачено порядка \$5,9 млн. Стоимость одного кресла пилота для С919, уточнил он, составляет \$30 тысяч.

ГСС и Bassaka Air обсудят возможность поставки SSJ 100 для перевозки туристов в игорные зоны

На полях III Восточного экономического форума был подписан Меморандум о намерениях между АО «Гражданские самолеты Сухого» и камбоджийской авиакомпанией Bassaka Air, входящей в Naga Corporation Limited. Авиакомпания Bassaka Air была создана для обслуживания чартерных перевозок между игорными зонами, отметили в Минпромторге. Стороны договорились изучить и обсудить возможности развития туристического бизнеса на Дальнем Востоке России и в примыкающих регионах Азии с использованием камбоджийской авиакомпанией самолетов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), в том числе, для перевозки туристов в игорные зоны.

Страны БРИКС обсудили создание единой группировки дистанционного зондирования Земли

ГК «Роскосмос» приняла участие в очередной встрече представителей стран Бразилии, России, Индии, Китая и Южной Африки (БРИКС) на которой стороны обсудили создание объединенной орбитальной группировки космических аппаратов дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ). Мероприятие проходило в Бразилии. В течение трех дней специалисты обсуждали и другие вопросы, связанные с сотрудничеством стран БРИКС в области космоса. В частности, активизацию многостороннего сотрудничества в области космоса в мирных целях, рассказал возглавлявший российскую делегацию заместитель директора департамента навигационных космических систем Валерий Заичко.

Александр Новак: Россия обсуждает с Алжиром возможность поставок самолетов SSJ 100 и MC-21

«Россия, безусловно, заинтересована в поставках отечественных самолетов в Алжир, в том числе и Sukhoi SuperJet, и в будущем MC-21. В рамках рабочей группы эти вопросы обсуждаются сторонами», — сообщил министр энергетики Российской Федерации Александр Новак, являющийся сопредседателем российско-алжирской межправительственной комиссии. По его словам, помимо этого рабочая группа по транспорту в рамках межправительственной комиссии обсуждает развитие морского транспорта, судостроения, обеспечение безопасности перевозок, участие российских компаний в развитии транспортной инфраструктуры в Алжире.

Китайская авиакомпания Xiamen Airlines намерена выйти на авиационный рынок Приморского края

«За последние 2 года мы запустили рейсы в Европу и континентальную Америку и теперь рассматриваем Владивосток в качестве еще одной точки, которая может появиться на полетной карте нашей компании», — сообщил исполнительный вице-президент Xiamen Airlines («Сямэнь Эйрлайнз») Хуан Гоухэй. Сейчас перевозчик проводит предварительную оценку приморского и в целом российского рынка. В скором времени руководство компании определит аэропорты, откуда в Приморье будут отправляться самолеты, а также частоту полетов. За последние 3 года турпоток из КНР в Приморье вырос в 5 раз, а количество путешественников из Японии и Республики Кореи — более чем вдвое.

МГТУ ГА и чешская компания Job Air Technic подписали в Москве договор о сотрудничестве

Документ, подписанный ректором МГТУ ГА Борисом Елисеевым и генеральным директором Job Air Technic a.s. Даниэлем Барч, включает взаимодействие сторон в научных исследованиях, учебно-методической работе, обмен студентами, аспирантами и докторантами для обучения, проведение совместных международных мероприятий, а также стажировку студентов МГТУ ГА на производственных мощностях Job Air Technic a.s., включая базовое обучение в соответствии с EASA Part 66 и получение Type Rating в соответствии с EASA Part 147. Job Air Technic a.s. является одной из ведущих компаний Чехии по ТОиР самых массовых пассажирских самолетов — Boeing? Airbus? B-737.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Минтранс предложил создать новую структуру по расследованию АП

Министерство транспорта направило членам ЕАЭС проект межправсоглашения о создании новой структуры по расследованию авиапроисшествий в рамках союза, сообщил глава ведомства Максим Соколов.

Сейчас эти полномочия на территории 11 стран бывшего СССР принадлежат Межгосударственному авиационному комитету. Его основной функцией является выработка рекомендаций и предписаний, расследование авиапроисшествий. За 25 лет его работы расследовано свыше 200 авиакатастроф. Ранее глава Правительства РФ Дмитрий Медведев поручил передать Минтрансу, Минпромторгу и Росавиации функции МАК по сертификации ВС, двигателей и аэропортов. Как отметил глава Минтранса, если в рамках ЕАЭС будет создана новая структура по расследованию АП, Россия прекратит членство в МАК. В то же время Минтранс не настаивает на прекращении участия других государств в МАК после создания нового ведомства.

Международные эксперты изучают данные, полученные от России, по МН17

«Новая информация, полученная из России, в настоящее время изучается», — сообщил официальный представитель голландской прокуратуры Вим де Бран, добавив, что не может сказать, сколько времени займет этот процесс.

Касаясь готовности властей Донецкой народной республики передать найденные в последнее время на месте падения останки жертв трагедии, де Бран заявил, что этот вопрос решается министерством юстиции Нидерландов. В августе генпрокуратура РФ повторно передала компетентным органам Королевства Нидерландов радиолокационные данные о воздушной обстановке в момент катастрофы лайнера в июле 2014 года. Изначально информация была направлена в октябре 2016 года, однако после ее изучения голландская сторона попросила конвертировать данные в формат ASTERIX разработанный Европейской организацией по безопасности воздушной навигации и признаваемый во всем мире.

Расследование дела о катастрофе R66 на Телецком озере приостановлено

Об этом сообщила старший помощник руководителя Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ Яна Стрижова: «Принято решение приостановить следствие в связи неустановлением обвиняемого».

26 июля на сайте Росавиации было опубликовано решение не возобновлять поиски вертолета в Телецком озере в связи с их нецелесообразностью. Как сообщалось ранее, вертолет примерно через минуту после взлета упал в районе кордона Кокши Телецкого озера на удалении около 1 км от берега. На борту были бывший вице-премьер правительства Республики Алтай Анатолий Банных, гендиректор компании HeliClub (Москва) Мария Козинцева, шеф-пилот компании Дмитрий Ракитский, его жена Елена Ракитская и профессиональный бейсджампер Глеб Воревдин. В районе исчезновения вертолета 13 февраля было найдено тело одной из женщин, по факту происшествия возбуждено уголовное дело.

«Уральские авиалинии» — лауреат ежегодной Премии «Лидеры Безопасности»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» стала лучшей компанией 2017 года по результатам ежегодной Премии «Safety Leaders Award» в категории «Безопасность на транспорте: авиационная безопасность», сообщает пресс-служба авиакомпании.

Статуетку за управление и обеспечение безопасности полетов торжественно вручили представителю авиакомпании. Церемония подведения итогов Премии Safety Leaders 2017 состоялась 5 сентября в Кампусе Московской школы управления Сколково. Премия стала логическим завершением одноименного форума, организованного фондом «Социальные проекты». «Safety Leaders Award» учреждена в 2016 году и направлена на выявление практик повышения уровня безопасности в различных сферах деятельности человека и общества. В авиакомпании выстроена многоступенчатая система контроля за тем, чтобы полет и подготовка к нему обеспечивали высокий уровень надежности.

Минтранс готовит предложение по возобновлению полетов ГА в Каир

«Будут ли это регулярные или чартерные рейсы — зависит от интересов компаний, — заявил журналистам в рамках Восточного экономического форума глава минтранса Максим Соколов. — Форматы рейсов будут предложены уже самими перевозчиками».

При этом он отметил, что Аэрофлот пока не открыл свой офис во втором терминале аэропорта Каира. «Это решение будет как раз приниматься параллельно с решением о возобновлении авиасообщения», — сказал Соколов. По его словам, сроки визита российских специалистов для инспекции аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха зависят от того, когда российская сторона получит соответствующее предложение. «Пока его не получили», — уточнил министр. Ранее глава Минтранса сообщил, что есть предпосылки к возобновлению авиасообщения с Египтом до конца года. «На данный момент мы не видим необходимости проведения дополнительных проверок», — заявил министр.

Причиной вынужденной посадки Ми-8 на Ямале в 2016 году стала ошибка пилота

Ошибка пилотирования стала причиной падения вертолета Ми-8Т RA-22869 авиакомпании «Скол» 21 октября 2016 года в 80 км от Уренгоя, рассказали в пресс-службе Межгосударственного авиационного комитета.

«Причиной катастрофы стала потеря экипажем пространственной ориентировки при попытке выполнения вынужденной посадки в ночных условиях и отсутствии световых ориентиров в месте посадки. Необходимость посадки была обусловлена малым остатком топлива», — сообщили в пресс-службе МАКа. «Наиболее вероятно, авиационному происшествию способствовали недостатки во взаимодействии членов экипажа». На борту находились 22 человека, 19 из них, в том числе три члена экипажа, погибли. Возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»).

Заложники бравады

Демонстрационные полеты необходимо выделить в нормативных летных документах в особый вид

Ими был выделен и описан психофизиологический опасный фактор, названный «демонстрационный полет», после чего опубликованы статьи, выпущены методические пособия для пилотов и даже защищена кандидатская диссертация. Но авиационное сообщество, и в первую очередь чиновники, остаются глухими ко всему новому и передовому, что рождает наука. Если такая позиция будет сохраняться, то остановить «ксерокопирование» трагедий в демонстрационных полетах никому не удастся. Даже авторам устрашающих бумаг, появляющихся после случившегося и построенных на глаголах: запретить, наказать, отстранить, уволить и т. д.». К сожалению, жизнь подтвердила справедливость этих слов.

Теперь обратимся к «браваде». Использование данного понятия для характеристики происходящих в авиации общего назначения событий, очевидно, оправдано. Как известно, под «бравадой» понимается демонстративная храбрость, пренебрежение опасностью, агрессивное поведение. Но бравада — это лишь внешнее проявление поведения человека, регулируемое конкретными психическими механизмами, без понимания которых невозможно разработать эффективных профилактических мероприятий по предупреждению подобных трагедий. Что это за механизмы и как обеспечить их правильное формирование?

Базовым регулятором нашего поведения выступает потребность-мотивационная сфера, формируемая в головном мозге человека. Это именно тот психический механизм, который определяет, на что будет нацелен пилот (человек) и какие программы поведения он начнет реализовывать в каждый конкретный момент времени, т. е. что и как он станет делать. Если пилот испытывает потребность безопасно выполнить полет, то он, безусловно, окажется мотивированным на строгое соблюдение его правил, а целью каждого действия станет точное выдерживание заданных параметров. Если же пилот будет испытывать потребность в эффективности полета (а в данном случае, это скорее эффективность), то он, конечно же, окажется мотивированным на достижение большего пилотажного успеха, и целью его действий станет выдерживание таких параметров полета, которые в наибольшей степени обеспечат зрелищность.

В этой ситуации даже не исключается пренебрежительное отношение к законам аэродинамики и другим. Внешне это выглядит как бравада. Следовательно, в сознании пилота и его потребностно-мотивационной сфере в демонстрационном полете может происходить борьба между его безопасностью и эффективностью (эффектностью). Безусловно, она имеет место далеко не у всех летчиков, участвующих в таких полетах. Но те, у кого она происходит, результат зависит от ряда факторов, знание которых определяет меры профилактики трагедий в этих полетах.

Из вышесказанного вполне очевидно, что чрезвычайно опасным фактором, определяющим не только содержание полета, но и функционирование психических

механизмов регуляции деятельности пилота в этих полетах, является «зрелищность». Однако придется повториться и вспомнить то, о чем писал ранее. Этот опасный фактор порождается присутствием на земле зрителей, ради которых и организован полет. И от этого опасного фактора никому не уйти. Но как управлять собой и машиной в условиях воздействия такого сильного опасного фактора, пилотов никто не учит, а сами де-

важных качеств и отбор пилотов для демонстрационного полета имеют непереоценное значение.

Примитивное представление о том, что демонстрационные полеты — это лишь проявление летного мастерства, способно привести только к беде. К демонстрационным полетам должны привлекаться личности с большой буквы, а не просто пилоты-мастера пилотажа. Пилоты, отличающиеся склонностью к нестрогому соблю-

ном сдерживании давления зрелищности на выдерживание параметров полета. Пилоту следует объяснить значимость его готовности к мгновенному изменению программы демонстрационного полета, если этого потребуют складывающиеся обстоятельства. Любые попытки до конца отработать программу, пренебрегая её безопасностью, должны быть в процессе подготовки и инструктажа предотвращены.



За секунды до трагедии...

монстрационные полеты не выделены в отдельный вид в силу указанной специфики.

Нет сомнения в том, что в полетах, завершившихся авиационными происшествиями, пилоты думали только о достижении максимальной зрелищности. Подчеркну, их «вины» здесь нет никакой, т. к. пилотам не дали необходимых знаний о психофизиологических особенностях выполнения демонстрационных полетов, не научили управлять собой и ВС в этих условиях. Вот это и есть истинное понимание «человеческого фактора», проявившегося в таких полетах. Суть его в данном случае состоит в том, что компоненты авиационной системы, ответственные за надежность пилотов в демонстрационных полетах, не учитывают психофизиологические особенности их выполнения и не предпринимают эффективных мер для решения данной задачи. И это уже зона ответственности не пилотов, а чиновников.

В демонстрационном полете в полную силу проявляются личные качества пилота. Летчик с высоким уровнем духовного развития (честный, совестливый, ответственный, с чувством долга и т. п.) не пойдет на нарушение авиационных стандартов, понимая их роль в обеспечении БП и зная, что они написаны, образно говоря, кровью предшественников. Он умеет управлять своим честолюбием, не позволяя ему захлестнуть себя в условиях присутствия зрителей, в т. ч. родных, близких и тех, кому хочется доказать свой высокий «профессионализм» и бесстрашие.

Важным инструментом, который позволяет пилоту правильно организовать свою деятельность в этих условиях, является интеллект. Именно интеллект, опирающийся на системное мышление, глубокие знания законов аэродинамики, возможностей ВС, правил пилотирования и воздействия зрелищности на психическую регуляцию действий пилота гарантирует приоритет безопасности в демонстрационном полете. Поэтому оценка профессионально

дению требований документов, не должны привлекаться к выполнению этих полетов.

Важное значение в обеспечении безопасности демонстрационных полетов имеет предполетный инструктаж. Ведь лицо, ответственное за показ, может нацелить пилота на строгое соблюдение мер безопасности, а может акцентировать внимание на максимальной реализации и демонстрации возможностей ВС с некоторым пренебрежением безопасностью. И авиация имеет в своей копилке подобные примеры. Поэтому содержание инструктажа должно строго регламентироваться в интересах профилактики авиационных событий в этих полетах. Кстати, его отсутствие тоже говорит о системных просчетах в подготовке к демонстрационным полетам.

Особо следует сказать о психофизиологической подготовке к данному виду полетов. Сегодня она полностью игнорируется. В авиационном сообществе ее значение к специальным видам полетов абсолютно не понимается, а потому не требуется. И это тоже один из недостатков авиационной системы. В то же время именно психофизиологическая подготовка, проведенная квалифицированно, способна повлиять на отношение пилота к предстоящей деятельности в демонстрационном полете. Ее цель — раскрытие психологических закономерностей регуляции деятельности при выполнении этих полетов с обстоятельным разбором тех ошибок и их последствий, которые допустили их коллеги в предыдущих полетах, завершившихся авариями и катастрофами.

Следует также рассказать о влиянии создаваемых перегрузок при пилотировании на состояние работоспособности пилота и ее поддержание на высоком уровне, а также о возможных потерях сознания при несоблюдении мер защиты. Особый акцент необходимо сделать на сохранении в качестве приоритета безопасности при выполнении маневров и сознатель-

Таким образом, подводя итог, следует отметить, что профилактика событий в демонстрационных полетах предполагает:

1. Нормативное регулирование их организации и проведения, а также подготовки пилотов.
2. Отбор пилотов для выполнения демонстрационных полетов.
3. Обязательную предварительную отработку программы действий при наиболее вероятных особых ситуациях полета.
4. Проведение целевой психофизиологической подготовки, направленной на формирование:
 - знаний психофизиологических закономерностей выполнения демонстрационного полета;
 - адекватного отношения в полете к достижению результата деятельности при строгом соблюдении программы и мер безопасности.
5. Правильное проведение предполетного инструктажа, нацеливающего на приоритет безопасности при выполнении полета.

В заключение вновь повторю то, о чем писал ранее. В авиационной системе как не было, так и нет правильного понимания организации и выполнения демонстрационных полетов, их уникальности, требующей совершенно иной подготовки пилотов, включающей психофизиологическую по вопросам выполнения данного вида полетов. К сожалению, трагедии прошлых лет, произошедшие в аналогичных полетах, никому никого не научили. Поэтому, если демонстрационные полеты не будут выделены авиационными властями в нормативных летных документах в особую категорию с учетом тех особенностей, которые изложены в настоящей статье, то остановить подобные трагедии, как показывает практика, будет невозможно.

Валерий КОЗЛОВ,
доктор медицинских наук,
профессор, член
Экспертного совета
по вопросам ГА России,
член Совета ОРАП



В Багдаде — все спокойно

Между Россией и Ираком возобновилось авиасообщение, которого не было 17 лет



Внуково, было встречено водяной аркой приветствия. В рамках встречи стороны отметили важность возобновления регулярного авиасообщения между странами, а также пожелали друг другу долгих лет успешного и плодотворного сотрудничества.

Василий Александров в своей приветственной речи отметил, что за время перерыва воздушного сообщения с Ираком аэропорт Внуково до неузнаваемости изменился. Но вместе с тем он хорошо знаком иракским авиаторам — история авиасообщения между

В настоящее время флот авиакомпании Iraqi Airways состоит из 31 воздушного судна. В их числе — три самолёта A320-200, два — A321-200, одно — A330-200, два Boeing -737-700, 12 Boeing -737-800, 2 Boeing —747-400, 3 Boeing-767-300ER, один Boeing-777-200LR и 6 Bombardier CRJ-900LR. Из всех имеющихся самолётов 6 являются дальнемагистральными, остальные — среднемагистральными. Рейсы в Москву будут выполняться на самолёте Boeing-737-800, который из всех перечисленных является наиболее современным.

В воскресенье 17 сентября в аэропорту Внуково состоялась торжественная встреча первого самолёта национальной авиакомпании Ирака, прибывшего из Багдада. Официальную делегацию из Ирака встречали Посол Российской Федерации в Ираке Максим Константинович Максимов, Посол Республики Ирак в РФ г-н Хайдар Мансур Аль-Азари и генеральный директор Международного аэро-

Окончание. Начало на с. 2



порта Внуково Василий Александров. Возглавлял делегацию министр транспорта Республики Ирак Хали Аль-Амири.

Согласно установившейся традиции воздушное судно, выполнявшее первый после многолетнего перерыва рейс в аэропорт

Россией и Ираком начиналась именно с аэропорта Внуково. Александров заверил всех присутствующих, что рейсы в Ирак будут полными.

Последний рейс, состоявшийся 17 лет назад перед пре-



ращением полётов между Россией и Ираком, также был выполнен из аэропорта Внуково. В течение этих 17 лет, чтобы попасть из Москвы в Багдад, нужно было делать пересадку в Аммане (Иордания) или Бейруте (Ливан). Полёт прямым рейсом длится 4 часа.

Прежде чем воздушное сообщение между Россией и Ираком было восстановлено, обеими сторонами была проделана значительная работа. Непосредственной предпосылкой возобновления полётов стала встреча руководителя Росавиации Александра Нерадько с Чрезвычайным и Полномочным Послом Республики Ирак в Российской Федерации Хайдаром Мансуром Хади, которая состоялась 31 августа 2017 года. Глава Росавиации поприветствовал инициативу иракской стороны, что, несомненно, будет способствовать развитию экономических связей между Россией



и Ираком, а также укреплению сотрудничества в области воздушного транспорта

Ранее, полгода назад, было открыто воздушное сообщение между Багдадом и Минском. Руководство авиакомпании планирует летом будущего 2018 года начать выполнение рейсов из Багдада в Сочи и в Санкт-Петербург.

Церемония открытия рейса завершилась традиционным разрезанием праздничного торта, украшенного эмблемой национальной авиакомпании Ирака. На торт был водружён вылепленный из теста и украшенный глазурью самолёт, который незамедлительно был съеден.

Ирак, конечно, не является новым направлением в сегодняшней маршрутной сети аэропорта Внуково. На лётном поле можно увидеть разнообразие флагов, которые несут на себе прибывающие воздушные суда. Но открытие рейсов в Ирак — это возвращение утраченного. Самолёт иракской авиакомпании на перроне аэропорта Внуково — символ возвращения в древнюю Месопотамию. А также в мир сказок «Тысячи и одной ночи».

Полина КАРЛОВА

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Самый большой в мире самолёт Stratolaunch прошёл испытания шести двигателей PW4056

Компания Stratolaunch провела испытания шести турбовентиляторных реактивных двигателей Pratt & Whitney, которые установлены на самолёте. Двигатели были взяты у двух авиалайнеров Boeing 747, каждый из них способен производить почти 26 тонн силы тяги. Сообщается, что проводился целый ряд тестовых испытаний двигателей. Их запускали по очереди и позволяли простаивать. В компании сообщили, что каждый из шести двигателей PW4056 работал так, как ожидалось. Также были проверены другие характеристики воздушного судна, в том числе плоскости управления, электрические и пневматические системы, а также система пожарной сигнализации.

Boeing прогнозирует: В ближайшие 20 лет Китаю потребуется 7240 самолетов на сумму \$1,1 трлн

В течение этого времени КНР потребуется 7240 новых воздушных судов на общую сумму \$1,1 трлн, сообщает газета South China Morning Post со ссылкой на руководство американской компании. «Продолжающийся в Китае экономический рост, значительные инвестиции в инфраструктуру, растущий средний класс и развивающийся авиационный бизнес дают основания для такого долгосрочного прогноза», — цитирует издание вице-президент Boeing Commercial Airplanes по маркетингу Рэнди Тинсета, находившегося с визитом в Пекине. Топ-менеджер уточнил, что к 2030 году авиарынок Китая станет крупнейшим в мире и по своему объёму превзойдет американский.

Embraer заключил контракт на поставку компании SkyWest 25 лайнеров семейства E-Jet

Общая каталожная стоимость контракта составит \$1,1 млрд. Все 25 бортов планируется доставить в 2018 году. «В соответствии с контрактом, SkyWest получит 15 лайнеров E175 SC (специальная конфигурация), рассчитанных на перевозку до 70 пассажиров, салон которых может быть модернизирован на 76 мест, а также 10 E175 в классической конфигурации, рассчитанной на перевозку до 76 пассажиров», — рассказали в пресс-службе компании. С момента ввода в эксплуатацию самолётов семейства E-Jet, Embraer получила заказы на более чем 1700 ВС, из которых поставлено более 1300 самолётов. Лайнеры семейства E-Jet эксплуатируются в 70-и авиакомпаниях 50-и стран мира.

Политики США выступают против попыток уменьшения летных часов для вторых пилотов

Сенатор из Нью-Йорка Чарльз Шумер объявил борьбу с какими-либо попытками упростить правила, согласно которым в настоящее время для претендентов на место пилота коммерческих авиалиний требуется общий налёт не менее 1500 часов. На прошлой неделе комитет Aviation Rulemaking Advisory, который является консультативным органом FAA по вопросам регулирования, заявил, что требования по продолжительности летного времени должны быть смягчены в пользу учебных программ и подготовки пилотов в авиакомпаниях. Ассоциация гражданских пилотов США и Ассоциация бортового персонала решительно воспротивились каким-либо изменениям в этих правилах.

Японская авиакомпания All Nippon Airways получила первый самолет Airbus A321neo

Японская национальная авиакомпания All Nippon Airways (ANA) получила первый самолет A321neo, сообщает пресс-служба европейского самолетостроительного концерна Airbus. Таким образом, авиакомпания ANA стала первым эксплуатантом узкофюзеляжных самолётов с двигателями Pratt & Whitney PW1100G-JM. «Новый самолёт способен перевозить до 194-х пассажиров в двухклассной компоновке салона (8 мест в премиум-классе и 186 мест в экономическом классе). Салон самолёта оборудован новейшей системой развлечения на борту. ANA начнет эксплуатацию самолёта до конца сентября рейсами на местных маршрутах», — отметили в пресс-службе Airbus.

Ethiad Airways запустила новую тест-услугу: купить билет на ее рейсы можно в рассрочку.

При онлайн бронировании на сайте авиакомпании пассажирам достаточно выбрать вместо единовременной оплаты за билет внесение ежемесячных взносов через интернет, пишет The Jerusalem Post. Полностью выплатить стоимость перелета разрешается в период от трех до 60 месяцев. Срок зависит от банка клиента и, естественно, его финансовых возможностей. Пока столь заманчивым предложением могут воспользоваться только жители Египта, ОАЭ и Саудовской Аравии. По словам представителей Ethiad, новый сервис — «хорошая возможность путешествовать бизнес-классом вместо экономического, а также полезная опция для клиентов со средним доходом».

Две украинские авиакомпании попали в список антииранских (иракских) санкций Минфина США

Министерство финансов США 14 сентября ввело санкции против двух украинских авиакомпаний. В список антииранских санкций попали перевозчики Dart и Khors, которых обвиняют в сотрудничестве с иранской компанией Caspian Airlines и иракской компанией Al-Naser Airlines, оказывающими поддержку террористам. Как считает Министерство финансов США, украинские авиакомпании Dart и Khors помогли Caspian Airlines и Al-Naser Airlines закупать воздушные суда американского производства, обеспечивали их экипажем и предоставляли услуги. Кроме того, Dart обвинили в продаже Mahan Air воздушных судов на несколько миллионов долларов.

Главе министерства финансов США не дали полететь в медовый месяц на служебном ВС

Министр финансов США Стивен Мнучин запрашивал разрешение на использование правительственного самолёта для перелётов со своей супругой во время медового месяца, сообщает телеканал ABC. Молодые планировали провести медовый месяц в Европе и посетить Францию, Италию и Шотландию. Стоимость эксплуатации самолёта BVC США в течение часа составляет около 25 тысяч долларов. Управление генерального инспектора министерства финансов, которое занималось рассмотрением заявки, сочло требование министра нецелесообразным и отклонило его. Изучаются также обстоятельства полёта Мнучина на правительственном самолёте для просмотра солнечного затмения.



Лучшее средство борьбы с обледенением

— это продукты ООО «АВИАФЛЮИД ИНТЕРНЕШНЛ»

г. Москва, ул. Флотская, дом 5, корп. А, офис 514
 тел./факс: (495) 748-16-30, 221-46-96, 221-46-99
 e-mail: info@octafluid.ru www.octafluid.ru



→ ООО «АВИАФЛЮИД ИНТЕРНЕШНЛ» совместно с АО «Октафлюид» начали промышленное производство и реализацию новых противообледенительных жидкостей для наземной противообледенительной подготовки воздушных судов российских и иностранных авиакомпаний в аэропортах России и стран СНГ:

«MaxFlightSneg» (Тип 4) — на основе пропиленгликоля;

«Max Flight AVIA» (Тип 4) — на основе моноэтиленгликоля;

«Octaflo Lyod» (Тип 1) — на основе моноэтиленгликоля.

Противообледенительные жидкости соответствуют требованиям российских и международных стандартов и имеют лучшие эксплуатационные и экологические характеристики.

→ Промышленное производство противогололедных реагентов (ПГР) для предупреждения, удаления гололедных образований и снега на искусственных покрытиях аэродромов гражданской авиации:

«Алексор-60» (жидкий) — на основе ацетата калия;

«GreenWay» (жидкий) — ацетатно-глицериновый;

«GreenWay F65» (жидкий): марка А — на основе формиата калия, марка Б — на формиатно-ацетатной основе;

«GreenWay SF» (гранулированный): марка А и марка Б на основе формиата натрия.

→ Промышленное производство защитной гидрофобизирующей пропитки

«AquaProtect» для предотвращения проникновения влаги и разрушения взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянки воздушных судов, а также при строительстве автомобильных бетонных дорог.

Вся продукция компании ООО «АВИАФЛЮИД ИНТЕРНЕШНЛ» сертифицирована и допущена к применению в гражданской авиации.



Сергей Садовников

Летом текущего года аэропорт «Южно Сахалинск» получил разрешение на прием/выпуск Boeing-747 в шести модификациях и крупнейшего грузового борта Ан-124-100 «Руслан» на постоянной основе. Ранее такие крупные воздушные суда аэропорт принимал лишь по разовым разрешениям Росавиации.

Край света — крылом подать!

Аэропорт «Южно-Сахалинск» впервые принял Boeing-747 — в ливрее авиакомпании «Россия»

В минувший четверг 21 сентября аэропорт «Южно Сахалинск» встретил долгожданного гостя. Воздушная гавань областной столицы впервые приняла широкофюзеляжный лайнер — Boeing-747 в ливрее авиакомпании «Россия».



Допуск на постоянную эксплуатацию этих типов воздушных судов стал возможным после модернизации взлетно-посадочной полосы аэропорта, проведенной в 2016 году при поддержке правительства Сахалинской области. Теперь главные воздушные ворота области могут принять все типы воздушных судов кроме Airbus A380 — самого крупного пассажирского самолета в мире.

«Для нас — это знаковое событие. Это завершение одного из этапов мероприятий правительства Сахалинской области по повышению туристической привлекательности Сахалина. Это событие дает дальнейший импульс для реализации следующих этапов: таких, как строительство аэровокзального комплекса и приведение в надлежащее состояние аэронавига-

ционного и светосигнального оборудования. В наших планах — сделать аэропорт Южно Сахалинска достойной визитной карточкой области», — отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области Сергей Садовников.

Крупный двухэтажный лайнер привез пассажиров из Москвы и уже через два часа совершил вылет в обратном направлении. Планируется, что регулярные рейсы по маршруту Москва — Южно Сахалинск — Москва на вместительном Boeing-747 авиакомпания начнет осуществлять с лета 2018 года.

Юлия ТЮРИНА

Пресс-центр АО «Аэропорт Южно Сахалинск» благодарит сотрудников СМИ (на снимке слева) за партнерство!