

Воздушный ТРАНСПОРТ



Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 50 (44148)
Декабрь 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Вместо рекламы:

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

В ожидании флагмана!



МС-21 — семейство пассажирских самолетов нового поколения, ориентированных на самый массовый сегмент мирового рынка авиалайнеров. В рамках программы в настоящее время разрабатываются самолеты МС-21-300 (160-211 мест) и МС-21-200 (130-176 мест). Использование передовых технических решений в области аэродинамики, двигателестроения, установке самолетных систем последнего поколения и новых решений в области комфорта обеспечат самолетам семейства конкурентные преимущества над существующими и модернизированными самолетами других производителей.

Подробности на с. 2, 10

Конференция «Среднемагистральная и региональная авиация» очертила «белые места» авиатранспортного комплекса страны

Арктика расправляет крылья



А пока — все те же...



Подробности на с. 11

...и все тот же!

Полярная авиация будет пилотируемой и беспилотной

Воздушный транспорт гражданской авиации № 50 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

Е. Каблов,
генеральный директор

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

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор

Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

(ПР) — 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. № 1917

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Средний, но нужный

Стала известна дата первого полёта новейшего российского транспортного самолёта Ил-276

Транспортное самолётостроение в современной России, несомненно, является направлением, способным обеспечить лидирующие позиции отечественному авиапрому. В той части, которая касается тяжёлых транспортников, Россия все позиции продолжает удерживать. И хотя сегодня нет самолёта, являющегося альтернативой украинскому «Руслану», но есть Ил-76, более 40 лет несущий как военную службу, так и «по статской части». И заменить его может только... Ил-76, но с новыми двигателями и новой авионикой.

Однако современный рынок транспортной авиации требует не только тяжеловозов. В советские годы на вооружении армии состояли как лёгкие транспортные самолёты (Ан-26 грузоподъёмностью 5,5 тонн), так и средние

(Ан-12, способные взять на борт 21 тонну груза). Ан-12 считается самым массовым военно-транспортным самолётом как в Советской, так и в Российской армии. Кроме того, Ан-12 активно эксплуатировался и в ряде подраз-

делений гражданской авиации.

История знаменитого 64-го лётного отряда ЦУМВС началась именно с них. Этот самолёт, равно как и другие воздушные суда конструкторского бюро О.К. Антонова, при жизни стал летающей легендой.



На этот самолет возлагают большие надежды как на средство реанимации гражданского сегмента отечественного авиапрома и обновления парка воздушных судов отечественных перевозчиков. Кроме того, по мнению конструкторов и чиновников, у МС-21 хороший экспортный потенциал.

Плывущие сроки

Но это не все. Когда говорят о ПД-14 и его перспективах, всегда от-

мечают, что на базе газогенератора мотора планируется создать семейство силовых установок с тягой от 9 до 18 тонн, адаптированных под требования конкретных заказчиков. Сфера применения таких двигателей – ближне- и среднемагистральные пассажирские и транспортные самолеты. Благодаря использованию уже разработанного газогенератора сроки создания новых силовых установок должны значительно сократиться.

Арктика расправляет крылья

Полярная авиация будет пилотируемой и беспилотной

Невзирая на экономические потрясения, Россия из Арктики не только не ушла, но, напротив, намеревается осваивать и развивать этот регион. Понятно, что решение этих задач невозможно без авиации. Степень ее готовности к этой архиважной миссии проанализировал Арктический форум, который ежегодно проводится в Санкт-Петербурге.

Организатором мероприятия выступает Ассоциация полярников, которую возглавляет Артур Чилингаров — специальный представитель Президента России по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике.

В повестке дня нынешнего форума значились: развитие опорных зон и моногородов, промышленная кооперация и совре-

менные системы связи, сохранение экологии и развитие экологического туризма в Арктике. Помимо этого на форуме обсуждались механизмы повышения качества жизни в арктическом регионе, развитие арктической науки и образования, внедрение новейших технологий и перспективы развития международного сотрудничества.



Очередная IX конференция «Среднемагистральная и региональная авиация», организатором которой традиционно является Центр выставочных технологий, состоялась 7 декабря в конференц-зале отеля «Красные Холмы». Как и в предыдущие годы, мероприятие было проведено при поддержке ПАО «ОАК». Кроме того, вклад в организацию и проведение ее мероприятий внесли компании National Instrument и COMSOL. Представители названных компаний приняли

участие и в работе конференции.

Давший старт дискуссиям начальник отдела нормативно-правового обеспечения Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России **Андрей Иванов** проинформировал о реализации плана поддержки межрегиональных перевозок в виде субсидирования лизинга самолётов отечественного производства.

Как известно, деятельность воздушного транспорта держится на

Для решения многих названных задач в Арктике необходимо развитие авиации, что определило деловую программу мероприятия. В него вошла рабочая сессия на тему «Обеспечение доступного авиасообщения в Арктике». В роли ведущего выступил генеральный директор АО «Центр стратегических разработок в гражданской авиации» Антон Корень. В

В ожидании флагмана!

Конференция «Среднемагистральная и региональная авиация» очертила «белые места» авиатранспортного комплекса страны

В будущем году российская авиационная общественность отметит 95-летний юбилей своей гражданской авиации. В этом же году исполнится 100 лет с того дня, когда первый руководитель советского государства Владимир Ленин произнёс фразу о том, что Россия должна иметь свой воздушный флот. Нынешние руководители страны не устают напоминать об этом же.

трёх китах: эффективность, надёжность и безопасность. С докладом о состоянии уровня безопасности полётов в гражданской авиации на региональных и межрегиональных маршрутах в 2016-2017 годах выступил начальник отдела Межгосударственного авиационного комитета **Сергей Кондратенко**. Во всех странах-участниках Соглашения



Первый полёт опытный самолёт совершил в 1957 году, а в 1959 году он уже поступил на вооружение. Машина по сей день находится в строю: ее можно увидеть как во Внукове (авиакомпания «Космос», так и в Жуковском (корпорация «Иркут»). Да и на аэродроме Чкаловский вы непременно увидите Ан-12 и не в единственном экземпляре.

Но годы берут своё, и настает время, когда «седой вете-

ран» уйдёт «на покой». Ему нужен будет преемник. Кто же выступит в этой роли?

Собственно говоря, преемник уже есть — это Ан-178, созданный на основе концепции уже освоенного в производстве Ан-148. Но, к сожалению, конфликт с Украиной не оставил ему никаких шансов заменить «прадеда» в России.

Продолжение на с. 5

За Pratt & Whitney во все лопатки

Создание нового отечественного авиационного двигателя пятого поколения стоит огромных сил. Хватит ли средств?

Разработка и выпуск авиационного двигателя ПД-14 — один из наиболее важных и обсуждаемых проектов национального масштаба. Повышенное внимание к этому мотору специалистов, чиновников, СМИ, общественности и зарубежных экспертов понятно. После многих лет постперестроечной комы отечественная промышленность наконец-то нашла силы и возможности взяться за создание авиадвигателя пятого поколения. И что самое главное — ПД-14 разрабатывается не сам по себе, а в привязке к российскому же среднемагистральному лайнеру МС-21.

В многочисленных сообщениях СМИ работа над созданием двигателя выглядит вполне успешной. Но каково реальное состояние дел? Летные испытания МС-21 (если быть более точным, МС-21-300) начались в мае. Но летает самолет не с двигателем ПД-14, а с его американским аналогом, точнее, конку-

рентом — PW1400G. С импортным мотором самолет пройдет весь цикл летных испытаний, с ним его будут покупать авиакомпаниям. А где же наш ПД-14?

Представители пресс-службы АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» сообщили, что ОДК на основе серти-

фикационного базиса проводит испытания ПД-14. Работы ведутся строго в соответствии с графиками. В течение 2015–2017 годов прошли первый и второй этапы летных испытаний двигателя на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ.

Продолжение на с. 7



работе заседания принял участие также начальник Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации Олег Гринченко.

В настоящее время в Арктике зарегистрировано 73 аэродрома и учтено 266 посадочных площадок, из которых 44 предназначены для самолётов, и 222 для вертолётов.

Объём перевозок пассажиров через аэропорты Арктической зоны за 6 месяцев 2015 года составил 2,1 миллиона пассажиров. На территории данной зоны регулярные и чартерные рейсы выполняются из более чем 60 населённых пунктов по более чем 250 маршрутам 71 авиакомпанией.

Продолжение на с. 8-9

В ожидании флагмана!

Конференция «Среднемагистральная и региональная авиация» очертила «белые места» авиатранспортного комплекса страны

В будущем году российская авиационная общественность отметит 95-летний юбилей своей гражданской авиации. В этом же году исполнится 100 лет с того дня, когда первый руководитель советского государства Владимир Ленин произнёс фразу о том, что Россия должна иметь свой воздушный флот. Нынешние руководители страны не устают напоминать об этом же.

произшло 191 авиационное происшествие, из которых 9 являются катастрофами, унесшими жизни 18 человек. В коммерческой авиации на 9 происшествий пришлось 3 катастрофы, в которых погибло 5 человек. В авиации общего назначения из 10 происшествий 6 являются катастрофами, в которых погибли 13 человек. Итоги первого полугодия

Продолжение на с. 10



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за октябрь 2016-2017 гг.

	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
			сентябрь 2016 г.	сентябрь 2017 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		тыс. пасс. км.	19 026 174,95 10 487 132,64 9 136 058,36 1 351 074,28 8 539 042,31	21 917 174,04 12 573 529,52 11 197 371,91 1 376 157,61 9 343 644,52	115,2 119,9 122,6 101,9 109,4
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		тыс. т. км.	103 362,95 2 339 507,73 1 490 419,19 1 363 385,48 127 033,71 849 088,54	98 520,55 2 638 028,57 1 716 285,81 1 587 612,56 128 673,25 921 742,76	95,3 112,8 115,2 116,4 101,3 108,6
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		тыс. т. км.	627 151,98 546 577,25 541 140,23 5 437,02 80 574,73	665 482,91 584 668,15 579 849,09 4 819,07 80 814,75	106,1 107,0 107,2 88,6 100,3
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		чел.	7 719 291 3 085 083 2 497 089 587 994 4 634 208	8 898 429 3 762 549 3 155 608 606 941 5 135 880	115,3 122,0 126,4 103,2 110,8
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		тонн	163 989 92 958,00 66 948,12 64 458,52 2 489,60 26 009,88	154 083 101 966,02 75 295,50 73 115,69 2 179,81 26 670,52	94,0 109,7 112,5 113,4 87,6 102,5
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		%	2 347,24 80,0 83,0 83,0 83,0 76,6	1 655,12 82,0 83,3 83,1 84,1 80,4	70,5 2,0 0,3 0,1 1,1 3,8
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки		%	62,8 67,8 69,0 69,1 68,3 65,7	63,5 59,2 54,5 53,5 71,6 70,6	0,7 - 8,6 - 14,5 - 15,6 3,3 4,9
			66,1	65,2	- 0,9

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-октябрь 2016 — 2017 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
		январь-окт. 2016 г.	январь-окт. 2017 г.	% к пр.	январь-окт. 2016 г.	январь-окт. 2017 г.	% к пр.	янв.-окт. 2016 г.	янв.-окт. 2017 г.	+/- к пр.
1	Аэрофлот — российские авиалинии	24 311 991	27 701 887	113,9	69 442 120,90	77 339 341,60	111,4	82,0	82,6	+ 0.6
2	Россия	6 858 216	9 905 339	144,4	15 522 193,26	24 863 740,89	160,2	83,2	84,9	+ 0.7
3	Сибирь	8 235 910	8 450 013	102,6	15 648 419,00	16 354 878,00	104,5	86,5	86,1	- 0.4
4	Уральские Авиалинии	5 532 178	6 859 095	124,0	13 188 289,13	16 409 118,18	124,4	78,8	83,7	+ 4.9
5	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	5 608 111	6 111 134	109,0	9 189 463,25	9 897 758,32	107,7	72,5	75,7	+ 3.2
	Итого по 5 авиакомпаниям	50 546 406	59 027 468	116,8	122 990 485,54	144 864 836,99	117,8	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	67,1	65,7		67,4	65,5				
6	Глобус	3 050 636	3 711 468	121,7	7 571 252,00	9 235 985,00	122,0	85,1	85,6	+ 0.5
7	Победа	3 623 653	3 710 470	102,4	5 667 471,28	6 407 891,59	113,1	87,8	94,4	+ 6.6
8	АЗУР эйр	1 994 716	3 256 834	163,3	9 821 157,66	14 991 648,56	152,6	94,6	96,6	+ 2.0
9	Северный Ветер	1 507 400	2 899 086	192,3	4 904 740,14	6 815 990,74	139,0	90,4	86,4	- 4.0
10	ВИМ-АВИА	1 832 147	2 136 764	116,6	4 276 980,68	5 809 176,61	135,8	76,8	76,4	- 0.4
11	Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 281 057	1 524 711	119,0	2 580 884,31	3 162 155,93	122,5	68,3	71,7	+ 3.4
12	Ред Вингс	865 994	1 434 547	165,7	1 641 175,17	2 818 264,89	171,7	86,1	84,4	- 1.7
13	Аврора	1 168 569	1 323 365	113,2	1 908 261,33	2 040 848,93	106,9	73,5	73,0	- 0.5
14	РОЯЛ ФЛАЙТ	842 324	1 288 428	153,0	3 548 697,73	5 281 801,06	148,9	91,7	93,1	+ 1.4
15	Икар	840 697	1 243 152	147,9	4 209 270,82	5 467 987,20	129,9	82,6	89,6	+ 7.0
	Итого по 15 авиакомпаниям	67 553 599	81 556 293	120,7	169 120 376,66	206 896 587,50	122,3	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	89,7	90,7		92,7	93,6				
16	НордСтар	1 123 850	1 214 203	108,0	2 463 942,19	2 608 950,31	105,9	74,9	79,4	+ 4.5
17	Нордavia-региональные авиалинии	816 916	969 630	118,7	1 235 607,44	1 468 010,77	118,8	77,5	75,6	- 1.9
18	Якутия	579 422	766 411	132,3	1 554 323,38	2 004 915,71	129,0	83,5	84,5	+ 1.0
19	АЙ ФЛАЙ	398 738	685 164	171,8	1 226 712,95	2 129 099,78	173,6	83,6	91,8	+ 8.2
20	Саратовские авиалинии	427 562	681 040	159,3	542 897,00	902 123,00	166,2	83,6	83,8	+ 0.2
21	РусЛайн	506 949	544 727	107,5	499 974,74	434 228,03	86,8	66,7	66,4	- 0.3
22	АЛРОСА	372 083	382 551	102,8	969 888,77	1 006 755,57	103,8	79,1	82,9	+ 3.8
23	Ангара	352 800	352 554	99,9	402 417,44	379 558,77	94,3	77,2	77,6	+ 0.4
24	Ижавиа	264 865	340 147	128,4	378 194,41	503 027,29	133,0	81,0	79,0	- 2.0
25	ИрАэро	193 303	311 237	161,0	273 355,35	591 952,66	216,6	64,2	66,8	+ 2.6
26	КрасАвиа	216 226	269 905	124,8	277 646,90	358 302,37	129,0	65,4	65,4	+ 0.0
27	Турухан	197 515	217 570	110,2	156 462,60	188 227,80	120,3	59,2	61,6	+ 2.4
28	Газпром авиа	204 297	205 398	100,5	389 770,57	391 485,03	100,4	58,2	59,2	+ 1.0
29	Северсталь	186 034	204 105	109,7	132 855,76	189 039,36	142,3	48,3	63,7	+ 15.4
30	ЮВТАЭРО	173 734	200 205	115,2	249 298,26	293 269,39	117,6	76,6	75,8	- 0.8
31	Комиавиатранс	167 298	120 145	71,8	193 552,10	131 355,80	67,9	72,0	67,5	- 4.5
32	Полярные авиалинии	98 968	94 889	95,9	65 549,24	58 884,14	89,8	57,7	59,8	+ 2.1
33	Международный аэропорт «Оренбург»	77 108	66 904	86,8	33 515,77	34 111,10	101,8	59,7	57,1	- 2.6
34	ЗАО «ЮТэйр»	46 733	58 523	125,2	31 985,04	39 027,92	122,0	99,1	99,4	+ 0.3
35	Хабаровские авиалинии	57 295	57 362	100,1	52 773,76	50 310,43	95,3	64,1	69,5	+ 5.4
	Итого по сумме авиакомпаний	74 015 295	89 298 963	120,6	180 251 100,33	220 659 222,73	122,4	-	-	-
	В целом по ГА	75 346 514	89 873 361	119,3	182 486 961,96	221 048 841,18	121,1	81,9	83,8	+ 1.9
	Удельный вес, %	98,2	99,4		98,8	99,8				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Президент РФ подписал закон, позволяющий составлять «черные списки» авиапассажиров

Федеральный закон опубликован на официальном портале правовой информации. Согласно утвержденным поправкам, внесенным Минтрансом в Воздушный кодекс РФ, авиакомпания сможет запретить дебоширам летать своими рейсами в течение одного года. В свою очередь, пассажир из черного списка будет иметь право летать авиарейсами данной компании лишь в случае наличия ряда причин, которые должны быть документально подтверждены: например, если он едет на лечение, на похороны родственника или сопровождает пассажира-инвалида и т.д. Авиаперевозчик обязан будет исключить пассажира из черного списка через один год.

Дмитрий Песков: Решение об окончании операции в Сирии примет исключительно Владимир Путин

Ранее Владимир Путин сообщил о полном разгроме «Исламского государства» (запрещенная в РФ террористическая организация) на обоих берегах Евфрата в Сирии. «Решение на этот счет может и будет принимать исключительно Верховный главнокомандующий — Президент Владимир Путин. И когда он примет такое решение, мы вам тогда сообщим, — сказал Песков, отвечая на вопрос, можно ли ожидать окончания операции ВКС в Сирии. — На повестке дня — продолжение политического урегулирования». «Женева остается основной площадкой, но в то же время и Астана, и Сочи являются существенным подспорьем», — подытожил Песков.

Пассажирам могут разрешить возвращать деньги в аэропорту при задержке рейса через три часа

По данным Росавиации, в октябре 2017 года с опозданием на два и более часа вылетели 1502 рейса. При этом львиная доля задержек пришлось на внутренние перевозки. Ранее в Госдуму уже внесли законопроект, предлагающий штрафовать авиакомпании за овербукинг. Теперь авиаперевозчиков предлагают наказывать за непунктуальность. Если авиакомпании, выполняющие международные рейсы, дисциплинируют высокие штрафы, а после подписания Россией Монреальской конвенции денежная компенсация пассажиру за задержку вылета выросла до 336 тысяч рублей, то на внутренних маршрутах остались старые правила — 25 процентов в МРОР за каждый час задержки.

Правительство планирует разрешить создание взлетно-посадочных площадок на сельхозземлях

Минтранс может разрешить создавать взлетно-посадочные площадки (ВПП) под частные небольшие самолеты и вертолеты на землях сельскохозяйственного назначения и лесного фонда. Соответствующий законопроект о внесении изменений в Земельный кодекс РФ разрабатывает Минтранс, его планируется внести в Правительство в первом квартале 2018 года, следует из предложений рабочей группы по совершенствованию нормативно-правового обеспечения и порядка предоставления госуслуг в области авиации общего назначения. В настоящее время создание ВПП на сельскохозяйственных землях возможно только после перевода участка с/х назначения в другую категорию.

Минтранс России поручил ФАВТ оценить готовность к работе в новогодние праздники

«Учитывая ситуацию, сложившуюся в Шереметьево, где недавно наблюдались задержки рейсов по причине сложных метеословесий, министром транспорта Максимом Соколовым было проведено экстренное выездное совещание. Ситуацию удалось нормализовать. Для недопущения повторения подобных ситуаций, «соответствующие поручения даны всем причастным структурам. В частности, Росавиации до конца этой недели необходимо провести оценку готовности аэропортов и авиакомпаний к работе в период новогодних праздников, в том числе в условиях резкого роста пассажиропотока, ухудшения метеословесий и внештатных ситуаций», — рассказали в пресс-службе Минтранса.

Валерий Окулов готов приступить к работе в Объединенной авиастроительной корпорации

Бывший заместитель министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов до конца года приступит к работе в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом он рассказал в кулуарах «Транспортной недели 2017». «Да, конечно, — сказал Окулов, отвечая на вопрос журналистов — приступит ли он к своим новым обязанностям до конца 2017 года? — Пока еще идут оформительские процессы». По его словам, в ОАК он будет заниматься вопросами развития гражданского авиастроения. Напомним, 24 ноября премьер-министр Правительства РФ Дмитрий Медведев освободил Валерия Окулова от должности заместителя министра транспорта.

Росавиация провела аттестационную проверку ИЦ Всероссийского НИИ авиационных материалов

Комиссия Федерального агентства воздушного транспорта провела аттестационную проверку Испытательного центра Всероссийского научно-исследовательского института авиационных материалов. «Проверена оснащенность центра испытательным оборудованием и средствами измерений. Проверено метрологическое обеспечение, организационная, нормативная, техническая документация, порядок проведения испытаний и исследований, а также укомплектованность и квалификация сотрудников лабораторий Испытательного центра», — говорится в сообщении. Кроме того, комиссия провела оценку системы менеджмента качества ИЦ.

Президент России Владимир Путин наградил группу специалистов холдинга «Технодинамика»

Торжественная церемония в честь 10-летия со дня основания Государственной корпорации «Ростех», состоялась 7 декабря в Екатерининском зале Кремля. Так, парашютист-испытатель Владимир Нестеров из НИИ «Парашютостроения» стал кавалером ордена Почета за высокие достижения в профессиональной деятельности, а начальники комплексного конструкторского отдела УНПП «Молния» Ильфир Низамов — кавалером ордена Дружбы за трудовые успехи. «Уверен, их пример станет ориентиром для многих молодых специалистов, которые сегодня приходят в российскую промышленность», — заявил генеральный директор «Технодинамики» Игорь Насенков.

АВИАПЕРЕВОЗКИ

Объединение пассажиров считает, что цены на билеты вырастут из-за возможности возврата

Законодательная инициатива возврата билетов прямо в аэропорту при задержке рейса может повлечь повышение цен, сообщил зам. председателя Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. Ранее депутат от «Справедливой России» Игорь Ананских рассказал журналистам, что в Думу внесен законопроект, обязующий авиакомпании возвращать деньги за билет в случае задержки рейса более чем на три часа. Если по вине авиакомпании рейс задерживается на три и более часов, по желанию пассажира она будет обязана выплатить ему прямо в аэропорту полную стоимость этого билета. В законодательстве есть такая возможность, напомнил Зотов.

Минтранс РФ пообещал принять меры в случае резкого роста цен на авиабилеты перед ЧМ-2018

«У нас рынок достаточно конкурентный, сертификат эксплуатанта имеют более 100 компаний, порядка 20 компаний формируют более 80 процентов всех авиаперевозок. Приказать ценам не расти, наверно, невозможно, но какие-то меры мы постараемся принять», - отметил министр транспорта Максим Соколов в рамках «Транспортной недели». По его словам, таким сдерживающими фактором может стать развитие инфраструктуры в городах. Это является созданием основы для равной конкуренции: все компании смогут прилететь при наличии новых терминалов и новых ВПП. Таким образом, не будет некоего сдерживающего фактора, а значит, и роста цен.

Аэрофлот: «Черные списки» пассажиров повышают привлекательность авиатранспортной отрасли

Аэрофлот получает законное право составлять «черные списки» деструктивных авиапассажиров и в дальнейшем отказывать им в перевозке. Президент РФ подписал соответствующий пакет законов, который вступит в силу в июне 2018 года. Принятые меры помогают всей отечественной авиатранспортной отрасли и повышают ее привлекательность на мировом рынке. Об этом сообщает пресс-служба Аэрофлота. Новые правила существенно повысят уровень защищенности пассажиров и снизят количество правонарушений на воздушном транспорте. Со своей стороны, Аэрофлот уже разработал систему практического применения новых законодательных положений.

Компания «Транснефть» корректирует поставки керосина для аэропортов Московского авиаузла

Официальный представитель «Транснефти» Игорь Демин сообщил журналистам, что сдача нефтепродуктов с заводов идет по плану за исключением Рязанского НПЗ, по итогам месяца ограничившего в одностороннем порядке поставки керосина для аэропортов московского авиаузла на 15 тысяч тонн. «В связи с корректировкой логистической схемы поставок авиакеросина часть объемов авиационного топлива будет поставлена потребителям МАУ по железной дороге», — сказал Демин. В целом, по предварительным данным «Транснефти», месячный план отгрузки, включая переходящие объемы ноября в Новороссийске, выполнен.

Власти Псковской области до конца года выставят на продажу часть акций «Псковавиа»

Часть акций регионального перевозчика «Псковавиа» будет выставлена на продажу администрацией Псковской области до конца 2017 года, инвестиции пойдут на обновление парка воздушных судов, сообщил вице-губернатор Александр Кузнецов. «Завершаются согласования с федеральными органами о продаже части акций «Псковавиа», до конца этого года объявим конкурс. Среди условий продажи — либо блокирующий, либо контрольный пакет останется у собственников, управлять компанией будем мы (администрация Псковской области — ред.). В первую очередь, мы ищем инвесторов для обновления воздушного парка», — сказал он.

«Аврора» привлечет в Сбербанке овердрафт на 350 млн для пополнения оборотных средств

По решению Совета директоров, АО «Авиакомпания «Аврора» привлечет в Сбербанке России овердрафтный кредит на 350 млн рублей. По данным на сайте авиаперевозчика, финансовая организация выбрана способом закупки у единственного поставщика. Кредитные ресурсы привлекаются сроком на 6 месяцев с целью «обеспечения финансирования авиакомпании при недостаточности оборотных средств». Процентная ставка — 9,45 процента годовых. Авиакомпания «Аврора» создана в 2013 году. Контрольный пакет (51 процент акций) АО «Авиакомпания Аврора» принадлежит ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии», 49 процентов — правительству Сахалинской области.

Спрос на авиационные билеты в города ЧМ 2018 после проведения жеребьевки вырос в два раза

Продажи авиабилетов на период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года в российские города, принимающие мундиаль, выросли в 2,2 раза сразу после того, как 1 декабря в Москве прошла жеребьевка группового этапа ЧМ, сообщил директор по развитию сервиса OneTwoTrip Аркадий Гинес. Анализ дат показывает, что болельщики стремятся попасть на церемонию и матч открытия, матчи сборной России и Аргентины, а также матчи других команд в выходные дни. «Сейчас они бронируют авиабилеты, стремясь сделать это до более существенного увеличения цен, чем-то, которое мы видим на текущий момент», — прокомментировал ситуацию представитель сервиса.

В будущем году Минтранс Пермского края будет субсидировать шесть авианаправлений

Новых рейсов для Перми среди них нет. В Самаре с 1 ноября летает авиакомпания «ЮВТ аэро». Этот же перевозчик обслуживает рейсы в Казань, которые субсидируется в рамках федерального постановления о развитии региональных авиаперевозок на условиях софинансирования Пермским краем. По такой же схеме власти поддерживают рейсы в Нижний Новгород. Они выполнялись до июня 2017 нынешнего года авиакомпанией «Авиа Менеджмент Групп», и возобновятся с начала 2018 года. Еще три направления полетов краевой Минтранс финансировал самостоятельно — в Краснодар, Новосибирск и Минеральные воды. Поддержка сохранится и в следующем году.

Мобилизация спроса

Риски агентств воздушного транспорта в эпоху e-commerce

В конце прошлой недели Ассоциация агентств воздушного транспорта (ААВТ) провела ежегодную конференцию, посвященную электронной коммерции в агентском бизнесе. Темпы развития e-commerce растут ежегодно. На рынке появляются новые игроки, каналы, инструменты продвижения компаний, товаров и услуг. Каковы глобальные тренды и точки роста e-commerce? Какие каналы коммуникации с клиентами являются наиболее эффективными? Какие нестандартные решения стоит применять для продвижения бизнеса? Эксперты отрасли поделились опытом современных подходов и удачных решений и рассказали об актуальных трендах в области e-commerce.

Немного статистики для начала. В 2017 году через интернет россияне приобрели авиабилеты на 375 миллиардов рублей (в прошлом году на 330 миллиардов). «Две России» были отмечены в докладах специалистов. Высокий спрос на авиаперевозки в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге и на Дальнем Востоке. Низкий спрос в Центральном федеральном округе (ЦФО) за пределами Подмоскovie. Основные причины неравномерности спроса — сильная зависимость от доходов и мобильности населения, а также от возможности выбрать альтернативный вид транспорта (железную дорогу или автомобиль). Представители региональных агентств отметили в частных беседах сильное падение спроса на авиабилеты нынешним летом, отсутствие «высокого сезона» и тенденцию к уменьшению продаж ежегодно на 10 процентов.

По способу приобретения билетов отмечается «мобилизация» спроса: более 70 процентов запросов на приобретение авиаперевозки произведено с мобильных устройств, в основном со смартфонов, в меньшей степени с использованием планшетов и других гаджетов. Основная доля запросов по статистике Яндекса приходится на Москву, регионы Юга России и Дальний Восток. ТОП-10 возглавляет Москва, далее по убывающей — Симферополь, Сочи, Краснодар, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Ереван, Уфа, Калининград и Минводы. Перевозки внутри России показали 61 процент роста, без учета направления на Симферополь — 51 процент. Среди билетных поисковиков лидирует с сильным отрывом от конкурентов aviasales.ru, затем места распределяются так: skyscanner.ru, tutu.ru, avia.yandex.ru, ozon.ru, momondo.ru и еще около 20 онлайн-агентств.

Что является определяющим фактором успешной работы агентств? Как ни странно, в цифровую эпоху снова выходит на первый план человеческий фактор. Эту тенденцию отметили многие спикеры и, в частности, Илья Кабачник, заместитель гендиректора по авиационному страхованию компании «АльфаСтрахование». По его словам, онлайн-коммерция не столько модное веяние сколько полноценная составная часть изменений современного мира. Какое место в нем занимает привычная коммуникация «человек-человек»? Как показывает практика, она остается центральной, поскольку при-

рода человека не подвержена столь стремительным изменениям. Клиенты по-прежнему предпочитают общение с «живыми сотрудниками» и зачастую, уже заполнив онлайн-заявку, звонят оператору, чтобы выяснить детали и уточнить подробности. Падает ли значимость агента с ростом и развитием продаж в интернете? Специалисты сошлись во мнении, что она остается прежней: клиенты хотят внимания, уважения, индивидуально-го подхода и понимания их потребностей. Эти выводы сделаны на материалах опросов общественного мнения, проведения фокус-групп и глубинных интервью с часто летающими пассажирами. Успех компании напрямую зависит от того, насколько она клиентоориентирована.



Александр Фридланд

Агентский бизнес остается сервисом «люди для людей». И при этом он остается рискованным и все более низкомаржинальным. Ошибки начинающих, по мнению представителя компании Nemo Travel (разработчик системы бронирования) Данила Фоменко, заключаются в следующем. Отсутствие компетенций в отрасли, финансовые просчеты, неумение создать математическую модель бизнеса плюс высокая конкуренция с другими агентствами, авиакомпаниями и метапоиском ведут к заведомо провальному финалу, где сгинуть уже не один стартап.

Главная страшилка участников рынка электронной коммерции — кибер-мошенники и кибер-угрозы. Безопасности онлайн-технологий был посвящен круглый стол и несколько докладов. Артем Душкин, директор по продажам и развитию клиентов компании Platop (сервис электронных платежей) рассказал аудитории о фрод-мониторинге в онлайн среде и новых схемах мошенничества, выявленных специалистами компании.



Сергей Демиденко (ААВТ), Илья Кабачник (АльфаСтрахование), Лариса Заболотная (ААВТ) (1)

Основным пострадавшим от преступных схем остается клиент, покупающий авиабилеты. Мошенники верно рассчитывают, что «клиент падок на дешевизну», и предлагают фантастически выгодные цены на билеты, создавая при этом фальшивые интернет-страницы, копии известных и уважаемых сайтов (фишинг). Или взламывают слабо защищенные сайты, подменяя их данные (хакинг).

Распространенная схема — мошенник регистрирует компанию на подставное лицо, подключает эквайринг (приём к оплате платёжных пластиковых карт), размещает форму заказа билета у себя на сайте, «продает» некоторое количество билетов и исчезает так же быстро, как появился.

Практикуется также покупка билета по чужой карте, обход фильтра подозрительных имен (изменение данных пассажиров на реальные после оплаты) и другие уловки.

Тимур Бигулов, руководитель отдела продаж компании «Лаборатория Касперского» (специализируется на информационной безопасности), представил доклад с эмоциональным названием «Бизнес в онлайн режиме: спаси и сохрани». Вирусы нас погубят, поняли все присутствующие. Если в 1994 году новый компьютерный вирус появлялся один раз в час, то теперь антивирусные программы выявляют 323 тысячи угроз ежедневно.

Глобальные тренды и связанные с ними угрозы выглядят в интерпретации докладчика так:

- Большие объемы и массивные утечки данных;
- Киберпреступность;
- Целевые атаки на организации (могут длиться годами и оставаться незамеченными);
- Программы-вымогатели;
- Угроза конфиденциальности частной жизни и личных данных;
- В зоне риска — онлайн-банкинг.

Две скандальные истории произошли в этом году в США. Нынешним летом стало известно, что компания Dow Jones хранила данные миллионов клиентов в незащищенном репозитории (электронное хранилище данных), и они стали известны мошенникам. В сентябре злоумышленники взломали бюро кредитных историй Equifax и завладели личной информацией 143 миллионов человек (всего в США проживает 324 миллиона граждан). Были украдены номера социального страхования и водительских удостоверений, полные имена, адреса и другие данные. В 209 000 случаев в документах фигурировала информация о банковских картах пострадавших.

Как уберечь компанию от такой ситуации? В первую очередь — организовать контроль за распространением информации и выявление финансовых, персональных и других конфиденциальных данных в исходящих письмах (включая вложения). Положительный эффект дают проверка сообщений, анализ электронного и IP-адреса отправителя, размера сообщения и его заголовка, защита от спама за счет интеллектуального сканирования, создание резервных копий для возможного восстановления важных данных при удалении вредоносных файлов, блокирование подозрительных ссылок и вложений. По словам Т. Бигулова, сегмент программных решений «Лаборатории Касперского» разработан с учетом реалий деятельности малого и среднего бизнеса.

Участники форума, которыми традиционно стали представители столичных и региональных агентств от Владивостока до Калининграда, за два рабочих дня обсудили множество профессиональных вопросов. От глобальных трендов электронной коммерции и тенденций ее развития до развития платежных сервисов и правовых вопросов. Отраслевой круглый стол был посвящен будущему агентского бизнеса. Как изменится рынок и кто на нем выживет? Каковы факторы роста и сдерживания развития в регионах РФ? Дополнительные услуги: за что и сколько готовы платить пассажиры? Спикерами конференции стали директор по электронной коммерции Транспортной клиринговой палаты Кузьма Михайлов, профессор ГосНИИ ГА Александр Фридланд, вице-президент компании Travelport Филип Сондерс и другие специалисты отрасли.

Галина ПОНОМАРЕВА



В своём отечестве есть, впрочем, Ту-204С — его грузоподъёмность составляет 23 тонны. Но этот самолёт сможет заменить «ветерана» лишь отчасти, так как является безрамповым и потому не рассчитан на ту же номенклатуру грузов.

Остаётся надеяться только Ил-276, разработка которого ведётся в настоящий момент. Ожидается, что новый самолёт произведёт свой первый полёт в 2023 году. Воздушное судно совместно разрабатывается авиастроителями из России и Индии.

водители российского авиапрома вернулись к проекту ОКБ Ильюшина. Впрочем, попытка возродить проект была сделана и позже. Главную роль сыграло то, что свою заинтересованность в совместной разработке транспортного самолёта такого класса высказала Индия.

После довольно продолжительного периода требования к облику российско-индийского самолёта МТА (есть и другой вариант расшифровки аббревиатуры — Multipurpose Transport Aircraft, т.е.

лей, расположенных на пилонах под крылом. Изначально самолёт будет оснащаться уже освоенными двигателями ПС-980А-76, в перспективе на него будут устанавливаться ПД-14.

Самолёт сможет взлетать и с неподготовленных грунтовых аэродромов. Он оснащён хвостовой рампой, позволяющей не только вести погрузку и разгрузку на земле, но и десантировать войска или грузы. Новое воздушное судно может использоваться как в подразделениях военно-транспортной

Особое внимание уделяется разработке под заданную себестоимость, что относится не только к изделию в целом, но и к каждому техническому решению. Такой подход обеспечивает не только прозрачность ценообразования, но и соблюдение параметра «цена-качество», что особенно важно в текущих экономических условиях. В передовых КБ это уже стало повседневной практикой, позволившей прийти к конкретному числовому параметру, а именно — исправлению ошибки, выявленной на этапе проектирования. Она стоит 1 доллар, но та же ошибка, выявленная при постановке на производство, будет стоить уже 10 долларов. На этапе окончательной сборки цена исправления ошибки возрастает до 100 долларов, а на этапе испытаний и эксплуатации — от 1000 и больше. Эти издержки неизбежно отразятся на себестоимости воздушного судна. Дороговизна отечественных самолётов — одна из причин господства в воздухе техники западного производства.

По оценкам экспертов для нужд Министерства обороны потребуется 55 воздушных судов данного типа. В данном случае речь идёт о ближайшей перспективе. Учитывая, что Ил-276 должен заменить все самолёты Ан-12, их нужно будет построить в количестве не менее тысячи экземпляров. Создатели самолёта оказались в ситуации дефицита времени. Срок эксплуатации самолётов Ан-12 начинает истекать, и в 2023 году начнётся их массовое выбывание из строевых частей.

Замена Ан-12 потребует и в гражданском секторе. Речь идёт, в частности, о решении транспортной проблемы в полярных регионах, как в Арктике, так и в Антарктике. Для решения этой проблемы в советские годы был создан самолёт Ан-74, являющийся гражданским вариантом военно-транспортного Ан-72. В 1991 году он был допущен к эксплуатации в гражданской авиации. Всего было построено 81 самолёт. В Государственном реестре воздушных судов 2006 года числилось 30 самолётов, из которых в эксплуатации находилось 23. По грузоподъёмности он уступает Ил-276 — у Ан-74 она составляет 7,5 тонн. И потому, несомненно, Ил-276 даст дополнительные преимущества. В Антарктиде этот самолёт будет высоко востребован, так как Ил-114 все задачи по перевозке грузов решить не может.

Одним словом, самолёт Ил-276, хотя по классу и является средним, несомненно, нужен. Головным изготовителем избрано ульяновское предприятие «Авиастар-СП». Приступив к серийному производству воздушных судов данного типа, оно станет центром транспортного самолётостроения широкого профиля. В цехах «Авиастара-СП» строились «тяжеловозы» — «Русланы», Ту-204С, сегодня освоен и Ил-76. Будет и «воздушный грузовик» среднего класса.

Создатели самолёта Ил-276 уверены, что он станет великим тружеником как по военной, так и по «статской» части. Такие самолёты называют «рабочими лошадками». На нашем веку работы им хватит...

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Средний, но нужный

Стала известна дата первого полёта новейшего российского транспортного самолёта Ил-276



Ещё не успев родиться, этот самолёт, уже несколько раз менял своё имя. До недавнего времени он был известен под названием Ил-214, а ранее — МТА (Medium Transport Aircraft — средний транспортный самолёт). Такое название он имел, когда работа по его созданию велась совместно российскими и индийскими специалистами. Соответствующее межправительственное соглашение было подписано Россией и Индией ещё в 2007 году.

В последующие годы будущие партнёры договорились, что российской и индийской стороне будет принадлежать по 50 процентов акций предприятия, штаб-квартира будет открыта в Нью-Дели. Планировалось, что производство самолёта будет размещено как в России, так и в Индии. В конце 2015 года стало известно о выходе индийской стороны из проекта. Компания «Ильюшин» продолжила работы по разработке самолёта самостоятельно в инициативном порядке. В 2017 году самолёт получил наименование Ил-276.

Идея создания среднего военно-транспортного самолёта на смену морально устаревающим Ан-12 появилась еще на рубеже 80-х и 90-х годов прошлого века. Уже в тот период в ОКБ Ильюшина был проработан облик такого воздушного судна, однако характеристики первой проработки еще не обеспечивали принципиального отрыва от других вариантов. Проект был на время отложен.

В то время конструкторские бюро Туполева и Антонова активно предлагали свои варианты, после рассмотрения которых за основу был принят Ан-70. Этот самолёт равнозначной заменой Ан-12 не являлся, так как имеет большую грузоподъёмность — в 35 тонн. Ан-70 мог представлять собой новый класс транспортных воздушных судов, занимающий место между Ан-12 и Ил-76. История этого самолёта оказалась тупиковой, и в начале нулевых руко-

многоцелевой транспортный самолёт) были сформированы. Однако риски, связанные с реализацией части требований, привели к «замораживанию» и этого проекта, хотя юридически индийская сторона от него до сих пор окончательно не отказалась. Причиной отхода индусов от участия в проекте стали технические риски, связанные с новизной проекта.

Необходимость в транспортном рамповом самолёте среднего класса не только не исчезла, а даже стала более актуальной по мере приближения к окончанию сроков эксплуатации самолётов Ан-12. В 2014 году ОКБ Ильюшина совместно с Минобороны предложило разработать технические требования к СВТС по российским стандартам, без учета индийской специфики. В итоге было принято решение о создании такого самолёта и начата ее инициативная разработка. Минобороны и Минпромторг согласовали проект тактико-технического задания). Рабочее название самолёта, принятое в конструкторском бюро, — Ил-276. По словам руководителя программы создания среднего военно-транспортного самолёта ПАО «Ил» Игоря Бевзюка, официально своё имя он получит позже. В настоящее время идёт процесс согласования и утверждения тактико-технического задания.

С декабря нынешнего года начинаются работы по эскизному проектированию Ил-276. Завершение конструкторских работ, подготовка производства и первый вылет запланированы на первый квартал 2023 года, и завершение самой работы с присвоением соответствующей литеры — на 2025 год. Серийные поставки в войска должны начаться в 2026 году.

Самолёт будет построен по традиционной для воздушных судов данного назначения схеме: однофюзеляжный моноплан с высококорасположенным крылом и Т-образным хвостовым оперением. Силовая установка будет состоять из двух турбореактивных двигате-

авиации, так и в авиации МЧС. Дальность полёта с полной нагрузкой составит около 2000 километров, перегоночная дальность — около 7000 километров. Груз массой 12 тонн Ил-276 будет способен перевозить на расстояния до 3700 километров. Скорость полёта — около 800 километров в час, что обеспечивает преимущества в доставке войск или грузов по сравнению с Ан-12 (он развивал скорость не более 650 километров в час).

Будущий самолёт отчасти можно считать уменьшенной копией Ил-76. Сечение фюзеляжа у него такое же, как у базовой модели последнего, но грузовой кабина короче. Состав бортового радиоэлектронного оборудования, узлов и агрегатов во многом будет схожим.

При проектировании самолёта его создатели старались максимально использовать те возможности, которые дают цифровые технологии. Ключевой момент состоит в том, чтобы, начиная с этапа эскизного проекта, увязывать все требования, относящиеся не только к конструкторским разработкам, но и к проработке технологичности этой конструкции, подготовке производства, логистическим требованиям, а также требованиям, связанным с обслуживанием и эксплуатацией этого самолёта. Это позволяет найти и исправить все недочёты на самых ранних этапах, сократив сроки запуска в серийное производство.



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Денис Мантуров: Образец МС-21 с готовым салоном планируется произвести в сентябре

Первый образец нового российского самолёта МС-21 с установленным внутри салоном планируется произвести в сентябре следующего года. Об этом сообщил министр промышленности и торговли Денис Мантуров. Этот образец можно будет использовать для показов. «У нас вторая машина (МС-21) будет выдана к марту — апрелю. Третью — будем стараться делать к сентябрю. Уже с салоном. Потому что пока у нас эти две машины — это все в исполнении под установку контрольно-проверочного оборудования, а к сентябрю уже будем делать машину именно с салоном для того, чтобы участвовать параллельно и в испытаниях, в том числе и в демонстрационных показах», — сказал он.

«Технодинамика» откроет в Москве современный демонстрационный центр для авиакомплектующих

«Одно из важнейших событий для нас в ближайшей перспективе — открытие многофункционального демонстрационного зала «Технодинамики» в новом офисе компании в Москве. При создании этого шоурума мы ставили целью продвижение на российский и мировой рынок наиболее актуальных продуктов, которые производят и разрабатывают предприятия холдинга. Планируется, что в экспозиции будет более 200 агрегатов и систем военного и гражданского авиастроения», — сообщил гендиректор компании Игорь Насенков. Он выразил надежду, что площадка будет открыта до конца года. Основной аудиторией демоцентра станут партнёры и потенциальные заказчики.

ОАК намерена внедрить отечественную систему роботизированной сборки транспортника Ил-476

«Корпорация» намерена использовать технологию интернет-вещей при сборке нового транспортного самолёта Ил-476. На ульяновском заводе «Авиастар-СП» начались работы по установке первой отечественной бесстapelной линии сборки самолёта Ил-476, сообщил технический директор ОАК Юрий Тарасов. Стоимость аналогичных линий импортного производства на 30–40 процентов дороже, а технология может использоваться для сборки новых крупных самолётов, таких как Ил-114, Ил-112 и других. По словам Тарасова, автоматизация позволит стыковать фюзеляж, состоящий из трех отсеков и собирать планер в целом в течение нескольких часов вместо дней или недель, как раньше.

Александр Иноземцев представил чиновникам проекты авиационных двигателей ПД-14 и ПД-35

В рамках визита в Пермь министр транспорта РФ Максим Соколов и полномочный представитель Президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич посетили модернизированный закрытый испытательный стенд АО «ОДК-ПМ». Управляющий директор - генеральный конструктор АО Александр Иноземцев рассказал гостям о ходе реализации проектов ПД-14 и ПД-35: «В июне 2018 года на этом обновленном стенде будет испытан первый серийный ПД-14. В будущем году мы должны получить сертификат типа на ПД-14 и приступить к изготовлению партии двигателей, которые уже встанут на крыло самолёта МС-21».



Красноярский край приобретет шесть Ил-114 для обновления регионального авиапарка

Об этом сообщил заместитель министра транспорта региона Вадим Войцеховский на VII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» в Санкт-Петербурге. По его словам, обновляя авиапарк самолетами Ил-114, предполагается решить сразу несколько задач: поддержать отечественного производителя и стать независимыми от иностранных поставщиков запчастей. Кроме того, «по предварительной информации, Ил-114 будут в 1,5 раза дешевле, чем зарубежные аналоги», сказал он. «Если брать лизинговые платежи и так далее, то выйдет где-то в районе 10 миллиардов рублей, что для края очень серьезная сумма», — сказал замминистра, отметив, что надеется на федеральную поддержку.

Третий самолет-амфибия Бе-200ЧС поступит в распоряжение МЧС России до конца года

Авиация МЧС России получит до конца 2017 года еще один новейший самолет-амфибию Бе-200ЧС, сообщил заместитель начальника Управления авиации МЧС России Анатолий Якунов. «Его поставка планируется в комплексный Красноярский авиационно-спасательный центр Сибирского регионального центра МЧС России», — сказал он. По словам Якунова, многофункциональность воздушного судна позволит его использовать не только для тушения пожаров, но и для перевозки десантников, авиационных мобильных групп с возможностью оборудования медицинскими модулями для эвакуации пострадавших. В этом году подразделения МЧС уже получили два самолёта Бе-200ЧС.

В ОАК довольны сирийским опытом боевого применения новейших истребителей МиГ-29СМТ

Об этом заявил журналистам генконструктор ОАК Сергей Коротков. Во главе делегации ОАК он провел на авиабазе Хмеймим анализ итогов применения авиакомплексов в операции российских Вооруженных сил в Сирии. Коротков сообщил, что в сентябре партия МиГ-29СМТ была направлена на Хмеймим для апробации. За два с половиной месяца эксплуатации самолёты совершили более 140 боевых вылетов с целью выполнения задач по уничтожению инфраструктуры террористов. Полученный в Сирии опыт будет учтен в эксплуатации данных самолётов, а также внедрен в рамках разработки новых авиационных комплексов марки «МиГ», в том числе МиГ-35», — подчеркнул Коротков.

АЭРОПОРТ 2017

Более 5,5 тысяч пассажиров обслужил за первые сутки работы аэропорт «Платов»

«С 9:00 7 декабря по 8:00 8 декабря 2017 года новая воздушная гавань Дона обслужила 3032 пассажира на прилёт, на вылет — 2654. Большая часть авиапутешественников — 1985 человек — следовали в Москву и из Москвы. Кроме столицы России, «Платов» отправил и принял рейсы по следующим направлениям: Санкт-Петербург, Симферополь, Ереван, Тбилиси, Норильск, Тель-Авив, Екатеринбург», — отметили в пресс-службе аэропорта. Через телескопические трапы в новом авиаузле обслужили на прилете 17 и отправили 18 рейсов. В течение суток 7 самолетов прошли процедуру противообледенительной обработки. Всего же за сутки количество самолёто-вылетов составило 58.

В столичный аэропорт Домодедово начинают ходить двухэтажные поезда «Аэроэкспресса»

По маршруту «Павелецкий вокзал — аэропорт Домодедово» начали курсировать двухэтажные поезда «Аэроэкспресс». До конца года весь подвижной состав компании-перевозчика на Домодедовском и Внуковском направлениях будет заменен новыми поездами. Составы, изготовленные специально для «Аэроэкспресса» швейцарским производителем Stadler, обеспечат комфортную перевозку пассажиров по наиболее востребованному интермодальному маршруту. Ежемесячно более 352 тысяч человек пользуются услугами компании на Домодедовском направлении. Двухэтажные поезда «Аэроэкспресс» позволяют перевозить на 20-25 процентов пассажиров больше.

ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» объявило аукцион по продаже гостиничного комплекса

На аукцион выставлено 100 процентов уставного капитала ООО «Аэро-Отель». Начальная стоимость — 50 миллионов рублей. Об этом сообщает УК «Аэропорты Регионов». Гостиница «Аэро-Отель» одной из первых в Ростове-на-Дону прошла сертификацию в рамках допуска к участию в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018. Площадь гостиницы 2,3 тысячи кв.м, номерной фонд представлен 68 номерами, соответствующими 1 категории, имеется конференц-зал и кафе на 30 мест. Имущественный комплекс, выставленный на продажу, находится в отличном техническом состоянии и не требует капитальных вложений.

Ространснадзор может провести проверку МА Шереметьево из-за инцидента с AirBaltic

Ространснадзор намерен провести проверку аэропорта Шереметьево из-за выкатки самолета авиакомпании AirBaltic за пределы взлетно-посадочной полосы. Об этом сообщил журналистам в кулуарах форума «Транспорт России» руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин. «Если прокуратура согласует, то, конечно. Наш инспектор туда выезжал, смотрели. Для нас любой объект пассажирских перевозок - это объект повышенного риска», — сказал он. По словам Басаргина, в случае проведения проверки подведение ее итогов займет до 10 дней. Он добавил, что на место ЧС выезжал инспектор, сейчас подведены предварительные результаты проверок.

Пассажиропоток аэропорта Минеральных Вод впервые за 29 лет достиг 2 миллионов человек

Супруги из Перми Григорий и Галина Миселевич с четырехлетним внуком Всеволодом стали 2-х миллионными пассажирами в аэропорту Минеральные Воды с начала года. Как объявили на торжественной церемонии, столько пассажиров аэропорт принял впервые за последние 29 лет. «Мы долго шли к этому достижению. Наши герои - жители Перми, которые возвращаются домой после отдыха в санатории Ессентуков. И это показывает, что развитие наших курортов дает импульс всему региону», — сказал губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров. По итогам 2017 года регион планирует принять около 1,5 млн туристов, большинство из которых посетит курорты Кавминвод.

«Ренова» может построить аэропорт в Саратове за счет Фонда национального благосостояния

Необходимые для строительства аэропорта в Саратове 5 млрд рублей могут быть выделены входящему в группу «Ренова» холдингу «Аэропорты регионов» из Фонда национального благосостояния. Во Внешэкономбанке подтвердили, что такая возможность рассматривается: «Вопрос участия ВЭБа в финансировании строительства нового аэропорта в Саратове за счет средств ФНБ будет представлен на рассмотрение ближайшего наблюдательного совета банка». «Аэропорты регионов», по заявлению гендиректора компании Евгения Чудновского, не смогли самостоятельно профинансировать проект из-за дороговизны рубля в результате девальвации.

Возвращение курительных комнат в аэропорты подерживают Пулково, Шереметьево и Внуково

Об этом сообщил журналистам член комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды, член фракции «Единая Россия» Сергей Боярский, ранее выступивший автором соответствующего законопроекта. Он напомнил, что его инициативой предлагаются изменения в федеральный закон «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака», который был принят в 2013 году. По словам депутата, отсутствие курительных комнат привело к тому, что никотинозависимые граждане начинают курить в туалетах и комнатах для матери и ребенка. Аэропортам также не нравится эта ситуация.



В Москве состоялся «Авиационный IT форум России и СНГ–2017». Впервые это мероприятие проходило в течение трех дней. Участниками стали специалисты в области информационных технологий авиакомпаний, аэропортов и предприятий авиационной промышленности, руководители компаний-поставщиков, представители государственных и авиационных властей. Инициатор мероприятия, Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА), организовал три тематических конференции, отведя каждой полный рабочий день: «IT в бизнесе авиакомпаний» (6 декабря), «IT в бизнесе аэропортов» (7 декабря), «IT в авиационной промышленности» (8 декабря). Их сопровождала выставка отечественных и зарубежных инновационных IT-продуктов и решений.



«Проход по лицу»

Пассажиров ждут новые технологии обслуживания



«Одной из основных целей форума является отбор и презентация доступных IT решений для авиационной отрасли с акцентом на разработки отечественных компаний и адаптацию ведущих международных IT-решений на рынке России и СНГ», — подчеркнул руководитель ЦСР ГА Антон Корень.

Технологии — ключевой элемент развития мировой авиационной отрасли. Чтобы соответствовать спросу на авиаперевозки, флот должен удваиваться ежегодно. Инновационные цифровые технологии, применяемые в производстве и постпродажном обслуживании, представил концерн Airbus. 3D-печать, новые материалы, роботизация стали неотъемлемой частью успешного развития авиационной отрасли. Использование цифрового макета при проектировании самолётов уже позволило Airbus сократить производственный цикл на 25 процентов. Требуется времени — гибкое, рациональное, ускоренное производство авиационной техники, предсказательное ТОиР и повышение эффективности эксплуатации флота на основе анализа больших объемов данных. Инновации на пути к однопилотному, беспилотному и персональному авиационному транспорту стали одной из многих тем форума «IT в авиационной промышленности».

Мировые тренды в развитии IT-решений для авиаперевозчиков обсуждались на пленарной сессии конференции «IT в бизнесе авиакомпаний». В частности, технологии «блокчейн» (англ. blockchain — цепочка блоков), способной совершить революцию в сфере путешествий. Этот принципиально новый цифровой механизм для обмена информацией может существенно упростить идентификацию пассажиров, не жертвуя при этом безопасностью их персональных данных. Он может усовершенствовать процедуры отслеживания багажа, предложить клиентам понятные и простые программы лояльности, упростить взаиморасчёты между авиакомпаниями и туристическими агентствами. Уже на ранней стадии

своего развития эта технология демонстрирует грандиозный потенциал, сопоставимый с архитектурой сети интернет.

Предметом обсуждения конференции «IT в аэропортовом бизнесе» стали следующие темы:

- IT системы управления деятельностью аэропорта;
- IT решения для наземного обслуживания в аэропортах;
- IT решения в организации неавиационной деятельности аэропортов;
- Актуальные вопросы в области кибербезопасности;
- Автоматизированные системы учета и управления спецтранспортом в аэропорту и другие.

Результаты исследования текущего уровня автоматизации аэропортов России представил управляющий директор «РИВЦ-Пулково» Глеб Головченко. Анкетирование 40 российских аэропортов показало общие проблемы в области автоматизации бизнес-процессов: отсутствие комплексного подхода, низкое качество и высокая стоимость программного обеспечения (ПО), отсутствие перспектив развития. Большую долю занимает «самодельное» ПО, сильно уступающее в качестве промышленным решениям. Однако, перспектива не так плоха, как кажется: по оценкам специалистов бюджет на внедрение IT-решений в аэропортах постоянно увеличивается, новые технологии наконец-то стали доступны наземным службам. Объединить их в единое технологическое пространство, чтобы координировать работу всех служб — заветная мечта руководителя IT-подразделения любого крупного аэропорта. Реализовать ее удалось пока только Международному аэропорту «Шереметьево». Есть в этом деле один нюанс: в России существует запрет на внедрение ПО зарубежных разработчиков. Росавиация и другие госучреждения должны использовать исключительно отечественное ПО.

Основной тренд в обслуживании пассажиров аэропорта — внедрять технологии самообслуживания и следовать за пожеланиями клиентов. 57 процентов из них с уверенностью заявляют, что отказались бы от паспортов и посадочных талонов и вос-

пользовались бы единым биометрическим «токеном» (электронное удостоверение личности). Опросы выявили, что пассажиры получают больше удовольствия от путешествия с применением современных технологий.

Отчего бы не пойти навстречу клиентам? Резолюция 753 ИАТА позволяет авиапутешественникам следить за своим багажом в режиме реального времени. Новейшая разработка компании SITA — World Tracer Tablet ускорила возврат запаздывающего и неправильно обработанного багажа. Компания Fraport, эксплуатирующая международный аэропорт Франкфурта-на-Майне, уже внедрила ее в работу: сотрудникам выданы планшеты со специальным ПО. Перемещаясь по залу выдачи багажа, они собирают информацию об отсутствующих чемоданах непосредственно у пассажиров, избавляя их от очередей у стоек традиционной службы розыска потерянного багажа. Прямо на месте оформляется квитанция, которая направляется пассажиру по SMS или электронной почте. В сбойных ситуациях агенты могут срочно регистрировать досылаемый багаж и направлять его на рейсы, следующие в нужные пункты назначения. Новое IT-решение является продолжением глобального сервиса поиска багажа SITA WorldTracer, которым пользуются 460 авиакомпаний и наземных служб в 2800 аэропортах мира.

Разработчики ПО пошли дальше и придумали модель «тихого аэропорта». Оповещение, которое теперь ведется на трех языках, включая китайский, требует от посетителей напряженного внимания и вносит некоторый дискомфорт. Поэтому каждому пассажиру в индивидуальном порядке может приходить информация на его личное мобильное устройство обо всех этапах подготовки к полету — от регистрации и паспортного контроля до посадки на борт. Тут открываются огромные возможности для рекламщиков и маркетологов по части контента «точечного» воздействия. Но и это еще не все.

Создана биометрическая технология распознавания лиц. Системы наблюдения следят за всеми находящимися на территории аэропорта, включая и его персонал. Обмануть такую систему практически невозможно: она «бьет» лицо на 850 фрагментов, на достоверность опознания не влияют очки, растительность на лице, причёска, шарф, повороты головы, эмоции. Система распознает каждого и сверяется со списками «подозрительных и нежелательных персон». В случае сомнений, она может сканировать аккаунты в соцсетях и другую доступную информацию. Разработчики сообщили, что система уже опробована в метро, она способна опознать около восьми миллионов человек. Ею активно пользуются банки, выявляя недобросовестных клиентов. Совсем скоро Москва будет покрыта сетью из 200 тысяч таких камер слежения. Якобы, мы будем под надежным присмотром и в полной безопасности. А что говорит на этот счет закон? Не каждому добропорядочному человеку нравится обнародовать свою частную жизнь. В законе есть оговорка, касающаяся борьбы с терроризмом, в которой все средства хороши, включая и биометрический контроль. Справедливости ради скажем, что не мы первые в этом начинании: еще в 2014 году система внедрена в аэропорту «Джексон» (Атланта, США), в текущем году — в аэропорту «Шарль-де-Голль» в Париже и «Схипхол» в Амстердаме, она применяется также в некоторых аэропортах Китая и Малайзии. На стойке регистрации происходит не только сверка лица пассажира с его фотографией в паспорте, но и его эмоционального состояния, наличия негатива, напряженности, агрессивности и так далее. Так что «проход по лицу» на борт воздушного судна — не такое уж далекое будущее.

Анна ТОМАШЕВСКАЯ



За Pratt & Whitney во все лопадки

Создание нового отечественного авиационного двигателя пятого поколения стоит огромных сил. Хватит ли средств?



По их результатам подтверждена работоспособность ПД-14 и его систем в условиях, приближенных к эксплуатационным. Третий этап планируется начать в конце года: будет расширен диапазон проверки работы двигателя.

Также проводятся специальные наземные испытания. «Мы находимся на этапе сертификации двигателя ПД-14. Результаты выполняемых работ принимаются сертифицирующим органом. Процедура идет в соответствии с установленными сроками как по российским, так и по международным стандартам. В 2018 году планируется получение сертификата Росавиации, а в 2019-м — EASA (European Aviation Safety Agency — Европейское агентство по безопасности полетов)», — заявили в ОДК. Однако заметим, что в частных беседах ответственные чиновники уверенно заявляют о получении российского сертификата в следующем году, но крайне осторожно начинают в оценках возможностей obavеститься аналогичным европейским документом. Складывается впечатление, что процесс может снова затянуться.

Вообще нынешние сроки заметно отличаются от тех, что были заявлены на начальном этапе разработки двигателя. Тогда рассчитывали в 2015 году завершить сертификацию, в 2016-м начать серийное производство. Надо сказать, что сроки постройки и испытаний МС-21 тоже сильно «поплыли». Лайнер должен был взлететь еще в 2013 году, но, как водится, по многочисленным техническим и финансовым причинам процесс создания машины затянулся. Сегодня специалисты и чиновники уверяют, что российский сертификат летной годности МС-21-300 получит в 2019-м, а международный — в 2020 году.

На первый взгляд, сроки сертификации самолета и двигателя хорошо коррелируются. Но есть и другие факты. Двигатель ПД-14 планируется установить на первый или второй летные образцы МС-21-300 лишь в 2019 году, соответственно испытания в небе начнутся ближе к 2020-му. Перспективы комплектования серийных машин отечественными моторами выглядят еще более туманными. Нынешним летом на МАКСе компания «Ильюшин финанс» подписала контракт с Red Wings на передачу в лизинг 16 МС-21-300. При этом двигателями ПД-14 будут оснащены четыре самолета, остальные укомплектуют моторами PW1400G. Что касается ключевого отечественного заказчика — «Аэрофлота», то по имеющейся информации, все свои МС-21 (на сегодня речь идет о 50 машинах) компания получит с двигателями Pratt & Whitney.

Однако корпорация «Иркут» намерена оснастить отечественными моторами половину МС-21 из первой партии, которая должна составить 630 воздушных судов. В дальнейшем решение о выборе

более высокого расхода топлива.

Так что там с нашим ПД-14? Может ли он тягаться с изделием Pratt & Whitney на равных? Если обратиться к официальному открытому источникам, мы увидим, что основные характеристики ПД-14 и PW1400G, такие как взлетная тяга, габариты, вес, удельный расход топлива, надежность, уровень шума, почти идентичны. О том,



двигателя будет принимать исключительно заказчик. Сбудутся ли планы корпорации — покажет время. Пока имеется 175 твердых заказов, а с учетом опционов и подписанных меморандумов — 315. У двигателестроителей есть время, чтобы закончить необходимые испытания и подготовиться к серийному производству. И похоже, торопиться пока незначит. Только в ноябре 2017 года в ЦАГИ провели испытания модели МС-21-300 в компоновке с двигателями ПД-14. Продвиги выполнили в трансзвуковой трубе с моделированием режимов взлета и посадки. Исследования, как сообщалось в пресс-релизе ЦАГИ, позволили пополнить банк аэродинамических данных самолета. А летом 2017 года в ОДК проводили квалификационные испытания комплексной электронно-гидромеханической системы автоматического управления двигателем ПД-14.

Что касается серийного производства, то на его подготовку и модернизацию оборудования ОДК в 2017–2025 годах собирается потратить 21,9 миллиарда рублей. Известно намерение создать под мотор пятого поколения выделенное сборочное производство. Мощность линии составит не менее 50 комплектов в год. В том, что ОДК выпустил нужное количество двигателей, особых сомнений нет. Но законный интерес вызывает вопрос: соответствуют ли характеристики ПД-14 заявленным параметрам и сможет ли отечественный мотор конкурировать с американским? История нашего двигателестроения изобилует примерами, когда советские изделия по ряду ключевых параметров заметно отставали от иностранных аналогов. Вспомним хотя бы самолеты М-4 и М-50. Первый так и не смог достичь заданной дальности полета, но на вооружение был принят. А что делать — другого, более подходящего двигателя у нас тогда не было. Второй бомбардировщик вышел на летные испытания вообще не с теми двигателями, под которые проектировался. Нужный мотор так и не состоялся, и М-50 в серию не пошел. Довольно драматичной была эпопея с доводкой двигателей на МиГ-29. Список можно продолжить. Почти все советские самолеты, имея летно-тактические характеристики, сопоставимые с самолетами США и Западной Европы, уступали им в одном — в дальности и продолжительности полета. Причина —

какую тягу развивают двигатели на самом деле и сколько топлива при этом сжигают, знают лишь специалисты.

Безусловно, ПД-14 — это современный мотор пятого поколения. В пресс-службе ОДК подчеркивают, что у него проверенная и современная конструкция, компактная двухвальная схема, прямой привод вентилятора, оптимальная степень двухконтурности, эффективный газогенератор. Кроме того, в наличии цифровая САУ с полной ответственностью типа FADEC (Full Authority Digital Engine Control system, система автоматизированного управления параметрами впрыска топлива, воздуха и зажигания в работе двигателя для поддержания оптимальных характеристик работы с минимальным расходом). Все это позволяет добиться высокой надежности и технологичности, снизить расходы. Модульная конструкция в совокупности с цифровой САУ и встроенной системой диагностики обеспечивают успешное применение концепции эксплуатации двигателя по техническому состоянию.

Еще потягаемся?

В ОДК отмечают, что при проектировании и создании ПД-14 было разработано и применено большое количество инновационных и передовых технологий, позволивших достичь нужных характеристик. В частности, вентилятор снабжен широкохордными полыми титановыми лопатками. Близки компрессора высокого давления на первой, второй и пятой ступенях изготовлены из титанового сплава, диски шестой — восьмой ступеней — из никелевого гранульного сплава нового поколения. Детали камеры сгорания выполнены из жаростойкого интерметаллидного сплава, а в ней самой реализовано малозагрязненное горение, установлены форсунки с пневмораспылом, применено керамическое теплозащитное покрытие второго поколения. Рабочие и сопловые лопатки турбины высокого давления изготовлены из новейших монокристаллических сплавов, защищены керамическим теплозащитным покрытием, диски — из никелевого сплава нового поколения. Рабочие и сопловые лопатки турбины низкого давления полые, применено активное управление зорами.

Все элементы и модули газозавоздушного тракта разработаны с применением методов трехмер-

ного аэродинамического проектирования. В конструкции мотогондолы композиционные материалы занимают примерно 65 процентов по массе. Также она оснащена реверсивным устройством решетчатого типа с электромеханическим приводом.

Но такое количество инноваций несет в себе и потенциальную опасность. Ведь чем больше новшеств, тем сложнее изделие будет в производстве, значит, дороже. И кроме того, даже небольшие отклонения от технологии при изготовлении отдельных деталей в сумме приведут к заметному снижению характеристик.

Не следует забывать, что ПД-14 и PW1400G проектировались и выпускаются в разных условиях. В 90-е годы и как минимум в первой половине нулевых отечественная промышленность выживала. Оставались почти все сложные производства, многие предприятия разорились, квалифицированные кадры разбежались в поисках лучшей доли, интеллектуальный потенциал КБ и НИИ резко упал, огромное число технологий утрачено, инженерные специальности перестали пользоваться спросом. Одни заводы переориентированы на выпуск всякой ерунды типа скобяных изделий или металлических дверей. Другие стали торговыми или бизнес-центрами...

Очевидно, что после почти двух десятилетий деградации промышленности создать высокотехнологичный продукт, способный конкурировать с одним из законодателей мод, — задача почти невыполнимая. Не хватает квалифицированных кадров, утрачена школа, нет современного оборудования. К слову, станкостроительная отрасль пострадала, пожалуй, сильнее других. В технологическом плане США и Западная Европа почти всегда опережали нашу страну. И за постперестроечный период разрыв только увеличился. Поэтому с высокой степенью вероятности можно предположить, что характеристики ПД-14 не соответствуют заявленным значениям и уступают PW1400G.

Конечно, со временем наш двигатель доведут до нужного уровня. Но и конкуренты не дремлют. Они тоже найдут способы повысить характеристики своих изделий. Хотя даже в такой, кажущейся, на первый взгляд, проигрышной ситуации делать отечественный двигатель надо. В первую очередь для того, чтобы возродить школу, науку, кадры, производство, создать задел для будущих разработок. Для ПД-14 и его модификаций всегда найдется применение. Один из потенциальных потребителей — проектируемый средний военно-транспортный самолет пока под неофициальным названием Ил-276.

Как отметил главный конструктор ПАО «Ил» Николай Таликов, сегодня в качестве двигательной установки рассматриваются хорошо зарекомендовавшие себя в эксплуатации ПС-90А-76, обладающие необходимыми характеристиками для снижения технических рисков. В то же время компания ждет ПД-14, которые должны уменьшить расход топлива и затраты на техническое обслуживание силовой установки. После подтверждения заявленных характеристик и отработки в серийном производстве компания «Ил» готова заменить ПС-90А-76.

Константин ГЕРАЩЕНКО
«Военно-промышленный курьер»

ИНТЕГРАЦИЯ

«Уральские авиалинии» подписали контракт с Lufthansa Systems на покупку IT-решений

NetLine — это интегрированная IT-платформа, позволяющая эффективно планировать и управлять производственной деятельностью. Платформа включает в себя три основных модуля: NetLine/Sched — для формирования расписания полетов; NetLine/Ops++ — для управления парком воздушных судов; NetLine/Crew — для планирования и управления экипажами воздушных судов. Lido/Flight 4D — обеспечивает расчет оптимального маршрута полета для каждого рейса с учетом погодных условий, текущей ситуации в воздушном пространстве и других ограничений. Платформа NetLine позволяет моделировать различные производственные и управленческие решения.

Uzbekistan Airways и колледж Инха (Сейл) будут готовить авиаспециалистов в Ташкенте

Национальная авиакомпания Uzbekistan Airways, по поручению Президента Республики Узбекистан, продолжает работу по выстраиванию вертикальной системы подготовки кадров для авиационной отрасли: авиационный колледж — кафедра «Авиакосмического инжиниринга» Туринского политехнического университета — Лётная школа по подготовке пилотов. Продолжается работа и по организации Лётной школы на базе Учебно-тренировочного центра НАК «Узбекистон хаво йуллари», уже получен Сертификат Госинспекции по надзору за безопасностью полетов на осуществление подготовки пилотов. Первый набор кандидатов планируется провести весной 2018 года.

В Airbus считают, что странам Европы следует осуществить проект единого боевого самолета

Совместный проект Франции и Германии по созданию боевого самолета следует распространить на другие страны Европы, заявил в интервью газете Les Echos Дирк Хоке. Он возглавляет Airbus Defense and Space — отделение корпорации Airbus по разработке и производству военно-авиационной и военно-космической техники. «Нам надлежит найти взаимовыгодное решение, которое позволит разработать самолет 6-го поколения. При этом работы по этому проекту обеспечат авиационной промышленности любой из европейских стран возможность поддерживать свой уровень компетенции в оборонной сфере. В противном случае эта сфера рискует перестать существовать», — сказал Дирк Хоке.

Компания «АВИА Центр» в пять раз увеличила продажи дополнительных услуг через Amadeus

В планах компании на 2018 год — существенно нарастить использование продуктовой линейки Amadeus и добиться не менее 20 процентов прироста к предыдущему году. «АВИА Центр» использует решение Amadeus Ancillary Services, чтобы предложить своим клиентам необходимые опции как на этапе бронирования перелета, так и после покупки авиабилета. В настоящий момент в системе Amadeus доступны для продажи услуги 111 авиакомпаний, включая российских перевозчиков «Уральские авиалинии» и S7, всего подписаны соглашения о внедрении Amadeus Ancillary Services с 138 перевозчиками. Решение Amadeus Ancillary Services помогает оптимизировать работу турагентств.

Российский пассажиропоток Turkish Airlines, начиная с 2006 года, вырос более чем в 30 раз

«В 2006 году мы перевозили из России только 60 тысяч пассажиров. Этот год мы планируем закрыть показателем в 1,5 млн пассажиров только лишь из Москвы, и если добавить еще 9 городов по России, куда мы летаем, то эта цифра превысит 2 млн пассажиров. То есть, пассажиропоток вырос более чем в 30 раз», — прокомментировал гендиректор Turkish Airlines в России Мефил Дерибаш. «Еще 12-13 лет назад авиакомпания перевозила всего 10 млн пассажиров по всему миру, парк насчитывал всего 60 лайнеров. Сейчас у компании 330 самолетов, возраст которых от 3 до 5 лет, и перевозит компания практически 69 млн пассажиров в год», — рассказал топ-менеджер.

Компания VD Gulf расширяет список заказчиков по техническому обслуживанию воздушных судов

VD Gulf, провайдер технического обслуживания и ремонта, базирующийся в Шардже и входящий в группу компаний «Волга-Днепр», выиграл международный тендер на выполнение работ на воздушных судах авиакомпании «Россия», одного из крупнейших авиаперевозчиков в Москве и Санкт-Петербурге. В 2017 году авиакомпания «Россия» уже имела возможность удостовериться в компетентности и опыте VD Gulf по выполнению ТО на самолетах семейства Boeing. В 2018 году VD Gulf предстоит выполнить для «России» семь тяжелых форм ТО на Boeing 747-400, прокомментировал эти достижения генеральный директор VD Gulf Михаил Хорошаев.

Российский самолёт М-55 консервируется в отсутствие новых заказов от европейцев

Высотный самолёт М-55 «геофизика», который с 1996 года регулярно задействовался в международных научных программах, будет законсервирован и поставлен на долговременное хранение, сообщил главный конструктор Экспериментального машиностроительного завода имени Мяснищева Геннадий Беляев. «Так как комиссия Совета Европы (СЕ) не рассматривала возможность новых экспедиций, то и заявка на их проведение не подавалась. Таким образом, участие самолёта М-55 в очередной научной экспедиции, скорее всего, может состояться только в 2020-2021 годах», — сказал Беляев. По его словам, все европейские контракты, как правило, рассчитаны на пять лет.

Партнер Внуково авиакомпания Taron Avia присоединилась к проекту VKO Connect

Партнер международного аэропорта Внуково, авиакомпания Taron Avia, присоединилась к проекту VKO Connect (M2 Closed fare), благодаря чему у пассажиров авиакомпании Якутия из городов Якутск, Нерюнгри, Певек появилась возможность посетить Ереван с удобной стыковкой в аэропорту Внуково. «Проект VKO Connect направлен на развитие трансферных перевозок через Внуково. Целью проекта является создание широкой сети стыковочных маршрутов через аэропорт с применением сквозных тарифов и специальных технологий обслуживания трансферных пассажиров и багажа. Специальные трансферные технологии обеспечивают минимальное время стыковки между рейсами.

Доля экспорта в общем объеме продаж холдинга «Вертолеты России» достигла почти 60 процентов

Холдинг «Вертолеты России» опубликовал ежеквартальный отчет. Согласно документу объем экспортных сделок холдинга за девять месяцев 2017 года составил в 2017 году 6 млрд 100 млн 213 тысяч рублей. При этом доля экспорта в общем объеме продаж достигает почти 58,9 процента. Также в отчете говорится, что объем выручки от внешнеэкономической деятельности составил 6 млрд 229 млн 854 тысячи рублей, годом ранее объем выручки от продаж составлял 7 млрд 785 млн 944 тысячи рублей. Однако доля выручки от внешнеэкономической деятельности в общем объеме продаж выросла до 60,21 процента, что на 2,2 процента больше показателя прошлого года.

На X Вертолетном форуме была представлена Единая информационная система санавиации

Она разработана специалистами Ассоциации Вертолетной Индустрии в поддержку приоритетного проекта развития экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах. ЕИССА является некоммерческим проектом АВИ и абсолютно бесплатна не только для пользователей, но и для компаний-операторов медицинской авиатехники. По состоянию на 24 ноября т.г. в Систему введена информация о 142 бортах санитарной авиации, находящихся на дежурстве более чем в 80 точках, которые покрывают около 75 процентов населенной территории РФ. С начала года, по данным операторов, вертолетами было перевезено около 7 тысяч пациентов.

Денис Мантуров не исключил продажи акций «Вертолетов России» арабским партнерам

«Да, такая опция существует, в рамках недавней поездки в ОАЭ этот вопрос обсуждали, мы открыты к принятию такого решения, все зависит от условий, но такой вопрос на повестке пока не стоит», - рассказал Мантуров журналистам. В марте глава Минпромторга РФ сообщил, что индийская компания проявила предварительный интерес к покупке до 5 процентов акций холдинга. Назвать компанию министр тогда отказался. Затем стало известно, что переговоры с индийской стороной заморожены. В июне 2016 года «Ростех» подписал соглашение о продаже до 25 процентов холдинга Российскому фонду прямых инвестиций (РФПИ) и ближневосточным инвестфондам.

Российский холдинг предложил Индии поставить для ВМС более 100 морских вертолетов Ка-226Т

«Сейчас Военно-морские силы Индии объявили новый конкурс на поставку более 100 вертолетов до пяти тонн, считаем, что это хорошая возможность для Минобороны Индии сэкономить деньги и выбрать вариант Ка-226Т с возможностью складыванию лопастей, есть морской вариант этой машины», — заявил глава холдинга Андрей Богинский. Напомним, в ноябре г-н Богинский заявлял, что Москва и Дели до начала следующего года заключат контракт на поставку Индии 200 вертолетов Ка-226. По его словам, уже успешно работает совместное предприятие двух стран, на базе которого будет проводиться сборка вертолетов в Индии и обеспечиваться их сервисное обслуживание.

ГТЛК подписала ряд соглашений на поставку вертолетов в рамках программы санавиации

В ходе главного отраслевого мероприятия «Транспортная неделя 2017» в рамках развития программы санитарной авиации прошла церемония подписания ряда соглашений о намерениях на поставку вертолетов между ПАО «ГТЛК» и российскими авиакомпаниями. Срок лизинга воздушных судов составит 120 месяцев. Так, ГТЛК и АО «Русские Вертолетные Системы» (РВС) подписали соглашение о намерениях на поставку шести вертолетов «Ансат». Соглашение о намерениях на поставку трех вертолетов «Ансат» и одного Ми-26 подписали ГТЛК и ООО «СКОЛ». Соглашение о намерениях на поставку вертолета Ми-8 подписали ГТЛК и ООО «АэроГео».

В ЦИАМ продолжают сертификационные испытания лопастей для вертолета Ми-38-2

Для подтверждения эффективности защиты авиационной техники от обледенения должны быть выполнены испытания на специальных климатических стендах. Одним из них является стенд НИЦ ЦИАМ – Ц-2. «На данном стенде моделируются искусственные условия обледенения, создается искусственное атмосферное облако переохлажденных капель и исследуется воздействие этого облака на испытуемый объект, — рассказывает начальник отдела ЦИАМ Алексей Горячев. — В настоящее время на стенде Ц-2 выполняются сертификационные испытания элементов вертолета Ми-38-2 в условиях обледенения. Испытываются модели несущей и рулевой лопастей вертолета.

Индийская HAL планирует продать технологию сборки вертолетов Dhruv частному предприятию

Как отмечает Business Standard, на данный момент руководство HAL еще не приняло решения относительно того, какая именно кампания будет производить двухдвигательные боевые вертолеты по ее технологии. При этом подчеркивается, что такое предприятие получит возможность реализовать свою продукцию как самостоятельно, так и через саму Hindustan Aeronautics Limited. Цена возможного будущего контракта также остается неизвестна. Источники издания отмечают, что данное решение является частью политики по стимулированию отечественной оборонной промышленности. По их словам, ряд частных предприятий уже заявили о своем желании приобрести технологию у HAL.

Размер пакета акций «Вертолетов России» составит после продаж не более 25 процентов

Об этом сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров: «Что касается возможного объема, думаю, он будет ограничен на сегодняшний день общим объемом free float - не более 25 процентов». В феврале 2017 года ГК «Ростех» подписала соглашение о продаже 12 процентов акций «Вертолетов России» консорциуму Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и арабских инвесторов за \$300 млн. Всего планируется продать 25 процентов акций «ВР» в два этапа: на первом этапе «Ростех» продал 12 процентов акций компании за \$300 млн, второй этап предполагает привлечение еще \$300 млн. При этом 100 процентов акций холдинга оценены в \$2,35 млрд.



Арктика расправляет крылья

Полярная авиация будет пилотируемой и беспилотной



Артур Чилингаров

В Арктическом регионе воздушный транспорт является единственным круглогодичным средством сообщения с внешним миром, но для населения воздушное сообщение остаётся малодоступным. Это связано с высокой стоимостью перелётов, недостаточным количеством и устаревшим парком воздушных судов и состоянием аэродромной инфраструктуры. Участники заседания обсудили проблемы развития малой авиации в Арктике, особенности регулирования и механизмы поддержки авиасообщения в данных регионах, а также инновации в сфере авиастроения для нужд Крайнего Севера. На заседании были обсуждены особенности регулирования и механизмы поддержки авиасообщения, развитие и реконструкция аэропортовой сети, формирование региональной маршрутной сети, достижения в авиастроении, а также состояние парка воздушных судов в арктических регионах.

Проблемы авиасообщения в арктических регионах отразил в своём выступлении **Антон Корень**. Они состоят в сокращении числа аэродромов и национальной аэропортовой сети, а также недофинансирование программ авиаперевозок. В качестве одного из путей решения проблем он назвал опыт международной практики. Так, например, в США до 85 процентов объёмов финансирования субсидий региональных авиаперевозок и развития аэропортовой инфраструктуры осуществляется за счёт сборов с пользователей через Трасовый фонд аэропортов и авиалиний и только 15 процентов из федерального бюджета. Сборы взимаются за отправку и прибытие пассажиров, а также за грузы.

Названные проблемы могут быть решены только путём формирования дополнительных источников финансирования. В проект решения конференции было внесено предложение разработать и поэтапно внедрять в Российской Федерации инфраструктурный сбор для дополнительного финансирования выпадающих доходов авиакомпаний для выполнения социально значимых перевозок и раз-

Окончание. Начало на с. 2

вития аэродромной сети страны. На первом этапе фонд развития может быть сформирован за счёт инфраструктурных сборов с компаний авиатопливообеспечения (кроме заправок транзитных рейсов), с отбывающих международных пассажиров (кроме трансферных), а также с обрабатываемых международных грузов (кроме трансферных и экспортных).

Олег Гринченко выступил с расширенным дополнением к прозвучавшему докладу. В настоящее время единственными источниками финансирования являются средства из федерального и регионального бюджетов. При этом выпадающие доходы авиакомпаний при выполнении региональных рейсов субсидируются недостаточно, а вертолётные перевозки не субсидируются вовсе. На развитие аэродромов, посадочных площадок и вертодромов средств не хватает.

Антон Корень и Олег Гринченко в своих выступлениях отразили круг проблем, касающихся арктической авиации в целом. Значительный интерес вызвали и выступления по вопросам организации авиасообщения в отдельно взятых регионах. Заместитель Министра транспорта и дорожного хозяйства **Александра Рофе** выступила с докладом, в котором назвала пути обеспечения доступности авиаперевозок в Республике Саха.

Значимость гражданской авиации для Якутии обусловлена тем, что её площадь составляет более 3 миллионов квадратных километров и 85 процентов территории круглогодичного транспортного сообщения не имеет. Воздушный транспорт является практически безальтернативным средством сообщения, и при этом состоянии дел в ней является неудовлетворительным. На местных авиалиниях эксплуатируются воздушные суда, средний возраст которых составляет более 30 лет. Из 32 аэропортов только 9 имеют ВПП с искусственным покрытием.

Авиапарк Якутии сегодня насчитывает 27 воздушных судов, в число которых входят 5 самолётов SSJ 100, 4 Ан-140, 3 Bombardier Q300, 4 L-410ВП E-20, 7 Ан-3, 3 PC-6 и DA40, и 1 вертолёт Ми-8MTB-1. Парк региональных воздушных судов региональных авиакомпаний составляет 111 единиц, из которых исправными являются 70. К ним относятся 4 SSJ 100, 2 DA-40, 1 PC-6, 6 DHC-8 и Q400/300, 6 Ан-26, 13 Ан-24, 3 L-410, 4 Ан-2 и столько же Ан-3, 5 Ми-8MTB и 25 Ми-8Т. К 2026 году будут списаны все самолёты Ан-24, а к 2024 году все вертолёты Ми-8. До 2025 года Якутии потребуется 79 воздушных судов. Из них 49 самолётов (Ан-2, ТВС-2ТС, PC-6; L-410, Ил-114 или Q300). Из 30 вертолётов потребуются 28 представителей семейств Ми-8 и 2 лёгких («Ансат» или Bell-489).

Минпромторгу России предлагается включить в Госпрограмму

РФ «Развитие авиационной промышленности» разработку и производство лёгких многоцелевых самолётов вместимостью до 9 кресел со сниженными требованиями к условиям базирования, а также турбовинтового самолёта-высокоплана для замены Ан-24 и Ан-26, способного эксплуатироваться на аэродромах с низкой плотностью покрытия. Минтрансу России предложено включить вертолёт в федеральную программу субсидирования лизинга воздушных судов. Минфину вместе с Минтрансом предложено увеличить объёмы бюджетных ассигнований на программу субсидирования лизинговых платежей по договорам лизинга и аренды воздушных судов.

Минтрансу России отдельно предложено предусмотреть изменения в федеральные программы субсидирования пассажирских авиаперевозок в части обеспечения доступности перелётов жителям труднодоступных и отдалённых районов Дальневосточного федерального округа. Речь идёт, в частности, и о субсидировании стыковочных авиарейсов с промежуточной посадкой в узловых аэропортах по сквозным тарифам.



О значении программы субсидирования говорит один пример. Чтобы из якутского села Андрушково попасть в Москву, за авиаперелёт в один конец нужно заплатить 72450 рублей, в то время как субсидированный тариф составит 28750 рублей. Перелёт состоит из следующих сегментов: Андрушково — Черский, Черский — Якутск и Якутск — Москва. Стоимость первого сегмента составит без субсидий 17500 рублей, а с субсидиями 5250 рублей. Второй сегмент обойдётся в 29500 или 16700 рублей соответственно. Третий, заключительный — в 25250 или 7000 рублей.

Минтрансу и Минфину было предложено разработать отдельную программу межбюджетного субсидирования субъектов Российской Федерации для поддержки организации местных авиаперевозок.

К местам, куда только самолётом можно долететь, относится и Красноярский край. С докладом о развитии авиатранспортного комплекса в данном регионе выступил заместитель Министра транспорта

Красноярского края **Владимир Войцеховский**. Своё выступление докладчик начал с географической характеристики Красноярского края, площадь которого занимает 2,37 миллионов квадратных километров. Это составляет 14 процентов площади РФ в целом и 46 процентов площади Северного Федерального округа. В Арктической зоне находятся 6 аэропортов: Норильск, Игарка, Подкаменная Тунгуска, Туруханск, Светлогорск и Хатанга. Помимо аэропортов за Полярным кругом находятся 19 посадочных площадок: Диксон, Воронцово, Байкаловск, Караул, Усть-Порт, Носок, Потапово, Хантайское, Усть-Авам, Волочанка, Новая, Хета, Катарык, Новорыбное, Котуй, Ессей, Чиринда, Сындаласко, Погилай.

Средняя протяжённость региональных авиалиний превышает 1200 километров, при этом на большинстве направлений частотность рейсов не превышает 1-2 в неделю. На обеспечение транспортной доступности из краевого бюджета выделяется 600 миллионов рублей. При этом 75 процентов региональных перевозок осуществляются на самолётах Ан-24 или Ан-26, а 95 процентов местных



перевозок — на вертолётах Ми-8Т.

Для решения проблемы Владимир Войцеховский предлагает хабовую модель авиаперевозок. Воздушное судно базируется в Норильске, а разлёт осуществляется в Хатангу, Игарку и на Диксон. Частота выполнения рейсов при этом увеличивается. Докладчик изложил и своё видение схемы субсидирования. При организации перевозок между населёнными пунктами Арктической зоны РФ субсидии осуществляются на основе софинансирования федерального и регионального бюджетов. Таким же должен быть источник субсидий при организации перевозок между административным центром и населёнными пунктами Арктической зоны.

Важной задачей является и обновление самолётного парка. В качестве замены Ан-24 рассматривается Ил-114, но поставки серийных самолётов могут начаться не ранее 2021 года. Следует отметить, что Ил-114 для Ан-24 равноценной заменой не является, так как его вместимость составляет до 64 кресел (у Ан-24 — 52).

Владимир Войцеховский отметил также необходимость расширить сферу действия Постановления № 1242 от 25 декабря 2013 года, чтобы под него подпадали и перевозки по маршрутам протяжённостью более 1200 километров. Таким образом, может быть остановлена стагнация внутрирегиональной сети.

Проблемным аспектом являются и высокие расходы регионов на содержание наземной инфраструктуры. Эта проблема может быть решена, когда завершится процесс передачи имущественных комплексов аэропортов в собственность РФ с закреплением их за ФКП «Аэропорты Красноярья».

Необходимость развивать аэропортовую инфраструктуру отмечают практически все выступающие. Но как выполнять программу перевозок, когда аэропорт закрыт вовсе или в период реконструкции не в состоянии принимать и отправлять крупные воздушные суда? Своим опытом поделился директор по организационному развитию авиакомпании «Нордстар» **Иван Колпаков**. В своём выступлении он назвал аэропорты арктической зоны, проходящие реконструкцию — Апатиты, Нарьян-Мар, Норильск и Тикси. В Норильском аэропорту проводится реконструкция ВПП, и для приёма и отправки самолётов доступен только отрезок длиной в 1510 метров. Этого хватает только самолётам ATR-42, но для Боинга-737-800, на котором выполняются рейсы в Москву, этой длины мало.

Программа летних перевозок оказалась под угрозой, но выход был найден. Он состоял в создании группировки, состоящей из 5 самолётов ATR-42, трёх ATR-72, одного Ан-24 и двух Боинг-737-800. Один самолёт ATR-42 и один Ан-24 выполняют рейсы в Норильск из Нового Уренгоя, а по три ATR-42 и ATR-72 из Красноярска. Из Норильска все самолёты летают до Сургута, где пассажиры пересекаживаются на Боинг-737-800. Практически вся группировка базируется в Красноярске, а в Норильске — по одному ATR-42 и Ан-24. Боинг-737-800 и ATR-42 принадлежат авиакомпании «Нордстар», ATR-72 «ЮТэйр», а Ан-24 «КрасАвиа».

Данная программа стала уникальной и показала пример удачного содружества нескольких авиакомпаний. Благодаря ее реализации было перевезено 105533 пассажира, и при этом к местам летнего отдыха было доставлено 13258 детей. Показатели регулярности составили 89,4 процента. В 2018 году реконструкция ВПП в Норильском аэропорту Алыкель продолжится, и аналогичная программа также будет реализована. Опыт может быть перенесён и на другие аэропорты арктического региона.

Жизнь в Арктике невозможна не только без самолётов, но и без вертолётв. С докладом о роли хелидинга «Вертолётв России» в освоении Арктического региона выступил начальник отдела конкурентного анализа вертолётной техники и маркетинга перспективных проектов АО «Вертолётв России» **Вадим Михеев**. Он отметил особые условия эксплуатации вертолётв в Арктике и требования к ним.

Вертолётв находятся на открытой стоянке при температуре 65 градусов мороза и летают при морозе 55 градусов. При морозах не ниже 30 градусов запуск двигателей производится от штатных бортовых источников энергии, при более низких температурах используются дополнительные бортовые и аэродромные источники. Для эксплуатации в Арктике агрегаты и системы вертолётв должны быть доработаны, кабины должны быть утеплены и обогреваться. Помимо этого должна быть повышена эксплуатационная технологичность вертолётв.

Вертолёт должен быть пригоден к длительным перелётам над

водой и обладать способностью совершать аварийную посадку на воду. Держаться на воде и не опрокидываться вертолёт должен в течение полтора минут при волнении в 6 баллов. Пассажиры и экипаж должны иметь возможность безопасно покинуть вертолёт при аварийной посадке на воду. При этом все службы поиска и спасения должны оперативно получить сигнал об аварии.

Вертолёт должен быть быстро конвертирован из базовой модели в аварийно-спасательную. В Арктике с помощью вертолётв решаются различные задачи — перевозка пассажиров, проведение различных авиаработ и обеспечение национальной безопасности. Кроме того, вертолётв применяются и для решения медико-санитарных задач. Для эксплуатации в Арктике пригодны вертолётв «Ансат», Ми-171А2, Ми-38 и Ми-26Т2. Для арктических регионов была создана специальная модель — Ми-8АМТ «Арктика». Ми-38 может базироваться в Нарьян-Маре, откуда он способен без посадки достичь Архангельска, Мурманска. Сыктывкара, Воркуты и Салехарда.

От АО «Вертолётв России» поступил ряд предложений по развитию Арктического региона. Одно из них состоит в разработке и утверждении программы оснащения арктических комплексных аварийно-спасательных центров вертолётми на 2019-2025 годы. Правительство РФ должно сформировать консолидированный заказ государственных компаний ТЗК на закупку вертолётв Ми-171А2 в оффшорной конфигурации. Предложения касались также субсидирования вертолётных перевозок, а также лизинговых платежей при приобретении вертолётв.

В ходе обсуждения путей обновления самолётного парка генеральный директор ООО «Авиакомпания «Витязь» привёл доводы в пользу применения для местных авиалиний перевозок ДНС-6 (Twin Otter) в Дальневосточном Федеральном округе. Самолётв этого типа успешно эксплуатируются на Чукотке. Заместитель генерального директора по продукции для аэронавигационной системы и продукции двойного назначения АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» **Дмитрий Савицкий** представил программу деятельности предприятия по оснащению аэродромов и центров ОрВД Дальнего Востока и Крайнего Севера радиотехническими средствами обеспечения полётв. Примерами таких средств являются, в частности, трассовый локатор «Сопка-2» (установлен на острове Котельный), системы удалённого видеонаблюдения, наземные станции АЗН-В и ряд других. В этот ряд станции входят и станции спутниковой связи «МОСТ-АС», установленные в Певеке и Тикси.

Начальник Арктического спасательного учебно-научного центра «Вытегра» **Александр Лабардин** представил перспективы исполь-



зования в Арктике авиационных спасательных технологий. Для доставки грузов и эвакуации пострадавших могут применяться самолётв Ми-74 и вертолётв семейства Ми-8. Для решения этих же задач наряду с мониторингом ледовой обстановки в будущем могут применяться самолётв Ил-112 и Ил-114. В выступлении был затронут и вопрос обеспечения безопасности в Арктике. К мерам её обеспечения относятся, в частности, восстановление сети аэродромов, внедрение международных стандартов связи и обмена информацией при поисково-спасательных операциях, создание мобильных спасательных постов и ряд других.

Одним из перспективных направлений развития арктической авиации сегодня является и применение беспилотных летательных аппаратов. По этой теме была проведена рабочая сессия «Использование в Арктике роботов и беспилотных технологий». В роли модератора конференции выступил начальник центра перспективных исследований группы «Кронштадт» **Владимир Воронцов**. Проблемы выполнения авиаработ в Арктике связаны с большими расстояниями перелётв при малой плотности населения. Выполнение полётв связано с рисками, которые определяют: слабая аэродромная инфраструктура, недостаточное аэронавигационное обеспечение, дезориентирная местность, полярная ночь, низкие температуры и сложные метеословия. В силу этих проблем авиаработы в Арктике являются убыточными. Применение беспилотных транспортных самолётв может снизить стоимость лётного часа.

Так, например, отсутствие людей на борту избавляет от необходимости внедрения систем кондиционирования, жизнеобеспечения и средств спасения. Использование специализированных грузовых дронодромов будет способствовать сокращению эксплуатационных расходов. Транспортное беспилотное воздушное судно создаётся на базе самолётв ТВС-2ДТС. В настоящее время прорабатывается вопрос постройки опционно-пилотируемого самолётв. Его постройка является частью проекта создания роботизированной транспортной авиационной системы в дальневосточном регионе Российской Федерации. Самолёт-демонстратор технологий рассчитан на перевозку от 1 до 3 тонн грузов. Частью работ по данному проекту является также формирование нормативно-правовой базы применения беспилотных грузовых воздушных судов.

Аналогичные задачи могут решаться и с помощью беспилотных самолётв. Их использование будет целесообразным в случае необходимости проведения длительных работ. Специалистами НПО «ОКБ имени М.П. Симонова» разработан беспилотный самолёт, способный выполнять полёт продолжительностью до двух суток на высотах до 12000 метров, максимальная дальность полётв такого самолётв составляет 10000 км. Самолёт способен нести полезную нагрузку до 2 тонн. Полёт может проходить на скоростях от 200 до 450 км в час. Самолёт может быть интегрирован в спутниковую систему дистанционного зондирования Земли.

Участники форума пришли к выводу, что для успешного развития арктической авиации необходима поддержка со стороны государства, которая должна состоять в корректировке существующих программ и разработке новых. Основные задачи развития авиации в регионе состоят в повышении доступности перевозок, а также в возрождении и дальнейшем развитии авиатранспортной инфраструктуры. Важной задачей является и создание перспективных самолётв региональной и местной авиации.

Пётр КРАПОШИН,

специальный корреспондент

«Воздушного транспорта».

Санкт-Петербург, 4 — 6 декабря



СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

По требованию прокуратуры аннулировано 140 свидетельств об обучении авиаперсонала

Об этом сообщил заместитель межрегионального транспортного прокурора Олег Опёнышев на Втором открытом форуме Московской межрегиональной транспортной прокуратуры. Три авиационных учебных центра прекратили свою деятельность. По словам Опёнышева, в ходе проведенных проверок были выявлены факты, когда к работе с воздушным судном допускались работники, не прошедшие обучение в учебном центре. Также авиационные учебные центры сокращали количество занятий для будущих специалистов. Были случаи, когда авиаперсонал проходил обучение дистанционно. По требованию прокуратуры Росавиацией отстранены от эксплуатации 54 воздушных судна.

Суд по иску потерпевших потребовал от СК результаты расследования катастрофы в Синае

Замоскворецкий суд Москвы постановил истребовать из Следственного комитета РФ результаты расследования уголовного дела о катастрофе самолета А321 над Синаем в рамках коллективного иска потерпевших. На ходатайстве в суде настаивала представитель одного из ответчиков авиакомпании «Когалымавиа». «Эти сведения позволят подтвердить или опровергнуть причастность к инциденту работников авиакомпании», — уточнила представитель. Ответчиками по иску заявлены также страховые компании «Ингосстрах» и «Альянс Глобал Корпорейт энд Спешиэлти», туристическая компания Brisco, а также компания «Эйркап». Общая сумма иска составляет €1,383 млрд.

Авиакомпания Utair придется выплатить штраф за многочасовую задержку рейса

Инцидент произошел еще в июле текущего года, решение по нему было вынесено спустя несколько месяцев. Сургутская транспортная прокуратура провела проверку исполнения законодательства о защите прав потребителей. Причиной послужила задержка рейса «Сочи — Москва». По данным прокуратуры, 28 июля в аэропорту Сочи был задержан рейс ПАО «Авиакомпания ЮТэйр» (акционерами, в том числе, являются Тюменская область и Югра) более чем на 8 часов. При этом авиакомпанией не было предоставлено резервное воздушное судно для выполнения полета. В итоге общество было привлечено к административной ответственности в виде штрафа в размере 100 тысяч рублей.

УФАС обвинило авиакомпанию «Ижавиа» в создании невыгодных потребителю условий

Так, антимонопольщики выдали предприятию предупреждение о необходимости установить плату, удерживаемую с потребителей в случае возврата билетов. УФАС отмечает, что плата должна быть соразмерна фактическим затратам, понесенным «Ижавиа». Кроме того, перевозчику напомнили о необходимости уведомлять УФАС в течение двух лет, в случае изменения условия применения тарифов. «Установлено, что в период с 2016 года по 2017 год плата, удерживаемая обществом при возврате и обмене билета, неоднократно увеличивалась от 600 рублей до 2,5 тысячи рублей и доходила до 40 процентов от стоимости приобретенного билета, в зависимости от его цены.

По иску самарского авиационного завода суд взыскал с Минобороны РФ 199 млн рублей

Столичный арбитраж частично удовлетворил заявление Минобороны о взыскании с «Авиакор-авиационный завод» неустойки по государственному контракту в размере 50 миллионов рублей. Также судом были удовлетворены встречные искивые требования завода о взыскании с министерства долга в размере 249,2 миллиона рублей, а затем был произведен зачет. В решении суда говорится, что между Минобороны России (заказчиком) и заводом (поставщиком) 18 апреля 2013 года был заключен госконтракт на изготовление и поставку самолетов Ан-140 для нужд морской авиации Военно-морского флота. Цена контракта составила 1,8 миллиарда рублей.

ВАСО заплатит сотруднице 200 тыс рублей компенсации за травмы из-за падения на льду

Левобережный суд Воронежа постановил взыскать с ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО) компенсацию морального вреда в пользу сотрудницы предприятия, сообщила пресс-служба облпрокуратуры. Суд установил, что инцидент произошел в рабочий день, когда фрезеровщица направлялась на обед в столовую. Для этого ей надо было пройти по улице из цеха в другое здание. Пройдя несколько метров, она поскользнулась на льду и упала. Женщина получила закрытую черепно-мозговую травму, ушиб головного мозга средней степени, кровоизлияние, перелом свода и основания черепа, перелом костей таза и ушиб мягких тканей головы.

В Крыму двое военных осуждены условно за попытку контрабанды авиаоборудования

Крымский гарнизонный военный суд Симферополя приговорил к условному лишению свободы двух военнослужащих - Романа Голято и Алексея Басенко — за попытку контрабанды оборудования, которое могло быть использовано при создании вертолетов. Инцидент произошел в 2016 году, уголовное дело в отношении военнослужащих было возбуждено 16 мая прошлого года по статьям УК РФ «Кража» и «Контрабанда». Голято занимал должность начальника группы регламента и ремонта оборудования авиационного полка морской авиации Черноморского флота, Басенко был бортовым авиатехником вертолетного звена смешанной вертолетной эскадрильи. Оба признали свою вину.

Устроившего дебош пассажира Аэрофлота суд приговорил к шести месяцам колонии

Завершился суд над дебоширом в самолете, следовавшем в мае 2017 года по маршруту Тель-Авив — Москва. Отмечается, что пассажир впервые после принятия поправок в статью 213 Уголовного кодекса РФ за «хулиганство на воздушном транспорте» привлечен к уголовной ответственности. Во время рейса пассажир Е. Петрухин создал угрозу безопасности полета: угрожал членам экипажа, мешал другим пассажирам, на замечания экипажа не реагировал. По прилету в Шереметьево дебошир был передан сотрудникам полиции. Приговором Химкинского городского суда Петрухину назначено наказание в виде лишения свободы сроком на шесть месяцев в колонии-поселении.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

FAA США: беспилотные аппараты оказались для самолетов опаснее птиц

К такому выводу пришли специалисты организации ASSURE по итогам исследования, проведенного по заказу FAA. Ранее исследования опасности дронов для самолетов были проведены по заказу авиавластей Великобритании и Евросоюза.

Согласно заявлению американских авиационных властей, проведенное исследование является лишь первым; в ближайшие три года будут проведены дополнительные изыскания относительно опасности дронов для самолетов и вертолетов. По данным Федерального управления гражданской авиации, ежемесячно в США регистрируются в среднем 250 сообщений пилотов самолетов об опасном сближении с дронами при посадке и взлете. При этом с каждым годом количество покупаемых дронов постоянно увеличивается. В октябре этого года в Нью-Йорке зафиксировано первое в истории столкновение в воздухе дрона и вертолета, а в Канаде — дрона и пассажирского самолета.

Юрий Скворцов: Ставрополью пора создать Комиссию по безопасности полетов

Ряд инцидентов, произошедших в текущем году в малой авиации на территории Ставропольского края, говорит о необходимости усиления мер безопасности, сообщил журналистам зампред правительства региона Юрий Скворцов.

По его словам, катастрофа вертолета Robinson неделей ранее была не первым происшествием в малой авиации на Ставрополье в этом году и показала, что в системе «нет порядка». Решить проблему может создание комиссии по безопасности полетов при министерстве транспорта региона, отметил Скворцов. Как сообщалось, двухместный вертолет R44 авиакомпании «Баркол» (Москва) вылетел с посадочной площадки Ставропольского края и осуществлял плановый полет по обследованию нефтепровода. Позже обломки машины были обнаружены в 400 метрах от ж/д полотна в районе станции Георгиевская. Погибли пилот и пассажир вертолета — сотрудник нефтегазовой компании.

Рада Украины продлила работу миссии по расследованию катастрофы МН17

Парламент Украины (Верховная Рада) по предложению президента Петра Порошенко продлил до 1 августа 2018 года работу миссии по расследованию малайзийского Boeing в Донбассе в июле 2014 года.

Закон о продлении срока действия соглашения между Украиной и Нидерландами на заседании поддержали 257 парламентариев при необходимом минимуме в 226 голосов. Работу этой миссии продлевают уже не первый год. 28 июля 2014 года Украина и Нидерланды заключили соглашение о международной миссии защиты расследования, цель ее работы — выяснение причин катастрофы малайзийского лайнера в Донецкой области. Данную миссию создали с целью содействия сбору останков и проведению расследования на месте авиакатастрофы от 17 июля 2014 года. Миссия состоит из экспертов и представителей полиции Нидерландов, Австралии и других стран, граждане которых находились на борту Boeing 777.

В Хабаровском крае снят режим ЧС после катастрофы самолета L-410 в Нелькане

Режим ЧС, действовавший на территории Аяно-Майского района Хабаровского края после падения самолета L-410 в поселке Нелькан, снят, сообщает Сибирский региональный центр МЧС России.

Катастрофа самолета L-410, принадлежащего ФГУП «Хабаровские авиалинии», произошла днем 15 ноября 2017 года при заходе на посадку в поселке Нелькан Хабаровского края. На борту было два пилота и пять пассажиров. Шесть человек погибли, выжила девочка 3,5 лет. Возбуждено уголовное дело. Профессиональное расследование ведет комиссия МАК. По предварительным данным, на борту воздушного судна возникла нештатная ситуация, связанная с работой правой силовой установкой. Отмечается, что режим ЧС снят по распоряжению губернатора региона в связи с ликвидацией последствий авиакатастрофы. Ранее сообщалось, что родственники погибших и пострадавшей получили все положенные выплаты.

Центр бизнес-авиации FBO RIGA прошел регистрацию по стандарту IS-BAH

В ноябре т.г. центр бизнес-авиации FBO RIGA, расположенный в международном аэропорту «Рига» (Латвия), получил заключение Международного совета деловой авиации IBAC о прохождении регистрации IS-BAH.

Стандарт безопасности обслуживания воздушного судна деловой авиации был разработан IBAC и внедрен 2014 став очередным, после IS-BAO стандартом безопасности в области деловой авиации. В настоящее время регистрацию IS-BAH в мире прошли 89 организаций. FBO RIGA стал первым в FBO в странах Балтии, продемонстрировавшим свое соответствие стандарту и получившим сертификат IS-BAH. «Мы с гордостью можем сообщить, что прошли регистрацию IS-BAH. Аудит занял несколько дней, но ему предшествовала большая работа и подготовка в течение нескольких месяцев, прокомментировал Роман Старков, совладелец холдинга Flight Consulting Group, в состав которого входит FBO RIGA.

В Якутии к 2025 году необходимо поменять 79 единиц воздушных судов

Об этом заявила в Санкт-Петербурге заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства республики Александр Рофе, выступая с докладом на рабочей сессии VII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее».

Сегодня в республике уделяется особое внимание проблемам обновления парка ВС. По данным Рофе, всего с 2002 года с участием господдержки республики приобретено 27 единиц авиатехники для региональных и местных воздушных линий. «Однако доля парка со сроком эксплуатации свыше 30 лет составляет 80 процентов, и действующий парк самолетов Ан-2, — сообщила Александра Рофе. В первую очередь планируется менять Ан-24/26. На какие самолеты? Для эксплуатации Ил-114 и иностранных аналогов необходимо перевести все полосы в искусственные, для чего потребуется только по Якутии 61 млрд рублей.

Вопрос в том — на чём летать? Какие самолёты присутствуют сегодня и ожидаются в российском небе...

Безусловно, главным событием нынешнего года стало начало испытательных полётов перспективного самолёта MC-21. Статус программы по этому самолёту, а также его конкурентные преимущества представил в своём выступлении руководитель Сектора поддержки продаж гражданской авиационной техники корпорации «Иркут» Андрей Добрица. Напомним, что первый полёт лайнер совершил 28 мая сего года. В ходе доводочных испытаний на Иркутском авиазаводе было выполнено 20 полётов.

В ходе испытаний самолёт показал способность совершать полёт со скоростью 860 километров в час на высоте 10000 метров. Кроме того, были проверены характеристики на крейсерском режиме, а также при взлёте и посадке. Испытатели оценили устойчивость и управляемость судна и проверили работоспособность его систем. Наряду с этим были оценены характеристики на взлёте и посадке при имитации отказа одного двигателя.

17 октября самолёт совершил беспосадочный перелёт из Иркутска в Жуковский на аэродроме ЛИИ имени М.М. Громова. Расстояние более чем в 4000 километров самолёт преодолел за 6 часов 12 минут. 2 ноября был совершён полёт, в ходе которого лайнер достиг высоты 12000 метров. В настоящее время построено 5 экземпляров MC-21: один — для статических испытаний и четыре для лётных. Российский сертификат должен быть получен в середине 2019 года, а сертификат EASA в 2020-м.

Изготавливаться самолёт будет в трёх модификациях. Базовая. MC-21-300, предусматривает компоновку салонов на 163, 181 или 211 мест, версия с укороченным фюзеляжем MC-21-200 — на 135, 150 или 164 места, MC-21-400 будет вмещать до 254 пассажиров. Анализ рынка воздушных судов показал, что в большей степени востребованы самолёты именно таких вариантов по вместимости. Мировые производители Boeing и Airbus в настоящее время свернули все проекты по самолётам вместимостью менее 150 человек. MC-21 — это самолёт для магистральных авиалиний, что отражает и его название (MC — значит магистральный самолёт 21 века).

Региональный сегмент сегодня является проблемным, и большие надежды возлагаются на возрождаемый самолёт Ил-114. Статус программы этого самолёта представил в своём докладе заместитель директора программы Ил-114 и Главный конструктор этого самолёта Сергей Громов. Докладчик обратил внимание на удачно выбранную размерность самолёта, который рассчитан на перевозку 60 пассажиров, а в перспективе их количество будет увеличено до 68. В настоящее время в мире снижается спрос на турбовинтовые самолёты с вместимостью от 50 кресел и более. Предпочтение отдаётся турбореактивным, но Ил-114 востребован в той же степени, что и турбореактивные самолёты аналогичного класса.

Важной чертой самолёта является то, что его эксплуатация выгодна на маршрутах разной протяжённости от 500 до 2000 километров. Поставки первых самолётов запланированы в 2021 году. Самолёт будет оснащён двигателем ТВ7-

Окончание. Начало на с. 2

В ожидании флагмана!

Конференция «Среднемагистральная и региональная авиация» очертила «белые места» авиатранспортного комплекса страны



117СТ-01, являющимся модернизированной версией ТВ7-117СТ (предназначен для установки на самолёт Ил-112В). Одно из отличий этих двигателей от ТВ7-117СМ состоит в наличии нового воздушного винта АВ-112-114 с диаметром 3,9 метра (ТВ7-117СМ имеет винт СВ-34 диаметром 3,6 метра). Двигатель ТВ7-117СТ-01 отличается также более совершенной системой автоматического управления.

Тему региональной и местной авиации продолжил начальник отдела поддержания лётной годности воздушных судов СибНИА Евгений Терещенко. Он отразил в своём выступлении вопросы поддержания лётной годности самолётов Ан-2 и ТВС-2М, являющегося результатом модернизации Ан-2. По данным на 1 февраля 2016 года в общем реестре гражданских воздушных судов было зарегистрировано 1316 самолётов Ан-2, из которых, по данным на 3 февраля 2017 года, эксплуатировалось 229. Поддержание лётной годности этих самолётов сопряжено с рядом трудностей, связанных. В частности, с отсутствием в полном объёме конструкторской документации и необходимых запчастей.

Концепция Ан-2 стала основой для создания перспективного многоцелевого самолёта ТВС-2МС, полностью изготовленного из композитных материалов. В роли силовой установки выступает турбовинтовой двигатель компании Honeywell. СибНИА также реализует проект модернизации самолёта Як-40. Данный проект является этапом работ по созданию турбореактивного регионального самолёта на 35-40 мест.

В докладе директора авиационной корпорации «Витязь» Сергея Анциферова говорилось о проблемах местной аэродромной сети Дальневосточного федерального округа, где отмечено резкое снижение количества аэродромов. Доклад во многом был посвящён внедрению на местном сегменте самолёта ДНС-6 (Twin Otter). Этот самолёт отличается неприхотливостью к аэродромной инфраструктуре и из прочих воздушных судов такого же класса (на 19 мест) для эксплуатации в Приморье он является единственным, способным эксплуатироваться во всех 10 аэропортах данного региона.

Традиционной частью программы конференции стала вертолётная тематика. Заместитель начальника отдела АО «Вертолёты России» Олег Коновалов отразил в своём выступлении развитие современных механизмов обновления парка вертолётов. В России сегодня существуют 1818 вертолётов российского производства, 788 иностранных и 76 прочих, «штучных». Из них 110 экземпляров Ми-8, 445 Ми-

2 и столько же вертолётов Robinson. Большинство эксплуатантов сегодня не имеют средств для приобретения новых вертолётов, и при этом заказчики предъявляют высокие требования к их характеристикам, а также к возрасту — они не должны быть старше 25 лет.

Однако рынок держится именно на тех вертолётах, возраст которых превышает этот порог. Операторы вертолётов поддержку от государства не получают. Со стороны государства в настоящее время получает поддержку санитарная авиация. Для её нужд к середине 2018 года должно быть построено 60 новых вертолётов. Для поддержки операторов вертолётов предлагается внедрить те же меры, что и для эксплуатантов самолётов — компенсация выпадающих доходов, а также части затрат по уплате лизинговых платежей.

Позиции отечественной вертолётной индустрии во многом определяют тяжёлые вертолёты. К такому относится Ми-26. Лётно-технические и эргономические характеристики вертолёта Ми-26Т2 изложил в своём выступлении советник исполнительного директора АО «МВЗ имени М.Л. Миля», доктор медицинских наук Александр Чунтуп. Благодаря новому пилотажно-навигационному комплексу, этот вертолёт может управляться двумя лётчиками. Он может эксплуатироваться днём и ночью в различных климатических и погодных условиях. Взлётная масса с грузом в кабине составляет 49600 килограмм, а с грузом на внешней подвеске 56000 килограмм.

Руководитель департамента управления авиатранспортом ФГУП «Почта России» Дмитрий Обшаров изложил ход реализации программ оперативной доставки почты самолётами данного управления. В настоящее время оно эксплуатирует два самолёта Ту-204С. Парк почтовых самолётов будет расширяться. В него будут входить грузовые версии известных моделей пассажирских воздушных судов, в том числе Boeing-767.

Часть выступлений была связана с обеспечением деятельности перевозчиков. Заместитель генерального директора АО «Авиасистемы» Виктория Дубинина поделилась опытом применения «пульных» схем обеспечения запчастями. Директор управления по развитию международного бизнеса АО «Сбербанк Лизинг» Павел Пискун представил программы авиализинга при структурировании сложных сделок с учётом механизма господдержки при приобретении и продажах отечественных и зарубежных воздушных судов.

Роль компании Honeywell в программах региональной авиации отразил вице-президент по

работе государственными структурами, председатель совета директоров Леонид Соркин.

В работе конференции приняли участие и представители научного сообщества. Директор Научного центра 19 ГосНИИ ГА, доктор экономических наук, профессор кафедры «Организация перевозок на воздушном транспорте» Александр Фридлянд представил основные показатели и прогнозы развития среднемагистральных и региональных перевозок в России по итогам нынешнего года.

Главный специалист по виброакустике ОАО «Туполев» Вячеслав Бакланов отразил в своём выступлении тенденции по снижению шума как конкурентное преимущество среднемагистральных и региональных самолётов с двигателями нового поколения. Докладчик обратил внимание на то, что в современных двигателях, отличающихся высокой степенью двухконтурности, шум создаёт не реактивная струя газов, а работающий вентилятор.

Обзор оперативных методов и программно-аппаратных средств диагностики вибрации и шума в пассажирском салоне и в кабине воздушного судна представил исполнительный директор компании «Октава +» Юрий Коганицкий. Аналогичные задачи решаются и с помощью оборудования и программ, создаваемых ООО «КОМСОЛ». О деятельности компании рассказал инженер по приложениям Сергей Янкин. Для решения задач по испытанию авиационной техники используются оборудование и программные средства компании National Instruments. С докладом о её деятельности выступил руководитель проектов Александр Болдырев. Областью применения продукции компании являются стендовые испытания, тестирование бортового радиоэлектронного оборудования и электронных блоков, полнатурного моделирования летательного аппарата и диагностики. В продуктовый ряд входят и приборы для измерения шумов от самолёта Boeing -787. Аналогичное оборудование создаётся и для MC-21.

Важной особенностью прошедшей конференции стал комплексный подход к вопросам развития среднемагистральной и региональной авиации. Мероприятие стало играть роль площадки, где разработчикам авиационной техники удобно встречаться с создателями оборудования, а также с потенциальными заказчиками. В резолюции отмечена необходимость обратить внимание авиационных властей на организацию маловысотных полётов, а также на состояние аэродромной сети и проблемы топливообеспечения.

Григорий ГОРДОН



торгов они поднялись в цене с 20 тысяч рублей до 52,5 тысячи. Два знака военного лётчика были куплены за 410 и 140 тысяч рублей, что значительно выше их стартовых цен — 120 и 60 тысяч рублей соответственно.

За очень редкий погон военного летчика, принадлежавший подпоручику 14-й артиллерийской бригады С.Н. Корсакову, было заплачено 70,5 тысячи рублей, что на 20,5 тысячи рублей выше старта.



Чеканная слава страны

На популярном аукционе «Награды России» история отечественной авиации «дает жару»

Нумизматическая фирма «Монеты и медали» 25 ноября т.г. провела аукцион под названием «Награды России». Аукционы под таким названием лидер отечественной нумизматики обычно проводит два раза в год. На этот раз потенциальным покупателям были предложены 780 лотов, начиная от наградных медалей эпохи Петра Великого и до современности.



Авиационная тематика на аукционе была представлена 17-ю лотами, из которых не продан был лишь один. Самую высокую цену в 1 млн 130 тысяч рублей покупатель заплатил за лот из двух знаков Особого Комитета по усилению военно-воздушного флота России. Один знак золотой, второй — серебряный и оба произведены в 1912–1917 годах Санкт-Петербургской фирмой «Эдуард» (специализировалась на выпуске наград Российской Империи, в том числе орденов).

Знак Особого комитета по усилению Военно-воздушного флота был учрежден 25 июня 1912 года. История создания самого этого комитета начинается в 1904 году, когда под руководством Великого князя Александра Михайловича был создан Особый комитет по усилению военного флота. Воздушный отдел Комитета организовали в 1910 году. Целью отдела стала подготовка летных кадров в заграничных и российских авиационных школах, аэроклубах, воздухоплавательных обществах и на специальных курсах. Отдел занимался также «созданием запаса самолетов с полным снабжением и оборудованием, в полной готовности для решения стоящих задач». В целях поощрения пожертвований в 1912 году были учреждены особые наградные знаки, выпускались жетоны и серия почтовых карточек.

Золотой знак выдавался Председателю и членам Совета Комитета, а также лицам, пожертвовавшим на развитие воздухоплавания 500 рублей. Серебряный — лицам, пожертвовавшим на развитие воздухоплавания 100 рублей, а также лицам за особые труды и заслуги в деле содействия комитету.

Знаки выдавались с правом на пожизненное ношение вместе с дипломом, подтверждающим право на его ношение. Необходимо отметить, что знаки Особого комитета разрешалось носить на форменном обмундировании военных, что, как правило, не допускалось для знаков и жетонов других общественных организаций.

Несколько лотов эпохи дореволюционной авиации связаны с лётчиком А.И. Егоровым. Это погонные знаки для лётчиков-офицеров, состоящих в авиационных отрядах, ротах и школах. В ходе

Вот что известно о Семене Николаевиче Корсакове (род. 13.01.1885 г.). Он был военным и морским летчиком и имел чин поручика 14-й артиллерийской бригады. Призванный из запаса легкой артиллерии, состоял в отдельном летучем отряде авиации Черноморского флота. Награжден орденом Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом (31.07.1916 г.). С 31.08.1917 г. прикомандирован к УВВФ. 23.12.1917 г. отправился в распоряжение Начальника Московской школы авиации. Последняя должность — начальник 11-го отряда авиации Черного моря. В 1918 году прошел переобучение в Московской школе авиации. С 16.08.1918 г. уволен из школы и вплоть до 01.10.1918 г. был прикомандирован к Могилевской авиационной группе. 01.10.1918 г. отправился на службу во 2-й Рязанский авиаотряд.

В 4 раза — с 30 тысяч рублей до 120 тысяч подорожала подборка из 9 фотографий, в том числе групповой праздника Военной авиационной Е.И.В. Великого Князя Александра Михайловича школы на Кавказе близ Севастополя. Этот праздник состоялся 30 августа 1916 года.

Что касается ещё одного лота с фотографией, так он вообще поднялся в ходе торгов в цене с 50 до 330 тысяч рублей. Речь идет о фото летчика Ивана Ульяновича Павлова, сделанной в 1917 году. Он начинал службу в армии лётчиком-инструктором Гатчинской военной авиационной школы и закончил комдивом РККА. Его последняя должность — Главный инспектор ВВС РККА.

Остальные лоты аукциона связаны с советским периодом развития авиации.

Прямо на старте за 600 тысяч рублей был куплен редкий знак Общества друзей воздушного флота Северо-Западной области выпуска 1923 — 1925 гг.

Общество друзей воздушного флота (ОДВФ) — первая в СССР массовая общественная организация по содействию развитию Воздушного флота. Оно было образовано 8 марта 1923 года и существовало за счет считавшихся добровольными пожертвований граждан (аналогично Особому комитету по усилению военно-воздушного флота России). ОДВФ проводило слеты планеристов,

строило военные и гражданские самолеты, аэродромы и взлетные площадки. Велась большая работа по пропаганде достижений авиации. В мае 1925 года ОДВФ и Общество друзей химической обороны и химической промышленности (ДОБРОХИМ) слились в одно Общество — АВИАХИМ СССР.

За полмиллиона рублей был куплен очень редкий знак Украинского акционерного общества воздушных сообщений «Укрвоздушпуть» за налет 100000 километров. Он относится к концу 1920-х — началу 1930-х гг. Знак выполнен из золота, серебра и покрыт эмалью.

Два лота аукциона были связаны с «Добролетом». Первый — это серебряный покрытый эмалью значок-эмблема, проданный за 24 тысячи рублей при начальной цене в 10 тысяч и второй лот — знак «Добролет» и документ, принадлежавшие А.Д. Афонину, был куплен значительно дороже — за 310 тысяч рублей. Весьма интересный текст документа приводим полностью: «Отношение Полномочного представительства Российского общества добровольного воздушного флота «Добролет» по Рязанской губернии № 69 от 3 апреля 1926 года «Наведывающему Скопинским Авиа Госбанка т. А.Д.Афонину». Представительство препроводяет при сем почетный серебряный жетон с грамотой, выданный Вам Правлением Добролет. Получение просим подтвердить».

Российское общество добровольного воздушного флота «Добролет» с первоначальным капиталом 2 млн рублей золотом было организовано в марте 1923 года в Москве. Устав «Добролета» гласил: «Общество создается для развития Гражданского воздушного флота в

пределах СССР путем организации воздушных линий и перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемки и иных отраслей применения на основе отечественной авиапромышленности».

Наряду с «Добролетом» тогда же были созданы аналогичные общества «Укрвоздушпуть» и «Закавказье». «Добролетом» было построено большое количество средств воздушного транспорта. В 1930 года общая длина воздушных линий «Добролета» составляла 26 тысяч км. За 7 лет самолеты «Добролета» налетали 10 млн км, перевезли 47 тысяч пассажиров и 408 тонн грузов. В конце 1930 года «Добролет», «Укрвоздушпуть» и «Закавказье» объединились и образовали Всесоюзное общество гражданского воздушного флота. Автором плакатов и эмблем общества «Добролет» является советский дизайнер, график, мастер фотоискусства, художник театра и кино А.М. Родченко (1891–1956).

Редкий нарукавный знак летчика ВВС РККА почти отличной сохранности образца 1924 года был продан за 38 тысяч рублей (старт — 25 тысяч).

Были куплены и оба довоенных знака об окончании школ летчиков. За первый — для летчиков, окончивших 14-ю Военную школу летчиков в г. Саратове было заплачено 185 тысяч рублей, а за окончивших 9-ю Военную школу летчиков и летчиков-наблюдателей в городе Чугуеве — 200 тысяч. Оба знака утверждены приказом Народного комиссара обороны СССР Маршала Советского Союза К.Е. Ворошилова № 169 от 28 августа 1936 года.



Из фотографий советского времени на аукционе была одна — генерал-лейтенанта Г.П. Кравченко, сделанная в 1940–1942 годах. За неё развернулась нешуточная борьба, в результате которой она поднялась в цене с 6 тысяч рублей до 16 тысяч.

Григорий Пантелеевич Кравченко (29.09.1912 — 23.02.1943), советский военачальник, генерал-лейтенант авиации, дважды герой Советского Союза (22.02.1939 г. и 29.08.1939 г.). В 1932 году окончил Качинскую военную школу пилотов им. А.Ф. Мясникова. Был инструктором-лётчиком, командиром звена, отряда, эскадрильи, лётчиком-испытателем, командиром истребительного авиаполка и особой авиагруппы.

В 1938–1940 гг. участвовал в боях на р. Халхин-Гол и в Советско-финской войне 1939–1940 гг. С июля 1940 г. командующий ВВС Прибалтийского особого военного округа, затем командир авиадивизии. В Великую Отечественную войну участвовал в боях на Брянском, Калининском, Западном, Волховском и Ленинградском фронтах. Он командовал с 1941 г. — 11-й смешанной авиадивизией, с 1942 г. — ВВС 3-й армии, ударной группой Ставки Верховного Главнокомандования, с июля 1942 г. — 215-й истребительной авиадивизией.

Погиб в воздушном бою. Похоронен в Москве на Красной площади у Кремлевской стены.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

IATA: Мировая индустрия авиаперевозок переживает сегодня благоприятный период

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) представила свой очередной прогноз по мировой прибыли рынка авиаперевозок. IATA считает, что по итогам 2017 года общая прибыль авиакомпаний составит \$34,5 млрд, что выше предыдущего прогноза \$31,4 млрд, данного IATA в июне. В 2018 году прибыль должна быть еще больше — \$38,4 млрд. Рост показателей у авиаперевозчиков IATA ожидается почти по всем показателям: пассажиропоток в 2018 году увеличится на 6 процентов по сравнению с 2017 годом и составит 4,3 млрд человек. Общая выручка вырастет на 9,4 процента и составит \$824 млрд. Незначительно сократится лишь рентабельность по операционной прибыли.

Американская торговая палата в России — AmCham признала Boeing компанией года

Эта награда выдается за значимый вклад инвестирующих в Россию компаний-членов организации, демонстрирующих долгосрочные намерения на рынке страны и соблюдающих высочайшие стандарты деловой этики. «Деятельность Boeing в России — один из лучших примеров взаимовыгодных отношений между США и РФ», — отметил Алексис Родзянко, президент AmCham — Американской торговой палаты в России. — Присуждая Boeing звание «Компания года», мы хотели отметить ее долгосрочную приверженность России и впечатляющий рост на российском рынке, а также ее ценный вклад в развитие сообщества Американской торговой палаты».

Авиакомпания Air France-KLM и Jet Airways заключили расширенное партнерское соглашение

Перевозчики сотрудничают с 2014 года: тогда они подписали договор о код-шеринге, включающий рейсы в Европу, Индию и Северную Америку. Теперь Air France-KLM и Jet Airways адаптируют время вылетов и прилетов в аэропортах Шарль-де-Голль (Париж), Схипхол (Амстердам), а также авиагаванях Мумбаи, Дели, Бангалора и Ченнаи, чтобы обеспечить путешественникам удобные стыковки. «Наш договор — инновация в авиационной индустрии. Благодаря ему мы охватим 106 направлений в Европе и 44 — в Индии, так что к услугам путешественников будет максимально гибкое расписание перелетов», — сказал Жан-Марк Жанайак, исполнительный директор Air France-KLM.

Разрабатываемый Китаем самолет-амфибия AG600 прошел предполетную сертификацию

Как утверждают разработчики, первый полет AG600 над водой запланирован на 2018 год. «AG600 удовлетворяет требованиям для осуществления ежедневных патрульных полетов средней и большой протяженности для защиты страны на море», — сообщил главный конструктор AG600 Хуан Линцай. Согласно заявлениям AVIC (Китайская авиастроительная корпорация), AG600 должен повысить возможности авиапрома Китая и снизить зависимость внутреннего рынка страны от иностранных поставщиков. Созданный AVIC гидросамолет предназначен для нужд гражданской авиации. Он сконструирован специально для борьбы с лесными пожарами и проведения спасательных операций.

Ирландская лизинговая компания Amedeo создала собственную авиакомпанию на основе Airbus A380

Ирландская лизинговая компания Amedeo попыталась сдать в лизинг восемь лайнеров A380, но не нашла клиентов, поэтому было принято решение — создать свою авиакомпанию. По словам Марка Лапидуса, исполнительного директора нового игрока на рынке, бизнес-модель перевозчика предполагает, что билеты на эти самолеты будут продаваться через иные сервисы, например, Airbnb. Amedeo выступит в качестве оператора и предоставит экипаж. Airbus A380 — широкофюзеляжный двухпалубный четырехдвигательный реактивный пассажирский самолёт, созданный концерном Airbus, крупнейший серийный пассажирский авиалайнер в мире: вместимость — 525 пассажиров.

Компания Lufthansa первой среди европейских авиаперевозчиков получила пять звезд Skytrax

Германская Lufthansa первой среди перевозчиков Европы получила рейтинг пять звезд Skytrax, наивысшей оценки в авиаотрасли. Пять звезд — наивысшая оценка в рейтинге Skytrax. Для ее получения авиакомпания должна соответствовать множеству критериев: качество обслуживания пассажиров на борту и в аэропортах, трансферный сервис, доставка багажа, качество питания на борту, наличие бортовой системы развлечений, доступ к интернету, продажа товаров Duty Free на борту, удобство кресел, знание языков персоналом и т.п. Всего оценивается 800 категорий и параметров. Среди российских авиакомпаний у Аэрофлота 4 звезды Skytrax, у S7 Airlines 3, у «России» 2 звезды.

Япония может начать разработку аналога американской крылатой ракеты Tomahawk

Правительство Японии рассматривает возможность создания крылатой ракеты для нанесения ударов по кораблям и наземным целям. В бюджетном запросе Минобороны Японии на 2018 год содержится предложение о начале разработки новой управляемой противокорабельной ракеты, предназначенной специально для защиты японских островов. На эту цель, как подсчитали в оборонном ведомстве, потребуется 7,7 млрд иен (около \$68,4 млн). Предполагается, что ракета может быть готова уже к 2022 году. Как ожидается, эту ракету с дальностью более 300 км смогут запускать как с наземной пусковой установки, так и с военных кораблей, и патрульных самолетов Kawasaki P-1.

Авианосец Queen Elizabeth включен в состав ВМФ Великобритании в присутствии королевы

Новейший авианосец Queen Elizabeth («Королева Елизавета»), был официально включен в состав Королевского военно-морского флота (ВМФ) Великобритании. Торжественная церемония, в которой приняла участие королева Елизавета II, прошла на военно-морской базе в Портсмуте в присутствии 3,7 тысячи гостей. Для 91-летнего монарха был обустроен специальный лифт, чтобы она смогла с комфортом подняться на борт. На строительство корабля ушло более 8 лет и было потрачено 3,1 млрд фунтов стерлингов (\$4,1 млрд). Параметры авианосца внушительны: водоизмещение 65 тысяч тонн, длина 280 м, ширина 73 м и высота 56 м. Он способен нести до 40 самолетов и 1,6 тысячи человек экипажа.



ШЕРЕМЕТЬЕВО
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ

ОТКРЫТИЕ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА
ПО ФУТБОЛУ-2018

**НОВЫЙ
ТЕРМИНАЛ В**

> 108 000 м²

> 20 млн пассажиров в год

УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

МЕЖТЕРМИНАЛЬНЫЕ ТОННЕЛИ ДЛЯ
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

> Впервые в мире проложены
под действующими ВПП

> Время в пути
между удаленными
терминалами 5 минут

ШЕРЕМЕТЬЕВО 2

24 часа

Служба
«Горячая линия»

по сбойным ситуациям
на международных пассажирских
рейсах вне расписания

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

С нами вы облетите весь мир!

А вашу рекламу увидят все,
кого бы вы хотели видеть среди своих
клиентов и партнеров

МИМОЛЕТОМ

Пьяная британка устроила дебош на немецком Boeing и села в канадскую тюрьму
Британская туристка Бриджит Хэнли устроила пьяный дебош на борту следовавшего из Манчестера в Канкун (Мексика) рейса TOM182 немецкой бюджетной авиакомпании TUI fly.

Общими усилиями пассажиров, среди которых были бывший регбист и бывший полицейский, и экипажа 34-летнюю Хэнли удалось скрутить. Самолет совершил вынужденную посадку в Квебеке (Канада), где дебоширку передали полиции. На суде Хэнли признала себя виновной в совершении действий, ставящих под угрозу безопасность полетов. В настоящее время она отбывает наказание в виде тюремного заключения сроком 20 суток в одном из исправительных учреждений провинции Квебек.

В Женеве семилетняя девочка без родителей и билета проникла в самолет

Сбежавшая от родителей в Женеве семилетняя девочка смогла самостоятельно без билета добраться на поезде до Женевского международного аэропорта, а затем также без билета проникла на борт самолета.

«Вход в публичную зону аэропорта не контролируется, и это объясняет, как туда смогла попасть девочка» - поясняет администрация. Далее ей удалось пройти без билета в зону посадки: запись с камеры наблюдения свидетельствует, что в связи с большим числом пассажиров она «не была подвергнута контролю». Как полагает администрация аэропорта, девочке, видимо, «все время удавалось заставить поверить, что она идет со взрослыми, которые находятся впереди нее или позади». В конце концов, девочка попала на борт, где ее заметил представитель СБ и передал полиции, а потом ее возвратили родителям.

В аэропорту Майами пассажир проехал на посадку на ленте для багажа

В международном аэропорту Майами пассажир попытался избежать осмотра при выходе на посадку и проник на взлетное поле на багажной карусели, сообщила местная газета Miami Herald.

Камера видеонаблюдения запечатлела мужчину, который лег на ленту для багажа возле стоек авиакомпании American Airlines и уехал за шторку вслед за сумками и чемоданами. Его удалось задержать уже на взлетном поле. Как пояснил корреспонденту МН источник в аэропорту, если бы возле выхода в это время стоял готовый к вылету самолет, мужчина мог беспрепятственно туда попасть. По факту инцидента начато расследование полиции и службы безопасности, имя подозреваемого пока не раскрывается.

**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»;

П3187 — 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 I полугодие 2018 года — **4392 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89