

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 41 (44140)
Октябрь 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Вместо рекламы:

«У нас всегда есть
возможность сказать
то, что вы хотите,
к любому важному
для вас событию!»



Игра на вылет

Подробности на с. 2, 4

или Хроника пикирующего перевозчика



Воздушный транспорт гражданской авиации № 41 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. № 1465

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Игра на вылет

или Хроника пикирующего перевозчика

Основным ньюсмейкером конца сентября стала авиакомпания «ВИМ-авиа», внезапно прекратившая полеты. Более 30 тысяч ее пассажиров остались в Турции, еще 70 тысяч клиентов с билетами на руках никуда не улетели.

Тут же началась волна пресс-конференций и ведомственных совещаний. Чиновники от авиации и туризма создали антикризисный штаб и бросились спасать ситуацию, которая уже вышла на правительственный уровень. 98 млн рублей было выделено из резервного фонда Правительства России на оплату топлива и услуг аэропортов. Министр транспорта Максим Соколов получил выговор от главы государства. Владимир Путин отправил

на выручку туристам два самолета президентского авиаотряда. На помощь пришли еще несколько российских авиакомпаний. Аэропорт «Внуково» объявил о готовности бесплатно обслуживать самолеты с пострадавшими туристами.

Навалились всем миром и с криком «Своих не бросаем!» стали вывозить пассажиров «ВИМ-авиа» из Сочи, Симферополя, Анталии и Тенерифе в Благовещенск, Анадырь, Певек, Иркутск и Магадан.

Говорят, некоторые из них были премного довольны: туроператоры за свой счет оплатили дополнительные дни проживания в отелях и питание. Кому-то, наоборот, отдых пришлось прервать, чтобы хоть как-то вернуться на родину. В самом худшем положении оказались самостоятельно купившие билеты в интернете или через мобильное приложение самой авиакомпании. Их никто не учитывал, и, похоже, они остались с проблемой один на один.



За два дня до торжеств в информационном агентстве «Национальная служба новостей» состоялась пресс-конференция, посвященная этому событию. В беседе с журналистами участвовали глава города Жуковский Андрей Войтюк, скульптор Владимир Иванов, заместитель председателя Совета фонда «Легенды Авиации» Михаил Агафонов и исполнительный директор фонда Василий Панкратьев. В ход пресс-конференции

ее участники, охарактеризовав вкратце современное состояние авиации России и проблемы воспитания современных инженеров-авиаконструкторов, обсудили процедуру торжественного открытия аллеи выдающихся авиаконструкторов.

Город Жуковский изначально создавался как центр экспериментальной авиации. Вся история города связана с авиацией и практически все улицы названы в честь вы-

Наследники Икара

В Жуковском открыт уникальный архитектурный комплекс-мемориал «Создатели авиации России»

В рамках празднования 70-летия авиаграда Жуковский, благотворительный фонд «Легенды Авиации» открыл уникальный архитектурный комплекс «Создатели авиации России». Это социально-исторический проект федерального масштаба, цель которого привлечь внимание к историческим достижениям авиации России, а главная задача — увековечить имена людей, которые стояли у истоков авиационной отрасли страны. В центральном сквере города установят бюсты самых выдающихся российских авиаконструкторов.

дающихся лётчиков, авиационных инженеров и учёных. И сами жители этого города — люди, устремлённые в небо, не случайно на гербе города изображён самолёт. Есть у Жуковского города-побратимы, где проводятся крупнейшие авиасалоны мира — Ле-Бурже под Парижем и Чжухай в Китае. Кроме

того, один из городов-побратимов находится в Хорватии. Именно в нём родился Роберто Бартини, чей бюст также установлен в Жуковском.

Все создаваемые в нашей стране воздушные суда проходили испытания в дислоцирующихся на его территории инсти-

тутах — ЦАГИ и ЛИИ им. М.М. Громова. На центральной площади города, в сквере Маяковского, установлен памятник Н.Е. Жуковскому, где и было решено создать Аллею авиаконструкторов.

Продолжение на с. 5

Птенцы гнезда самарского

КуАИ — СГАУ: продолжительность полёта — 75 лет

Россия, как известно, является не только авиационной, но и космической державой. Естественно, оба этих статуса поддерживает и ряд ведущих вузов страны. Одним из самых знаменитых является Самарский государственный аэрокосмический университет.

Его история уникальна. Он был создан в начале Великой Отечественной войны «для обеспечения военной промышленности авиационными конструкторами». Самара (в те годы Куйбышев) стал городом, где сосредоточились оба вида деятельности. Производственная — состояла в выпуске легендарных штурмовиков Ил-2. Этот самолёт стал одним из символов Самары: памятник ему установлен на Московском шоссе, на пути в аэропорт Курумоч.

За знаменитой «чёрной смертью» последовали один из первых реактивных истребителей МиГ-9, фронтовой бомбардировщик Ил-28, «стратегии» Ту-16 и Ту-95, а также крылатые гражданские легенды — покоритель Америки Ту-114, ставший первым в истории гражданской авиации дальнемагистральным воздушным судном, и Ту-154, перелетевший из одного века в другой, завоевавший весь мир и поныне продолжающий службу в военном ведомстве. В этот ряд мог встать и

Ан-140, но не встал по причинам, не зависящим от него.

Позднее Самара стала космоградом. Здесь разместилось конструкторское бюро С.П. Королёва, ныне известное как ЦСКБ «Прогресс». Все ракеты, которые поднимали на орбиты советских (затем российских) и зарубежных космонавтов, были построены на самарской земле, и потому частью символов Самары являются и самолёт, и ракета. Производство ракет-носителей в Куйбышев было переда-

но в 1959 году. А в 1964 году С.П. Королёв туда же передал производство космических аппаратов для дистанционного зондирования земли. Из всей находящейся на орбите группировки спутников данного назначения 8 аппаратов создано в Самаре.

В Самаре же было основано конструкторское бюро Н.Д. Кузнецова, которое создавало двигатели для легендарных самолётов. Семейство турбовинтовых НК-12 предназначалось для воздушных судов

разных типов: стратегического бомбардировщика Ту-95, тяжёлого военно-транспортного Ан-22 и пассажирского Ту-114. Двигатели НК-8 предназначались для самолётов Ил-62 базовой модели (НК-8-4) и Ту-154 (НК-8-2У). Этим же конструкторским бюро были созданы двигатели НК-144 (для самолёта Ту-144 базовой модели) и для Ил-86 (НК-86). Для стратегического бомбардировщика Ту-160 здесь были созданы НК-32.

Продолжение на с. 6-7



Несколько поколений помнят времена, когда причал Северного речного вокзала в Москве был немалым без «Ракет», а в начале 70-х годов здесь швартовались даже два «Метеора». А в черноморских портах — сочинском, сухумском, батумском и пр. прописались «Кометы». Но Алексеев на достигнутом не останавливался: развитие скоростного флота шло под тем же

девизом, что и авиации, т.е. быстрее, выше, дальше. Так и появился экраноплан, т.е. судно, движущееся на динамической воздушной подушке.

К какому виду транспорта его следует отнести: к водному или воздушному? Долгое время этот вопрос не был решён, между тем, как их разработкой и производством ведало Министерство су-

достроительной промышленности, а значатся они в судовом регистре. Но по внешнему виду, действительно, трудно определить, куда его причислить.

Внешне экраноплан похож на самолёт — есть фюзеляж, крыло, хвостовое оперение. И двигатели не такие, как судовые — у лёгкого экраноплана они бензиновые, у среднего или тя-

жёлого — газотурбинные. Но крыло экраноплана короче самолётного и имеет небольшой размах. Место, где находится экипаж, принято называть не кабиной, а рубкой. Система управления при этом напоминает самолётную. А специалист, который управляет экранопланом, называется пилотом, а не капитаном, как на флоте.

Но, может быть, экраноплан — это отдельный вид транспорта? Именно к такому выводу пришли участники круглого стола «Экраноплан как транспорт будущего», состоявшегося в рамках Европейского аэрокосмического конгресса 17 июля.

Продолжение на с. 8-9



...В общем, осень выдалась жаркой.

«ВИМ-авиа» входила в первую десятку авиаперевозчиков (в 2015 году она перевезла 1,6 млн пассажиров). Компания появилась на рынке в 2002 году, аббревиатура в ее названии — ФИО ее основателя, Виктора Ивановича Меркулова, из-

вестного в отрасли человека, служившего в свое время заместителем гендиректора авиакомпании «Волга-Днепр». Хотя, по корпоративной легенде, название ВИМ пишется на бортах латиницей и означает «энергия», «напор».

Продолжение на с. 4

Между небом и волной

Почему триумфально стартовавшие экранопланы остаются пасынками российского авиапрома?

«А построй мне летучий корабль!» Когда эта сказка была написана, до появления самолётов оставалось ещё около двухсот лет. А до экранопланов — тем более. Но сегодня сказка о летучем корабле уже стала былью, в чём состоит заслуга всемирно известного ныне конструктора судов на подводных крыльях Ростислава Алексеева.

Продолжение на с. 8-9

Росавиация информирует										
Основные показатели работы гражданской авиации России за январь—август 2016-2017 гг.										
Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)			Регулярные перевозки			Нерегулярные перевозки		
		2016 г. янв.-август	2017 г. янв.-август	% 2016 г. 2017 г.	2016 г. янв.-август	2017 г. янв.-август	% 2016 г. 2017 г.	2016 г. янв.-август	2017 г. янв.-август	% 2016 г. 2017 г.
ПАССАЖИРООБОРОТ	тыс.пасс.км.	141 180 341,55	173 119 376,82	122,6	115 933 014,48	137 355 671,06	118,5	25 247 327,07	35 763 705,76	141,7
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		71 233 302,60	96 153 607,88	135,0	49 330 554,10	63 280 388,55	128,3	21 902 748,50	32 873 219,33	150,1
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		61 915 316,90	85 883 517,46	138,7	40 241 494,59	53 206 408,36	132,2	21 673 822,31	32 677 109,10	150,8
между Россией и странами СНГ		9 317 985,70	10 270 090,42	110,2	9 089 059,51	10 073 980,19	110,8	228 926,19	196 110,23	85,7
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		69 947 038,95	76 965 768,94	110,0	66 602 460,38	74 075 282,51	111,2	3 344 578,57	2 890 486,43	86,4
из них:										
местные перевозки		822 315,24	862 916,96	104,9	599 537,13	654 676,97	109,2	222 778,11	208 239,99	93,5
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм.	16 795 829,58	20 482 289,13	121,9	14 236 317,33	16 924 886,19	118,9	2 559 512,25	3 557 402,94	139,0
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		9 980 819,59	12 991 066,53	130,2	7 778 088,89	9 754 984,80	125,4	2 202 730,70	3 236 081,73	146,9
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		9 108 557,01	12 025 029,49	132,0	6 929 173,95	8 810 146,37	127,1	2 179 383,06	3 214 883,12	147,5
между Россией и странами СНГ		872 262,58	966 037,04	110,8	848 914,94	944 838,43	111,3	23 347,64	21 198,61	90,8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 815 009,99	7 491 222,60	109,9	6 458 228,44	7 169 901,39	111,0	356 781,55	321 321,21	90,1
из них:										
местные перевозки		82 751,72	85 864,72	103,8	57 935,52	62 987,10	108,7	24 816,20	22 877,62	92,2
ГРУЗОБОРОТ	тыс.ткм.	4 089 598,84	4 901 545,22	119,9	3 802 346,03	4 562 875,79	120,0	287 252,81	338 669,42	117,9
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		3 569 822,36	4 337 241,82	121,5	3 338 339,02	4 059 749,83	121,6	231 483,34	277 491,99	119,9
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		3 536 178,49	4 295 512,92	121,5	3 307 439,44	4 021 569,62	121,6	228 739,05	273 943,30	119,8
между Россией и странами СНГ		33 643,87	41 728,90	124,0	30 899,58	38 180,21	123,6	2 744,28	3 548,69	129,3
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		519 776,48	564 303,40	108,6	464 007,01	503 125,96	108,4	55 769,48	61 177,43	109,7
из них:										
местные перевозки		8 743,35	8 202,19	93,8	3 977,18	4 066,17	102,2	4 766,17	4 136,02	86,8
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	58 475 183	70 285 430	120,2	51 083 970	59 695 668	116,9	7 391 213	10 589 762	143,3
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		20 747 248	28 456 034	137,2	15 521 717	19 691 155	126,9	5 225 531	8 764 879	167,7
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		16 710 623	23 963 447	143,4	11 598 104	15 295 342	131,9	5 112 519	8 668 105	169,5
между Россией и странами СНГ		4 036 625	4 492 587	111,3	3 923 613	4 395 813	112,0	113 012	96 774	85,6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		37 727 935	41 829 396	110,9	35 562 253	40 004 513	112,5	2 165 682	1 824 883	84,3
из них:										
местные перевозки		1 225 287	1 282 649	104,7	838 912	913 272	108,9	386 375	369 377	95,6
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	600 420,64	720 836,68	120,1	521 045,11	629 087,48	120,7	79 375,53	91 749,20	115,6
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		434 806,63	541 316,07	124,5	380 371,01	476 509,98	125,3	54 435,62	64 806,09	119,1
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		419 983,75	522 406,94	124,4	366 738,59	459 091,11	125,2	53 245,16	63 315,83	118,9
между Россией и странами СНГ		14 822,88	18 909,13	127,6	13 632,42	17 418,87	127,8	1 190,46	1 490,26	125,2
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		165 614,01	179 520,61	108,4	140 674,10	152 577,50	108,5	24 939,91	26 943,11	108,0
из них:										
местные перевозки		12 750,75	11 231,11	88,1	5 317,04	5 494,56	103,3	7 433,71	5 736,55	77,2
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	%	81,6	83,7	2,1	80,3	82,0	1,7	88,2	91,0	2,8
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		82,7	86,0	3,3	79,6	82,8	3,2	90,6	93,1	2,5
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		82,9	86,5	3,6	79,1	82,8	3,7	90,9	93,3	2,4
между Россией и странами СНГ		81,5	82,4	0,9	81,8	82,6	0,8	70,7	72,7	2,0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		80,6	81,0	0,4	80,9	81,3	0,4	74,8	72,3	- 2,5
из них:										
местные перевозки		64,3	63,9	- 0,4	64,0	64,2	0,2	65,3	62,8	- 2,5
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	%	67,7	70,1	2,4	66,9	69,2	2,3	72,6	74,8	2,2
в том числе:										
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		66,7	71,0	4,3	64,7	69,4	4,7	74,8	76,4	1,6
из них:										
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		66,6	71,2	4,6	64,3	69,4	5,1	75,0	76,6	1,6
между Россией и странами СНГ		67,8	69,2	1,4	68,1	69,6	1,5	59,6	55,9	- 3,7
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		69,1	68,6	- 0,5	69,6	68,9	- 0,7	61,2	61,5	0,3
из них:										
местные перевозки		66,9	65,3	- 1,6	66,8	64,6	- 2,2	67,3	67,3	0,0

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-август 2016 — 2017 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс. тонн,			Процент коммерческой загрузки %		
		январь-авг. 2016 г.	январь-авг. 2017 г.	% к пр.	январь-авг. 2016 г.	январь-авг. 2017 г.	% к пр.	янв. -авг. 2016 г.	янв. -авг. 2017 г.	+/- к пр.
1	ЭйрБриджКарго	320 712,79	366 849,15	114,4	3 126 371,95	3 616 757,96	115,7	66,1	70,6	+ 4.5
2	Аэрофлот - российские авиалинии	102 272,83	141 802,43	138,7	474 503,08	658 039,62	138,7	64,5	68,1	+ 3.6
3	Волга-Днепр	18 097,52	23 634,88	130,6	104 447,21	125 978,89	120,6	44,7	40,0	- 4.7
4	Сибирь	22 086,00	22 332,00	101,1	49 117,60	49 537,08	100,9	72,7	71,4	- 1.3
5	Россия	9 987,16	20 736,64	207,6	36 461,59	94 519,64	259,2	69,1	67,4	- 1.7
	Итого по 5 авиакомпаниям	473 156,30	575 355,10	121,6	3 790 901,43	4 544 833,19	119,9	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	78,8	79,8		92,7	92,7				
6	ПАО "Авиакомпания "ЮТэйр"	16 108,20	14 933,15	92,7	35 351,74	30 353,80	85,9	55,9	58,4	+ 2.5
7	Авиастар-ТУ	9 966,10	14 346,67	144,0	31 173,28	43 441,46	139,4	46,8	47,7	+ 0.9
8	Уральские Авиалинии	12 303,21	13 630,23	110,8	34 626,36	36 929,79	106,7	73,2	77,6	+ 4.4
9	Абакан Эйр	11 868,46	13 598,08	114,6	11 513,76	14 639,05	127,1	43,9	46,7	+ 2.8
10	Глобус	9 003,00	12 015,00	133,5	27 929,12	37 896,75	135,7	74,5	76,7	+ 2.2
11	ВИМ-АВИА	4 210,63	11 659,08	276,9	17 988,76	50 466,64	280,5	60,2	48,9	- 11.3
12	АТРАН	5 822,88	10 495,23	180,2	7 815,44	17 524,62	224,2	40,0	49,3	+ 9.3
13	АВИАКОН ЦИТОТРАНС	7 649,57	9 384,79	122,7	26 935,16	37 283,30	138,4	57,1	56,8	- 0.3
14	Якутия	6 535,23	6 794,83	104,0	24 841,61	24 408,90	98,3	76,0	75,3	- 0.7
15	АЛРОСА	6 180,58	5 724,60	92,6	16 279,09	14 171,10	87,1	75,2	69,4	- 5.8
	Итого по 15 авиакомпаниям	562 804,16	687 936,76	122,2	4 025 355,75	4 851 948,60	120,5	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	93,7	95,4		98,4	99,0				
16	Аврора	4 556,76	4 915,25	107,9	8 842,54	9 306,63	105,2	63,1	65,9	+ 2.8
17	НордСтар	3 965,15	2 772,90	69,9	9 663,21	6 246,64	64,6	72,4	78,6	+ 6.2
18	ИрАэро	2 552,08	2 768,97	108,5	2 240,76	2 736,76	122,1	74,0	74,7	+ 0.7
19	КрасАвиа	1 733,22	2 397,45	138,3	2 219,88	3 312,89	149,2	75,7	75,5	- 0.2
20	Авиационная транспортная компания "Ямал"	1 621,73	1 612,80	99,4	3 063,28	3 114,72	101,7	74,8	73,2	- 1.6
21	Нордавиа-региональные авиалинии	1 385,60	1 542,83	111,3	1 535,02	1 702,50	110,9	73,0	77,7	+ 4.7
22	Ангара	2 141,81	1 420,44	66,3	1 342,71	1 292,27	96,2	71,0	70,8	- 0.2
23	Икар	2 270,23	1 089,51	48,0	13 754,01	6 603,23	48,0	86,2	91,2	+ 5.0
24	Северо-Запад	1 273,90	1 051,33	82,5	142,07	107,25	75,5	34,7	34,2	- 0.5
25	Псковавиа	1 077,75	1 028,52	95,4	1 258,21	954,42	75,9	51,8	63,5	+ 11.7
26	Шар инк Лтд.	2 239,08	1 008,05	45,0	5 216,66	1 620,79	31,1	51,6	50,1	- 1.5
27	Полярные авиалинии	1 077,03	927,84	86,1	885,46	704,83	79,6	79,9	84,9	+ 5.0
28	ВИТЯЗЬ-АЭРО	1 119,00	865,00	77,3	174,99	102,72	58,7	27,4	23,4	- 4.0
29	Ижавиа	742,53	801,42	107,9	784,14	892,00	113,8	84,8	82,5	- 2.3
30	АСК МЧС России	248,19	799,89	322,3	656,01	1 726,08	263,1	37,9	24,9	- 13.0
31	Амур	765,50	767,69	100,3	1 241,56	816,76	65,8	73,4	69,9	- 3.5
32	Саратовские авиалинии	659,90	725,60	110,0	573,42	680,68	118,7	74,4	74,9	+ 0.5
33	Турухан	541,35	594,48	109,8	431,99	499,03	115,5	67,7	67,5	- 0.2
34	ЧукотАВИА	460,84	520,38	112,9	177,46	187,85	105,9	70,0	71,5	+ 1.5
35	Северный Ветер	198,39	504,65	254,4	741,50	1 130,49	152,5	90,6	83,5	- 7.1
	Итого по сумме авиакомпаний	593 434,20	716 051,76	120,7	4 080 300,63	4 895 687,14	120,0	-	-	-
	В целом по ГА	600 420,64	720 836,68	120,1	4 089 598,84	4 901 545,22	119,9	67,7	70,1	+ 2.4
	Удельный вес,%	98,8	99,3		99,8	99,9				

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

По прогнозу АЭВТ, российские авиакомпании перевезут в 2017 году более 100 млн пассажиров

По итогам нынешнего 2017 года российские авиакомпании выйдут на пассажиропоток в 100 миллионов человек и более. Об этом в ходе конференции «Наземное обслуживание в аэропортах 2017» сообщил президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун. «За 8 месяцев общий пассажиропоток вырос на 20 процентов, что в числовом выражении составляет +12 миллионов человек к 8 месяцам прошлого года. И даже если в последнем месяце роста не будет, то, с учетом предыдущих показателей, мы выйдем на пассажиропоток в 100 и более миллионов пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями», — отметил г-н Тасун.

Финансовое состояние Red Wings и «Нордавиа» вызывает проблемные оценки парламентариев

Об этом в ходе заседания рабочей группы в Госдуме рассказал депутат Александр Старовойтов. К четвертой категории, исходя из финансовой составляющей, относятся порядка 13 авиакомпаний, которые вызывают проблемные оценки. Среди них были названы ОАО НПК «Краснодар», ОАО «Псков-Авиа», ЗАО ПО «Космос», Вологодское авиационное предприятие, «Utair вертолетные услуги», «Международный аэропорт «Оренбург», АО «Комиавиатранс», Red Wings, Лукойл-Авиа, «Нордавиа региональные авиалинии», ООО «Авиакомпания «Скай Гейтс Эйрлайнс», а также ряд других компаний. «Нам что, ждать коллапса еще и по этим компаниям?», — спросил коллег Старовойтов.

Максим Соколов: Регулирование закупок техники может прямо сказаться на лизинговых компаниях

Регулирование Правительством РФ закупок транспортной техники, которое вступит в силу с 1 января 2018 года, может сказаться на лизинговых компаниях. Об этом журналистам сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов. «Возможно это (необходимость согласовывать с Правительством) скажется на лизинге, потому что у нас крупнейшие лизинговые компании все в той или иной степени находятся под серьезным влиянием государства: это «ВЭБ Лизинг», «ВТБ Лизинг», «Сбербанк Лизинг», ГТЛК и «Ильюшин Финанс Ко». Прямое или опосредованное участие государства там достаточно высокое. И здесь могут быть вопросы, но они решаемы», — считает Соколов.

Компания UTair удостоена Евразийской премии в сфере региональных авиаперевозок группы А

Речь идет о сегменте авиаперевозок в группе А (свыше 5 млн пассажиров в год). Торжественная церемония награждения прошла в рамках VII международной конференции «Региональная авиация России и СНГ - 2017». Жюри оценило развитую маршрутную сеть полетов авиакомпании внутри страны, которая состоит из 150 направлений и охватывает территории от Калининграда до Чукотки, от Карского до Черного моря. Флот авиакомпании состоит из нескольких типов самолетов от больших дальнемагистральных лайнеров, которые летают, например, из Москвы на Чукотку, до небольших ATR 72, которые соединяют города на Юге России, Урале и в Сибири.

Новая российская авиакомпания «Азимут» сможет выполнять субсидируемые рейсы с будущего года

«Мною принято решение для поддержки авиакомпаний, использующих российскую авиатехнику, внести изменение в соответствующие федеральные авиационные правила, которые разрешат таким компаниям полеты по регулярным маршрутам, даже если их парк воздушных судов меньше восьми, чтобы они могли претендовать на получение субсидий по программе 1242 (о субсидировании региональных авиаперевозок)», — заявил на совещании в Ростове-на-Дону министр транспорта РФ Максим Соколов. По словам председателя совета директоров «Азимута» Павла Удоды, включиться в программу этого года будет проблематично. Дополнительных средств в бюджете не предусмотрено.

Лоукостер «Победа» вводит новые правила провоза багажа для невозвратных тарифов

Теперь клиенты лоукостера могут отказаться от услуги провоза 10 кг сдаваемого в багажный отсек багажа и сэкономить на перелёте. По новым правилам в невозвратном тарифе включён только сам перелет и провоз ручной клади. Таким образом, учтены интересы и тех пассажиров, которые путешествуют «Победой» налегке: по статистике авиакомпании около 40 процентов клиентов не пользовались правом провоза 10 кг багажа. Если пассажир все же решит путешествовать с багажом, то по условиям специального невозвратного тарифа для провоза зарегистрированного багажа до 10 кг потребуются доплатить 499 рублей за единицу багажа, при бронировании услуги на сайте компании.

Авиакомпания Dexter прекратила регулярные региональные рейсы из-за серьезных убытков

При этом Dexter продолжит выполнение заказных и медицинских рейсов в обычном режиме. В настоящее время вопрос о возобновлении регулярных полетов не рассматривается. Ранее сообщалось, что Dexter в 2017 году (начиная с февраля) выполняла рейсы сначала по 4 регулярным направлениям, потом увеличила их количество до 13. Однако с 5 июня авиакомпания объявила о прекращении выполнения регулярных рейсов по 9 направлениям в ПФО, оставались рабочими 4 направления. Авиакомпания Dexter была создана в 2004 году. Полеты выполняются на 8-местных турбовинтовых Pilatus PC-12. В настоящее время авиакомпания эксплуатирует 9 воздушных судов.

Гендиректор «Базэл Аэро» Леонид Сергеев стал лидером рейтинга топ-менеджеров России 3-й раз

Рейтинг «Топ-1000 российских менеджеров» ежегодно составляют Ассоциация менеджеров России (АМР) и Издательский дом «Коммерсантъ». Он стал инструментом оценки профессиональной репутации руководителей высшего звена, подводит итоги работы за год и выявляет наиболее эффективных управленцев страны. В рейтинге ведущих топ-менеджеров России за 2017 год Леонид Сергеев занял восьмую строчку среди лучших руководителей компаний в категории «Транспорт». Среди его участников также — генеральный директор Международного аэропорта Шереметьево Михаил Василенко, президент группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров и др.

Игра на вылет

или Хроника пикирующего перевозчика



Владелец «ВИМ-авиа» — предприниматель Рашид Мурсекаев — начал бизнес с закупки 12 «Боингов 757-200». Он выплатил полна ввозные пошлины (на тот момент льготами на ввоз воздушных судов иностранного производства пользовались только Аэрофлот и «Трансаэро»). Самолеты поставили на учет в российском регистре, а не на Бермудских островах, как это делали все. «Боинги» под российским флагом начали выполнять чартерные, а затем и регулярные рейсы.

«ВИМ-авиа» была знаменита бурным ростом маршрутной сети и периодическими коллапсами. Задержки и отмены рейсов сопровождали ее деятельность с самого начала. Но никто, даже Ространснадзор, не обращал на

Симферополь из регионов. В «ВИМ-авиа» развели руками, сообщили, что «не смогли», но денег при этом не вернули. Туроператоры пострадали морально и материально. Перевозчик же, как ни в чем не бывало, продолжил работать на других маршрутах.

«На депозитах авиакомпании должны были остаться несколько десятков миллионов долларов, но денег на них нет, — сообщила в ходе брифинга на площадке Национальной службы новостей Майя Ломидзе, исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР). — Везде, кроме России, существует страхование рисков. У нас к разрешению аврала подключились не страховые компании, а правительственные структуры. Авиакомпания редко



Росавиация. Могла ли она предвидеть такое развитие событий? В состоянии ли она контролировать возможности каждого перевозчика? Имеет ли она в своем распоряжении отчеты об их финансовом положении? Правильный ответ — да. Когда скандал удалось локализовать, Росавиация пообещала «пристальнее

нии регистрации, где собрались пассажиры 15 рейсов, ожидающих вылета. С этого дня ситуация на растала как снежный ком и стала неуправляемой.

Что случилось с «ВИМ-авиа»? Ничего особенного: она утонула. Ушла на дно, оставив за собой шлейф невыполненных обязательств, арестов, побегов, финансовой несостоятельности. Были ли предвестники краха? Говорят, что да. Аналитики отрасли предрекали, что вслед за «Трансаэро», второй по объему перевозок российской авиакомпании на момент остановки полетов в октябре 2015 года, рынок покинет один из крупных игроков. Надо ли было держать его имя в тайне или немедленно принимать меры?

Его пример — другим наука. Но у нас же не принято учиться на чужих ошибках. Уж сколько их упало в эту бездну? От любимого народом лоукостера «Авианова» до малоизвестных региональных авиакомпаний, почивших с миром без особого резонанса в СМИ.

Такие передергивы сотрясают не только отечественных авиаперевозчиков. 2 октября прекратила операционную деятельность британская авиакомпания Monarch Airways, специализирующаяся на туристических перевозках, оставив за рубежом более ста тысяч пассажиров. Авиационные власти Великобритании приостановили действие сертификата эксплуатанта. Правительство обратилось к ним с просьбой зафрахтовать более 30 самолетов для перевозки пострадавших авиапассажиров на родину.

Британского перевозчика вывели из строя рост цен, долгий период убыточности и конкуренция на рынке, что очень напоминает российские реалии. Но это слабое утешение.

Галина ПОНОМАРЕВА



это внимания до нынешнего лета.

Еще в апреле авиаперевозчик объявил чартерную программу по беспрецедентно низким ценам. Туроператоры выкупили рейсы вплоть до октября, но уже в мае выяснилось, что «ВИМ-авиа» выполнить их не может: вышли из строя самолеты, не хватает пилотов. Рейсы, на которые уже купили билеты более 200 тысяч человек, были отменены. В основном — направления на Сочи и

и неохотно страхуют риск не выполнения рейса, не желая дополнительных затрат. Ни один перевозчик не подпишет договор с крупными штрафными санкциями за отмену и задержку рейсов. Туроператоры пока остаются в самом невыгодном положении. Если не считать самих туристов». В итоге части пассажиров деньги вернули. Остальных пересаживали на рейсы других авиакомпаний.

Добро на выполнение чартерной программы «ВИМ-авиа» давала

Окончание. Начало на с. 2





Михаил Агафонов изложил историю, представляющуюся достаточно амбициозной. Идея родилась в конце 2016 года и была связана с предстоящим юбилеем города. Проект был поддержан администрацией города и вынесен на общественное обсуждение. Амбициозность состояла в том, что за полгода нужно было создать 16 бюстов. Среди художников был проведён конкурс, и за эту работу не все соглашались браться. Владимир Иванов согласился. Работа стоила ему нескольких бессонных ночей и переживаний творческого кризиса — было сде-

чья память увековечена на Аллее, наши отцы и деды отстаивали свободу и независимость нашей страны. Созданные легендарными конструкторами воздушные суда и сегодня способны решать боевые задачи в любой точке мира, в частности, в Сирии.

Сергей Чернышёв подчеркнул, что появление данного архитектурного комплекса — событие не только для города Жуковского, но и для России. Деятельность генеральных конструкторов, в чью память открыта аллея, непосредственно связана с деятельностью ЦАГИ. В годы Великой Отечественной войны практически все конструкторы, представленные на этой аллее, непосредственно работали на территории института — ковали нашу Победу в воздухе. Результатом явилось то, что уже к 1943 году советская авиация превосходила люфтваффе. Это предопределило и победу в воздухе, и в целом победу над врагом. Сергей Чернышёв напомнил, что в дни МАКС-2017 был открыт скульптурный барельеф за служенному лётчику-испытателю СССР, космонавту-испытателю Лётно-исследовательского института им. М.М. Громова Римантасу Станкявичюсу, а инициаторами явились ЦАГИ и ЛИИ при поддержке администрации города.

В ходе торжеств состоялся авиационный парад. Прямо над городом в торжественном строю пролетели вертолеты Ми-8 и Ми-35, новейший вертолет Ка-52К, самолёты Ан-30, Ил-20, истребитель МиГ-29, учебно-боевой Як-130 и пара новейших истребителей пятого поколения Су-57.

Говоря о значении деятельности авиаконструкторов, в память о которых основана Аллея, следует отметить главное: Россия обязана иметь и имеет свой воздушный флот, как военный, так и гражданский. Уместно напомнить и о другом событии, казалось бы, никак не связанном с торжествами в Жуковском. Утром того же дня, когда чествовали победителей конкурса «Авиастроитель года», в аэропорту Внуково совершил посадку самолёт Sukhoi SuperJet 100 вновь основанной авиакомпании «Азимут», прибывший регулярным рейсом из Ростова-на-Дону и затем вылетевший в Омск. Примечателен не только факт, что создана новая авиакомпания в то время, когда мы больше привыкли к известиям о ликвидации перевозчиков. «Азимут» начал свою операционную деятельность с эксплуатации отечественных самолётов!

Sukhoi SuperJet 100 уже освоил небо. Не за горами время, когда его будут бороздить рейсовые МС-21. Благодаря международной кооперации появятся и свои широкофюзеляжные воздушные суда, что положит конец безраздельному господству в воздухе «Боингов» и «Эрбасов». Отечественная авиация существовала всегда и будет существовать, пока мы храним память о тех, кто её создавал.

Полина КАРЛОВА

Наследники Икара

В Жуковском открыт уникальный архитектурный комплекс-мемориал «Создатели авиации России»



К решению пришли не сразу: были долгие споры, нужно это или нет, находились даже решительные противники. Не было согласия и в том, где должна быть расположена мемориальная аллея, предлагалось, в частности, создать её вдоль дороги. После долгих дебатов директора предприятий вышли на аллею Маяковского и провели опрос жителей: считают ли они нужным, чтобы здесь были установлены бюсты великих авиаконструкторов. Все, кто проходил по аллее, в один голос говорили: это нужно сделать. Место было выбрано удачно. За фигурой Жуковского, основавшего аэродинамику и теорию полёта, будут воздвигнуты памятники тем, кто воплотил в жизнь эти достижения.

В реализации данного проекта значительную роль сыграл «Фонд развития авиации» во главе с Александром Корнеевым. С его помощью был реализован проект «Памятник авиаторам» в Первой гимназии (в прошлом — первая школа). 23 июня 1941 года все выпускники этой школы отправились в военкомат и ушли на войну. Никто из них не вернулся. Все хотели стать авиаторами, но мечта не осуществилась — их жизни оборвались.

На аэродроме ЛИИ имени М.М. Громова базировались три авиадивизии и 16 авиаполков. Из полёта не вернулись более 180 лётчиков. На мемориале, посвящённом героям войны, была добавлена композиция: лётчик, рядом с которым стоит мальчик с моделью планера в руке, который хотел сам стать лётчиком.

В создании Аллеи авиаторов значительный вклад внесли также ОАК, холдинг «Вертолёты России», корпорация «Роскосмос» и Научно-инженерная компания, которую можно назвать и вдохновителем проекта. В проекте участвовали и волонтеры, многие из которых принимали участие в реставрации памятников истории авиации в Мониномском авиамузее.

Задача по увековечиванию памяти авиаторов должна быть решена в три этапа. Первый — памятник авиаторам, второй — создание аллеи, третий — создание памятника самолёту Ту-144. Он должен стоять на Туполевском шоссе напротив Централных проходных при въезде на аэродром ЛИИ имени М.М. Громова. В Жуковском находятся два экземпляра этого легендарного воздушного судна — СССР-77114 и СССР-77115. Самолёт с бортовым номером СССР-77114 и будет установлен в виде памятника на Туполевском шоссе. На этот проект собиравались пожертвования. Собственно говоря, фонд «Легенды авиации» создавался изначально для того, чтобы реализовать его.

Планируется также реализовать четвёртый этап: над той территорией города, которая находится под глиссадой, должен быть создан Авиационный парк, при котором будет действовать детский центр по обучению различным видам деятельности, в частности, авиамоделному делу. Сегодня к городу присоединены также две территории, которые должны стать инновационными парками.

Скульптор Владимир Иванов отметил, что этот проект достаточно грандиозный и воплотить его — непростая задача. Она состоит в создании портретов, которые должны быть живыми. Скульптура — вид пластического искусства, что требует особого подхода к решению задачи. Для того, чтобы создать 16 скульптур, нужно было прожить все 16 жизней. Этот год автор скульптур прожил с авиацией, был на МАКСе, который поразили его представленными достижениями российского авиастроения.

В работе по созданию скульптур принимали участие и родственники героев. Так, например, в мастерскую неоднократно заходил внук Андрея Николаевича Туполева, Андрей Алексеевич. Родственники Георгия Михайловича Бериева прислали богатый фотоархив.

лано несколько вариантов скульптур, а ему самому не все нравились.

Аллея авиаторов должна стать памятником не только общероссийского, но и общероссийского и мирового значения. Н.Е. Жуковский и его последователи внесли вклад как в отечественную авиацию, так и в мировую. Памятник будет иметь и воспитательное значение: учащиеся авиационных учебных заведений будут гордиться своей профессией. В создание Аллеи значительный вклад внёс холдинг «Вертолёты России». В галерее конструкторов, чья память увековечена в бюстах, — Михаил Миль, Марат Тищенко и Николай Камов.

В церемонии открытия Аллеи авиаконструкторов принял участие заместитель главы ВКС России, командующий ВВС России генерал-лейтенант Андрей Юдин, генеральный директор ФГУП «ЦАГИ» Сергей Чернышёв, первый вице-президент ПАО «ОАК» Александр Туляков, генеральный директор Лётно-исследовательского института им. М.М. Громова Павел Власов, генеральный директор АО «РСК «МиГ» Илья Тарасенко и другие почетные гости. В своей приветственной речи Андрей Юдин отметил, что на самолётах, созданных теми конструкторами,



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Широкофюзеляжный дальнемагистральный самолёт назван партнерами — ПАО «ОАК» и СОМАС — CR 929

Базовая версия широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта будет обозначаться как CR 929-600, младшая версия — CR 929-500, а старшая версия — CR 929-700. Латинские буквы C и R обозначают участников проекта: C — China, R — Russia. CR — это также первые две литеры названия совместного российско-китайского предприятия — CRAIC, которое выступает оператором программы ШФДМС. Также стороны представили логотип совместного предприятия CRA-IC, используемый в ливрее лайнера. Он представляет собой два равных крыла, которые символизируют соразвитие и вектор движения вперед. Цвета крыльев символизируют участников проекта: красный — Китай, синий — Россия.

На ВАСО прошла встреча рабочей группы содействия реализации политики качества

«В ОАК и «Ильюшине» активно внедряется проектное управление. В этом плане мы формируем рабочую группу как совещательный орган, который формулирует инициативы и предложения в части совершенствования производственной системы для руководства ВАСО и «Ил». Мы формируем соответствующие проекты, согласовываем их с руководством, и доводим их до конечной реализации», — пояснил руководитель проекта от ПАО «Ил» Евгений Мирошниченко. Основное внимание на заседании рабочей группы было уделено системе совершенствования производства и возможностям увеличения потока рационализаторских, инициативных и кайдзен-предложений.

Более сотни молодых специалистов У-УАЗ получают ежегодно материальную поддержку

На протяжении трех лет инженерам-конструкторам, инженерам-технологам, инженерам-разработчикам программ для станков с программным управлением, производственным мастерам ежемесячно выдается надбавка к зарплате, согласно положению о доплатах молодым специалистам, имеющим очное техническое образование. Получить льготу в размере от 2500 до 15000 рублей имеют право работники до 35 лет, только получившие диплом об образовании и принятые на работу по профилю полученной специальности не позднее 2-х лет с момента получения диплома об образовании. При устройстве на У-УАЗ молодым специалистам разово выдаются «подъемные» в размере 5000 рублей.

«Авиакор» и Самарский университет развивают сотрудничество в сфере подготовки кадров

Самарский авиационный завод «Авиакор» (входит в корпорацию «Русские машины», управляющую машиностроительными активами промышленной группы «Базовый Элемент») и Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева обсудили вопросы подготовки кадров для авиастроительной отрасли в рамках круглого стола «Кадровая стратегия завода «Авиакор». В настоящее время производственная стратегия «Авиакора» ориентирована на проект модернизации Ту-95МС. Увеличение компетенций в этом проекте требует дополнительного набора на специальности конструкторов, технологов и мастеров, рассказали в компании.

ВИЛС подготовил к паспортизации новейшие сплавы для авиационного двигателестроения

ОАО «Всероссийский институт легких сплавов» разработал и подготовил к паспортизации высоко- и жаропрочный гранулируемые никелевые сплавы марок ВВ752П и ВВ753П с принципиально новыми характеристиками. «Российские разработчики перспективных двигателей 5-го поколения предъявляют очень высокие требования к свойствам жаропрочных сплавов, но ни один из существующих в полной мере не удовлетворял им. Наши специалисты создали композиции, где прочностные и жаропрочные характеристики сочетаются с высоким сопротивлением усталостному разрушению материала», — прокомментировал гендиректор ВИЛС Андрей Филипчук.

Правительство РФ освободило «Роснефтегаз» от финансирования проектов Ил-114 и Ил-96-400

Эти проекты будут профинансированы из бюджета на сумму 27 млрд рублей независимо от выплат госхолдинга. В 2017 году «Роснефтегаз» отказался выплачивать дивиденды по итогам предыдущего года, хотя Минфин изначально ждал от него до 156 млрд рублей. В проекте федерального бюджета на 2018-2020 годы, внесенном 29 сентября, в Госдуму, нет упоминания АО «Роснефтегаз». Запланированные на 2018 год взносы в ОАК, ОДК и ГТЛК на эти цели по-прежнему составляют 26,9 млрд рублей, следует из материалов к проекту бюджета. Но теперь их предлагается обеспечивать из госбюджета независимо от того, заплатит ли «Роснефтегаз» дивиденды и в каком объеме.

Состоялось заседание межведомственной рабочей группы по созданию полностью электрического ВС

В ЦИАМ состоялось заседание межведомственной рабочей группы по реализации концепции полностью электрического самолёта, созданной в 2017 году по инициативе НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» и Фонда перспективных исследований (ФПИ) для координации и повышения эффективности работ по данному направлению. «Наша задача — выстроить тесную кооперацию между организациями, работающими над перспективными технологиями, которые обеспечат конкурентоспособность будущей российской авиационной техники», — отметил директор проектного комплекса «Гражданские самолёты» НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Сергей Гальперин.

Половина именных акций корпорации «Иркут» после объединения с ОАК перейдет государству

Министерство промышленности и торговли России подготовило проект указа Президента «О реорганизации публичного акционерного общества «Объединенная авиастроительная корпорация». Документ оговаривает, что государство должно быть обеспечено не менее 50 процентами обыкновенных именных акций корпорации «Иркут» после ее объединения с ОАК. Программа реструктуризации предполагает, что созданное в результате объединения ОАК, корпорации «Иркут» и АО «Гражданские самолёты Сухого» единое юридическое лицо станет корпоративным центром по управлению перспективными проектами гражданского самолетостроения — в частности, МС-21 и SSJ 100.

АЭРОПОРТ 2017

Минтранс России хочет обязать аэропорты обслуживать пассажиров при отмене рейсов

Министерство транспорта РФ хочет обязать аэропорты и другие обслуживающие организации «в любом случае оказать услуги при задержке или отмене рейса», заявил министр транспорта РФ Максим Соколов в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту и строительству. «Да, аэропорты, наверное, понесут дополнительные финансовые издержки. Но эти финансовые издержки будут в дальнейшем в рамках гражданского законодательства, в худшем случае – законодательства о банкротстве компенсированы за счет той компании, которая допустила эти задержки и не смогла выполнить свои обязательства перед пассажирами», — сказал М. Соколов.

Аэропорты выступают за регулирование правил доступа к любой деятельности на их территории

«Демонополизация рынка выявила необходимость создания правил по допуску к деятельности в аэропорту и закреплению требований к качеству оказываемых услуг. Совместно с коллегами по отрасли мы предлагаем внести изменения в нормативную базу, которые позволят устранить правовую неопределенность в этой сфере. Одно из предложений — создание двухуровневой системы допуска к деятельности на территории аэропорта. Она предполагает сертификацию и аттестацию персонала главного оператора аэропорта и последующую процедуру допуска хэндлеров через него», — рассказала директор по маркетингу Домодедово Марина Букалова.

WhatsApp и Viber — новые каналы информационной поддержки пассажиров в аэропорту Шереметьево

Шереметьево расширил возможности пассажиров и гостей аэропорта, связанные с получением круглосуточной информационной поддержки. Теперь пользователь может получать ответы на русском и английском языках в мессенджерах WhatsApp и Viber. В дополнение к действующему с мая 2017 года официальному боту Шереметьево в мессенджере Telegram (@Sheremetyevo_bot), пассажиры теперь могут круглосуточно получить любую информационную поддержку от оператора call-центра аэропорта и в мессенджерах WhatsApp и Viber. Для этого пассажиру необходимо сохранить в контактах номер call-центра аэропорта +7 (495) 578-65-65 и начать чат.

«Базовый элемент» и «Ренова» представили концепции модернизации иркутского аэропорта

На совещании у губернатора руководитель проекта управляющей дирекции «Авиация» ООО «Компания «Базовый элемент» Игорь Шубейко настаивал на необходимости вкладывать средства в модернизацию существующего аэропорта и постепенно, в течение десяти лет выходить на второй этап — строительство нового аэропорта. Компания УК «Аэропорты регионов», которую представил Евгений Красиков, напротив, заявляла, что строительство нового аэропорта вполне возможная задача, опять же при условии использования старого аэропорта. В качестве примера они привели аэропорт Платов в Ростове-на-Дону и аэропорт «Центральный» в Саратове. Варианты изучит заксобрание.

В МА Казани продолжается внедрение новых технологий по программе «Доступная среда»

В рамках учебной программы курсов повышения квалификации «Создание доступной среды жизнедеятельности инвалидов» международный аэропорт «Казань» посетили специалисты министерств и ведомств Республики Татарстан, Ульяновской области, Волгоградской области и Пермского края. Аэропорт представил обновлённую систему услуг по принципу «доступная среда» для маломобильных групп населения. Представители делегации дали высокую оценку мероприятиям по повышению показателей доступности. Они отметили, что аэропорт «Казань» демонстрирует высокие показатели адаптивности к нуждам людей с ограниченными возможностями.

Для аэропортового комплекса «Платов» выбран оператор магазинов Duty Free и Duty Paid

Им стала группа компаний RegStaer — один из ведущих российских операторов travel retail. Об этом сообщает пресс-служба холдинга. Круглосуточный магазин формата Duty Free расположится в зоне вылета международных рейсов на площади 405 кв.м. В его ассортименте будут представлены элитная парфюмерия и косметика, модные аксессуары, алкоголь, табак и сладости. К оплате будут принимать все виды кредитных карт и несколько видов валют. Кроме того, сотрудничество с компанией RegStaer предполагает открытие магазина беспшовлиной торговли и в зоне прилета международных рейсов. В зоне вылетов ВВЛ начнет работу магазин Duty Paid.

«Новопорт» и «Аэропорты регионов» поспорят за право реконструкции а/порта Нового Уренгоя

Как сообщает пресс-служба губернатора ЯНАО, в течение 61 рабочего дня претенденты должны подготовить конкурсные предложения. Правительство ЯНАО объявило конкурс 25 июля 2017 года. По его условиям частный инвестор должен построить новое здание аэровокзала, модернизировать ВПП, обеспечить аэропорт телескопическими трапами и предоставить пассажирам обслуживание на уровне международных стандартов. Округ готов возместить часть расходов на реконструкцию аэропорта: на первом этапе не более 3,3 млрд рублей, на втором — не более 560 млн рублей. Пропускная способность аэропорта должна вырасти с 150 до 800 человек в час.

Общий пассажиропоток аэропортов МАУ в августе т.г. составил более 9,6 млн человек

Пассажиропоток аэропортов Московского авиаузла в августе т.г. составил 9 674 244 человека, сообщает Росавиация. Шереметьево в августе текущего года обслужил 4 081 123 пассажира (рост на 19,6 процента), Домодедово — 3 521 769 человек (+ 4,8 процента), Внуково — 2 071 352 человека (+ 22,9 процента). Международные перевозки в аэропортах МАУ в августе увеличились на 24,5 процента — до 4 834 989 человек. Внутренние перевозки в аэропортах МАУ в августе составили 4 839 255 пассажиров (+ 5,7 процента). Всего за первые 8 месяцев 2017 года аэропорты МАУ обслужили 59 121 952 пассажира, что на 17,7 процента выше, чем показатели за аналогичный период 2016 года.

Птенцы гнезда самарского

КуАИ — СГАУ: продолжительность полёта — 75 лет

В нынешнем году Самарский аэрокосмический университет отмечает 75-летний юбилей. В Самаре, в театре Оперы и балета 4 октября состоялся торжественный вечер, посвященный этой памятной дате. В торжествах приняли участие преподаватели и ветераны вуза, выпускники разных лет и студенты. На праздничной сцене вновь ожила история легендарного вуза...

Летом и осенью 1941 года в Куйбышев были эвакуированы 30 заводов авиапрома, разместившихся в районе Безымянки. Переводчиками предприятий была поставлена задача в кратчайший срок наладить выпуск штурмовиков Ил-2. Производству требовались квалифицированные кадры. Приказ о создании института был издан в июле 1942 года, а 1 октября 1942 года начались занятия для первых 556 студентов на двух факультетах — самолётостроительном и авиамоторостроительном. В этом же году при вузе были основаны научно-техническая библиотека и кафедра военно-физической подготовки (с 1944 года она называется военной кафедрой). В декабре 1942 года был назначен первый директор института — Фёдор Иванович Стебихов.

Сам факт организации института, энергия, с которой он создавался, внимание, которое проявляли к нему партийные органы — всё это было показателем уверенности народа в близкой победе над фашистской Германией. В Куйбышеве в военные годы находились дипломатические представительства иностранных государств. Зарубежные дипломаты проявляли интерес ко всем событиям в жизни города, и появление нового института они воспринимали как уверенность нашего народа в своих силах.

Наиболее острой проблемой стал набор студентов и обеспечение вуза штатом преподавателей. В Куйбышеве в то время находилось много профессоров, доцентов и преподавателей по теоретическим дисциплинам, эвакуированных из Москвы, Ленинграда, Харькова, Киева и Одессы. Многие из них охотно согласились участвовать в деятельности нового вуза.

Приём был организован на все четыре курса обоих факультетов (в военное время количество курсов и время обучения было сокращено). За полтора месяца до начала занятий поступило около 900 заявлений.

Студенты проявляли неподдельный патриотизм как в отношении к занятиям, так и в организации быта вуза: своими силами они выполнили практически все работы по его благоустройству. Среди лозунгов, под которыми они работали и учились, был и такой: «Сделаем наш институт гвардейским!».

В те годы доля студентов была нелегка. После занятий они сами оборудовали аудитории и лаборатории, работали на заводах, трудились на строительстве газопровода, в госпиталиях и совхозах, сдавали донорскую кровь, собирали тёплые вещи для фронтовиков. На заработанные средства институт создал две авиаэскадрильи — «Волжский комсомолец» и «Валерий Чкалов». За проведённую акцию институт был удостоен благодарности от Сталина.

В 1947 году в институте была проведена первая студенческая научно-техническая конференция. В

Окончание. Начало на с. 2



1950 году было создано студенческое научное общество, объединившее 18 кружков, а в 1953 году был основан учебный аэродром. Важное событие произошло в 1960 году — создан Вычислительный центр, оснащённый ЭВМ «Урал-1». В 1966 году институту было присвоено имя С.П. Королёва.

Учёные вели научно-исследовательскую работу, направленную на решение задач различных предприятий, не только авиастроительных. В институте сложились первые научные коллективы, возглавляемые талантливыми учёными. Одним из них был Александр Миронович Сойфер, который более 26 лет занимался проблемами вибрационной надёжности изделий. Когда выявилась тенденция превалирования среди всех дефектов двигателей именно вибрационных, он оценил масштабность проблемы и стал инициатором и организатором нового научного направления, связанного с активным подавлением вредной вибрации.

Александр Сойфер приложил множество усилий для поиска новых форм связи вузов с ОКБ и заводами. Такая форма был найдена — на состояла в организации Отраслевой научно-исследовательской лаборатории (ОНИЛ). В 1958 году была организована ОНИЛ-1 «Вибрационная прочность и надёжность авиационных изделий». Лаборатория данного профиля была первой не только в КуАИ и в Куйбышеве, но и в стране в целом. Крупнейшим достижением этой лаборатории стало создание упругодемпфирующего пористого материала МР (металлорезины). Он используется не только в авиации и космонавтике, но и в судостроении и ряде других отраслей промышленности.

В истории научной деятельности КуАИ особое место занимает период, когда должность ректора исполнял Виктор Павлович Лукачёв (1920-1988). В этой должности он состоял с 1956 года и ушёл из жизни, находясь на рабочем месте. С его именем связана золотая эпоха КуАИ — именно он заложил основы будущего инновационного вуза, основав первые в СССР отраслевые научно-исследовательские лаборатории.

В Куйбышев Виктор Лукачёв прибыл ещё в военные годы — его направили сюда для лечения в госпитале после контузии. После вы-

здоровления он получил путёвку для продолжения обучения в КуАИ (до этого он учился в Ленинграде). Закончив институт, Виктор Лукачёв начал здесь же преподавать. Был избран секретарём парткома, а в 1956 году назначен директором вуза. Именно Виктор Павлович способствовал бурному развитию КуАИ: узкоотраслевой провинциальный институт с двумя направлениями подготовки и численностью студентов 1000 человек превратился в мощный вуз. В нём были открыты новые факультеты: эксплуатации авиационной техники, обработки металлов давлением, радиотехнический и информатики.

В деятельности института появились и направления, связанные с развитием космической отрасли. Помимо этого были открыты диссертационные советы, отраслевые научно-исследовательские лаборатории, сотрудники которых активно участвовали в проектах государственного масштаба. Виктор Лукачёв способствовал тому, что КУАИ имел авторитет в Минавиапроме и в Минобщмаше.

К 1988 году количество студентов выросло до 7000 человек. Темпы развития института даже опережали темпы экономического развития самой страны. Один из секретов успеха — крепкая связь вуза с производством и привлечение специалистов заводов к его деятельности.

Примечателен факт, что знаменитый авиадвигателестроитель Николай Кузнецов многие годы возглавлял кафедру конструкции авиационных двигателей. Кафедре летательных аппаратов возглавлял Дмитрий Козлов, ставший первым генеральным директором ЦСКБ «Прогресс». В сегодняшней Самаре Дмитрий Ильич воспринимается как национальный герой. На шоссе, ведущем в сторону аэропорта Курумоч, на фасаде одного из домов нарисован его портрет.

Важной составляющей успеха вуза является и стабильность его коллектива, а также руководящего состава. За всю 75-летнюю историю КуАИ-СГАУ в нём было всего пять ректоров (не считая исполнявшего обязанности директора с июля по ноябрь 1942 года Александра Сойфера). Первым стал уже упомянутый Фёдор Стебихов, занимавший эту должность с 1942 по 1956 годы. Его сменил Виктор Лукачёв, трудившийся на

этом посту, как было упомянуто выше, до самой смерти в 1988 году. Доктор технических наук, профессор Владимир Шорин руководил вузом с 1988 по 1990 годы и передал этот пост Виктору Сойферу, трудившемуся в этой должности до 2010 года. После него ректором СГАУ был назначен Евгений Шахматов, возглавляющий вуз и сегодня.

В день празднования юбилея в адрес СГАУ поступило поздравление заместителя Правительства Российской Федерации Дмитрия Rogozina. В поздравительной речи говорилось о том, что «Самарский аэрокосмический университет входит в число самых передовых вузов страны, благодаря инновационным технологиям, применяемым в учебном процессе и в научных исследованиях». Кроме того, отмечена значительная роль вуза в выполнении программы по повышению конкурентоспособности отечественной промышленности.

С приветственным словом выступил главный федеральный инспектор по Самарской области аппарата Представителя Президента России, действительный государственный советник Российской Федерации Сергей Чабан. Он отметил международное значение вуза, где учатся сегодня не только россияне, но и многие иностранцы. Самарская кузница интеллектуальных кадров российского авиапрома делает значительный вклад в обеспечение обороноспособности страны. Показателем ее значимости является и то, что более тысячи выпускников вуза удостоены государственных наград.

Председатель Самарской губернской Думы Виктор Сазонов историю вуза разделил на три этапа: авиационный институт, аэрокосмический университет, национальный исследовательский университет. Каждый из этапов представляет собой золотые страницы истории науки и образования, а также отечественной авиационно-космической индустрии. Не случайно самарский национальный Исследовательский университет входит в число 15 лучших университетов страны. Сегодня руководители вуза поставили цель войти в число 100 лучших учебных заведений мира.

В рамках торжеств состоялась церемония награждения профес-

соров и преподавателей университета. За высокий профессионализм и большой вклад в дело подготовки специалистов авиационно-космической промышленности, а также по случаю 75-летнего юбилея университета, дипломом самарской Губернской думы был награжден профессор кафедры космического машиностроения Владимир Куренков, работающий здесь с 1974 года и начавший свою карьеру с должности рядового инженера. Владимир Иванович много лет руководил студен-

корреспондент Российской Академии Наук, заместитель генерального конструктора РКЦ «Прогресс» Геннадий Аншаков, исполнявший с 1991 по 2007 годы должность губернатора Самарской области Константин Титов, заместитель министра гражданской авиации СССР в 1986 — 1991 годах, а ныне — председатель Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт») и заместитель председателя Общественного совета при Росавиации

внесли значительный вклад как в подготовку, так и в обеспечение его полёта.

Сегодня вуз находится на новом и очень сложном этапе развития. Чтобы обеспечить его конкурентоспособность, пришлось пойти по пути объединения ряда направлений. Результатом стало, в частности, создание первого межвузовского Центра компьютерных технологий, а также межвузовской библиотеки. Завершая свою речь. Константин Титов отметил, что без поддержки выпускников КуАИ-СГАУ он бы не стал губернатором.

Леонид Шварц напомнил о советском прошлом, когда многие выпускники КуАИ отправлялись работать на Север, но не забывали Самару и возвращались в этот город. Эта традиция продолжается и по сей день. А сам Леонид Семёнович продолжает трудиться на Ямале, развивая гражданскую авиацию этого района Крайнего Севера.

Роль КуИА-СГАУ высоко оценил Виктор Горлов, который закончил Куйбышевский авиационный институт в 1961 году. Виктор Васильевич завершил служебную карьеру в СССР на посту заместителя министра гражданской

авиации. Он также является одним из руководителей и участников разработок и внедрения всех программ развития гражданской авиации в период 1986-2002 годов.

До приглашения в МГА Виктор Васильевич руководил Авиационно-технической базой (АТБ) аэропорта Уфа (кстати, расположенного недалеко от Самары). Являясь выпускником КуАИ, Виктор Горлов, уже исполняя министерские должности, говоря его же словами, стал потребителем кадров, подготовленных в КуАИ. Разумеется, их подготовке он давал самую высокую оценку.

Сам он является выпускником 3-го факультета КуАИ (эксплуатация летательных аппаратов и двигателей). Этот факультет выпустил более 5000 инженеров, внесших значительный вклад в развитие отечественной гражданской авиации. Из 31 территориального управления гражданской авиации половина их главных инженеров являлись выпускниками КуАИ. Воспитанниками этого вуза являлись и директора многих авиаремонтных заводов гражданской авиации, в том числе Внуковского (№ 400) и Быковского (№ 402), Ташкентского, Уральского и многих других.

Завершился торжественный вечер концертом студенческой самодельности. В его программу органично вошел хореографический номер «Крылья Победы». Своё выступление танцоры посвятили штурмовику Ил-2, который изображали с помощью деревянных консолей крыла и пропеллера.

Перед входом в театр разместились небольшая выставка, посвящённая достижениям университета. Ударным экспонатом стал крупный беспилотный летательный аппарат самолётного типа. В экспозицию вошла также модель лёгкого многоцелевого самолёта «Ястреб», который может иметь как колёсное, так и поплавковое шасси. Здесь же демонстрировались модели ракеты «Союз» и спутников. Конечно же, на выставке были представлены не все разработки вуза, но даже то, что в день торжеств могли увидеть зрители, достаточно убедительно показывает: СГАУ остается одним из символов России как великой авиационно-космической державы.

В кооперации с КНИТУ-КАИ и МАИ Специалисты СГАУ ведут работу по созданию интерцептора для самолёта SSJ 100. Один из крупнейших проектов связан с созданием оснастки для крупно-размерных элементов крыла и фюзеляжа самолёта MC-21.

Одним словом, в эпоху новых прорывных проектов в авиационной отрасли, как и в прежние годы, легендарный самарский авиационный вуз остается в авангарде.

Пётр КРАПОШИН,
специальный корреспондент
«Воздушного транспорта»,
г. Самара



ческой практикой, которая проводится на космодроме Байконур.

В числе награждённых — доцент кафедры конструкции и проектирования двигателей летательных аппаратов Фёдор Паровай. Данная кафедра входит в состав входящего в структуру университета Института двигателей и энергетических установок. Фёдор Васильевич разработал ряд курсов, один из которых связан с изучением двигателя внутреннего сгорания, и составил значительный ряд методических пособий, тематически связанных с авиадвигательной специальностью.

Благодарственной грамотой Самарской губернской думы была награждена Светлана Комаровская — старший преподаватель кафедры инженерной механики Института двигателей и энергетических установок. Светлана Семёновна в течение 35 лет исполняет должность учёного секретаря Совета Института, а также секретаря Методической комиссии этого института.

Почётной грамотой губернатора Самарской области награждён кандидат технических наук Борис Есипов, доцент кафедры информационных систем и технологий факультета информатики СГАУ. Борис Алексеевич является автором более 120 научных трудов. Он окончил КуАИ в 1968 году по специальности «радиоинженер» и учился в одной группе с бардом Валерием Грушиным, трагически погибшим в этом же году. В честь Валерия Грушина был организован знаменитый Грушинский фестиваль.

Благодарственными грамотами губернатора Самарской области были отмечены также: заведующий кафедрой немецкой филологии, доктор филологических наук, профессор Сергей Дубинин (стаж работы в университете — 36 лет), начальник управления имущественных отношений Самарского университета Сергей Чеботарёв, доктор технических наук, профессор кафедры инженерной механики Института двигателей и энергетических установок Самарского университета Валерий Гаврилов (стаж работы в университете — 45 лет) и доктор филологических наук, профессор кафедры немецкой филологии факультета журналистики Нина Данилова.

В состоявшихся торжествах приняло участие множество выдающихся выпускников КуАИ. На праздничную сцену были приглашены: первый руководитель Анти-террористического комитета генерал-лейтенант Евгений Ильин, Герой Социалистического труда, член-



Виктор Горлов, глава администрации города Самара Олег Фурцев, генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Саватта» Леонид Шварц. До недавнего времени Леонид Семёнович руководил аэропортом Курумоч, сегодня самарская воздушная гавань вышла на новый уровень развития — в Курумоч построен новый терминал.

Геннадий Аншаков принадлежит к первому выпуску КуАИ из числа ракетных инженеров. Он работал под началом Сергея Колёва и по поручению Дмитрия Козлова занимался разработкой первых систем управления для космических аппаратов.

Константин Титов в своей приветственной речи отметил важный факт: день проведения торжественной церемонии в честь юбилея знаменитого вуза совпал с 60-летием со дня запуска первого в мире искусственного спутника Земли. Выпускники КуАИ

авиации СССР по науке и эксплуатации авиационной техники. В новой России с 1991 по 2002 годы трудился в должности заместителя директора Департамента воздушного транспорта Минтранса России, работал заместителем директора Федеральной авиационной службы, заместителем директора Федеральной службы воздушного транспорта, а также руководителем Департамента поддержания лётной годности Минтранса России. Под его руководством и при непосредственном участии формировались технические задания, проводились государственные и эксплуатационные испытания, внедрение в эксплуатацию новой авиационной техники (самолеты Ил-96, Ту-204, Ил-114, Бе-200, Ту-334, вертолеты Ми-38, Ка-226, Ка-126 и др.), внедрялись современные системы поддержания лётной годности и надежности авиационной техники.



ИНТЕГРАЦИЯ

В Японии состоялась международная встреча экспертов в области гражданского авиастроения

В соответствии с договоренностями на авиасалоне МАКС-2017, российская делегация во главе с генеральным директором НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Андреем Дутовым посетила Японию и приняла участие в третьей встрече экспертов в области гражданского авиастроения. С Японской стороны во встрече участвовали представители Министерства экономики, торговли и промышленности Японии, Организации новой энергетики и развития промышленных технологий (NEDO), а также корпораций Kawasaki Heavy Industries и IHI Corporation. Стороны отметили наличие потенциала для развития сотрудничества и договорились продолжить экспертное взаимодействие.

Ученые ЦАГИ и китайского AVIC ARI готовятся к испытаниям тематических моделей самолетов

Проект, реализуемый ЦАГИ и AVIC ARI, представляет собой экспериментальное исследование нестационарных аэродинамических характеристик моделей самолетов. Принимая во внимание многолетний опыт российского центра в реализации подобных работ, испытания планируется проводить в трубах института, в том числе — штопорной установке. Одним из недавних примеров успешного взаимодействия служит контракт, в рамках которого ученые российского института создали конструкторскую документацию для рабочей части установки FL-3 AVIC ARI с регулируемой степенью перфорации стенок. AVIC ARI — исследовательский центр, основанный в 2000 году, деятельность которого сфокусирована на вопросах аэродинамического проектирования.

Венесуэла хочет сотрудничать с перевозчиками России и Турции для развития в стране туризма

Об этом сообщил заместитель министра туризма Боливарианской Республики Али Падрон. Встречи пройдут в ходе международной туристической ярмарки, местом проведения которой в ноябре станет остров Маргарита. В конце июля о полной приостановке рейсов в Венесуэлу сообщила колумбийская авиакомпания Avianca. Ранее аналогичный шаг из-за финансовых вопросов или проблем с безопасностью предприняли крупнейшая авиакомпания Южной Америки Latam, американская United Airlines, мексиканская Aeromexico, немецкая Lufthansa, канадская Air Canada, итальянская Alitalia, бразильская Gol и базирующаяся на Арубе Tiara Air.

Казахстанская авиакомпания SCAT Airlines присоединилась к проекту VKO Connect M2

Партнер Внуково — авиакомпания SCAT airlines присоединилась к проекту VKO Connect (M2 Closed fare), благодаря чему у пассажиров из городов России появилась возможность посетить города Республики Казахстан: Актобе, Актау, Шымкент с удобной стыковкой между рейсами в аэропорту Внуково. Проект VKO Connect направлен на развитие трансферных перевозок через Внуково. Целью проекта является создание широкой сети стыковочных маршрутов с применением сквозных тарифов и специальных технологий обслуживания трансферных пассажиров и багажа. Кроме того, проект VKO Connect позволяет пассажирам оформить багаж до конечного пункта перевозки.

Институт экспериментальной физики и РКС создадут систему полного жизненного цикла

Холдинг «Российские космические системы» и Всероссийский научно-исследовательский институт экспериментальной физики заключили соглашение о сотрудничестве в области создания системы полного жизненного цикла изделий. Подписание состоялось на проходящем в Подмосковье Международном форуме «Армия-2017». Стороны договорились о сотрудничестве в разработке и внедрении современных методов управления предприятиями и созданием российских решений в области информационных технологий, обеспечивающих комплексное управление процессами сквозного жизненного цикла, в том числе с учетом потребностей ракетно-космической отрасли.

Власти Китая проводят 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 генеральным директором Казанского вертолетного завода Вадим Лигаи. 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.

Холдинг «Инжиниринг» поделился опытом международной кооперации на MRO Europe

Крупнейшая на европейском континенте выставка и конференция по ТОиР MRO Europe прошла в Лондоне 3–5 октября. С докладом об опыте успешного сотрудничества с глобальным провайдером услуг по ремонту силовых установок — компанией SR Technics выступил директор ХК «Инжиниринг» по сервису авиадвигателей Никита Бабкин. Весной 2016 года дочернее предприятие холдинга — С7 «Инжиниринг» при поддержке SR Technics открыло в московском аэропорту Домодедово (DME) единственный в России и СНГ цех по обслуживанию двигателей CFM56-5B/7B. До конца 2017 года будет открыта вторая площадка для ТО двигателей в Минеральных Водах (MRV).

Turkish Airlines стали лучшей авиакомпанией года в Европе по версии World Travel Awards

Награда стала для турецкого перевозчика первой в истории. Предыдущие шесть лет премии удостоивалась Lufthansa. В номинации «Бизнес-класс» лидировал «Аэрофлот», награды за экономический и первый класс получила Lufthansa. Лучшим чартерным перевозчиком признан Thomas Cook Airlines. Среди лоукостеров — Norwegian. Первое место среди аэропортов заняла авиагавань Цюриха. Португальский курорт Алагарве назван лучшим пляжным направлением, Венеция — лучшим круизным, Мадейра — лучшим островным. Лучшим туристическим городом Европы назван Санкт-Петербург. Также Lotte Hotel St. Petersburg удостоился награды «Лучший новый отель 2017».

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

ГЛОНАСС предлагают применить для раннего предупреждения цунами

Сигнал спутников ГЛОНАСС и GPS предлагается использовать для радиолокационного обнаружения крупных волн в океанах, говорится в материалах конференции по актуальным проблемам дистанционного зондирования Земли.

Для этого предлагается рассмотреть возможность запуска на околоземную орбиту на высоту 400 км космического аппарата с приемником сигналов навигационных систем и многолучевой антенной, что позволит принимать отраженные от поверхности Земли сигналы от десяти или более навигационных спутников. В этом случае всего за сутки один аппарат сможет провести равномерное глобальное зондирование поверхности Земли. Данная технология может быть использована, в том числе, для раннего обнаружения цунами, и скорости и направления ветра над морской поверхностью, определения толщины льда в полярных районах и отслеживания перемещения объектов по земной поверхности.

ФГУП «ЦАГИ» планирует испытать модель легкого конвертируемого самолета

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е.Жуковского») завершили очередной цикл испытаний модели легкого конвертируемого самолета (ЛКС).

Работы проводились в аэродинамической трубе малых скоростей Т-102 ЦАГИ в рамках государственного контракта с Минпромторгом РФ. Легкий конвертируемый самолет предназначен для перевозки 50 пассажиров или 6 тонн груза на местных и региональных линиях с крейсерской скоростью 480 км/ч. Отличительной особенностью проекта является возможность эксплуатации ЛКС как для пассажирских, так и для грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Следующим шагом станут испытания модели ЛКС с имитаторами силовой установки с работающими ВВ, в том числе при отказе одного двигателя. Исследовав характеристики полной компоновки, ученые сделают выводы о готовности проекта к реализации.

Резидентом «Сколково» разработан сверхпрочный пластик для нужд авиации

Новый сверхпрочный углепластик для изготовления корпусов космических аппаратов и солнечных батарей, а также крыльев, лопастей, сопел двигателей разработан в России резидентом «Сколково» — компанией «СИНТЕЗ-ПРОЕКТ».

«Нам удалось получить действительно сверхпрочный углепластик: крохотная пластинка размером 10 на 1 мм выдерживает на растяжение 2,5 тонны — это вес большого автомобиля. Удельная прочность этого материала, при одинаковом весе, в 8 раз больше, чем у самой прочной стали. Разработанный материал имеет в 30 раз меньшее влагопоглощение, чем применяемые в настоящее время композитные материалы. А так же в 100 раз лучшую трещиностойкость, высокую температуростойкость и размеростабильность», — сообщил куратор проекта Василий Аристов. Уникальные свойства углепластика позволяют ему найти широкое применение в различных изделиях космонавтики и авиации.

Специалисты NASA сделают «смешанное крыло» фантастически тихим

Специалисты NASA нашли несколько конструкторских решений, которые позволят существенно снизить шумность перспективного пассажирского самолета HWB, создаваемого по схеме «смешанного крыла».

Как пишет Aviation Week, использование самолетов с новыми разработками в современных аэропортах позволит уменьшить зону их шумового покрытия, по меньшей мере, на 94,4 процента по сравнению с эксплуатацией в них современных лайнеров размерности Boeing 777. «Смешанное крыло», которое некоторые разработчики, включая специалистов NASA, называют «гибридным крылом», представляет собой разновидность аэродинамической схемы «летающее крыло». В отличие от последнего в «смешанном крыле» фюзеляж четко выражен и за счет плавных наплывов переходит в треугольные в плане консоли крыла. Считается, что «смешанное крыло» имеет лучшую управляемость и меньшие размеры, чем «летающее крыло».

НПО «Наука» реализует инвестпроект в поселке Першино Владимирской области

Проект стартовал в 2010 году и предполагает комплексный перевод производств и подразделений из Москвы на территорию Першинского филиала НПО «Наука», а также строительство нового производственно-испытательного комплекса.

Большой объем работы по проекту выполнен в 2016 году. С Московской производственной площадки перемещено и запущено в работу оборудование для производства теплообменников. В том же году произошло еще одно знаковое событие для Першинского филиала — начат серийный выпуск теплообменников. К настоящему времени завершена модернизация системы электрообеспечения. Прошла модернизацию и IT-инфраструктура. Установлено новое серверное оборудование, организована система объединенных коммуникаций (IP-телефония). В 2016 году новым оборудованием оснастили и кузнечно-прессовый цех. Из Москвы также переведено производство резинотехнических изделий.

Студентки МАИ получили миллион в конкурсе «Инновационная радиоэлектроника»

Виктория Бояршинова, студентка факультета «Радиоэлектроника ЛА» и Дарья Перепелюк, обучающаяся на 1 курсе магистратуры факультета «Авиастроение», получили грант лауреатов конкурса «Инновационная радиоэлектроника».

Тема работы талантливых студенток посвящена разработке и созданию комплекса метеозондирования для оценки окружающей среды в условиях крупных городов. «Эко-мониторинг» — это мобильный комплекс мониторинга погоды и экологии крупных городов на базе управляемого беспилотника. Комплекс способен выполнять задачи по мониторингу выбросов с промышленных заводов в окружающую среду, метеоусловий вокруг взлётно-посадочных площадок, оценке загрязнения окружающей среды вблизи жилых массивов, техногенных факторов при катастрофах, замерять содержание углекислого и иных газов в городах, замерять опасные температуры для выявления риска пожара.



Вячеслав Колганов

Открывший дискуссию генеральный директор и главный конструктор ЗАО «НПК «ТРЭК» Вячеслав Колганов назвал основные проблемы экранопланостроения. Самая существенная состоит именно в том, что как отдельный вид транспорта экраноплан и сегодня не рассматривается. Эти суда и ныне регистрируются именно в водном регистре. Но с точки зрения принципа движения они близки к гидро-самолётам, от которых отличаются тем, что им не нужно большое воздушное пространство.

Значение экраноплана состоит в том, что он повышает уровень транспортного обслуживания населения и меняет в лучшую сторону экономику всех прочих видов транспорта. Важным свойством экраноплана является то, что в отличие от речного или морского судна он является круглогодичным видом транспорта и в отличие от традиционных речных или морских судов не боится мелководья.

Экраноплан может стать альтернативой другим видам транспорта. На реках или на морях экранопланы могут заменять множество судов. Так, например, в Верхне-Ленском пароходстве значилось до 100 пассажирских судов, которые можно заменить на 5-8 14-местных экранопланов, учитывая их вместимость и скорость хода. Следует отметить также, что срок службы упомянутых судов истекает и организация пассажирских перевозок в данном регионе может стать проблемой.

Бурное развитие экранопланостроения в России происходило в 60-70-х годах. Этим направлением занимались Алексеев, Липиш, Йорх, Бартини, Панченков. Каждый из названных специалистов использовал свою аэродинамическую компоновку. Так, например, Алексеев придерживался самолётной схемы, Липиш — дельта-компоновки, Йорх — тандемной, Бартини строил составные экранопланы, Панченков использовал схему «утка» (стабилизатор впереди крыла).

Вячеслав Колганов назвал ряд инновационных решений, применяемых при создании экранопланов вообще и создаваемых ЗАО «НПК «ТРЭК», в частности. Основным решением, реализуемым во всех экранопланах, является использование экранного эффекта, позволяющего уменьшить в 2-3 раза по сравнению с другим транспортом требуемую мощность двигателя при движении на марше со скоростью от 180 до 250 километров в час. Экранный эффект проявляется с увеличением подъёмной силы крыла наряду со снижением сопротивления. Воздушный поток, проходя под крылом экраноплана, не имеет срывов.

Другим инновационным решением является технология поддува: от расположенных спереди воздушных винтов под крыло нагнетается воздух, образующий воздуш-

ную подушку при рулении, разгоне и пробеге. Технология поддува позволяет также самостоятельно выходить на берег с воды либо, напротив, спускаться с берега в воду. Инновационным решением является также технология экономичной эксплуатации экраноплана. Он способен делать остановку в любой промежуточной точке маршрута. Базирование может быть организовано как на берегу, так и на мелководье, что значительно снижает стоимость береговых сооружений и оборудования. Отсутствие волны при движении позволяет эксплуатировать экраноплан в районах, где экологические требования являются достаточно жёсткими. В арктической зоне он может использоваться круглогодично, так как ледокольного обеспечения не требует.

Совместно с учеными СибНИА и ЦАГИ специалисты НПК «ТРЭК» рассмотрели множество схем, обеспечивающих достижение необходимого аэродинамического качества, а также устойчивости и управляемости на экранных режимах. Исследования показали, что для обеспечения движения на экранном режиме наиболее целесообразным представляется использование крыла малого удлинения со скосом сзади. Кроме того, крыло должно быть снабжено «шайбами», роль которых играют поплавки. Для обеспечения боковой устойчивости необходимо устанавливать мощные кили, а в отдельных случаях и шайбы на стабилизаторе. Накопленный опыт и проведённые исследования также показали, что оптимальной схемой для постройки экраноплана является интегральная — катамаран с системой составных крыльев. Внутреннее составное крыло работает на экран, внешнее, состоящее из двух консолей, обеспечивает боковую устойчивость.

Другим значительным аспектом является гидродинамика, которую определяют, в частности, мореходность и устойчивость в движении. Специалистами НПО «ТРЭК» были рассмотрены результаты работ по различным способам уменьшения гидродинамического сопротивления, которое существенно выше аэродинамического и является определяющим фактором при выборе максимального значения мощности двигателя.

Конструкторское бюро Р.Е. Алексеева имело большой задел экспериментальных работ по поддуву. Опыт сотрудничества с Р.Л. Бартини показал, что оптимальным решением по снижению гидродинамического сопротивления является поддув. У экранопланов Р.Е. Алексеева системы поддува разделены конструкцией лодки в центре. НПО «ТРЭК» применяет схему катамарана, при которой поддув работает более эффективно, чем на судах Р.Е. Алексеева. Кроме того, катамаран отличается более высокой мореходностью по сравнению с обычной лодкой. Поплавки катамарана являются одновременно и аэродинамическими шайбами. Устойчивость дви-



жения по воде достигается выбором схемы расположения поплавочных реданов. На месте центра тяжести крепятся узкие лыжи.

Докладчик также отметил ряд вопросов экранопланостроения, в настоящее время не проработанных в должной мере. К ним относится, в частности, конструкция взлётно-посадочных устройств. Экраноплан является амфибийным судном, но методика посадки на снег или на лёд отличается от той, что применяется при посадке на воду. На форштевне и в районе центра тяжести устанавливаются колёса. Требования к ним являются минимальными, так как поддув значительно разгружает экраноплан. Колёса устанавливаются на машины, базирующиеся на берегу, где бетонных гидроспусков нет. Для обеспечения взлёта с поверхности льда или снега в настоящее время создаётся лыжа, состоящая из подпружиненных звеньев. Для экстренного торможения применяется тормозная реверсная камера.

В экранопланостроении существует ряд вопросов, общих с авиастроением. Один из них — из



Андрей Клишин

каких материалов должны строиться аппараты. С докладом по данному вопросу выступил руководитель компании «Промкомпозит» Андрей Клишин. Он отметил, что одной из современных тенденций является широкое применение композитных материалов. В экранопланостроении композиты имеют особую значимость, так как их применение не только снижает вес конструкции, но и обеспечивает устойчивость к коррозии.

Отдельный вопрос связан с силовыми установками. Он состоит в необходимости «оморачивания» тех двигателей, которые изначально предназначались для установки на самолёты. При эксплуатации экранопланов особую сложность является и проблема защиты экраноплана от обледенения. Наиболее остро она стоит в переходный период, т.е. поздней осенью, когда вода ещё не замёрзла, но опасность обледенения уже есть. Для экранопланов при-

годны те же противообледенительные системы, что применяются в авиации. Серьёзной проблемой является борьба с прилипанием снега к лыжам. Именно эта проблема в прошлом останавливала развитие аэросаней. Если лыжи экраноплана, аэросаней или самолёта после посадки прилипли к заснеженной поверхности, сдвинуть их с места почти невозможно. НПО «ТРЭК» эта проблема решается путём поддува с одновременным увеличением режима работы двигателей.

При эксплуатации экранопланов существует проблема, общая с самолётной, — опасность столкновения с птицами. По словам Вячеслава Колганова, особенно актуальна эта проблема в Сибири в весенне-летний период. Бывают случаи затягивания пернатых винтами двигателей, но для предотвращения таких случаев используется защитная сетка.

Докладчик отметил также, что каждый тип экраноплана будет требовать собственную инфраструктуру для базирования — портовое оборудование и т.п. Но благодаря принципу амфибийности она гораздо дешевле по сравнению с традиционной. Говоря об экранопланах средней и малой размерности, Вячеслав Колганов обратил внимание, что они должны быть рассчитаны и на внеэкранный режим полёта. Выход на такой режим необходим, например, в случаях, когда на озере или на море высота волн превышает допустимую.

Следует отметить, что экраноплан, имеющий крыло малого удлинения, на самолётных режимах обладает низким аэродинамическим качеством и для пролёта на данном режиме мощности двигателей может не хватить. Изменяя размеры консолей крыла, можно варьировать показателем аэродинамического качества, достигая такого значения, которое позволило бы выходить на самолётный режим. Для тяжёлых экранопланов грузоподъёмностью около 100 тонн такой необходимости в уходе от экрана, как у судов более низкого класса, нет, поэтому они, как правило, будут строиться без консолей. Для тяжёлых океанских экранопланов наиболее приемлемой является схема «летающее крыло».

Названные в докладе идеи были реализованы в экраноплане ЭК-12. Для него также были разработаны средства автономного и мобильного базирования. Экранопланы предприятия «ТРЭК» отличаются безопасностью эксплуатации, которую им обеспечивают способностью обходить препятствие методом ухода от экрана,



Окончание. Начало на с. 2



а также возможность продолжать полёт при отказе одного из двигателей. Все системы управления дублированы, а в число аварийных средств входят и автоматические системы пожаротушения.

На основе модели ЭК-12 в настоящее время разработана конструкторская документация на экранопланы вместимостью до 20 и до 40 пассажиров. На Онежском озере в районе Петрозаводска проходит испытание экраноплан «Орион-20», в Якутии — «Буревестник». В Австралии и в Китае экранопланы в настоящее время уже используются. Китайские экранопланы являются семиместными, и, таким образом, Россия сегодня является создателем самых вместительных экранопланов.

Постепенно в конструкцию экранопланов внедряются композиционные материалы. Долгое время это было невозможно ввиду дороговизны данных материалов, т.е. углепластиков. В настоящее время они подешевели, и стало возможным изготовить из углепластика оперение консоли крыла и элероны. Исследования показали, что композитный экраноплан «Иволга», по габаритам сопоставимый с самолётом Су-27, будет на тонну легче такого же аппарата из алюминия. При правильном проектировании композитные материалы могут снизить и трудоёмкость производства. Винты и кольца для них могут изготавливаться только из композитов — металлические аналоги стоили бы намного дороже. Следует отметить, что те технологии изготовления композитов, которые сегодня импортируются, были вывезены из страны ещё в советскую эпоху.

Другой общий вопрос связан с силовой установкой. Они могут быть разными в зависимости от класса аппарата: турбовинтовыми для тяжёлых экранопланов или поршневыми для лёгких. Самыми долговечными и надёжными двигателями сегодня признаны поршневые LS-3 и LS-9. Турбовинтовые двигатели лучше всего располагать на балке — в этом случае они будут работать и на поддув. Для поршневых двигателей требуются специальные гондолы и обтекатели, поэтому вынести их на балку непросто. Чтобы не увеличивался вес экраноплана, их нужно устанавливать на крыло на пилоне, чтобы они занимали меньше места. У экраноплана «Буревестник» двигатели LS-3 установлены на крыле. Этот двигатель имеет жидкостную систему охлаждения и поэтому ему нужен радиатор, требующий такую же площадь, как сам двигатель. Поэтому такие двигатели устанавливаются внутри крыла и им нужна трансмиссия.

С точки зрения энерговооружённости наиболее приемлемым

является двигатель LS-9. Он имеет механический нагнетатель, благодаря которому по характеристикам он приближается к турбовинтовому. Но ему нужен радиатор, который не даёт возможности установить его на балку, как турбовинтовой двигатель. Выбор двигателя во многом продиктован эксплуатационными расходами. У двигателей автомобильного типа они небольшие, поэтому в экранопланостроении применяются достаточно широко. Для авиационного газотурбинного двигателя требуется большое количество расходных материалов и персонала, обладающего высокой квалификацией. Для автомобильного двигателя требуется автомобильный бензин и, кроме того, инфраструктура для обслуживания апробирована в автосервисах. Ресурс автомобильного двигателя составляет около 10000 часов. Эксплуатироваться он может по состоянию — достаточно замерить компрессию и угар масла. Авиационные двигатели имеют меньший ресурс – так, например, у М601 он составляет 3000 часов.

Специалистами НПК «ТРЭК» для экранопланов разработан воздушный винт изменяемого шага с планетарно-червячным редукто-



Сергей Хлебанцов

ром и внутренним контроллером, который автоматически выставляет нужный шаг.

О том, как должен эксплуатироваться экраноплан, в чём особенности его пилотирования и каковы требования к будущим пилотам, рассказал шеф-пилот НПК «ТРЭК» **Сергей Хлебанцов**. Экраноплан является всесезонным судном и может использоваться как для пассажирских, так и для грузовых перевозок, а также для



вопрос об использовании экранопланов на Черноморском побережье Кавказа. Базовым портом должен быть стать Туапсе, откуда планировалось открыть экранопланные линии в Анапу и в Сочи. Однако данный проект перестал рассматриваться, так как при нахождении в Сочи Президента Российской Федерации вводятся ограничения на движение по Чёрному морю.

Время окупаемости аппарата составит от 4 до 6 лет при себестоимости лётного часа 197 евро. При эксплуатации рекомендуется применять программу предупреждения отказов. На каждый экраноплан составляется своя программа ТОиР.

Экраноплан — судно, движущееся над водой. Так мы привыкли воспринимать его. Но, кроме того существует идея построить экраноплан, движущийся... по эстакаде. С докладом о необычном виде транспорта выступил доктор технических наук, главный конструктор — директор проектной компании «ТАЙССИС» **Аслан Закураев**. В его выступлении речь шла об аппарате, оснащённом бесшумными воздушными винтами и движущемся по специальной эстакаде с использованием электровентиляторной тяги.

Этот аппарат представляет собой вид гибридного высокоскоростного наземного транспорта, предназначенного для круглосуточной перевозки пассажиров и грузов между крупными городами, курортами, аэропортами и экономическими районами в любое время года. Предлагаемое транспортное средство объединяет преимущества движущегося над эстакадой летательного аппарата и высокоскоростного поезда. Магистраль



Сергей Хлебанцов

для такого аппарата может быть построена в любой климатической и природной зоне (степь, тундра, тайга, пустыня, болото, горы), где аэропорты, а также автомобильные или железные дороги построить невозможно. Скорость движения составляет около 450 километров в час. Эксплуатация данного вида транспорта возможна в любую погоду. Он выгоден и с экономической точки зрения — отчуждение земель под строительство минимальное, стоимость постройки объектов инфраструктуры невелика.

Транспортное средство представляет собой экраноплан упрощённой конструкции, имеющий крыло с элеронами и колёсное шасси. Воздушные винты приводятся в действие электродвигателями суммарной мощностью в 800 лошадиных сил. Аппарат летит вдоль наземной магистралы в воздушном пространстве, ограниченном для колёс шасси направляющими поверхностями двутавровых балок эстакады. Ещё в перестроечные годы прорабатывался вопрос о постройке экранопланной эстакады от Санкт-Петербурга до Сочи, но вследствие экономического кризиса проект не был реализован.

Участники круглого стола пришли к выводу: как отдельный вид транспорта экраноплан, без условно, имеет хорошие перспективы. Трудности с его внедрением связаны с отсутствием опыта его использования в гражданском секторе. Технические предпосылки для входа экраноплана в транспортную систему страны созданы. Основные вопросы, требующие внимания специалистов, являются организационными. Отметим эксперты и другую особенность экраноплана: как вид транспорта он должен быть многоместным. Согласно подсчётам специалистов, двух- и трёхместные экранопланы коммерческой перспективы не имеют.

Словом, станет ли экраноплан «извозчиком», покажет время.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Верховный суд прекратил производство по иску об отмене бесполетной зоны вокруг Москвы

Верховный суд РФ прекратил производство по делу об оспаривании приказов Минтранса, установивших 110-километровую зону ограничения полетов вокруг Москвы на время проведения Кубка Конфедераций по футболу 2017 года. Основанием для прекращения производства по делу стал полный отказ истца от своего заявления. Ранее истец, являющийся собственником вертолета и пилотом ГА, обратился в ВС, поскольку организатор авиаперевозок отказался согласовать вылеты из хелипорта на границе МКАД и Новорижского шоссе в Москве. Представители Минюста, Минтранса (ответчиков по делу), а также Генпрокуратуры не возражали против прекращения производства по делу.

Мосгорсуд признал незаконными требования «Аэрофлота» к параметрам своих стюардесс

Суд признал не подлежащими к применению подпункт 7.1 требований ОАО «Аэрофлот» от 7 сентября 2011 года в части требований к физическим данным. Также судебная коллегия определила взыскать с «Аэрофлота» в пользу заявительницы Евгении Магуриной задолженность по выплате ей надбавки за личный вклад в размере 17 тысяч 13 рублей, а также компенсацию морального вреда в сумме 5 тысяч рублей», — рассказали в пресс-службе. Аналогичное решение судебная коллегия вынесла и по иску другой бортпроводницы Ирины Иерусалимской. В ее пользу взыскано 11 тысяч 23 рубля причитающейся надбавки и моральный вред в 5 тысяч рублей.

Лишенные свидетельств пилоты из Челябинского училища оспаривают решение Росавиации в суде

По сведениям замдиректора ЧЛУГА Сергея Хатунцева, иски пилотов поданы в районные суды Челябинска и Иркутска, их рассмотрение состоится на днях. «В приказе Росавиации указано, что основанием для выдачи лицензий послужили недостоверные данные. Наши выпускники не согласны с этим, поскольку все данные, предоставленные для получения лицензии один-два года назад, проверялись тогда представителями Росавиации, и каких-либо нарушений выявлено не было», — пояснил представитель училища. Он уточнил, что речь идет о свидетельствах, выданных пилотам, проходившим в Челябинске обучение по программе переподготовки для управления самолетами определенного типа.

Директора компании «Грозный Авиа» обвиняют в невыплате зарплаты за 5 месяцев 2016 года

Почти год с переборами получали заработную плату сотрудники авиапредприятия «Грозный Авиа». Директор компании уже не раз попадал в поле зрения правоохранителей по факту невыплаты вознаграждения за труд своим работникам. И если в начале 2016 года за пятимесячную задержку денег он отделался лишь административным наказанием и штрафом в размере 35 тысяч рублей, то на этот раз в отношении 47-летнего гендиректора ПАО «Авиакомпания «Грозный Авиа» возбуждено уголовное дело. Сумма долга перед сотрудниками за это время превысила 3,259 млн рублей. При этом, сообщили в Следственном комитете, в кассе и на счетах предприятия денежные средства имелись.

В Ростове-на-Дону молодыежены отсудили у авиакомпании 162 тысячи рублей компенсации

В сентябре прошлого года супруги решили отметить бракосочетание за границей и приобрели билеты из Ростова-на-Дону в Москву. Там они должны были пересесть на самолет, вылетающий в Барселону. Однако из-за технической неисправности авиалайнера вылет был отложен на другой день. В результате супруги опоздали на забронированный рейс и были вынуждены лететь другим бортом по более дорогим билетам. Кроме того, «сгорел» один день проживания в гостинице. Вначале супруги просили взыскать с авиакомпании 267 тысяч рублей, но решением суда компенсация была уменьшена. Моральный ущерб оценен в 500 рублей — вместо заявленных 50 тысяч рублей на человека.

Суд взыскал с «ЮТэйр» 982 тысячи рублей по иску ФГБУ «Авиаметтелетком Росгидромета»

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа взыскал с АО «ЮТэйр — Вертолетные услуги» 982 тысячи рублей по иску ФГБУ «Главный центр информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» («Авиаметтелетком Росгидромета»), следует из картотеки арбитражных дел. «Взыскать с АО «ЮТэйр — Вертолетные услуги» в пользу «Авиаметтелетком Росгидромета» 982,012 тысячи рублей, в том числе 962,502 рубля — основную задолженность, 19,5 тысячи рублей — проценты за пользование чужими денежными средствами», — говорится в сообщении компании.

Глава авиационного центра «Крылья Невы» осужден на пять лет за продажу документов

Московский районный суд Санкт-Петербурга вынес приговор по резонансному делу о продаже документов на пилотирование в отношении гендиректора авиационного центра «Крылья Невы» Андрея Кочарыгина. «По совокупности преступлений суд приговорил Кочарыгина к пяти годам лишения свободы в исправительной колонии общего режима без штрафа», — сообщил представитель прокуратуры, участвовавший в процессе. Также по решению суда Кочарыгин не сможет заниматься организационно-распорядительской деятельностью, связанной с управлением всеми видами воздушного транспорта, сроком на три года. После оглашения приговора Кочарыгин был взят под стражу в зале суда.

Укусившая полицейского в аэропорту Домодедово женщина оштрафована на одну тысячу рублей

Суд назначил штраф в размере 1 тысячи рублей женщине, укусившей полицейского в аэропорту Домодедово, сообщила официальный представитель МВД России Ирина Волк. Как сообщалось ранее, в отношении женщины был составлен протокол об административном нарушении по ч. 1 ст. 20.1 КоАП РФ («Мелкое хулиганство»). Находясь в состоянии алкогольного опьянения, пассажирка самолета, который должен был вылететь в Красноярск, нарушала порядок. Капитан воздушного судна принял решение снять женщину с рейса. На борт самолета поднялись полицейские, одного из них по пути в отдел полиции пассажирка и укусила в руку.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Ученые рассказали, какую угрозу авиапассажирам несет изменение климата

Из-за изменений климата самолеты в ближайшие десятилетия будут в три раза чаще попадать в турбулентность. К такому выводу пришли ученые британского Университета Рединга, результаты исследований которых публикует The Telegraph.

По информации ученых, к 2050 году риск получить травмы из-за турбулентности во время авиаперелета также утроится, а пассажирам придется больше времени проводить с пристегнутыми ремнями. «Воздушная турбулентность растет по всему земному шару в любое время года на любых высотах, — рассказывает профессор Пол Уильямс, возглавляющий исследования и специализирующийся на изучении атмосферы. — И проблема будет усугубляться, потому что климат продолжает меняться». По подсчетам специалистов, случаи сильной турбулентности на трансатлантических рейсах будут происходить на 180 процентов чаще, на европейских рейсах — на 160 процентов.

МА Шереметьево стал лауреатом премии «Транспортная безопасность России»

Аэропорт победил в номинации «Лучший субъект транспортной инфраструктуры воздушного транспорта». Национальная премия «Транспортная безопасность РФ» учреждена при поддержке Госдумы и Министерства транспорта России.

Шереметьево реализует весь комплекс мероприятий авиационной и транспортной безопасности, предусмотренный международной практикой и рекомендациями ИКАО. В этом году МАШ завершил разработку мастер-плана развития системы мер обеспечения транспортной безопасности до 2022 года с учетом перспективных планов развития и модернизации аэропорта. Аэропорт подтвердил высокие стандарты обеспечения транспортной и авиационной безопасности во время проведения «генеральной репетиции» Чемпионата мира по футболу-2018 — Кубка Конфедераций-2017. Оргкомитет «Россия-2018» выразил благодарность руководству АО «МАШ» за безупречную организацию и проведение встреч сборных команд.

Малайзия не может возобновить поиски пропавшего Boeing без веских доказательств

Власти Малайзии не смогут возобновить поиски пропавшего в 2014 лайнера Boeing 777-200 авиакомпании «Малайзийские авиалинии», пока не появятся надежные свидетельства возможного местонахождения самолета.

Так прокомментировал министр транспорта страны Лиоу Тионг Лай опубликованный Австралийским бюро безопасности на транспорте (АББТ) итоговый доклад о продолжавшихся свыше трех лет поисковых работах. «Без наличия надежных источников поиски не могут вестись. Мы не можем давать ложные надежды семьям погибших, поскольку несем ответственность за все поступки», — цитирует министра New Strait Times. Вместе с тем власти, по его словам, «не отказываются от поисков». Лай пояснил, что в случае появления новых версий о местонахождении самолета, необходимо будет проконсультироваться с коллегами из Австралии и Китая, которые также участвовали в поисках.

У пилота упавшего в Волгу у Самары гидросамолета Borey не было документов

Сотрудники поисково-спасательной службы не позволили утонуть Borey, винт которого в момент нахождения самолета в акватории Волги прорезал носовую часть фюзеляжа, после чего судно начало дрейфовать по течению.

Два человека, находившиеся в самолете, не пострадали. «Установлено, что уведомление о планируемом полете и маршруте полета в региональный орган ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» от организатора полета не поступало. Документов на воздушное судно, а также документов, дающих право на его пилотирование, на борту самолета и у его пилота не имеется. В рамках прокурорской проверки исполнения законодательства о безопасности полетов и законности использования воздушного пространства устанавливаются обстоятельства, причины и виновные в произошедшем», — говорится в сообщении прокуратуры.

На месте падения самолета Ан-28 под Алма-Атой нашли «черные ящики»

Они отправлены в Москву в Межгосударственный авиационный комитет, рассказал глава специальной комиссии министерства по инвестициям и развитию республики на брифинге по расследованию причин трагедии, замглавы МИР Роман Скляр.

Самолет авиакомпании East Wing, выполнявший санитарный рейс по маршруту Алма-Ата — Шымкент, упал и загорелся около села Междуреченск в 28 километрах от Алма-Аты. Все пять человек, находившиеся на борту, погибли. Среди них — командир воздушного судна, второй пилот, авиатехник и два врача, летевшие для оказания экстренной медицинской помощи пациентке в тяжелом состоянии. По факту катастрофы самолета возбуждено уголовное дело по статье «нарушение правил безопасности движения или эксплуатации воздушного транспорта». По информации комитета гражданской авиации республики, разбившийся самолет Ан-28 был произведен в Польше в 1990 году.

Для досмотра багажа в аэропорту «Платов» будут использовать томографы

«Платов» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») станет первым региональным аэропортом в России, где для досмотра багажа пассажиров будут использовать автоматические системы на основе компьютерной томографии.

Два досмотровых аппарата CTX 9800 DSi® американского производителя Morpho Detection установят в багажных отделениях внутрироссийского и международного секторов пассажирского терминала. «Новое оборудование, которое мы закупаем, имеет лучшие в своем классе показатели обнаружения угроз при рекордной пропускной способности, — подчеркнул исполнительный директор ПАО «Ростоваэроинвест» Сергей Краснов. — При этом технологическая составляющая постоянно совершенствуется производителем, что позволяет соответствовать будущим требованиям безопасности, которые имеют тенденцию к усилению». Скорость конвейерной ленты позволяет обрабатывать 1800 единиц багажа в час.

Полёт в поле закона

Интеграция России в мировую авиатранспортную систему актуализирует вопросы воздушного права



Слева направо: Олег Пантелеев, Лейла Каплан, Лаура Пиералини, Сергей Белов, Сергей Аристов

Какие бы современные проблемы отечественной авиатранспортной отрасли ни обсуждались на конференциях, конгрессах и форумах, в число обсуждаемых вопросов всегда входят правовые аспекты. Новые реалии в этой сфере, связанные, в числе прочего, с подписанием Россией Монреальской конвенции, стали платформой для организации очередной ежегодной конференции по воздушному праву. Организаторами ее традиционно являются Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации и портал Aerohelp.com.

Участниками этой конференции являются юристы различного профиля, в том числе по транспортному и воздушному праву, а также специалисты авиакомпаний, аэропортов, структур УВД, предприятий авиационной отрасли и т.п. Предметом обсуждения являются правовые аспекты различных сторон деятельности гражданской авиации — организации авиаперевозок, обслуживания пассажиров в аэропортах и на воздушных судах, производства и эксплуатации воздушных судов, организации воздушного движения и т.п. В 2010 году состоялась первая конференция, итоги которой благотворно отразились на развитии гражданской авиации и её нормативно-правовой системы. Организаторы и участники решили, что такое полезное и с прикладной точки зрения мероприятие нужно проводить ежегодно.

Очередная 7-я конференция по воздушному праву состоялась 6 октября в Санкт-Петербурге в Блоковом зале Юсуповского дворца. Программа была построена из пяти дискуссионных панелей, на которых обсуждались различные стороны деятельности

гражданской авиации в совокупности с их правовой составляющей. Тематика панелей была связана с управлением авиационным рынком и сотрудничеством в области конкуренции, с проблемой кибератак в международной гражданской авиации, с организацией полётов беспилотных летательных аппаратов, с вопросами организации системы лизинга воздушных судов, а также с новыми тенденциями, касающимися ответственности авиаперевозчиков.

В число спикеров конференции вошли статс-секретарь-заместитель министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов, начальник отделения-главный конструктор по радиоэлектронному оборудованию ГосНИИ АС Эдуард Фальков, заместитель руководителя Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Андрей Шнырёв, генеральный директор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем «АЭРОНЕТ» Глеб Бабинцев, президент национальной Ассоциации воздушного права Сергей Юрьев, а также главные редакторы отраслевых интернет-порталов Роман Гусаров

(Avia.ru) и Олег Пантелеев (Avia-port.ru).

На прошедшей конференции отмечено и широкое международное представительство. В работе форума приняли участие Лаура Пиералини — управляющий партнёр компании «Студия Пиералини» (Италия), Пабло Менжес де Леон — профессор воздушного и космического права Лейденского университета (Голландия), Милдред Трегелер — директор по техническим и правовым вопросам в Европе корпорации «Boeing» (Бельгия), Николай Элерс — представитель компании Ehlers&Parthner (Германия), Патрик Хоннебер — консультант компании Рэп Ло Авиэйшн» (Голландия), Берин Риджанович — советник по правовым вопросам Международного аэропорта Сараево (Босния), Кэррол Андерсон — заместитель генерального юрисконсульта авиакомпании «Галф Эйр» (Бахрейн) и Лейла Каплан — преподаватель воздушного права и введения в турецкое трудовое право Университета Озйегин в Стамбуле (Турция). Такое широкое участие в работе конференции видных иностранных экспертов является показателем высокого авторитета России в сообществе гражданской авиации.

В ходе первой дискуссии обсуждались концептуальные вопросы правового регулирования деятельности гражданской авиации. Сегодня специалисты по воздушному праву переживают непростые времена, так как ряд позиций по вопросам регулирования деятельности гражданской авиации необходимо пересматривать с учетом развития отрасли. Говоря о правовом

обеспечении деятельности гражданской авиации, следует учитывать рост конкуренции.

Направления развития нормативно-правовой системы во многом определяет ситуация, складывающаяся на на международном и внутренних рынках авиаперевозок. В начале 90-х годов после распада единого Аэрофлота только в России появилось около 400 авиакомпаний. Сегодня их насчитывается не более 110 (разумеется, речь идёт о тех, которые имеют свидетельство эксплуатанта). Аналогичный процесс переживала и гражданская авиация США. В России в последние годы наблюдается тревожная ситуация. Два года назад прекратила деятельность авиакомпания «Трансаэро», а сегодня аналогичная угроза нависла и над «ВИМ-Авиа».

Угрозы кибератак также представляют собой актуальную проблему для отрасли, так как деятельность мировой гражданской авиации построена на инновационных технологиях. Объектами кибератак могут быть аэропорты, воздушные суда, системы УВД и многие другие составляющие инфраструктуры гражданской авиации.

Актуальными сегодня стали и вопросы правового обеспечения полётов беспилотных авиационных систем (БАС). Сегодня они вошли в практику деятельности многих структур за рубежом и имеют значительные перспективы в России. Правовые вопросы использования дронов имеют множество аспектов, в частности, связанных с безопасностью полётов пилотируемых воздушных судов.

Для России достаточно существенными являются вопросы организации лизинговой системы. Правовые аспекты этой системы касаются, в частности, вопросов места регистрации воздушных судов. От того, на территории какого государства зарегистрировано воздушное судно, зависит, какие нормы лётной годности будут применены к нему. К сожалению, для российских эксплуатантов сегодня по-прежнему представляется более выгодным регистрировать свои воздушные суда за рубежом.

Проблема определения меры ответственности авиаперевозчиков перед пассажирами сегодня для авиационных юристов сегодня является особенно актуальной. Как уже было отмечено, в нынешнем году Россия присоединяется к Монреальской конвенции, что подразумевает многократное увеличение штрафов за задержки рейсов и в особенности за чрезвычайные ситуации, связанные с потерей воздушных судов и гибелью авиапассажиров. Подсчёт специалистов показал, что ни один российский авиаперевозчик не будет в состоянии выплатить эти штрафы. Это обстоятельство требует тщательной проработки вопроса ратификации Монреальской конвенции.

Говоря о значении прошедшей конференции, следует отметить, что Россия рассматривается мировым авиационным сообществом как важный партнёр в области гражданской авиации даже несмотря на сложную внешнеполитическую ситуацию, сопряжённую с введением против России экономических санкций. Главная задача, решаемая всеми участниками конференции, — содействие интеграции России в мировую авиатранспортную систему. Совершенствование отечественной нормативно-правовой базы и её гармонизация с мировой — одно из необходимых условий интеграции.

Подробный обзор прозвучавших на конференции докладов будет представлен в одном из очередных выпусков нашего издания.

Соб. инф.



Не стоит грустить о стойках Amadeus и OACIS разработали инновационную технологию регистрации на рейсы в аэропортах

Многие путешественники сходятся во мнении, что самой раздражающей и затратной по времени частью путешествия является регистрация на рейсы в аэропортах. При этом количество людей в терминалах будет только расти, ведь, согласно прогнозам Airports Council International (ACI), в период до 2029 года мировой пассажиропоток будет ежегодно увеличиваться на 5,2 процента.

Стремясь предложить эффективное решение для данной проблемы и помочь операторам аэропортов более продуктивно использовать имеющиеся ресурсы, компания Amadeus и Off Airport Check-In Solutions (OACIS) пересмотрели традиционные подходы к регистрации пассажиров, предложив технологию, позволяющую проходить регистрацию и сдавать багаж на рейсы любых авиакомпаний в удалённых пунктах обслуживания.

Опираясь на технологические возможности облачного сервиса Airport Common Use Service (ACUS) компании Amadeus, специалисты OACIS могут практически мгновенно организовать мобильный пункт регистрации пассажиров в любой удобной точке, будь то терминал круизных судов, отель, железнодорожный вокзал или холл многолюдной выставки. Компания OACIS регистрирует пассажиров на рейсы и принимает их багаж, а затем безопасно доставляет его в аэропорт и запускает в общую систему обработки багажа.

«Наш сервис предоставляет путешественникам больше свободы и гибкости, позволяя им получать максимум удовольствия от поездок, — отметил главный исполнительный директор OACIS Мэтью Ли. — Наша система позволяет сдать багаж в удобном месте, весь день наслаждаться прогулками по городу без багажа, а затем спокойно приехать в аэропорт и сразу отправиться в зону досмотра, не тратя время на регистрацию и по-

лучение посадочных талонов. При этом наши клиенты могут быть уверены, что их чемоданы своевременно окажутся в месте назначения. Для реализации наших идей требовался надёжный партнёр, на роль которого идеально подошла компания Amadeus. Команда Amadeus готова сотрудничать с новыми игроками рынка, и нас приятно удивила гибкость процессов Amadeus, которая позволила запустить наш бизнес в самые минимальные сроки».

Процесс регистрации пассажиров вне аэропорта, предлагаемый компанией OACIS, базируется на технологии Amadeus ACUS, предоставляющей доступ к системам учёта авиапассажиров из любой удобной точки. Благодаря возможностям ACUS, сотрудники OACIS получают доступ к системам регистрации пассажиров любых авиакомпаний при помощи обычного ноутбука с выходом в Интернет.

Первыми возможности новой технологии регистрации смогут оценить пассажиры авиакомпании Virgin Australia, которая уже успела запустить пилотную версию новой системы на базе круизных судов и пассажирских теплоходов в Сиднее.

Система OACIS не только позволяет одновременно проводить регистрацию пассажиров сразу в нескольких местах, но и идеально подходит для обслуживания больших групп путешественников, в том числе сотрудников компаний, туристических и студенческих групп, спортивных команд и т.п.



«До недавнего времени авиакомпании и аэропорты были вынуждены существовать в рамках ограничений, накладываемых устаревшими технологиями, — прокомментировала со своей стороны руководитель Amadeus, отвечающая за продажи IT-решений для аэропортов в Азиатско-Тихоокеанском регионе Сара Сэмюэль. — Появление наших инновационных облачных сервисов открыло дорогу для зарождения принципиально новых бизнес-моделей, отличным примером которых может служить компания OACIS. Активно сотрудничая с инноваторами, мы помогаем людям получать максимум удовольствия от путешествий».

«Наше совместное решение позволяет авиакомпаниям избавиться от жёстких рамок, связанных с традиционными процессами управления пассажиропотоком. Возможности OACIS позволяют реализовывать гибкие процессы обслуживания пассажиров, избегая очередей и столпотворений. Возможно, совсем скоро мы сможем полностью избавиться от стоек регистрации в аэропортах, использовав осво-

дившееся пространство для получения дополнительных доходов», — добавила Сара.

На первом этапе OASIS начнет работать в Австралии, а затем, в ближайшие 12-18 месяцев, планирует освоить рынки Новой Зеландии и других стран.

Австралийская компания OACIS была основана профессионалами, обладающими обширным опытом в сфере авиации, обеспечения авиационной безопасности и внедрения инновационных технологий. Сегодня OACIS предлагает клиентам по всему миру мобильную технологию, позволяющую регистрировать пассажиров нескольких авиакомпаний в удобных местах за пределами аэропорта. Бизнес-модель компании построена на использовании свободной ниши на рынке.

Опираясь на возможности облачных сервисов и свои уникальные логистические процессы, компания OACIS меняет традиционные представления о регистрации пассажиров в аэропорту, наделая путешественников дополнительной свободой и гибкостью в планировании поездок.

Агентство аэрокосмических исследований Японии занялось разработкой двухместного воздушного такси, которое можно будет использовать для пассажирских перевозок между городами в гористой местности. Как пишет Aviation Week, новый летательный аппарат будет способен на вертикальные взлет и посадку и быстрый горизонтальный полет.

Внешне машина отличается от концепций аэротакси, представленных европейскими и американскими компаниями, и скорее напоминает истребитель или штурмовик. Проект получил название Туре 28. В рамках программы разработки конструкторы уже создали беспилотный летательный аппарат для отработки некоторых технических решений.

Япония имеет гористый рельеф — 75 процентов территории страны покрыты возвышенностями, низкими и средневысокими горами. Из-за этого транспортное сообщение между городами в стране занимает много времени — машинам нередко приходится перемещаться по серпантину или петлять между горами. Новый проект Агентства аэрокосмических исследований Японии призван помочь определить, позволит ли легкий пассажирский воздушный транспорт существенно сократить время на дорогу между городами.

Первые летные испытания аппарата в помещении уже состоялись и были признаны успешными.

О пользе вентиляторов

Альфа — бета — гамма... Далее — в серию! Японцы занялись разработкой аэротакси



Беспилотник выполнен по двухбалочной схеме, причем в хвостовой части между балками и фюзеляжем расположены четыре вертикальных вентилятора. Они будут отвечать за вертикальные взлет и посадку, а также обеспечение подъемной силы на малых скоростях горизонтального полета.

Аппарат оснащен крылом, на концах которого расположены поворотные вентиляторы. На взлете или при посадке они будут удерживать вертикально, а при горизонтальном полете — будут поворачиваться на 90 градусов, создавая движущую силу. Хвостовые балки аппарата имеют П-образное хвостовое оперение. Беспилотник оснащен трехстоечным

шасси. Уменьшенный прототип Туре 28, длина которого составляет два метра, выполнен электрическим. Электрическим будет и полноразмерный демонстратор технологий нового аэротакси.

Проект предусматривает размещение двухместной кабины в передней части фюзеляжа для пилота и пассажира или для двух пассажиров — конструкторы пока не определились, будет ли аэротакси опционально пилотируемым или полностью беспилотным. Пилот и пассажир будут размещаться tandemно, то есть друг за другом. Другие подробности о первом летательном аппарате пока неизвестны. Также пока не определены сроки начала летных

испытаний полноразмерного демонстратора технологий.

В середине июля текущего года стало известно, что европейский авиастроительный концерн Airbus запланировал проведение летных испытаний своего городского аэротакси CityAirbus на конец 2018 года. Первый прототип аэротакси, получивший название Alpha-Demonstrator, будет беспилотной уменьшенной версией перспективной машины. Проект предполагает создание пассажирского квадрокоптера, способного перевозить от двух до четырех человек на расстоянии до 60 километров. Крейсерская скорость аэротакси составит 120 километров в час.

Перспективная машина, вероятно, будет электрической. Как ожидается, масса Alpha-Demonstrator составит 2,2 тонны. Вскоре после начала испытаний первого прототипа нового аэротакси, Airbus приступит к сборке второго образца машины. Пилотируемый Beta-Demonstrator планируется поднять в воздух в 2019 году, а предсерийную версию аэротакси — Gamma-Demonstrator — в 2022-2023 году. Когда именно может начаться эксплуатация серийных аппаратов, пока неизвестно.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Британная EasyJet приступила к разработке электрического ближнемагистрального самолета

Совместно со стартапом Wright Electric авиакомпания EasyJet занялась разработкой электрического ближнемагистрального самолета. Как пишет Aviation Week, начать коммерческую эксплуатацию новых самолетов планируется в течение ближайших десяти лет, а в ближайшие двадцать лет — полностью заменить ими обычные ближнемагистральные лайнеры. Согласно планам EasyJet, новый самолет будет использоваться для перевозки пассажиров по маршрутам не длиннее 540 километров. В частности, речь идет о перелетах из Лондона в Париж и Амстердам. Как ожидается, в 2018 году компания Wright Electric создаст несколько уменьшенных моделей электрического лайнера и приступит к их летным испытаниям.

Турецкая авиакомпания Atlasglobal предложила клиентам бизнес-класса безлимитные проездные

Как сообщается на сайте перевозчика, они дадут право на полеты в бизнес-классе без каких-либо ограничений. Проездные будут работать по 30 мая 2018 года. Их стоимость составит около 1 тысячи долларов для внутренних рейсов по территории Турции и 3,5 тысячи долларов для всех остальных маршрутов, включая международные. В стоимость перелета входит посещение бизнес-зала, увеличенная норма багажа и улучшенное питание. Авиакомпания уточняет, что если все билеты бизнес-класса на какой-либо рейс будут раскуплены, пассажир сможет полететь по проездному в салоне эконом. Переформировать билет, купленный по проездному, на другого человека нельзя.

Boeing собирается увеличить производство самолетов Dreamliner модели 787 до 14 в месяц

Американский самолетостроительный концерн Boeing намерен увеличить производство пассажирских самолетов модели 787 Dreamliner в 2019 году до 14 машин в месяц по сравнению с 12 в настоящее время, говорится в пресс-релизе компании. Многие аналитики ожидали, что компания Boeing Commercial Airplanes не станет увеличивать производство своих широкофюзеляжных самолетов, однако глава Boeing Дэннис Мюйленберг выразил уверенность в повышении спроса на них по мере того, как компании начнут обновлять устаревший воздушный парк в начале следующего десятилетия. В настоящее время самолеты Dreamliner производятся на двух заводах Boeing в США.

Крах авиакомпании-лоукостера Monarch Airlines стал крупнейшим в истории британской авиации

Как пишет The Guardian, более 110 тысяч клиентов Monarch Airlines остаются за пределами Великобритании без возможности быстрого возвращения на родину. Кроме того, компания аннулировала еще 300 тысяч забронированных билетов. Правительство Великобритании попросило CAA зафрахтовать более 30 лайнеров и подключить все ресурсы, чтобы вернуть туристов домой. Monarch является пятой по величине авиакомпанией Великобритании, она выполняет рейсы из пяти британских аэропортов в 40 городов мира, основным направлением является Испания. Численность штата — около 2,1 тысячи человек. Помимо авиабилетов, Monarch также продает комплексные туры.

Авиакомпания KLM запустила на своем сайте новый бот на базе искусственного интеллекта

Инструмент позволяет пассажирам бронировать билеты в процессе беседы с перевозчиком. Разработчики описывают BlueBot как «полезный, дружелюбный, профессиональный и современный» сервис. По их словам, со временем он сможет общаться с пользователями через голосовые сообщения. Если программа не справится с запросом пассажира, проблему решит кто-то из сотрудников KLM, а их около 250. «Для современных путешественников важно оперативно получать ответы на вопросы. Они уже не хотят отправлять письма по E-mail и ждать целый день. Поэтому мы решили использовать искусственный интеллект», — рассказал вице-президент KLM Питер Греневельд.

Британские ученые рассказали, какую угрозу для авиапассажиров несет изменение климата

Из-за изменений климата самолеты в ближайшие десятилетия будут в три раза чаще попадать в турбулентность, чем раньше. К такому выводу пришли ученые британского Университета Рединга, результаты исследований которых публикует The Telegraph. По информации ученых, к 2050 году риск получить травмы из-за турбулентности во время полета также утроится, а пассажирам придется больше времени проводить с пристегнутыми ремнями. «Воздушная турбулентность растет по всему земному шару в любое время года на любых высотах», — рассказал руководитель исследований профессор Пол Уильямс. — И проблема будет усугубляться, так как климат продолжает меняться».

В США собран и готов к испытаниям прототип сверхзвукового пассажирского самолета S-512

Сверхзвуковой пассажирский самолет S-512, разработанный американской компанией «Spike Aerospace», уже собран и готовится к проведению первого этапа своих испытаний, который может начаться в конце текущего года. Изначально, самолет пройдет так называемую обкатку, а начиная с середины будущего года, самолет вполне вероятно начнет выполнять и тестовые полеты. Следует уточнить, что пассажирский самолет S-512 был собран по так называемой «тихой» технологии, что означает, что своим полетом, это воздушное средство не будет нарушать покой городов. Специалисты полагают, что производство этих сверхзвуковых самолетов может начаться уже в 2021 году.



Авиаметтелеком Росгидромета

Точный прогноз погоды —
надежные взлёт и посадка

Российская Федерация подписала конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). В соответствии с ней Правительство России назначило Росгидромет полномочным органом по метеорологическому обеспечению международной аэронавигации.

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 14 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 180 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

Нашей миссией является: «Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации».

Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:

- о фактических условиях погоды на аэродромах;
- об ожидаемых (прогнозируемых) условиях на аэродромах;
- об ожидаемых условиях погоды на маршрутах полетов;
- о прогнозируемых опасных для полетов явлениях погоды (болтанке, обледенении);
- о наличии и распространении облаков вулканического пепла;
- о климатических характеристиках для планирования полетов.

Авиапредприятия получают нашу информацию на основе 2,5 тысяч договоров. В течение года на основе этих договоров мы передаём пользователям более 3 миллионов метеорологических сводок.

123242, Москва, Прокудинский пер. д.2/12, стр. 1, E-mail: aviamettelecom@mecom.ru,
Тел. (499) 255-50-75, факс: (499) 795-22-00, Web сайт <http://www.aviamettelecom.ru>

24 Служба «Горячая линия»



часа

по сбойным ситуациям на международных пассажирских рейсах вне расписания
(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru

Воздушный транспорт

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПОДПИСНОЙ КУПОН
На газету «Воздушный транспорт»
Гражданской авиации

На номера	Январь	Февраль	Март
	Апрель	Май	Июнь
	Июль	Август	Сентябрь
	Октябрь	Ноябрь	Декабрь

Количество экземпляров каждого номера _____

Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____

Подписку можно оформить
в любом почтовом отделении.

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге

«Пресса России»;

ПЗ187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка:

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

на I полугодие 2018 года — **4392 руб.**

Адресная (редакционная) подписка позволяет
подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с

любого месяца и на любой срок независимо

от сроков и порядка проведения почтовой подписной

кампании. Издание вы будете гарантированно получать

бандеролью непосредственно из редакции

сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните

подписной купон и отправьте его в отдел

распространения по факсу: (495) 953-34-89.

Стоимость редакционной адресной подписки

на II полугодие 2017 года — **4272 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89

МИМОЛЕТОМ

Ни разу не летавшая на самолете девушка стала пилотом Boeing в авиакомпании Air India

На историю 30-летней женщины Энни Дивья обратила внимание газета Daily Mail. Дивья пояснила, что ее семья была слишком бедна, поэтому они не могли позволить себе путешествия на самолетах.

Девушка с детства мечтала летать. Осуществиться ее желанию помогли родители. В 17 лет индианка начала посещать летную школу и учить английский. Ей удалось получить стипендию и завершить обучение через два года. В 19 лет ее взяли на работу в Air India. К настоящему моменту Дивья уже порядка 11 лет работает пилотом индийской авиакомпании. В июле стало известно, что она назначена командиром Boeing 777. Теперь она самая молодая женщина-пилот одного из самых больших пассажирских лайнеров в мире. В настоящее время Дивья летает от 70 до 80 часов в месяц.

Вылет самолета в КНР задержали из-за монеток, брошенных в двигатель

Вылет самолета в Китае задержали на прошлой неделе из-за обнаружения в двигателе девяти монет, брошенных пожилой пассажиркой на удачу, сообщает популярное издание «Женьминь жибао».

По данным газеты, рейс CZ380 из Шанхая в Гуанчжоу со 150 пассажирами на борту задержали после того, как сотрудники аэропорта поймали пожилую женщину, бросавшую монетки в двигатель пассажирского самолета. Ввиду невозможности передвигаться самостоятельно женщина запросила инвалидную коляску. Поймали ее за неблаговидным занятием, когда она в сопровождении членов семьи направлялась к трапу самолета. В результате вылет был задержан на 5,5 часов. Пассажирам пришлось ожидать в аэропорту из-за желания бабули получить больше удачи.

Количество пьяниц, арестованных за дебоши на британских бортах, удвоилось

По данным агентства BBC Рапогата, в период с февраля 2016 по февраль 2017 года, количество пассажиров, арестованных за пьянство и дебоши в самолетах британской коммерческой авиации, составило 387 человек.

Для сравнения, за аналогичный период с 2015 по 2016 годы число задержанных за подобные правонарушения составило 255 человек. Кроме того, критике подвергаются сами авиакомпании, предоставляющие пассажирам алкогольные напитки на борту. Однако перевозчики с этим не согласны. «Продажа алкоголя сама по себе не является проблемой. Проблемой является чрезмерное его потребление, которое приводит к неадекватному поведению», — утверждает директор Ассоциации операторов аэропортов Великобритании Карен Ди.