

# Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит  
с 15 апреля  
1936 года  
№ 47-48 (44187)  
Ноябрь 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Вместо рекламы:

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



Под крылом старшего брата

Подробности на с. 5

## Локализация, называется...

Россия и Казахстан договорились создать СП по производству модернизированного Ил-103



Подробности на с. 6-7

## Мы стали умнее? Мы стали цифровизованнее...

Эксперты отрасли опасаются уйти в виртуальную реальность

**Воздушный транспорт  
гражданской авиации  
№ 47-48  
Еженедельник**

Главный редактор  
Сергей ГУСЯКОВ

**РЕДКОЛЛЕГИЯ:**

**В. Шапкин,**  
научный руководитель  
ГосНИИ ГА  
**Г. Пономарева,**  
заместитель главного редактора  
газеты «Воздушный транспорт»

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

**РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ**

**М. Володина,**  
зам. генерального директора  
ЗАО «Сирена-Трэвел»  
**В. Пономаренко,**  
академик Российской академии  
образования РФ,  
Заслуженный деятель науки РФ  
**Е. Каблов,**  
генеральный директор  
ГНЦ ВИАМ,  
член Совета по науке  
и высоким технологиям  
при Президенте России

**В. Чуйко,**  
президент,  
генеральный директор  
Ассоциации «Союз авиационного  
двигателестроения»  
**И. Семенченко,**  
член-корреспондент Академии  
военных наук РФ,  
генерал-майор авиации

**АДРЕС РЕДАКЦИИ**

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

Знакомьтесь! Наш обновленный  
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

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

Мнение редакции не всегда  
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на  
«Воздушный транспорт»  
обязательна.

**Издатель**  
**ООО «Издательский Дом  
«ПринтАвиа»**

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

Отпечатано в типографии  
ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,  
ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1904

Подписку можно оформить  
в любом отделении связи

# Братство винта

## Станет ли Доброград символом надежды для авиации общего назначения России?

Каждый год осенью Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА-Россия) проводит межрегиональные конференции «Авиация общего назначения России». На заседаниях обсуждаются проблемы и перспективы развития данного сегмента воздушного транспорта. Очередная XII конференция состоялась 28 октября рядом с городом Ковров Владимирской области, а именно, на территории курортного комплекса Доброград. В четырех километрах от этого комплекса находится аэродром, при котором планируется построить региональный аэропорт.

Конференция началась с традиционного отчетного доклада, с которым выступил президент и председатель правления Ассоциации Владимир Турин. Он проинформировал о текущей деятельности Ассоциации. Ее члены принимают ак-

тивное участие в работе Общественного Совета Росавиации и Совета потребителей по вопросам деятельности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Ассоциация занимается аналитической деятельностью, составляет отзывы на законопроекты и

принимает участие в работе по созданию нормативных актов. Помимо этого, оказывает юридическую помощь и содействует в регистрации воздушных судов.

Члены Ассоциации участвуют и в работе Комиссии МАК по рас-



Общероссийское голосование проходит с 12 ноября и завершится 30 ноября, его результаты объявят 5 декабря. Имена великих людей страны предлагается дать 47 аэропортам в 39 регионах. В рамках завершившегося этапа общероссийского конкурса «Великие имена России» были опрошены 37,6 тысячи респондентов. На основании опроса сформирован шорт-лист из трех-четырех имен для каждой воздушной гавани.

«Одобрено несколько разных способов голосования. Во-первых, — сайт «великиеимена.рф», через социальные сети «ВКонтакте» и «Одноклассники», с помощью телефона горячей линии и методом анкетирования», — рассказал Фадеев. Он пояснил, что анкетирова-

## Кто более матери-истории ценен...

### В Общественной палате россиянам рассказали, как можно проголосовать за имя для аэропорта

Россияне смогут до 30 ноября проголосовать за присвоение аэропортам страны имен великих людей на специальном сайте или в социальных сетях, заполнив анкету в мобильном пункте или на борту самолета или позвонив на горячую линию. Об этом заявил на пресс-конференции в ТАСС секретарь Общественной палаты (ОП) России Валерий Фадеев.

дания», — отметил секретарь ОП.

Он уточнил, что анкету можно будет вырезать из газеты, заполнить и отправить почтой на адрес Общественной палаты России.

#### Один голос — один аэропорт

Фадеев напомнил правила голосования: каждый участник может

выбрать только один аэропорт. «Принцип «один голос — один аэропорт — одно имя», причем любой участник может голосовать за любой аэропорт», — сказал он. То есть, пояснил секретарь ОП, голосовать можно без привязки к месту жительства или рождения.

Продолжение на с. 9

## Уроки и домашние задания Монреаля

### Почему в авиатранспортном комплексе России низка эффективность стандартов качества ИКАО

1 ноября 2018 года в НИИ Аэронавигации — филиале ФГУП «ГосНИИ ГА», головной научно-исследовательской организации в области развития аэронавигационной системы России, прошла конференция «Стратегия развития аэронавигации в Российской Федерации» по итогам завершившей свою работу в Монреале 13-й Аэронавигационной конференции ИКАО.



Авиация находится на пороге серьезных преобразований — об этом говорил в своем выступлении Президент Совета ИКАО: небывалый рост пассажирских и грузовых воздушных перевозок, объем которых к 2035 году увеличится более чем в два раза; все более широкое использование беспилотных воздушных судов; производство автономных, суборбитальных и сверхзвуковых полетов; другие инновации, такие, как искусственный интеллект и технологии блокчейн...

В предстоящие годы в мире будет проведена крупнейшая модернизация, внедрение новых технологий и создание новой инфраструктуры, которые позволят использовать аэронавигационный потенциал и решать проблемы повышения эффективности, про-

изойдет обновление Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП).

Цель 13-й Аэронавигационной конференции ИКАО — сформировать коллективное видение безопасной, интероперабельной, бесшовной и глобальной системы организации воздушного движения в XXI веке, с учетом все возрастающих киберугроз. Именно для обсуждения этих целей, роли аэронавигационной системы России в глобальном мире, в зале НИИ Аэронавигации собрались представители авиа- и радиоэлектронной промышленности, пользователи воздушного пространства, провайдеры аэронавигационного и метеорологического обслуживания, ученые. Зал

был полон, что говорило о заинтересованности участников и их стремлении привести аэронавигационную систему России к международным стандартам.

Наиболее интересные, современные, я бы даже сказал яркие доклады, сделали ученые НИИ Аэронавигации, став катализатором жарких, но очень полезных дискуссий. К сожалению, видимо за неимением времени, не были обсуждены важные вопросы концепции обновленного Глобального плана обеспечения безопасности полетов до 2022 года, Государственной программы по безопасности полетов, эволюции механизма непрерывного мониторинга за обеспечением безопасности полетов, оценки эксплуатационных рисков и важнейшего направления

проактивных методов предотвращения авиапроисшествий.

#### Об авторитете России

Мне не удалось лично присутствовать на 13-й конференции ИКАО, но online возможности позволили ежедневно следить за ее работой.

Как известно, критерием оценки работы делегаций на международных конференциях является активность в предоставлении в Секретариат ИКАО интересных, инновационных рабочих и информационных документов показывающих, в том числе, прогресс государства за период, прошедший с предыдущей 12-й Аэронавигационной конференции в 2012 году, на которой была представлена блочная модернизация авиационной системы или концепция ASBU. Например, Китай, ставший за короткий период ведущей авиационной державой мира, представил 30 рабочих документов, три из которых относятся к важнейшим концептуальным вопросам повышения безопасности полетов в государстве:

— Организация мониторинга эффективности обеспечения безопасности полетов.

— Реформа и практика управления эксплуатационными рисками в гражданской авиации Китая.

— Повышение эффективности реализации системы управления безопасностью полетов (СУБП) и ее оценка.

Соседняя с нами Финляндия представила 23 рабочих документа, удостоившись Почетного Сертификата Президента Совета ИКАО за достижения в области аэронавигации. Огромная Российская Федерация, привычно называемая некоторыми чиновниками великой авиационной державой, представила два рабочих документа (!) и один информационный «Об улучшении метеобеспечения гражданской авиации России».

#### Цена одной поправки

Шестого мая 2008 года Распоряжением Правительства РФ N 641-р была утверждена «Государственная программа обеспечения безопасности полетов ВС гражданской авиации». На следующий день Дмитрий Медведев на церемонии вступления в должность Президента России в Кремле, произнес такие слова:

«Подлинное торжество закона возможно лишь при условии безопасной жизни людей. И я сделаю все, чтобы безопасность граждан была не только гарантирована законом, но и реально обеспечена государством. Названные мной задачи требуют каждодневного взаимодействия со всеми ответственными политическими силами, с институтами гражданского общества, с партиями, с регионами России».

Слова правильные, но жесткого контроля за исполнением так и не наступило. И не удивительно, что данная госпрограмма за десять лет не претерпела никаких изменений и дополнений, несмотря на то что 25 декабря 2012 года вышел Федеральный закон № 260-ФЗ «О внесении изменения в Воздушный кодекс РФ», который дополнил его статьей 24.1. «Реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации».

По мнению авиаторов, важнейшая поправка в Воздушный кодекс! С этого момента гражданская авиация России должна строго следовать международным стандартам, написанным кровью всех погибших в авиационных катастрофах, и не выдумывать доморощенные правила.

Продолжение на с. 10

**В рамках прошедшей в Москве «Транспортной недели» состоялась отраслевая конференция, посвященная нашумевшей теме перехода авиаперевозчиков на российские программы бронирования, резервирования и продажи. Отечественные разработчики и авиакомпании собрались обсудить, как это осуществить на деле.**

«Переход авиакомпаний на российские системы бронирования — вопрос решенный, дело упирается только в сроки. Нам предстоит внедрить технологии, которые позволят быстро и качественно обслуживать пассажиров, используя именно отечественные системы. В чем смысл этих требований? Какая преследуется цель? Жизнь показывает, что любой бизнес должен быть защищен от влияния извне, от недобросовестной конкуренции, от возможности диктата монополиста. Нужно быть уверенным, что гражданская авиация в случае любых недружественных действий со стороны третьих стран продолжит функционировать. Мы должны быть независимы в этой сфере. Ограничения на взаимодействие с другими системами вводиться не будут. Будет всего лишь выставлено требование, чтобы все технические средства были сосредоточены на территории России. Нужно обдумать, как это осуществить без ущерба для бесперебойной работы».



Этот текст в качестве вступления к теме озвучил замминистра транспорта РФ **Александр Юрчик**. Представитель Госдумы **Максим Сураев** тут же выразил готовность внести изменения в законодательство, если это потребуются. А также сообщил о своей мечте — создать российские системы бронирования такого качества, «чтобы весь мир тянулся к нам». Если проводить аналогию с платежными системами, существует карта «Мир», но рука привычно тянется к надежной международной Visa. Хотя, справедливости ради, заметим, что бренд «Лаборатория Касперского» имеет российские корни, но пользуется популярностью везде.

Стоит отметить также, что становление Аэрофлота, как международного перевозчика, полвека назад обеспечивала именно российская система бронирования «Сирена», созданная как раз в те времена. Она полностью отвечала потребностям гражданской авиации страны и действовала все эти годы бесперебойно.

Компанию «Сирена-Трэвел», работающую под этим брендом с 2001 года, представил ее генеральный директор **Михаил Баскаков**. Это не просто программное решение, а целая инфраструктура, сеть предприятий. И в то же время — это единственная дистрибутивная система с международным кодом, которую прекрасно знают в мире. Активно тиражируется за рубежом комплексный конкурентоспособный продукт «Леонардо», недавняя разработка компании. Его отличает новая платформа, самая молодая из всех систем,

# «Облака» останутся в России

## Смогут ли разработчики отечественных систем бронирования воспользоваться своим шансом?



существующих на данный момент в мире. Там и «контейнеры» и «облака», и другой функционал, ценность которого доступна пониманию ее пользователей. Благодаря «Леонардо» компания поднялась в мировом рейтинге с 14 на 8 место и намеревается попасть в первую пятерку. Масштаб деятельности в текущем году — более 40 миллионов проданных билетов, 18 000 терминалов в 7 000 пунктах продаж, 600 турагентств, более 200 авиакомпаний, более 280 аэропортов в России и за рубежом. Клиентами «Сирена-Трэвел» стали 56 авиакомпаний, которые мигрировали из других систем. Компания получила опыт внедрения и обеспечения этой миграции, не простого процесса, занимающего в среднем 3-4 года.

Как подчеркнул М. Баскаков, «Сирена-Трэвел» — полностью российская компания с российским капиталом. Ее сотрудники работают в России, здесь же находится полностью сертифицированное техническое обеспечение. База данных о пассажирах, о билетах, все персональные данные находятся в двух «дата-центрах», подключенных к российским провайдерам интернета, в Москве и Санкт-Петербурге. Проверка Роскомнадзора на предмет соответствия требованиям Федерального закона от 27.07.2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» — пройдена. Сертификаты ФСБ на средства криптографической защиты — получены. Импортное обеспечение действует: от американского аппаратного обеспечения (hardware) и программного обеспечения (software) ушли к независимым поставщикам. Аккредитованы в BSP (система взаиморасчетов) IATA. Сотрудничают с мировыми лидерами в этой отрасли — Gabriel, Sabre, Amadeus, Galileo, Navitara. «Сирена-Трэвел» развивает проект мультимодальной перевозки и уже продает железные дороги и отели, а в ближайшее время в партнерстве с авиакомпанией «ЮТэйр» намерена включить в проект вертолетчиков и речников.

Казалось бы, вот она — готовая отечественная компания, полностью соответствующая новым требованиям. Но, как ни странно, крупнейшие отечественные авиаперевозчики выбирают зарубежных поставщиков этой услуги и не собираются от них отказываться даже под давлением обстоятельств. По словам Баскакова, две крупные компании — S7 и Аэрофлот — являются участниками мировых альянсов, и целый спектр связанных с этим технических деталей российские разработчики в своей модели не учитывали. «Отечественные системы пригодны для обеспечения второго

эшелона авиакомпаний, перевозящих 5-7 млн пассажиров, — считает **Кирилл Богданов**, заместитель гендиректора Аэрофлота по информационным технологиям. — Российские специалисты готовы доработать функционал, но едва ли они выйдут на те стандарты работы, которые поддерживают мировые лидеры этого рынка».

Компанию ООО «Транспортные автоматизированные информационные системы — ТАИС», которая позиционирует себя как «Национальная система бронирования», представил ее директор по экономике и финансам **Александр Сизинцев**. За время своего существования ТАИС обросла слухами о несметных бюджетных вливаниях без особой отдачи, о чем частенько судачат в кулуарах профессиональных конференций. По словам Сизинцева, ТАИС была подвергнута реновации и теперь это весьма современная и полноценная PSS (passenger service systems). На данный момент пользователями отдельных продуктов ТАИС пользуются «Уральские авиалинии», «ЮТэйр», «Россия», «Азимут», турецкая Atlas Global израильская Isair Airlines. Список, как видим, довольно скромный. Докладчик сообщил, что ТАИС начала тестирование программных продуктов на базе авиакомпании «Россия». «Более 80 критических замечаний было получено от перевозчика, часть из них устранена и мы благодарны за помощь в совершенствовании нашего продукта. Дальнейший выбор провайдера будет зависеть от самой авиакомпании», — сообщил А.Сизинцев.

На уровне обывательском сложно понять, зачем создавать две отечественные системы бронирования. Затратно же. А деньги, по слухам, бюджетные... А известная еще с советских времен «Сирена», несмотря на все кризисы и финансовые катаклизмы обходится самофинансированием и при этом вкладывается в развитие и создает новые продукты. Система «Леонардо» стоила несколько миллиардов долларов. По словам М. Баскакова, в пересчете на количество проданных билетов, «Сирена-Трэвел» тратит на модернизацию не меньше крупных западных компаний.

Апологетом сотрудничества с мировыми лидерами является наш национальный перевозчик. Аэрофлот работает с американской Sabre уже 12 лет. Система бронирования является своеобразным ядром управления деятельностью авиакомпании, которая использует полную линейку ее продуктов — от управления расписанием, тарифами, доходами до загрузки и технического обслуживания ВС. «Аэрофлот с пониманием отнесся

к требованию правительства в части использования систем бронирования. Но от Sabre мы отказываться не собираемся», — заявил Кирилл Богданов — Аэрофлот перевозит более 50 млн человек, а к своему 100-летию установил планку в 100 млн пассажиров».

Две крупнейших мировых системы бронирования лидируют в этом бизнесе — американская Sabre и европейская Amadeus. Их клиенты находятся в 195 странах мира. Это 350 тысяч туристических агентств, 400 авиакомпаний, 100 тысяч отелей, 50 железнодорожных компаний, 13 морских круизных компаний, страховщики, компании по аренде автомобилей, VIP-залы и многое другое. Все крупные международные авиаперевозчики являются ее пользователями. Sabre вкладывает в развитие \$250 млн ежегодно.

В 2019 году Sabre планирует создать совместное предприятие (СП) с российским партнером для переноса серверов. При этом контрольный пакет в этой компании будет у российского интегратора. Компания сообщила, что готова с 2022 года использовать систему бронирования и продаж авиабилетов с серверами и базами данных, размещенных на территории России.

«Специалистами компании была разработана дорожная карта, обеспечивающая выполнение этих требований», — сказал Богданов. 2019 год — создание уже упомянутого СП. 2019-2020 годы — создание на территории РФ соответствующих центров обработки данных для переноса туда персональных данных пассажиров Аэрофлота, 2021 год — перенос всех персональных данных и серверов, обеспечивающих их обработку. Что интересно, Sabre намерена обеспечить всю эту деятельность за свой счет. Авиакомпания S7, недавно ставшая клиентом Amadeus, оптимистично настроена на такой же исход переговоров о дальнейшем сотрудничестве.

«Оказывается, все очень благополучно, и нет особых проблем...» — тонко улыбнулся Александр Юрчик и покинул конференцию.

В целом российские системы готовы к миграции, отметил Михаил Баскаков, и весьма благодарны историческому моменту, который наконец-таки ставит всех участников рынка в одинаковые условия и позволяет работать в рамках честной конкуренции. Как двигатель прогресса, она должна быть в любом виде деятельности.

Что ж, будем болеть за своих.

**Галина ПОНОМАРЕВА**

### ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

#### Владимир Путин обсудил на саммите АСЕАН поставку российских самолетов в Малайзию

Премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад сообщил, что обсудил на встрече с президентом Владимиром Путиным тему поставок российской авиационной техники в Малайзию. Разговор двух политиков произошел в рамках саммита Россия-АСЕАН. «Все будет зависеть от того, сколько денег у нас есть», — процитировало малайзийского премьер-министра агентство Bernama. По словам Мохамада, на встрече Путин заявил, что Москва готова оказывать содействие в техобслуживании российских самолетов, принятых ранее на вооружение ВВС Малайзии. Премьер-министр подтвердил, что некоторые истребители находятся в аварийном состоянии и нуждаются в ремонте.

#### Правительство России предлагает увеличить субсидирование региональных авиаперевозок

В ближайшие три года — на 15 млрд рублей. Поправки внесены в проект федерального бюджета на 2019–2021 годы. В следующем году размер ассигнований предлагается увеличить на 4,5 млрд рублей, до 7,8 млрд, в 2020 году — на 5 млрд рублей, до 8,3 млрд, в 2021 году — на 5,49 млрд рублей, до 8,8 млрд. В Минтрансе пояснили, что поправки инициированы в соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и в рамках поручения президента Владимира Путина к 2024 году довести долю перевозок, минующих Московский авиаузел, до 50 процентов. Сегодня около 75 процентов рейсов проходит через аэропорты столицы.

#### Максим Акимов: решение о компенсациях авиакомпаниям стоимости топлива не принято

Правительство России пока не приняло решение о предоставлении прямых денежных компенсаций в объеме 22,5 млрд рублей российским авиакомпаниям из-за роста стоимости авиационного керосина. Об этом рассказал вице-премьер Правительства Максим Акимов в рамках визита Президента РФ Владимира Путина в Сингапур. В августе Минтранс РФ предложил Правительству и Минфину частично компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы из-за роста цен на авиационное топливо, чтобы не допустить удорожания билетов. По итогам 2018 года стоимость топлива может вырасти на 30 процентов, говорил министр транспорта Евгений Дитрих.

#### Термин «малая авиация» может появиться в российском законодательстве и в мировом

Об этом в ходе парламентских слушаний «О реконструкциях инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных пассажирских авиационных маршрутов в РФ» заявил заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик. «Когда мы предлагаем какие-то изменения в законы, мы смотрим, есть ли такие термины, нормы в международном законодательстве, поэтому красивый термин «малая авиация» пока отсутствует, но мы будем рассматривать этот вариант вместе с международным сообществом и, если сочтем возможным его включить, я думаю, тогда мы рассмотрим варианты включения его и в наш Воздушный кодекс», — сказал Юрчик.

#### АЭВТ: Российские авиакомпании попросили предупредить их о повышении цен на керосин

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта обратилась в Правительство России с предложением ввести порядок изменения роста стоимости авиатоплива. «Мы обратились и в ФАС, и в Правительство, чтобы был разработан порядок. Сегодня нет порядка в изменении цен на керосин. Мы не говорим о регулировании — мы говорим о порядке. Мы должны понимать, что нас ждет хотя бы через три месяца. А сейчас просто перед фактом ставят», — сказал президент АЭВТ Владимир Тасун. «Почему мы просим три месяца? Вы нам меняете цену керосина сегодня, а мы билеты продали уже на полгода вперед. Мы хотим хотя бы какой-то лаг иметь для возможности поменять тарифы», — пояснил Тасун.

#### Глава «Аэрофлота» назвал слишком высокими требования к здоровью пилотов ГА в России

«У нас большая выбраковка пилотов по здоровью. Это неправильно! Мы потом находим своих пилотов, которые летают за рубежом в других авиакомпаниях совершенно спокойно», — сказал Виталий Савельев, выступая на заседании внутрифирменной группы «Единой России». «Да, у нас 65 лет считается возрастом предельным для полетов, но если мы сравним, какие тесты проходят пилоты Lufthansa... Мы выбраковываем пилотов! Все эти факторы, к сожалению, приводят к тому, что у нас не хватает пилотов». Несмотря на увеличение зарплат и введение бонусов, дефицит командиров и вторых пилотов констатируют все крупнейшие авиакомпании России.

#### Сбербанк и ВТБ завершили первые проработки создания новой региональной авиакомпании

Сбербанк и ВТБ в настоящее время обсуждают проект создания совместной региональной авиакомпании. Глава ВТБ Андрей Костин ранее говорил, что новая компания может быть создана с нуля или на базе одной из действующих. Он также сообщил, что инвестиции в региональную авиакомпанию составят не менее 1 миллиарда долларов, но проект должен быть реализован на принципах государственно-частного партнерства, потому что без субсидий региональных перевозок эта сфера будет убыточной. «Речь идет о создании оператора перевозок на базе уже имеющихся, а роль банков - предоставить соответствующий парк на условиях лизинга», пояснил Герман Греф.

#### Минтранс России призвал активнее развивать в регионах страны коммерческую малую авиацию

В ходе парламентских слушаний зам. министра транспорта РФ Александр Юрчик посоветовал Совету Федерации призвать субъекты к развитию коммерческой деятельности в области малой авиации: «Мы разрабатываем изменения в Воздушный кодекс и Федеральные авиационные правила, которые позволят заниматься коммерческой деятельностью в области легкой авиации. Так, мы смогли бы привлечь частный малый бизнес в регионах и обеспечили бы такими перевозками четыре-шесть-десять человек, особенно это важно для труднодоступных территорий. Мы можем дать возможность людям и зарабатывать, и обеспечивать транспортную связанность».

## БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

**Аналитики Airbus прогнозируют удвоение парка самолетов в России и СНГ к 2037 году**

Общее количество самолетов в парке авиакомпаний из России и СНГ к 2037 году почти удвоится с 857 до 1,7 тысячи. По мнению аналитиков Airbus, Авиакомпаниям РФ и СНГ потребуется 1 220 новых самолетов, общая стоимость которых в каталожных ценах составит \$175 млрд. Спрос на узкофюзеляжные самолеты составит почти 1 тысячу машин. Потребность в самолетах средней размерности составит 140 машин, спрос на широкофюзеляжные модели составит еще почти 40 самолетов. Потребность в самолетах сверхбольшой размерности — 44 самолета. Сами авиаперевозки будут расти примерно на 4,1 процент в год. Мобильность населения увеличится более чем в два раза к 2037 году.

**Рост цен на керосин может стоить российским перевозчикам 75-80 млрд дополнительных затрат**

Продолжающийся рост цен на авиационный керосин может стоить российским авиакомпаниям 75-80 миллиардов рублей дополнительных затрат по итогам 2018 года, что приведет к серьезным финансовым проблемам, прогнозирует российская Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Цены на авиакеросин в российских аэропортах стали расти вместе с ценами на нефть с середины 2017 года и достигли пика летом этого года. По данным Refinitiv Kortes, средние цены в РФ выросли за два месяца почти на 13 процентов до 52.345 рублей за тонну. В аэропортах МАУ цены выросли на 4 процента до 48.200 рублей за тонну. Данные ФАВТ показывают аналогичную динамику.

**Компания «Аэрофлот» заявила о планах ввести биометрический контроль при посадке на рейсы**

«Что это такое? Все из вас проходит рамку спецконтроля на входе в «чистую зону» аэропорта. Я надеюсь, мы в следующем году сделаем так, что вы будете прикладывать свой посадочный, камера моментально сфотографирует ваше лицо, распознает — и уже на гейте достаточно будет приложить посадочный, камера сфотографирует и сравнит ваше лицо с тем, что было на спецконтроле. И если оно совпадает, вы проходите автоматически на посадку», — рассказал заместитель гендиректора авиакомпании по информационным технологиям Кирилл Богданов на форуме «Крылья будущего». По оценке компании, это позволит ускорить процесс посадки пассажиров примерно на 30 процентов.

**Около 9 тысяч жителей Сахалинской области смогут бесплатно долететь до места лечения**

В Сахалинской области выделено 159 млн рублей на бесплатные авиабилеты для граждан, которым необходимо добраться до места лечения или медицинского обследования, сообщает RosTender.info. Центр госзакупок объявил тендер по выбору авиакомпании, которая возьмет на себя перевозку пациентов на обычных регулярных рейсах. Расходы авиаперевозчиком будут компенсированы за счет средств из областного бюджета. 3 декабря планируется подвести итоги тендера. Согласно техническому заданию, авиакомпания будет сотрудничать с заказчиком — Центром социальной поддержки области — в течение всего 2019 года. Перевозка ведется по специальным социальным талонам.

**«Газпромнефть-Аэро» заправила «в крыло» самый большой пассажирский авиалайнер в мире**

Дочерняя компания «Газпромнефть-Аэро», авиатопливного оператора «Газпром нефть», впервые обеспечила заправку самого большого пассажирского самолета в мире — Airbus A380 авиакомпании Emirates. Заправка производилась в международном аэропорту «Пулково» одновременно в два крыла топливозаправщиками объемом по 45 кубометров авиационного топлива. Все технологические операции выполнены в соответствии с международными правилами обслуживания воздушных судов. По итогам 9 месяцев 2018 года объем заправок Emirates в «Пулково» превысил 9,7 тысяч тонн авиатоплива, что на 10 процентов больше показателей аналогичного периода прошлого года.

**Авиакомпания Якутии намерены приобрести модернизированные Ил-114 для обновления флота**

Авиакомпания Якутии готовы выступить стартовым заказчиком модернизированных региональных самолетов Ил-114-300, которые станут заменой устаревающему флоту на базе Ан-24. Об этом заявил гендиректор авиакомпании «Якутия» Владимир Горбунов по итогам презентации самолета в Министерстве транспорта Якутии с участием представителей ПАО «Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина». «Этот самолет мы должны вылепить для себя, адаптировать не только с точки зрения условий эксплуатации, но и коммерческого интереса», — сказал он. По мнению гендиректора, самолет должен быть в грузопассажирском исполнении из-за необходимости перевозки грузов и почты.

**Санавиация Приморья доставила в больницы более 150 пациентов за 9 месяцев текущего года**

Санитарная авиация заработала в Приморье в феврале 2016 года. За это время воздушным транспортом было эвакуировано 617 пациентов, из которых 176 — дети. Один вертолет базируется в Кавалерово, второй — в пригороде Владивостока. «География полетов каждый месяц расширяется. За 9 месяцев 2018 года вертолеты санитарной авиации провели в воздухе 502 часа, совершив 149 вылетов и оперативно транспортировав в больницы 153 пациента», — рассказали в пресс-службе краевого департамента здравоохранения. Чаще всего для транспортировки больных с сердечно-сосудистыми заболеваниями, в том числе инфарктами и инсультами, а также с серьезными травмами после ДТП и ожогами.

**38 процентов россиян назвали самолет самым опасным видом общественного транспорта**

Почти половина россиян (47 процентов) назвали маршрутки самым опасным видом транспорта. Такую информацию получил Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ). Кроме того, 38 процентов респондентов считают наиболее опасным видом транспорта самолет. Почти четверть опрошенных (23 процента) — междугородний автобус, 17 процентов — наземный городской транспорт. По данным исследования, 30 процентов авиапассажиров боятся перелетов из-за плохого технического состояния транспортного средства. Помимо этого, 33 процента передвигающихся на метро опасаются терактов. Опрос прошел среди 1600 россиян в возрасте от 18 лет.

# Братство винта

## Станет ли Доброград символом надежды для авиации общего назначения России?



На заседании была затронута проблема деятельности авиационных учебных центров. В стране осталось 8 АУЦ с сертификатами пилотов, ведущих первоначальную подготовку сверхлегких воздушных судов, и частных пилотов. Ни один не готовит пилотов для однодвигательных гидросамолетов. В действующих АУЦ не ведется обучение полетам по приборам — все выпускники таких могут осуществлять только визуальные полеты.

Ведущие государственные вузы гражданской авиации, а именно, СПбГУ ГА и Ульяновский институт гражданской авиации имени Б.П. Бугаева обучают полетам по приборам, но частных пилотов не готовят. Поэтому российская система подготовки частных пилотов неконкурентоспособна и научебу и переподготовку они уезжают в Чехию, Белоруссию, Латвию и т.п. Периодические проверки не ведутся, и в России появляется армия «партизан». Ряд учебных центров сертификат не получают.

Положение дел с авиационными учебными центрами не может не оказать влияния на уровень безопасности полетов. Владимир Тюрин в своем докладе представил статистические данные об авиационных происшествиях с воздушными судами различных видов за период с 2008 по 2018 годы. Согласно этим данным показатель аварийности по самолетам почти вдвое превышает аналогичный показатель по вертолетам — 279 происшествий против 148. При этом из указанного числа происшествий с самолетами 145 являются катастрофами, в которых погибли 250 человек. На 148 происшествий с вертолетами пришлось 62 катастрофы, в которых погибли 130 человек.

Из 46 катастроф с вертолетами государственной и гражданской авиации 29 связано с визуальными полетами, выполнявшимися в условиях, требовавших правил полетов по приборам. Из названного числа катастроф 7 произошли в результате столкновения с препятствием в управляемом полете. В 5 случаях таким препятствием были линии электропередач, и в 2 — земля. В 4 случаях причиной катастрофы стала потеря управления в визуальных метеоусловиях, в 2 — полная выработка топлива.

Отдельная проблема — безответственность пилотов, связанная с излишней самоуверенностью. В 2015 году в Истре произошла катастрофа вертолета R-44 в результате столкновения в воздухе, в 2016 году в Крыму вертолет того же типа разбился после столкновения с птицей. В этом же году на Камчатке такой же вертолет потерпел катастрофу в результате отказа техники, а помимо этого в Сочи разбился AS-

350. Во всех четырех названных здесь катастрофах у погибших пилотов в крови был обнаружен алкоголь.

Пилоты АОН имеют средний налет 3500 часов. Из них 40 процентов являются частными пилотами. Доля линейных пилотов гражданской авиации составляет 35 процентов, и 25 процентов приходится на долю военных пилотов, летавших в армии на вертолетах Ми-8. При этом на 150 часов налета приходится всего 5 катастроф. Данный показатель безопасности полетов рассматривается как приемлемый.

Игорь Сикорский, создавая вертолеты, говорил, что эта разновидность летательных аппаратов тяжелее воздуха предназначена в первую очередь для спасения людей. Именно с этой целью был создан поисково-спасательный отряд «Ангел» — единственная в России некоммерческая организация, оказывающая помощь гражданам с применением воздушных судов. О деятельности отряда рассказал его руководитель **Александр Михайлов**.

Пилоты постоянно совершенствуют методики максимально быстрого и эффективного поиска потерпевших людей и потерпевших крушение воздушных судов в природной среде с помощью вертолетов. В течение 2018 года было осуществлено 66 вылетов и найдено 48 человек. Отряд также занимается мониторингом пожаров. Сведения о пожарах получали из 16 регионов, после чего в оперативные службы были отправлены 150 сообщений с фотографиями и координатами ЧС.

В ходе заседания была проведена презентация Арктической экспедиции «Международный кругосветный океанический перелет» — кругосветного путешествия на гидросамолетах, которое организовали **Андрей Иванов** и **Сергей Алафинов**. По итогам путешествия собраны уникальные исследования об экологическом состоянии северных территорий и проведено изучение климатических изменений. За 42 дня самолеты-амфибии пролетели 20 тысяч 960 километров.

Перед презентацией докладчики изложили проблемы международного авиатризма. Для полета любого иностранного ВС требуется разрешение Росавиации. Если аэропорт прилета является международным и полет осуществляется по международным трассам, получить его не сложно. Международным должен быть аэропорт не только прилета, но и вылета (где есть пограничные и таможенные службы). Но в международных аэропортах возникает проблема с заправкой, так как в них нет бензина. Его можно привезти со стороны по договоренности с администрацией аэропорта, но потребует пропуск на перрон, а эта услуга является платной.

Международные полеты осуществляются только по эшелонам, что означает запрет на визуальные полеты. Международные трассы проложены до Санкт-Петербурга, Пскова, Петрозаводска, Брянска, Воронежа и Сочи, при этом между городами их нет. Для посадки на аэродром, не являющийся международным (и где бензин есть) требуется разрешение Росавиации. При отсутствии диспетчеров, знающих английский язык, требуется наличие лидировщика, которого непонятно, равно как и сколько ему нужно заплатить за услугу.

Для полета по «международным» трассам требуются разрешения не только от Росавиации, но и от ФСБ. Процедура их получения регламентирована и не прогнозируема. Вне международных трасс часто отсутствует УВД на английском языке и маршрут нужно согласовывать с зональным либо районным центром. В международных аэропортах расценки на обслуживание для частных туристов непомерно высоки. При этом ряд услуг, а именно, автобус для экипажа, наземное обслуживание, метеобеспечение и охрана часто навязываются.

В 2018 году ряд перелетов был осуществлен по маршрутам: Китай — Россия — Словения (5 аэропортов), Финляндия — Санкт-Петербург, Калининград — Польша, из Японии на Сахалин и обратно, Латвия — Орловка — Латвия, Япония — Россия — США (9 аэропортов), США — Россия — Япония (3 аэропорта), Япония — Россия — США (2 аэропорта), Польша — Ольгинская — Ростов-на-Дону — Польша. Запланирован перелет из Эстонии в Орловку через Псков. Проекты международных перелетов, осуществленных с помощью АОПА, изложил представитель Комитета по туризму **Евгений Кабанов**.

Представители региональных отделений АОПА высказали свои соображения по основным задачам Ассоциации. Руководитель Омского отделения **Сергей Круглов** предложил разработать концепцию программы модернизации воздушного законодательства. Задача данной программы состоит в интеграции АОН в коммерческий сегмент гражданской авиации с целью обеспечения транспортной до-

ступности в регионах Дальнего Востока и Крайнего Севера, где авиация является безальтернативным средством сообщения. Для этого требуются самолеты вместимостью до 5 пассажиров, которых в коммерческой авиации России нет. Помимо этого, нет и пилотов, которые бы летали на воздушных судах данного класса.

В Воздушный кодекс нужно внести поправку в статью, касающуюся АОН. В этой статье должно говориться, что данный род авиации может использоваться для коммерческих полетов. В новой редакции Воздушного Кодекса должно быть сказано, что АОН — это сегмент гражданской авиации, не используемый для регулярных пассажирских перевозок. Согласно Воздушному кодексу в новой редакции, для коммерческих перевозок могут использоваться и единичные экземпляры воздушных судов.

Руководитель Башкирского регионального отделения АОПА **Сергей Миннигулов** в качестве главных итогов отметил, что пилоты его отделения стали двукратными Чемпионами Мира и Чемпионами Европы. Но именно после того, как были завоеваны чемпионские титулы, финансирование отделения было урезано.

Важным итогом нынешнего года было проведение Слета любителей авиации, который Сергей Миннигулов провёл в два этапа: в июле в Орловке, где собрал 58 воздушных судов, и в августе в Первухине, где их собралось 26 — итого 84 при 272 членах экипажей.

Слет любителей авиации летом нынешнего года состоялся также в Волгодонске. О нём рассказал в своём выступлении руководитель Ростовского отделения **Максим Меркулов**.

В конференции приняла участие компания Nesterov Aviation. Директор по продажам этой компании **Алексей Мордвинцев** представил самолёт Pilatus PC-12NG. Он рассчитан на перевозку 8-10 пассажиров на расстоянии до 3417 километров с максимальной скоростью 528 километров в час на высоте 9144 метра. Максимальный взлётный вес машины составляет 4740 килограмм. Самолёт может эксплуатироваться при температуре от 55 градусов мороза до 50 градусов тепла. Он может эксплуатироваться на аэродромах не только с бетонированными ВПП, но и с грунтовыми, и ангарного хранения не требует. База по ТОиР находится на аэродроме Доброград.

Участники конференции отметили главную проблему: Росавиация не заинтересована в деятельности АОН. Суть в том, что в положении о Росавиации не записано, что она должна развивать данный род авиации. Следовательно, формально ведомство не в чем упрекнуть. Ключ к решению проблемы — изменение нормативно-правовой базы.

Следует также помнить, что путь к большой авиации начинается именно с малой. Тот, кто станет пилотом MC-21 или, например, ШФДМС, должен свою лётную биографию начать с Як-18 либо Ан-2. Иным образом качество подготовки пилота никогда не достигалось ни в отечественной гражданской авиации, ни в мировой.

**Пётр КРАПОШИН,**  
специальный корреспондент  
«Воздушного транспорта»,  
Ковров — Доброград



**Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина и Казахстанский авиационный завод при помощи частных инвестиций нацелены на создание на территории Казахстана серийного производства модернизированной версии легкого многоцелевого самолета Ил-103. Как пояснили в пресс-службе ПАО «Ил», новый проект имеет своей целью насыщение растущего спроса малой авиации в России и за рубежом.**



## Локализация, называется...

### Россия и Казахстан договорились создать СП по производству модернизированного Ил-103

В рамках проходившего в г. Петропавловске (Республика Казахстан) XV Форума межрегионального сотрудничества России и Казахстана состоялась подписание соглашения о намерениях по созданию проекта международной промышленной кооперации с целью производства и продвижения легкого многоцелевого самолета авиации общего назначения Ил-103М. Стороны нацелены на создание совместного предприятия с дальнейшим развертыванием на территории Казахстана центра производства самолетов, организации продаж и послепродажного обслуживания.

От российской стороны соглашение подписал вице-президент по транспортной авиации ПАО «ОАК», генеральный директор ПАО «Ил» Алексей Рогозин. «Совместное предприятие планируется организовать в 2019 году, а поставка первой серийной продукции — в 2022 году», поделился он планами. Генеральный директор ТОО «КАЗ» Виктор Долженков, подписавший документ от принимающей стороны, отметил в свою очередь важность «того факта, что разворачивается наукоёмкое производство на территории Казахстана, создаются новые рабочие места».

Самолет Ил-103М — модернизированная версия четырёхместного одномоторного поршневого пассажирского самолета авиации общего назначения, сертифицированного в России в феврале 1996 года. Первые поставки были реализованы в России, а также на экспорт в Белоруссию, Перу, Мьянму, Южную Корею. Самолеты находятся в эксплуатации в личном авиационном парке и в коммерческих организациях.

Заметим, что попытки привлечь Казахстан в качестве партнера по производству воздушных судов российской разработки делались и ранее. Речь идёт о проекте производства лёгких самолётов Як-58. Для производства этого самолёта было создано совместное предприятие «Як-Алакан» с участием России, Казахстана и США. На какой стадии находится работа по данному проекту, неизвестно, но самолётов данного типа нет ни в России, ни в Казахстане. Не повторит ли его судьбу Ил-103М?

Чтобы прогнозировать его судьбу, нужно иметь представление о самом главном — как будет выстроена кооперация, как будут распределены компетенции между российскими и казахскими специалистами, и, наконец, где должна осуществляться окончательная сборка. В случае с Як-58 было заранее известно, что таким местом выбрана Алма-Ата.

Напомним, что с казахской стороны нынешнее соглашение о создании СП подписал генеральный директор ТОО «КАЗ». Данное предприятие находится в Шымкенте и специализируется на производстве сельскохозяйственной техники. Очевидно, что на территории предприятия и планируется

основать производство самолётов Ил-103. Практически, заново создать линию сборки. Но какой в этом коммерческий смысл?

В подмосковных Луховицах есть завод, который уже имеет опыт производства воздушных судов этого типа. Сомнительно, что основывать новое производство (тем более, на территории другого государства) будет дешевле, чем перезапустить существовавшее ранее. И Луховицкий завод не является единственным обладателем компетенций по производству лёгких воздушных судов. Существует также авиазавод в Смоленске. Да и, строго говоря, производство воздушных судов тако-



го класса может быть запущено на любом авиаремонтном заводе.

Кооперация может состоять и в том, что в Казахстане будут производиться отдельные детали конструкции либо узлы и агрегаты. Что именно должно стать предметом кооперации, уточнения пока не сделано, но неизбежно возникнут проблемы во взаимоотношениях с таможенными органами. Они постоянно возникали при производстве двигателей на предприятии «Мотор Сич», и президент этого предприятия Вячеслав Богуслаев озвучивал эти проблемы практически на всех пресс-конференциях.

При реализации проекта проблема может возникнуть и с выбором двигателя. Изначально на Ил-103 устанавливался американский Teledyne Continental Motors Ю-360ES. Но в середине 90-х годов, когда проект Ил-103 активно продвигался, Россия и США находились в дружеских отношениях. О сегодняшней внешнеполитической ситуации говорить не приходится. Антироссийские санкции со стороны ЕС и США — серьёзный тормоз для развития кооперационных связей, а с конца прошлого года под них попала и ОАК.

Впрочем, в профиль деятельности последней лёгкая авиация не входит, но, как мы уже не раз упоминали, в России нет специализированной структуры, которая ведала бы производством лёгких воздушных судов. Между тем, двигатели для них в России не производятся и сегодня.

Напомним, что на начальном этапе проектирования (работы начались ещё в 1988 году) самолёт планировалось оснастить отечественным двигателем. Освоенный в производстве М-14 не подходил по техническим характеристикам, и

поэтому было решено адаптировать для установки на самолёт двигатель ВА3а. Генеральный конструктор Г.В. Новожилов, изучив рынок, принял решение устанавливать на Ил-103 только сугубо авиационный двигатель, и выбор был сделан на упомянутой выше американской модели.

Сегодня все надежды возлагаются на Воронежское ОКБМ, планирующее развивать «классику жанра», т. е. М-14. Для воздушных судов данного класса ничего другого не было создано. В настоящее время на базе М-14 разработан проект ДВ-400. Возможно, он и будет избран для обновлённого самолёта Ил-103.



При реализации проекта неизбежно возникнет и вопрос об авионике. В изначальной версии Ил-103 оснащался традиционной аналоговой авионикой, но в ту пору, когда он только проектировался, другой в России не было. Самолёт был сертифицирован в 1996 году в соответствии с нормами АП-23. Для современных норм аналоговая авионика неприемлема. Цифровую можно приобрести не только за рубежом — она освоена многими российскими предприятиями. Но какая бы авионика ни была выбрана для модернизированного Ил-103, будь то российская или зарубежная (если, конечно, санкции не станут препятствием к её приобретению), самолёт должен быть сертифицирован заново. Заметим, что в данном случае речь идёт о сертификации в соответствии с российскими правилами. Чтобы дело дошло до зарубежных, на самолёт тем более должна быть установлена цифровая авионика.

Но всё же справедливости ради следует отметить, что для продвижения самолёта Ил-103 на рынок установление партнёрских отношений с Казахстаном для его производства является нужным шагом. Сам по себе Казахстан (тем более, весь среднеазиатский регион) также может рассматриваться как потенциальный рынок сбыта. Его предшественник, самолёт аналогичного класса Як-12, в советские



годы активно использовался для полётов в казахстанских степях как для коммерческих перевозок, так и для облётов пастбищ. Для решения этих и ряда других аналогичных задач самолёт может быть востребован и сегодня.

Конечно, в данном сегменте могут использоваться и вертолёты, но, как известно, их эксплуатация обходится дороже. Ил-103М может занять ту же нишу, которую в прошлом занимал Як-12. В советские годы он эксплуатировался почти на всей территории СССР. Применялся он и в Полярной авиации.

Залогом успеха проекта будет и применение современных технологий авиационного дела. Речь идёт не только о современных материалах (в том числе и композитных), но и о самом процессе производства. Разумеется, вся проектная, конструкторская и производственная документация должна быть переведена в цифровой вид. Только при условии проведения этих и многих других мероприятий самолёт Ил-103М может успешно конкурировать с зарубежными аналогами, в частности, с таким бестселлером, как «Cessna-172» по всем показателям — надёжности и безопасности в эксплуатации наряду с более низкой ценой.

Уместно вспомнить и другую отечественную крылатую легенду, т. е. У-2 (По-2). За 26 лет серийного производства было построено в разных модификациях 33000 воздушных судов. Как известно, одним из ключей к успеху на рынке является и серийность. Если, конечно, участники проекта будут шагать в ногу со временем.

И ещё пара слов о проблеме локализации. Уральский завод гражданской авиации в Екатеринбурге, кстати, также имеет свое мелкосерийное производство машин для малой авиации, где, в частности, успешно собирают практически абсолютный аналог Ил-103 (ну, чем он Минпромторгу не подошел?) — четырёхместный одномоторный поршневого австрийский самолёт Diamond DA40. Созданный австрийской компанией Diamond Aircraft Industries GmbH с применением композиционных материалов, последний оснащён новейшей бортовой радиоэлектроникой и передовым двигателем Austro Engine AE300 (168 лошадиных сил).

DA40 представляет собой идеальную платформу для обучения пилотированию и туристических полётов. Именно поэтому надемся, а не по давно накатанной в нашем нынешнем отечестве схеме с откатами) Минобороны РФ имеет твердый контракт на 35 учебно-тренировочных самолетов Diamond DA42T, которые используются для подготовки курсантов военно-транспортной авиации.

Помимо этого, Министерство обороны России заинтересовалось самолётами L-410. Во время визита на УЗГА вице-премьер Правительства РФ Юрий Борисов заявил о планах по приобретению у екатеринбургского завода 18 таких самолетов. Многоцелевой 19-местный самолет чешской разработки L-410 также производится на Уральском заводе гражданской авиации, причем сразу в двух исполнениях: как учебно-тренировочный и для перевозки грузов и пассажиров.

Словом, мы свое пытаемся пристроить в гостях, а вяржским гостям несказанно рады, даже если последние оказываются в итоге в роли хозяев. Вот такая локализация...

Соб. инф.

## КУРЬЕР АВИАПРОМА

### В ОАК создана должность вице-президента по оргразвитию и корпоративной интеграции

В Объединенной авиастроительной корпорации создана должность вице-президента по организационному развитию и корпоративной интеграции. На эту должность назначен Павел Осин, сообщает пресс-служба ОАК. «Цель введения новой должности — координация работ по интеграции ПАО «ОАК» в состав Государственной корпорации «Ростех». В число основных обязанностей вице-президента также войдут централизация взаимодействия с ГК «Ростех», координация внедрения стандартов и нормативных требований «Ростеха» в ОАК и дочерних компаниях, а также формирование сводного плана интеграции и контроль его исполнения», — пояснили в корпорации.

### В России началось создание перспективного авиакомплекса ВТА на смену Ан-124 «Руслан»

Такое заявление сделал глава компании «Ил» Алексей Рогозин. «Мы выделяем четыре класса военно-транспортных самолетов: лёгкие, средние, тяжёлые и сверхтяжёлые. Сегодня по всем программам ведётся большая работа: повышение исправности существующей и разработка новой техники. По истечению сроков эксплуатации ЛВТС Ан-26 поменяем на Ил-112В, СВТС Ан-12 — на Ил-276, ТВТС Ил-76 — на Ил-76МД-90А, а СТВТС Ан-124 — на ПАК ВТА. Это будет не просто замена, а техника, способная решать совершенно новые задачи», — написал он на своей странице в Фейсбуке. Возможный облик самолета Военно-транспортной авиации ПАК ВТА обсуждается с Минобороны РФ.

### Разработчик Ил-114-300 «Ильюшин» назвал ориентировочную стоимость будущего самолета

Модернизированный самолет Ил-114, по предварительным подсчетам, может стоить для покупателей около 1 млрд рублей, заявил директор программы этого самолета Иван Кабатов по итогам встречи представителей якутских авиакомпаний и «Авиакомплекса им. Ильюшина». Гендиректор «Якутии» Владимир Горбунов, в свою очередь, отметил, что цифра в миллиард рублей — большая: «Каждая эксплуатация ВС выливается в историю лизинговых платежей. Гробо говоря, 1 млрд рублей — это \$150 тысяч в месяц. Самолеты Bombardier Dash-8 Q300/400 идут по ставкам в два раза ниже. Мы за обновления флота, за российскую технику. Но озвученная цена несопоставима с магистральными самолетами».

### Страны Персидского залива проявили интерес к приобретению российского самолета SSJ 100

Страны Персидского залива проявляют интерес к возможной покупке самолетов SSJ 100, на авиасалоне Bahrain international airshow (BIAS-2018) специально представлен лайнер в двухклассной компоновке: с салонами экономического и бизнес класса. Об этом рассказал президент компании «Гражданские самолеты Сухого» Александр Рубцов. «Мы встречались с министром транспорта Саудовской Аравии, заместителем министра транспорта Бахрейна, были консультации с саудовскими, бахрейнскими и другими авиакомпаниями региона, — сообщил Рубцов. — Сегодня подписали соглашение с компанией Alexcina LLC по 12 машинам о намерениях на приобретение самолетов».

### АМНТК «Союз» создает двигатель P179-TB1 для российских сверхтяжелых самолетов ВТА

Новый двигатель весом 3 700 кг и удельным расходом топлива 0,4кг/кг/ч обеспечит тягу 27 500 кгс. Он будет оснащён системой автоматической диагностики с возможностью дистанционной передачи рабочих параметров. Усовершенствованное выходное устройство без использования «шеврона» обеспечит пониженный уровень шума в соответствии с требованиями ИКАО. Оптимизация камеры сгорания двигателя P179-TB1 позволит значительно снизить уровень вредных выбросов. Технические параметры P179-TB1 позволяют применить его как для замены Д-18Т (Украина) в самолетах Ан-124 «Руслан», так и в новом ПАК ВТА, к разработке которого приступили в компании «Ил».

### ВАСО планирует закрыть программу по производству и реализации самолетов Ан-148

Об этом говорится в финансовом отчете компании за III квартал текущего года. В январе-сентябре текущего года себестоимость продаж самолетов Ан-148 составила 1,4 млрд рублей, превысив выручку от продаж этих самолетов на 23 процента. Помимо прочего, в планах авиазавода указаны: реализация программы по производству самолетов Ил-96 различной модификации, выход на серийное производство самолетов Ил-112В, выпуск агрегатов для самолетов SSJ 100, MC-21, Ил-76МД-90А. В числе планов также проведение опытно-конструкторских работ по агрегатам для самолета Ил-114 с последующим выходом на серийное производство и реконструкция аэродромной базы ВАСО.

### В Жуковском ввели в эксплуатацию объект «Объединенной авиастроительной корпорации»

В Жуковском завершено строительство нового объекта «Объединенной авиастроительной корпорации», где будет создано более 1,4 тысячи новых рабочих мест для сотрудников компании, сообщается на сайте правительства Московской области. Объект расположен на улице авиастроителя Андрея Туполева. Общая площадь здания составляет 39250 квадратных метров, — говорится в сообщении пресс-службы ПАО «ОАК». В нем уточняется, что объем инвестиций в реализацию проекта составил более 5 миллиардов рублей. Зданию с фитнес-центром и 25-метровым бассейном, которое в течение пяти лет специально строилось под нужды госкорпорации, срочно ищут иное применение.

### Самолет-амфибию на базе Ш-2 представили в Петербурге после 20 лет работы над ним

Опытный образец нового гидросамолета, построенного энтузиастами в цехах Средне-Невского судостроительного завода, представили в Санкт-Петербурге. Крылатая машина создана на основе первой советской «летающей лодки» Ш-2, которая сконструирована Вадимом Шавровым и выпускалась в 1930-1950-х годах, рассказал создатель самолета Александр Селезнев. Он планирует добраться на своем самолете до Северного полюса. Экспедиция будет посвящена святому покровителю Санкт-Петербурга Александру Невскому. На обновленном Ш-2 планируется поставить реплику меча XIII века и опустить ее на дно Северного Ледовитого океана в месте пересечения меридианов.

## АЭРОПОРТ-2018

**«Шереметьево» признан лучшим аэропортом в России и СНГ по версии Business Traveller**

Международный аэропорт «Шереметьево» одержал победу сразу в двух номинациях престижной премии в сфере делового туризма Business Traveller Russia and CIS Awards «Лучший аэропорт России и СНГ» и «Лучший бизнес-зал России и СНГ». Премия учреждена российским изданием международного журнала Business Traveller и проводится в третий раз. Победители определяются путем подсчета голосов, полученных в ходе открытого онлайн-голосования. В зале «Рублев» размещен фуршетный стол длиной 34 метра — самая длинная в мире шведская линия, представленная в бизнес-залах планеты. Это достижение зафиксировано в «Книге рекордов Гиннеса».

**Чистая прибыль аэропорта «Домодедово» по МСФО в I полугодии упала почти в 4 раза**

Чистая прибыль московского аэропорта «Домодедово» (группа DME Limited) по МСФО в первом полугодии упала в 3,9 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 884 миллиона рублей, говорится в отчете управляющей компании. Выручка при этом увеличилась на 7,8 процента, до уровня в 19,8 млрд рублей, EBITDA — на 4,4 процента, достигнув 6,355 млрд рублей. Рентабельность по EBITDA составила 32 процента, снизившись на 1 процентный пункт по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Долгосрочные обязательства компании выросли в 1,4 раза, до уровня в 59,4 млрд рублей, краткосрочные — в 2,7 раза, составив 37,2 млрд рублей.

**Глава минтранса Ростовской области назвал условия для запуска аэроэкспресса в «Платов»**

Глава министерства транспорта Ростовской области Андрей Иванов назвал условия для запуска аэроэкспресса в международный аэропорт «Платов», расположенный в 30 километрах от донской столицы. По его словам, реализация проекта возможна только тогда, когда воздушная гавань сможет обслуживать 8 млн пассажиров в год. На пресс-конференции в пресс-центре «Дон-медиа» Иванов отметил, что по итогам 9 месяцев 2018 года пассажиропоток составил 2,5 млн человек, к концу текущего года этот показатель может достичь 3 млн. Предположительно, к 2024 году пассажиропоток достигнет уровня 5 млн человек, только после этого можно будет говорить о запуске аэроэкспресса.

**Аэропорт Симферополь впервые будет принимать чартерные рейсы в зимнем сезоне**

С началом действия осенне-зимнего расписания полетов аэропорта Симферополь туроператор «Библио-Глобус» запустил чартерную программу в Крым из Москвы и Санкт-Петербурга. Рейсы по каждому направлению выполняются дважды в неделю авиакомпанией Red Wings. На маршрутах задействованы комфортабельные лайнеры A321. Средняя загрузка рейсов, выполненных за первую неделю составила 98 процентов, что подтверждает популярность туристической программы. До конца декабря действуют различные спецпредложения при бронировании туров в Крым, среди них: скидки на размещение до 20 процентов, повышение категории номера, акции «ночи в подарок».

**Росавиация может выделить на реконструкцию липецкого аэропорта 1,8 миллиарда рублей**

По данным Росавиации, уже согласовано выделение 1,2 млрд рублей, также возможно дополнительное финансирование в 600 млн рублей: «Сейчас готовится необходимая документация для выделения 600 млн, по 1,2 млрд вопрос находится в стадии подписания документов». Средства Росавиации планируется направить на реконструкцию рулежных дорожек, пассажирского и грузового перронов, а также на строительство площадки для обработки противообледенительной жидкостью, перенос маяка и установку сигнального оборудования. Напомним, реконструкция аэропорта ведется с 2013 года. В основном проект финансируется из областного бюджета.

**Модернизированный аэропорт Саранска сможет принимать международные рейсы через 3 месяца**

Аэропорт прошел правительственную комиссию, и после установки оборудования через три месяца сможет принимать международные рейсы, заявил глава Мордовии Владимир Волков. На период чемпионата мира по футболу-2018 аэропорт в Саранске имел временный статус международного. «Теперь правительственная комиссия присвоила нашему аэропорту временный, а постоянный статус международного. Сейчас уже выстраиваются цепочки с соответствующими органами, монтируется оборудование. Я думаю, что через два-три месяца мы будем готовы летать за рубеж», — сказал Волков. По его словам, после чемпионата мира чувствуется наплыв туристов.

**В пассажирском терминале нового аэропорта «Гагарин» приступили к отделочным работам**

В пассажирском терминале нового саратовского аэропорта «Гагарин» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») приступили к чистой отделке зон обслуживания пассажиров. Кроме того, в пассажирском терминале ведется монтаж инженерных систем и установка оборудования. Общая готовность терминала достигла 70 процентов. К возведению объектов служебно-технической территории, включающей комплекс административно-производственных зданий, привокзальную площадку и другие объекты, привлечены более 900 строителей и 60 единиц техники. Следить за возведением пассажирского терминала в режиме онлайн можно в разделе «Трансляция» на официальном сайте проекта.

**Разработана проектная документация на реконструкцию 15 аэропортов Якутии**

Разработаны документации на реконструкцию 33 аэропортов, в том числе 15 аэропортов в Якутии, сообщил заместитель руководителя Росавиации Олег Клим в своем докладе «О реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных пассажирских авиационных маршрутов в РФ». Так, положительные заключения государственной экспертизы получили аэропорты Якутии: Чокурдах, Нюрба, Сангар, Среднеколымск, Депутатский, Жиганск, Черский, Олекминск, Хандыга, Белая Гора, Верхневилуйск, Вилюйск, Саккырыр, Нерюнгри. Кроме того, в 2018 году планируется ввести в эксплуатацию объекты аэродромной инфраструктуры в аэропорту Тикси.

**В Москве состоялся евразийский авиатранспортный форум «Крылья будущего». Каждый второй спикер назвал его ключевым событием ноября для всей отрасли. Два года назад организатор мероприятия, компания ATOEvents, изменила формат конференции, и она обрела второе дыхание, приток участников (в этом году их более 550), широту тематики и действительно международный статус.**

Индекс популярности термина «цифровизация» в выступлениях, прениях и обычных беседах буквально зашкаливал. Шла ли речь о будущем авиации и туризма, моделях развития авиакомпаний в современном мире или инновациях в сфере обслуживания воздушных судов — во главе всех процессов стояло слово «цифра». Новые технологии и возможности связывают только с наступлением цифровой эпохи.

Глава Airbus в России **Жульен Франьетт** (Julien Franiatte) наглядно показал, как авиапроизводители намерены отвечать на вызовы нового времени. Цифровой дизайн им в помощь, конечно. Конструкция «оригами» придет на смену уже привычным «сотам». Роботы будут работать на участках сборки, требующих монотонного труда: пусть они сверлят 130 миллионов дырок, а дроны контролируют этот процесс в режиме реального времени. Людям достанутся творческие задачи.



Жульен Франьетт

И все это для того, чтобы строить умные самолеты для умных путешественников, использующих как минимум по два гаджета в полете. Для них Airbus к 2025 году построит 16 560 самолетов, оснащенных не только «вайфаем», но и «лайфаем» (локальная связь на борту посредством света, обеспечивающая 100-процентную защиту личных данных). Их напичкают адаптивными креслами, принимающими конфигурацию тела, со специальным коконом, создающим индивидуальное пространство. Там будет зона отдыха, сильно напоминающая купе поезда, детская площадка и даже поле для гольфа, в виртуальной, правда, реальности. И вообще дело идет к тому, чтобы сделать лайнеры беспилотными. На научно-исследовательские разработки Airbus тратит 300 миллионов долларов в год.

Со стороны — это чистой воды футуризм: прекрасное, но далекое будущее. Что косвенно подтвердило лаконичное и неожиданное выступление **Бориса Рыбака**, ген-



Борис Рыбак

**Стала опережаться — цифровизация**

Однако эксперты авиатранспортной отрасли опасаются уйти в виртуальную реальность



директора Infomost Consulting. На фоне всеобщего оптимизма он выразил озабоченность тем, что авиация как-то незаметно свернула с пути, которым она шла с момента своего рождения, когда каждые 20-30 лет происходили эволюционные скачки, которые меняли ее радикально. За последние 30-40 лет ничего грандиозного не происходит: те же скорости, те же высоты... Но ча-

ных услуг своим клиентам не предоставляют. Чаще всего, они обобщаются совсем недружелюбным лицом. Попробуйте вернуть авиабилет и получить деньги за не оказанную услугу. Вам придется побегать, подождать несколько недель, да еще и заплатить штраф. Перенос даты вылета тоже карается штрафом.

Покупая любой товар или услугу в интернете, современный человек привык к тому, что отказ от покупки ничем ему не грозит, и деньги возвращаются на платежную карту в течение 90 секунд.

Покупка на Amazon занимает 30 секунд. Забронировать билет на сайте авиакомпании — не самая быстрая процедура, требующая ввода большого количества данных. При настигающей нас повсеместно цифровизации, приезжать в аэропорт нужно все равно за три часа и стоять в неизбежной очереди. Самостоятельная регистрация ничего в этом плане не улучшила. Ожидание по три часа на

пассажиропотока составил восемь процентов. Ожидается, что в этом году будет перевезено 116 миллионов человек. Этот показатель за последние восемь лет удвоен.

При этом в пассажирских перевозках отмечено замедление темпов роста на международных воздушных линиях (МВЛ) в среднем на три процента по сравнению с началом года. В дальнейшем источником роста может стать открытие авиасообщения между Россией и Египтом, но только после того, как возобновятся полеты в основные курортные города страны. Череда банкротств туроператоров в 2018 году не добавляет оптимизма для роста пассажиропотока на МВЛ, как и прогноз увеличения стоимости отелей в Турции на 30 процентов в 2019 году.

На внутренних авиалиниях (ВВЛ) темпы роста замедлены на те же три процента. Притом, что с 2010 года перевозки на ВВЛ никогда не демонстрировали отрицательной динамики.



паспортном контроле тоже не способствует благоприятно отрасли как высокотехнологичной и дружелюбной к потребителю.

Чего хотят провайдеры транспортных услуг? Получить максимальный доход. Чего хотят пассажиры? Сэкономить время, деньги, прибыть в нужное место вовремя и желательнее живыми. Их требования чрезмерными не назовешь. «Давайте совершим революционный скачок в воздушном транспорте, который наконец-таки сделает его клиентоориентированным», — призвал Борис Рыбак.

Оценку текущего состояния отрасли дал **Владимир Тасун**, президент АЭВТ. По мнению эксперта Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, отрасль восстановилась после спада 2015-2016 годов. Результаты деятельности за 10 месяцев текущего года свидетельствуют о поступательном развитии. Совокупный среднегодовой темп роста

Грузовые перевозки развиваются значительно медленнее, чем пассажирские.

По оптимистичному прогнозу АЭВТ, в предстоящие пять лет среднегодовой темп роста пассажирских перевозок составит 6-8 процентов. Пессимистический прогноз обещает рост в диапазоне 4-5 процентов.

За первое полугодие 2018 года операционные расходы авиакомпаний выросли на 22,1 процента, а доходы увеличились только на 18,5 процентов. Убытки авиакомпаний увеличились в 2,1 раза и достигли 40 миллиардов рублей, из них 37 пришлось на ВВЛ. Впервые авиакомпания получили убыток 3 миллиарда рублей на МВЛ. Рост затрат авиакомпаний на топливо составил 48 миллиардов рублей, что на 40 процентов выше аналогичных затрат за шесть месяцев прошлого года.

Правительство РФ рассмотрело механизмы сдерживания роста



цена на нефтепродукты. Авиакеросин в этом списке не числится.

Как показывают исследования Росстата, Центробанка и ВЦИОМа потребительские настроения россиян ухудшились. Из-за низкой платежеспособности населения авиакомпании балансируют между загрузкой рейсов, ростом цен на услуги аэропортов, ТЗК, других поставщиков услуг и стремятся добиться хотя бы минимальной рентабельности.

«Большинство авиакомпаний перешли от стратегии развития к стратегии выживания, — подчеркнул Владимир Тасун. — Никто не спорит: будущее за перспективными технологиями. Но как эти технологии трансформировать в себестоимость конечного продукта — воздушной перевозки? Как сделать услуги воздушного транспорта доступными для большего числа потребителей?»

предпринять действенные меры, заявил Владимир Тасун.

Отрасли необходимы новые точки роста. По поручению Президента РФ и Правительства к 2024 году предполагается довести долю перевозок, минующих Московский авиаузел, до 50 процентов. То есть вопрос развития региональных воздушных перевозок в России требует принятия мер, которые выведут его из стагнации.

Не все так плохо в регионах, доказала своим докладом на чистейшем английском языке **Алина Щербинина**, вице-президент по маркетингу авиакомпании Utair. Она была автором знаменитой рекламной кампании Utair, чем снискала себе славу «революционерки из Тюмени». ВТ в одной из публикаций подробно описывал этот маркетинговый ход. Напомним, речь шла о нестандартной рекламе, где не было ни самолетов, ни стюардесс, ни самих

ациональной, настроенческой, задевающей потаенные струны души. В результате узнаваемость бренда Utair значительно выросла, а популярность самой Алины Щербининой взлетела до небес.

Маркетологи и коммерсанты находятся в вечном противостоянии, как «волна и камень, стихи и проза, лед и пламень». Волю или неволю, но это прозвучало в выступлении **Джейхуна Эфенди** (Jehun Efendi), старшего вице-президента по коммерции авиакомпании flydubai, перевозящей 11 миллионов пассажиров в год. По его словам, рекламщики и маркетологи тратят огромные средства компании на чувства, эмоции и прочие виртуальные результаты, называя их «продвижением бренда». Хотя основой основ являются — план продаж, поиск новых каналов дистрибуции, динамическое ценообразование, наблюдение за спросом. «Комиссия» и «бонус» — запрещенные в компании слова. Если спрос на каком-то направлении падает, туда бросается команда айтишников и предпринимает конкретные шаги, например, увеличивает количество ключевых слов в поисковиках. Эмоции и настроения тут совершенно ни при чем, считает г-н Эфенди.

Техническими совершенствами ведущего российского авиаперевозчика поделился **Кирилл Богданов**, заместитель гендиректора по информационным технологиям Аэрофлота. Доклад его так и назывался «Цифровой взлет Аэрофлота». Это направление является стратегическим для компании последние 7-8 лет. Число сотрудников на один миллион перевезенных пассажиров за это время снизилось почти вдвое — 678 сотрудников обслуживают миллион пассажиров именно за счет цифровизации. Видео- и телекоммуникации — стали обыденностью и это уже вчерашний день. Будущее — за мобильными приложениями, ко-

торые все время совершенствуются и умеют уже распознавать паспорта.

Цифровые технологии внедрены в повседневную жизнь компании: в 38 аэропортах внедрен безбумажный посадочный талон на основе биометрических данных. Новая система дистрибуции билетов подразумевает «наглядность услуги»: агент имеет возможность показать составляющие полета — как выглядит самолет, салон, конкретное место, бортовое питание и так далее.

В помощь управленцам внедрена интеллектуальная система управления производством: каждое утро на мониторы руководителей подразделений выводится до 500 позиций, информирующих о положении дел с каждым рейсом компании. По словам Богданова, эта система запатентована.

Докладчик сообщил также о том, что в ближайшее время будет представлен новый сайт компании, усовершенствованный в соответствии с современными требованиями. При этом в сложных ситуациях цифровизация тоже дает сбой: ледяной дождь предотвратит или даже спрогнозировать невозможно. Хотя авиакомпания уже действует в этом направлении: при задержке рейса на мобильный телефон пассажира приходит автоматическое уведомление об этом грустном фак-



Алина Щербинина

те, а при длительной задержке — присылается еще и электронный ваучер на размещение в гостинице и на бесплатное питание.

Хотя впечатление от множества благих дел, намерений и начинаний может испортить один маленький скандал в социальных сетях. Советы по взаимодействию с блогосферой, работа с негативом в социальных сетях, отработка кризисной ситуации и дельные советы «как быть ближе и понятнее своей аудитории» впервые вошли в тематический план конференции и, судя по количеству участников, стали весьма востребованными.

Постоянный поиск новых решений, беспокойство и неудовлетворенность положением дел — всегда были условиями развития и прогресса.

Галина ПОНОМАРЕВА

## ИНТЕГРАЦИЯ

### «Вертолеты России» подписали контракт на поставку 20 «Ансатов» для санавиации Китая

В рамках международного авиасалона Airshow China 2018 холдинг заключил контракт на поставку 20 вертолетов «Ансат» в интересах Ассоциации медицины катастроф Китайской Народной Республики. Машины будут переданы заказчику в многоцелевой комплектации, сообщает пресс-служба холдинга. «Подписание данного соглашения выводит сотрудничество Китая и России в сфере гражданской авиации на новый уровень. Приобретение Китаем вертолетов «Ансат» для Ассоциации медицины катастроф свидетельствует о высочайшем уровне доверия к нашей технике», — отметил индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

### Совместное предприятие Boeing и Safran готово начать свою работу по созданию ВСУ

Boeing и Safran получили нормативные разрешения для запуска совместного предприятия по проектированию, строительству и обслуживанию авиационных вспомогательных силовых установок (ВСУ) — бортовых двигателей, которые в первую очередь используются для запуска основных двигателей и силовых систем ВС на земле, а когда необходимо и в полете. Генеральным директором новой компании назначен Этьен Буасо. Каждая из материнских компаний владеет 50 процентами акций в рамках совместного предприятия. Первоначальная команда будет осуществлять проектирование на площадке в Сан-Диего (Калифорния). Название совместного предприятия будет объявлено позднее.

### АЕСС и ОДК ведут переговоры о создании СП по производству двигателей для ШФДМС

Китайская корпорация Commercial Aircraft Engine Co, Ltd и российская Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в «Ростех») ведут переговоры о создании совместного предприятия по производству двигателей для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета. В бизнес-плане Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), также входящей в «Ростех», указано, что до 2060 года должно быть произведено около 600 таких силовых установок. Первый полет CR 929 запланирован на 2025 год, российско-китайский двигатель для него на основе ПД-35 планируется сертифицировать в 2027 году, при этом сам ПД-35 пока находится на этапе разработки.

### В компании АО «ГСС» рассказали, что мешает поставкам в Иран российских самолетов SSJ 100

Компания «Гражданские самолеты Сухого» вернется к вопросу поставок самолетов Superjet 100 в Иран после того, как уменьшит долю американских комплектующих в лайнере до уровня ниже 10 процентов, заявил президент ГСС Александр Рубцов. «Мы приняли твердое решение пока отказаться от продаж самолетов в Иран в нынешних условиях с учетом наличия 22 процентов прямого американского оборудования... Как только мы уйдем ниже 10 процентов, то мы к этому вопросу вернемся», — сказал Рубцов на пресс-конференции во время авиасалона BIAS 2018 в Бахрейне. Наличие более 10 процентов американских комплектующих требует экспортной лицензии.

### Из аэропорта Волгограда возобновляются рейсы в Узбекистан, Таджикистан и Армению

«Компания «Уральские авиалинии» с декабря заявила на выполнение рейсов в Ташкент (Узбекистан), Душанбе (Таджикистан) и Ереван (Армения). Рейсы будут выполняться два раза в неделю на самолетах Airbus A320», — сообщил гендиректор аэропорта Сергей Дмитриев. По данным пресс-службы авиаузла, самолеты из Волгограда летали в Душанбе и Ташкент в 2015 году, в Ереван рейсы выполнялись в 2014-2015 годах, затем они были прекращены. Кроме того, возобновятся прямые рейсы на Пхукет (Таиланд). «Пилотная программа показала: загрузка Boeing 767 была стопроцентной, рейсы в Пхукет также будут выполняться и с января следующего года», — уточнил Дмитриев.

### Венгерская авиакомпания-лоукостер Wizz Air собирает открытые прямые рейсы в Минск

Об этом сообщил государственный секретарь Министерства иностранных дел и внешней торговли Венгрии Чаба Балог. Он отметил, что обсуждается вопрос об увеличении числа прямых авиарейсов в Беларусь. «У нас тесные, хорошие отношения с авиакомпанией венгерского происхождения - лоукостером Wizz Air. Попробуем обсудить с ней открытие прямых рейсов в Беларусь. Наверное, в следующем году представители компании придут сюда (в Минск. — ред.) и начнут практическую реализацию», — сказал он. Прямые авиарейсы, по словам представителя МИД, важны не только для туристов, но и для бизнесменов: «Существующих рейсов между странами для бизнеса недостаточно».

### «Вертолеты России» поставили два Ми-172 по заказу властей Экваториальной Гвинеи

В рамках контракта с властями Экваториальной Гвинеи российский холдинг изготовил и передал заказчику два вертолета Ми-172 производства Казанского вертолетного завода (КВЗ), сообщила пресс-служба холдинга. Как уточняется, один вертолет поставлен в модификации «Салон VIP» и предназначен для перевозки до 12 пассажиров в условиях повышенной комфортности. Интерьер вертолета изготовлен по индивидуальному заказу: в салоне используется высококачественные материалы и установлено всё необходимое современное оборудование. Второй Ми-172 поставлен в пассажирской модификации, вмещает до 26 пассажиров. Обе машины уже отправились в Центральную Африку.

### Самарский «Авиаагрегат» разработал облик шасси для российско-китайского самолета CR929

В мае текущего года «Авиаагрегат» заключил договор с АО «Гражданские самолеты Сухого» на выполнение расчетов параметров амортизационных стоек передней и основной опор шасси в рамках формирования облика российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС). Работа проходила в три этапа. Первый — расчетный, по результатам которого выполнялось формирование геометрии системы взлетно-посадочных устройств (ВПУ). Второй — включал анализ нагрузок на шасси и планер. В рамках третьего этапа выполнен анализ конструктивных параметров вариантов опор и разработаны габаритные модели агрегатов ВПУ.



Нельзя допустить, чтобы гражданская авиация стала подобной клубу «высокой моды», когда на подиуме демонстрируют великолепные модели одежды, доступные только избранным, в то время, когда остальному населению нужна повседневная одежда. Как бы всем нам не уйти в «виртуальную реальность», оторванную от действительности».

Внедрение любой передовой технологии должно повлечь за собой повышение качества услуги с одновременным увеличением ее доступности для массового потребителя, считает глава АЭВТ.

Год назад на этом же форуме обсуждались проблемы нормативно-правового регулирования деятельности на воздушном транспорте. Надо признать, что за год мало что изменилось. Старые проблемы остались, новые добавились. В частности, аэропорт Шереметьево, после заключения концессионного соглашения планирует включить инвестиционную составляющую в сбор за взлет-посадку, что на текущий момент означает его удвоение. А это в перспективе приведет к повышению стоимости перевозки для конечного потребителя.

Воздушный транспорт России подошел к рубежу, когда для дальнейшего его развития необходимо



## ИЗ ПОТОКА НОВОСТЕЙ

**Российские ученые запатентовали устройство, предупреждающее об обледенении самолетов**

Ученые Института прикладной астрономии РАН совместно со специалистами из Института мониторинга климатических и экологических систем СО РАН разработали, создали и запатентовали первый в мире прибор, предупреждающий об обледенении воздушных судов, рассказал заведующий отделением радиоастрономических наблюдений ИГА Геннадий Ильин. «Мы с коллегами получили патент на технологию расчета опасности обледенения самолетов при взлете и посадке. Год мы тестировали этот уникальный прибор на томском полигоне. Полученные данные позволяют утверждать: прибор почти со 100-процентной вероятностью прогнозирует обледенение», — сказал он.

**Специалисты ЦАГИ разрабатывают новое крыло для перспективного гражданского самолета ГСС**

Аэродинамические модели крыла для перспективного гражданского самолета отличаются улучшенным качеством, повышенными несущими свойствами, упрощением технологии производства по сравнению с существующим крылом самолета Sukhoi SuperJet 100. Ученые института предложили две альтернативные версии. Первый вариант модели крыла имеет большую относительную толщину, а второй — отличается меньшей стреловидностью. Оба предложенных направления ведут к уменьшению веса конструкции. Новые модели были исследованы в трансзвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ. Эксперименты подтвердили преимущества новых разработок.

**НПО «Наука» получило сертификат соответствия качества менеджмента стандарту EN 9100:2018**

Область действия полученных сертификатов: проектирование, разработка, производство, испытания и послепродажное обслуживание систем кондиционирования воздуха и автоматического регулирования давления летательных аппаратов, а также агрегатов для авиационных двигателей и космических аппаратов. «Наличие сертификата подтверждает официальное признание на мировом рынке. НПО «Наука» входит в международную базу производителей аэрокосмической отрасли OASIS, что дает предприятию возможность расширять клиентскую базу», — отметили в НПО. Аудит СМК проводился ООО «ТМС РУС» — российским представителем немецкого концерна ThyssenBredentube.

**В УрФУ создадут установку для изучения химических процессов в условиях космоса**

Ученые планируют создать специализированную установку для моделирования условий космоса и изучения протекающих в нем химических процессов в Уральском федеральном университете (УрФУ) в Екатеринбурге, сообщил заведующий лабораторией астрохимии и внеземной физики УрФУ Антон Васюнин. «Чтобы понимать, как химические процессы протекают в экзотических условиях космоса, мы планируем создать установку, которая позволит в земных условиях воспроизвести космические условия: глубокий вакуум и низкие температуры. Благодаря этим уникальным исследованиям мы сможем «пролить свет» на процессы, происходящие в далеком космосе», — сказал он.

**Ростех создал уникальную систему посадки для аэродромов в сложных погодных условиях**

Внедрение разработки сократит эксплуатационные издержки и повысит безопасность полетов. Комплекс СП-2010 предназначен для обеспечения посадки ВС на аэродромы гражданской авиации и совместного базирования в сложных метеоусловиях в любое время суток, для формирования и обработки сигналов в аппаратуре применяются цифровые технологии. Челябинский радиозавод «Полёт» является единственным изготовителем основных средств радиотехнического обеспечения полётов для аэродромов госавиации. На сегодня радиолокационным и навигационным оборудованием производства ЧРЗ «Полёт» оборудовано более 160 аэродромов в 31 стране мира.

**В ЦИАМ им. Баранова состоялось вручение почетных грамот заслуженным работникам**

В Научно-испытательном центре (НИЦ) Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова состоялось вручение почетных грамот заслуженным работникам, сообщает пресс-служба предприятия. «Почетные грамоты были вручены 115 сотрудникам, отдавшим родному предприятию многие годы своей трудовой жизни. Награды они получили из рук генерального директора ЦИАМ Михаила Гордина. Он тепло поздравил работников с 65-летием НИЦ и поблагодарил их за весомый вклад в развитие авиационного двигателестроения, выразив уверенность в том, что мощности стендового оборудования национальной экспериментальной базы будут наращиваться».

**Команда МГТУ ГА завоевала 4 медали на Общероссийской спартакиаде студентов**

В рамках «Транспортной недели-2018» прошла X Общероссийская спартакиада студентов транспортных вузов. Студенты МГТУ ГА выиграла 4 медали в личных и общекомандных зачетах. В этом году команда МГТУ ГА по мини-футболу сохранила звание самой сильной, заняв первое место. Команда университета по настольному теннису взяла «серебро», а члены команды взяли еще две медали в личном зачете: Дарья Стрельникова — второе место, Убайдулло Султонов — третье место. В неофициальном общекомандном зачете среди 19 вузов, МГТУ ГА занял четвертое место, набрав лишь на три балла меньше Российского университета транспорта (МИИТ), занявшего третье место.



# Будет летать!

Этот вердикт специалистов Testing & Control означает надежность ВС и доверие экипажей

**Испытание — один из важнейших этапов создания авиационной техники. Его результат — оценка не только жизнеспособности летательного аппарата, но и правильности расчетов его творцов. Однако надежность воздушного судна, прежде, чем поднять его в воздух, необходимо убедиться на земле. Для этого нужны специальные инструменты и средства. Облегчить их поиск и помочь сделать правильный выбор — такова задача мероприятия, которое ежегодно проводится в выставочном комплексе «Крокус-Экспо».**

Testing & Control — это крупнейшая в России и странах СНГ по количеству участников и посетителей выставка, где представлен широкий спектр испытательного и контрольно-измерительного оборудования для предприятий авиационно-космической и других отраслей промышленности. В нынешнем году она проходила в 15-й раз. В роли организаторов выступила Группа компаний ITE, являющаяся лидером на рынке выставочных услуг России. Площадь выставочной экспозиции составила 4300 кв. м. Специалисты могли установить личный контакт с руководством более 120 компаний — ведущих производителей и поставщиков оборудования из России и других стран мира.



У посетителей выставки была возможность получить актуальную информацию о рынке и найти технические решения для оснащения своих производств современным испытательным, измерительным, метрологическим оборудованием, оборудованием для производственного и лабораторного контроля и промышленной диагностики, приборами неразрушающего контроля. Экспозиция выставки позволила определить, какие сегменты в данном направлении наиболее развиты и какой вид продукции наиболее актуален.

Как и в прежние годы, большим спросом пользуется оборудование для испытаний на вибрацию и на ударопрочность. Признанным авторитетом здесь является «Казанский ГипроНИИавиапром». Одним из направлений деятельности предприятия является модернизация нижнего направляющего вала подшипников путём нанесения антифрикционных покрытий. В частности, никельборидного. Оно является самым износостойким по сравнению с существующими аналогами, к которым относятся хром, карбид вольфрама и никель. Никельборидное покрытие превосходит их как по экономичности, так и по экологичности.

«Казанский ГипроНИИавиапром» специализируется и на производстве электродинамических стенов для виброиспытаний и отдельных деталей для них. Аналогичная продукция формирует



Высоко оценил выставку и президент АССАД Виктор Чуйко

ассортимент компании «САНТЕК-2», работающей на рынке России и СНГ с 1998 года. Компания разрабатывает и поставляет системы управления виброиспытаниями, позволяющие управлять одним или несколькими вибростендами, проводя сбор и анализ данных по вибрации. Компания также поставляет на заказ различные стенды: электрогидравлические, электромеханические, ударные, для наклона, качки и т.п.

На системах управления виброиспытаниями специализируется целый ряд предприятий, в частности, московское «Машприборинтор-Волна». Одной из старейших компаний, работающих в этом сегменте, является фирма TIRA (Германия). Она существует с 1947 года и является мировым производителем вибрационных ис-

пытательных печатных плат, применение нашла и система тестирования монтажа серии ТЕСТ-9110 «Полёт», применяемая для автоматизированной проверки качества жгутов и проводки, плат и качества монтажа электрических блоков перед первым включением в состав ответственных систем. Она может применяться и для измерения напряжения силы тока, как постоянного, так и переменного. Помимо этого, предназначена система используется для проверки сопротивления цепи и качества изоляции. Она установлена на более чем 60 ведущих предприятиях, с 2007 года реализовано более 200 комплектов.

Система «Тест-9110 «Полёт» применяется, в частности, на авиазаводе в Комсомольске-на-Амуре для проверки бортовой кабельной сети строящихся на этом предприятии самолётов Superjet 100».

Одним из мировых лидеров в области тестирования электрических соединений и проведения функциональных испытаний является компания Adaptronic, разрабатывающая оборудование для тестирования электропроводки самолётов и двигателей для них.

В тематику выставки Testing & Control входит и метрология. Одной из ведущих компаний по созданию метрологического оборудования является научно-производственное предприятие «Мера»,

которое разрабатывает, производит и внедряет в эксплуатацию системы бортовых измерений. Одна из них представляет собой комплекс программно-технических средств для обеспечения лётных испытаний авиационной и космической техники. Она осуществляет сбор, регистрацию и обработку измерительной информации, получаемой от датчиков и бортовых систем в ходе наземных и лётных испытаний и в эксплуатации. Система бортовых испытаний может работать и в автономном режиме, являясь аналогом полётного регистратора, но при этом обладающая большими возможностями. В настоящее время успешно прошла предварительные испытания система, предназначенная для летающей лаборатории ТАНК имени Г.М. Бериева. Та система, которая установлена на летающей лаборатории ЛИИ имени М.М. Громова, рекомендована и для применения на самолёте МС-21 с целью испытания двигателя ГД-14.

Предприятие «Мера» создаёт также управляющие измерительные системы, предназначенные для стендовых и лётных испытаний воздушных судов и космических летательных аппаратов. Эти системы формируют команды управления технологическим оборудованием испытательного стенда, измеряют параметры и регистрируют данные, которые обрабатываются как в ходе эксперимента, так и после него, а полученные

данные хранят в единой информационной базе, к которой обеспечен удалённый доступ. На мировом рынке оборудования для испытаний авиационной техники работает и фирма AIM — лидирующий европейский разработчик испытательных модулей и программного обеспечения для тестирования бортового радиоэлектронного оборудования. С 1998 года компания AIM продвигает на рынке инновационную архитектуру аппаратной части «с общим ядром» (Common Core). Такая аппаратная часть обеспечивает повышенную производительность, более высокую пропускную способность каналов и пониженное потребление энергии. Создаваемые фирмой модули применяются для испытаний как воздушных судов, так и двигателей для них.

К современной авиационной технике рынок предъявляет множество требований: надёжность и безопасность в эксплуатации, комфорт, экономичность и экологичность в разных пониманиях этого определения — снижение шума и выброса в атмосферу вредных веществ. Все эти требования создатели воздушного судна учитывают при проектировании, и концепция изделия должна реализовываться на его ранних этапах. Для того, чтобы в процессе создания авиационной техники не возникала необходимость её доработки, необходима программа, позволяющая проводить сравнительный анализ, обеспечивающий принятие правильных решений на ранних этапах.

При задании требований к изделию необходимо принимать во внимание динамическое взаимодействие компонентов деталей конструкции. Эта задача решается путём моделирования как конструкции, так и инженерных решений. Сам же процесс проектирования основан на модульно-ориентированном подходе. Программы проектирования авиационной техники разрабатывает компания Siemens, принявшая участие в выставке. Они могут быть предназначены как для проектирования изделия целиком, так и для отдельных деталей, например, предкрылков и закрылков. Последние проектируются с учётом работоспособности их узлов в случае выхода из строя отдельных компонентов. Существуют также программы моделирования деталей конструкции из композиционных материалов.

Теме неразрушающего контроля была посвящена отдельная выставка NDT (nondestructive testing — неразрушающий контроль). Ведущей компанией в данной области стала группа «Крокус» (комплексная разработка оборудования промышленности ультразвуковых систем). Первое предприятие этой группы (ФГУП «Прибор») было основано в 1989 году. Продуктовой линейкой данной группы составили ультразвуковые дефектоскопы различных типов и классов, толщиномеры и другое ультразвуковое оборудование.

В число мировых лидеров по созданию средств неразрушающего контроля входит и немецкая компания Helling, основанная ещё в 1863 году. В продуктовой линейке компании — приборы, принцип действия которых основан на капиллярном, магнитопорошковом, ультразвуковом и рентгеновских методах.

Прошедшая выставка показала, что Россия занимает наиболее сильные позиции в области оборудования для климатических и вибрационных испытаний. Помимо этого, в России высокого уровня развития достигло производство ультразвукового и рентгеновского оборудования. Важнейшим условием успеха продолжает оставаться широкая кооперация с зарубежными промышленными компаниями и научно-техническими центрами. Её необходимо развивать и в дальнейшем.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

# Кто более матери-истории ценен...

## В Общественной палате россиянам рассказали, как можно проголосовать за имя для аэропорта

**Герой Отечественной войны 1812 года — атаман Донского казачьего войска граф Матвей Иванович Платов, генерал от кавалерии, принимал участие во всех войнах Российской империи конца XVIII — начала XIX века. В 1805 году основал Новочеркасск, куда перенёс столицу Донского казачьего войска.**



По его информации, проводить анкетирование будут 10 тысяч участников движения «Волонтеры Победы», а рекламные баннеры проекта «Великие имена России» разместят в отделениях Сбербанка и «Почты России».

«Комитет принял решение, что присвоено будет имя, например, Жукова, тому аэропорту, где больше всего проголосовало за это имя. Не по количеству людей, потому что регионы разные, а в процентном отношении», — пояснил Фадеев механизмы определения результатов голосования в регионах с одним и тем же победившим именем.

Секретарь Общественной палаты России также опроверг возможность накруток голосов. «Я не знаю деталей, я в них не погружался, но те, кто нам помогает в этой части (организации голосования — ред.), обещали, что этого не будет», — сказал он.

Инициаторами проекта «Великие имена России» являются Российское историческое общество, Общество русской словесности, Русское географическое общество, Российское военно-историческое общество. Общественная палата РФ выступила агрегатором инициатив по реализации идеи.

12 ноября Экспертный совет конкурса утвердил списки имен для финального общенационального голосования. «На заседании экспертного совета в Общественной палате России был сформирован финальный список имен-финалистов, которые вошли в шорт-лист общенационального голосования по проекту «Великие имена России», — отмечается в сообщении ОП.

Имена — финалисты определены по результатам социологических опросов жителей регионов проекта, которые провели специалисты ВЦИОМ на минувшей неделе. Соответствующий доклад был представлен участникам заседания. Респондентам предлагалось выбрать из списка кандидатов три варианта, наиболее подходящих для присвоения аэропорту в регионе их проживания. Ранее эти списки были сформированы общественными палатами субъектов Российской Федерации, а также путем онлайн выдвижения пользователями интернета.

Опрос проводился в формате телефонного интервью. Объем выборки составил почти 38 тысяч респондентов: 800 респондентов в возрасте 18 лет и старше на каждый из предложенных к рассмотрению 47 аэропортов в 39 регионах РФ. Организаторы конкурса «Великие имена России» от-

метили высокую вовлеченность регионов и активность жителей на этапе выдвижения имен для присвоения аэропортам и выразили благодарность инициаторам просветительских мероприятий и импровизированных акций в поддержку различных кандидатов.

На специальной пресс-конференции объявлен старт общероссийскому голосованию в рамках конкурса «Великие имена России», — сообщили в Общественной палате.

### Никто не забыт

На дату подписания номера в печать количество проголосовавших в финальном туре конкурса «Великие имена России» превысило 1,8 миллиона человек. Об этом говорится в сообщении, опубликованном на сайте проекта. Голосование вошло в активную фазу — приток голосов за последние сутки составил более 200 тысяч человек.



**Аэропорт Ульяновска носит имя реформатора русского языка и создателя «Истории государства Российского» Николая Михайловича Карамзина**

Абсолютные чемпионы по числу голосов — следующие аэропорты:

Уфа — 33,5 тысячи человек, Калуга — 31,2 тысячи человек, Казань — 25,7 тысячи человек, Якутск — 22,3 тысячи человек.

Аэропорт Санкт-Петербург («Пулково») набрал свыше 16 тысяч голосов, Москва («Внуково») — свыше 15 тысяч голосов.

Активное голосование наблюдается по аэропортам Калининград («Храброво»), Красноярск, Мурманск, Нижний Новгород («Стригино»), Пенза, Горно-Алтайск, Симферополь, Набережные Челны/Нижнекамск («Бегишево»), Минеральный Воды, Сургут, Тюмень («Роцино»), Ставрополь, Москва («Домодедово»). За каждый из них проголосовали свыше 10 тысяч человек.

Реже участники конкурса голосуют за аэропорты Норильск, Благовещенск, Сыктывкар, Анадырь, Нижневартовск, Петропавловск-Камчатский, Анапа, Магадан, Сочи, Владивосток. Пока эти

аэропорты набрали не более 5 тысяч голосов каждый. Однако, как уже продемонстрировали первые дни финального тура конкурса, показатели по регионам могут кардинально меняться — как динамика прироста голосов, так и позиции имен-финалистов. Так, например, в Казани в первые дни голосования лидировал Андрей Туполев, сегодня безусловным фаворитом стал Габдулла Тукай. Татарский поэт набрал уже более 15 тысяч голосов, это вдвое больше, чем у знаменитого авиаконструктора.

В одних регионах отрыв лидеров от остальных кандидатов более чем очевиден, в других — разница голосов между первым и вторым кандидатом минимальна.

В Волгограде сохраняется интрига: за каждого из трех кандидатов — маршала Георгия Жукова, летчика Алексея Маресьева, маршала Василия Чуйкова — от-

дано примерно равное количество голосов.

Наблюдается конкуренция за 5 из 20 повторяющихся имен, которые вошли в шорт-лист. Сразу в двух регионах лидируют: Михаил Ломоносов — в Москве (Домодедово) и в Архангельске; Михаил Лермонтов — в Пензе и в Минеральных водах; Петр I — в Воронеже, Астрахани и в Санкт-Петербурге.

Как сообщили в пресс-службе Международного аэропорта Шереметьево, пассажиры и гости крупнейшей воздушной гавани столицы также смогут выбрать одного из четырех великих соотечественников, имя которого будет присвоено аэропорту в рамках проекта «Великие имена России».

На весь период проведения опроса 12 по 30 ноября в крупнейших терминалах В и D установлены стойки для голосования. Добровольцы общественного движения «Волонтеры Победы» Московской области будут предлагать пассажирам и гостям Шереметьево анкеты к заполнению для выбора имен выдающихся исторических деяте-

лей: поэт Александр Пушкин, ученый Дмитрий Менделеев, авиаконструктор Андрей Туполев и военачальник Константин Рокоссовский.

Пассажиры рейсов «Аэрофлота» также смогут принять участие в финальном голосовании прямо на борту самолета путем заполнения анкет. Заполненные анкеты будут передаваться в Оргкомитет конкурса для последующего подсчета голосов. География проекта включает 33 внутрироссийских рейса «Аэрофлота». Бортпроводники авиакомпании во время полета будут делать голосовые объявления и раздавать всем желающим бюллетени для голосования. Чтобы проголосовать, необходимо выбрать один аэропорт из предлагаемого списка и отметить одно из трех имен претендентов, которые были предложены жителями регионов проекта.

Имена, прошедшие в финальный раунд конкурса, определены по результатам социологических опросов, проведенных ВЦИОМ в регионах проекта, и утверждены Экспертным советом конкурса «Великие имена России».

### Напомним, как все начиналось

Как мы уже рассказывали, с предложением дать аэропортам дополнительные названия выступил в начале октября на круглом столе в Общественной палате России председатель Патриаршего совета по культуре, член президиума Общества русской словесности, митрополит Тихон. Он предложил назвать основные аэропорты России именами великих соотечественников, а также оформить их так, чтобы люди могли узнать что-то важное об истории и культуре России.

Министр культуры РФ Владимир Мединский назвал эту идею правильной для популяризации истории и культуры, отметив, что названия должны быть известны не только внутри страны, но и за рубежом, а при выборе должно учитываться мнение народа. Предложение также поддержала вице-премьер Ольга Голодец.

Целью проекта «Великие имена России» является сохранение исторической памяти и духовных традиций, создание культурно-исторического брендинга территории для регионов и России в целом. Инициаторы проекта — Российское историческое общество, Русское географическое общество, Общественная палата РФ выступила агрегатором инициатив по реализации идеи.

По словам секретаря Общественной палаты Российской Федерации Валерия Фадеева, аэропорты должны получить имена выдающихся людей, связанных с регионами, где они расположены, этот критерий является приоритетным. Речь идет о деятелях культуры, ученых, общественных деятелях, военачальниках, промышленниках.

В России в настоящее время уже существует несколько аэропортов, названных в честь выдающихся отечественных деятелей. Так, аэропорты Саратова, Барнаула и Кемерово носят имена космонавтов Юрия Гагарина, Германа Титова и Алексея Леонова, аэропорт Ульяновска назван в честь историка Николая Карамзина, Ростова-на-Дону — казачьего атамана Матвея Платова. Всего в России более 220 аэропортов.

## МИР ВЕРТОЛЕТОВ

### Санитарные вертолеты Московского Центра с начала года эвакуировали более 470 человек

Более 470 пострадавших были эвакуированы вертолетами Московского авиационного центра (МАЦ) с начала текущего года, сообщили в пресс-службе столичного департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности. «С начала 2018 года экипажами санитарных вертолетов ГКУ «МАЦ» эвакуировано в лечебные организации Москвы свыше 470 человек. Из них больше 30 человек было спасено санитарной авиацией ночью», — сказал сотрудник департамента. Он добавил, что в последнее время ночных вызовов становится все больше: «В июне этого года введено круглосуточное дежурство пилотов санитарной авиации».

### Разработчики намерены увеличить скорость российских боевых вертолетов до 400 км в час

ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского и ОКБ Миля разработали ряд мероприятий, позволяющих увеличить скорость российских боевых вертолетов до 400 км/ч. Главным из них является установка лопастей несущего винта новейшей конструкции, что позволяет уже существующие машины сделать скоростными, рассказал гендиректор ЦАГИ Кирилл Сыпало. По его словам, новые лопасти снижают негативные аэродинамические эффекты, возникающие у вертолетов классической схемы на больших скоростях: «С учетом того, что «милевских» вертолетов выпущено очень большое количество, в результате замены лопастей мы получаем совершенно новое качество авиационной техники».

### Компанией ЦНТУ «Динамика» создан новый тренажер вертолета Ми-8МТВ-1 для Росгвардии

Компания ЦНТУ «Динамика» выполнила контрактные обязательства, поставив комплексный тренажер многоцелевого транспортного вертолета Ми-8МТВ-1 для подготовки летного состава Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации (Росгвардия). Тренажер предназначен для формирования устойчивых профессиональных навыков, тренировок и оценки уровня подготовки экипажей вертолета Ми-8МТВ-1 и имитации работы всех его бортовых систем в условиях реального интерьера кабины. Генерация изображения внекабинной обстановки обеспечивает визуализацию закабинной обстановки на всех этапах и режимах полета.

### Индия направила в США «срочный запрос» на приобретение 24 вертолетов MH-60R

Правительство Индии направило в США заявку на приобретение для ВМС страны 24 многоцелевых вертолетов MH-60R (в ВМС их называют «Ромео») на сумму около \$2 млрд, сообщает The Asian Age. По данным источников издания, Индия направила в США письмо с просьбой о срочной поставке этих вертолетов. Ожидается, что сделка будет заключена в течение нескольких месяцев. Ранее, в августе индийское правительство одобрило закупку американских MH-60R, которые планируется использовать для борьбы с подводными лодками. Эти машины должны прийти на смену вертолетам Sea King, которые простояли на вооружении индийских ВМС около 30 лет.

### Российский холдинг «Вертолеты России» открывает свои сервисные центры в Китае

В рамках выставки AirshowChina 2018 холдинг провел с китайской компанией UnitedAviationTechnology переговоры по вопросу организации центра ТОиР российских вертолетов в г. Шэньчжэнь (КНР). Китайская сторона также выразила заинтересованность в дооснащении ремонтной базы в г. Тяньцзинь. Как отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, данный шаг позволит обеспечить квалифицированный сервис вертолетной техники на протяжении всего ее жизненного цикла. Китай является одним из крупнейших операторов вертолетов российского производства, количество зарегистрированной российской авиатехники превышает 300 единиц.

### Специалисты KB3 завершили испытания «Ансата» с системой аварийного приводнения

Успешно завершились испытания легкого вертолета «Ансат» с системой аварийного приводнения, позволяющей держаться машине на воде около 30 минут. Об этом на проходившей в Чжухае (КНР) выставке Air Show China, сообщил представитель пресс-службы Казанского вертолетного завода. Система предназначена для спасения жизни пассажиров и экипажа. Сейчас она находится на этапе сертификации, уточнили в компании. В состав системы входят: надувные камеры плавучести (баллонеты), два спасательных плота, комплект жизнеобеспечения, включая радиомаяк для обозначения места посадки. Компания продолжает работы по повышению безопасности «Ансата».

### ...А ОДК рассматривает возможность создания новой силовой установки для вертолета «Ансат»

«Работа по двигателям на ближайшую перспективу - это импорт-тозамещение Д-136 для вертолета Ми-26 на базе силовой установки ПД-14 - ПД-12В. Также активно обсуждаем с коллегами двигатели, которые могут пойти на перспективную версию «Ансата», Ка-62 или Ка-226, а также на легкий вертолет VRT500», — рассказал в ходе выставки ChinaAirshow2018 глава компании «Вертолеты России» Андрей Богинский. Он сообщил также, что холдинг ведет работу по валидации сертификата на вертолет «Ансат» в Мексике, Колумбии, Перу и Бразилии: «Работа по валидации сертификатов для гражданских вертолетов идет с КНР, с Индией — мы как раз там начинаем с Ми-171А2».

### Перспективный турецкий вертолет T-625 получит двигатели национальной разработки

Многоцелевой вертолет T-625, первая машина такого класса, разработанная в Турции, получит новые турбовальные двигатели в 2021 году, сообщает Flightglobal. Как отмечают в компании TurkishAerospaceIndustries, разработка силовой установки ведется в полном соответствии с графиком. В настоящее время Турция не имеет турбовальных вертолетных двигателей собственной разработки. Сегодня в стране действует масштабная программа разработки и производства турбовальных и турбовентиляторных двигателей для перспективных вертолетов и самолетов различных классов. В частности, в стране планируется создать двигатели для перспективного турецкого истребителя TF-X.

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

**МАК настаивает на разработке рекомендаций по уходу на второй круг**

Их необходимость стала очевидной после аварийной посадки самолета Boeing 737 компании Utair в Сочи 1 сентября, сообщается в промежуточном отчете МАК по расследованию авиационного инцидента.

Напомним, Boeing 737 выкатился с ВПП в реку, в результате оказались разрушены крыло и шасси, загорелся левый двигатель. На борту лайнера находились 164 пассажира и 6 членов экипажа. В результате 18 человек получили травмы, трое госпитализированы. Погиб сотрудник аэропорта, который помогал эвакуировать людей. Подобные случаи внесены в информационную систему управления безопасностью полетов. В то же время, эффективность проведенных мероприятий недостаточна, поскольку данное происшествие — это уже третий случай, когда экипажи при срабатывании сигнализации о сдвиге ветра не сразу уходят на второй круг, а продолжают снижение или даже выполняют посадку», — уточняется в отчете.

**FAA предупредила всех эксплуатантов Boeing 737 MAX 8/9 о проблемах с датчиками**

Федеральное управление гражданской авиации США выпустило предупреждение о критических проблемах, с которыми могут столкнуться пилоты при управлении новейшими моделями Boeing 737 MAX 8 и 9.

Речь идет о неисправной работе системы контроля полета и датчиков, которые могут некорректно отражать угол атаки лайнера и провоцировать его перевод в положение крутого пике, создавать риски «значительной потери высоты и возможного столкновения с землей». FAA предписывает устранить неполадки в течение 30 дней. По данным агентства Reuters, всего в мире используется 246 подобных моделей, 45 из которых — эксплуатируются авиаперевозчиками США. Накануне компания Boeing направила авиакомпаниям собственные рекомендации по эксплуатации моделей Boeing 737 MAX. В них говорилось о том, как должен действовать экипаж в случае сбоя в работе датчика угла атаки.

**Airbus Helicopters Vostok провела серию семинаров в России и Белоруссии**

Компания Airbus Helicopters Vostok завершила ежегодную серию обучающих семинаров по безопасности полетов для коммерческих эксплуатантов и частных владельцев вертолетов Airbus в России.

Уже третий год подряд производитель проводит мероприятия в рамках глобальной стратегии по повышению безопасности полетов. В 2018 году семинары прошли в Минске, Казани и Новосибирске. С 2016 года в программе приняли участие почти 400 человек, включая частных владельцев вертолетов, руководящий и летно-технический состав коммерческих операторов, а также представителей авиавластей. Участие в семинарах является бесплатным. Главная задача семинаров — способствовать формированию культуры безопасности полетов на всех уровнях: от топ-менеджмента до летно-технического персонала. Специалисты Airbus Helicopters также поделились статистикой авиационных происшествий.

**Аэропорты ЕС планируют ловить террористов с помощью детектора лжи**

Технология AI будет считывать мимику лица и определять, когда турист лжет, говоря о багаже или цели путешествия. Венгрия, Греция и Латвия — это страны, где новая система будет тестироваться.

Предполагается, сообщает TheSun, что каждый турист, отправляющийся в страны Евросоюза и проживающий за его пределами, должен будет заполнить онлайн-заявку, загрузить в специальную систему доказательства своей платежеспособности, фото паспорта и визу. Далее состоится интервью с iBorderCtrl — роботом-пограничником. Робот спросит у туриста его имя, дату рождения, цель поездки, информацию о багаже. Вопросы будут звучать примерно так: «Что в вашем чемодане?» и «Если вы откроете чемодан и покажете, что находится внутри, это подтвердит, что ваши ответы были правдивы?». Мимика туриста будет проанализирована, и робот определит, лжет человек или говорит правду.

**После грубой посадки в лесу самолет Ан-2 отправлен на экспертизу**

Самолет Ан-2, совершивший вынужденную посадку в лесном массиве 8 ноября, транспортировали для экспертизы в Архангельск, сообщает штаб «Второго Архангельского объединенного авиаотряда».

Как мы уже сообщали ранее, самолет Ан-2 с 11 пассажирами и двумя членами экипажа, выполнявший рейс по маршруту Васьюково-Мезень, совершил жесткую посадку в лесу по маршруту следования в 50 км от Архангельска. Один пострадавший получил вывих плеча. Вертолет Ми-8 санитарной авиации не смог приземлиться на место ЧП из-за особенностей рельефа местности, людей поднимали с помощью специальных устройств. Источник в оперативном штабе на месте ЧС сообщал, что самолет сильно поврежден. Возбуждено уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ч. 1 ст. 263 УК РФ). В настоящее время в Архангельске продолжает работу комиссия МАК.



# Уроки и домашние задания Монреаля

## Почему в авиатранспортном комплексе России низка эффективность стандартов качества ИКАО

К тому же 14 ноября 2013 года вступил в силу один из главных документов ИКАО, Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов», который авиаторы мира ждали более 30 лет. Для многих умных и целеустремленных топ-менеджеров авиационной отрасли в мире это в буквальном смысле настольная книга.

**Стоим или буксуем?**

Многие участники конференции говорили, что интересных разработок в России достаточно, чтобы представить международному авиационному сообществу важную информацию и в области автоматизации УВД, САИ, кибербезопасности, поиска и спасения, наблюдения за беспилотниками с помощью спутниковых систем, метеобеспечения и многое другое.

Владея обстановкой, хочу подтвердить, это действительно так, и мои талантливые коллеги, друзья создают хорошее российское аэронавигационное оборудование, автоматизированные системы УВД и т.д. И страны мира, несмотря на жесточайшую конкуренцию, покупают их продукцию.

По мнению участников, даже один документ «Разработка стратегии развития аэронавигационной системы Российской Федерации», выполненный по заданию Правительства и тщательно «отшлифованный» экспертным сообществом, представленный в НИИ Аэронавигации, своим глубоким подходом украсил бы 13-ю Аэронавигационную конференцию ИКАО и положительно повлиял бы на авиационный авторитет России.

Ничтожно малое представление авиационных достижений России на конференции ИКАО — провальная вина чиновников, готовивших делегацию в Монреаль, и

Окончание. Начало на с. 2

**И в заключение — об отношении Министерства гражданской авиации СССР к внедрению Стандартов и Рекомендаций ИКАО.**

Министр, Борис Павлович Бугаев — человек властный, порой жесткий, требовал от подчиненных особого отношения к ИКАО. В качестве примера, публикую из моего личного архива материалы, представленные Главным управлением воздушным движением к Коллегии Министерства 9 июня 1988 года «Об анализе эффективности участия СССР в ИКАО».

За короткое время мы торопились догнать упущенное ранее время. Это было ровно 30 лет назад!

Приказ Министра от 5 декабря 1986 года «Внедрение планов повторяющихся полетов в качестве информационной основы для планирования потоков воздушных судов» в соответствии с требованиями Приложения 11 к Конвенции ИКАО.

**Эффективность от внедрения.** Снижение нагрузки на экипажи воздушных судов, органы УВД, связи. Повышение производительности АС УВД. Экономический эффект от внедрения в МЦ АУВД составил 350 тысяч рублей в год.

Приказ Министра гражданской авиации СССР и Председателя Госгидромета СССР от 5 марта 1986 года №41/57 «О внедрении автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТIS) и метеорологической информации для воздушных судов, находящихся в полете (VOLMET) на крупных аэродромах СССР» в соответствии с требованиями Приложения 11 к Конвенции.

**Эффективность от внедрения.** Снижение нагрузки на экипажи ВС, органы УВД в крупных центрах СССР, снижение посадок ниже минимума.

Указание МГА СССР от 21 мая 1986 года «О внедрении пособия по радиообмену на английском языке» в соответствии с требованиями документа ИКАО 9432.

**Эффективность от внедрения.** Повышение безопасности полетов за счет более совершенной методики применения английского языка при радиотелефонной связи пилот-диспетчер.

Приказ Министра гражданской авиации СССР и Председателя Госгидромета СССР от 29 мая 1986 года «О внедрении системы донесений с бортов ВС по форме AIREP ICAO, в соответствии с требованиями документа ИКАО 4444.

**Эффективность от внедрения.** Повышение безопасности полетов в районах отсутствия аэронавигационных наблюдений за погодой с бортов воздушных судов.

Указание МГА СССР и Госгидромета СССР от 15 февраля 1988 года «Об организации наблюдений за вулканической деятельностью с целью повышения безопасности полетов» в соответствии с требованиями Приложения 3 к Конвенции.



это надо расследовать, сделать жесткие выводы, чтобы активизировать заскорузлые бюрократические мозги. Нельзя так дискредитировать нашу великую страну!

Вспомнили участники и прозорливое обращение трехлетней давности Международного Консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» к министру иностранных дел: «О влиянии МИД на формирование позиций делегаций РФ в совещаниях ИКАО и другие вопросы».

Как известно, в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2012 года № 605 «О мерах по реализации внешнеполитического курса Российской Федерации», МИД поручено совместно с другими федеральными органами исполнительной власти содействовать созданию благоприятных внешних условий для долгосрочного развития страны, модернизации ее экономики, укреплению позиций России как равноправного партнера на мировых рынках. О каких равноправных партнерах на мировых рынках может идти речь, если за прошедшие 18(!) лет Министерство транспорта не подготовило постановление Правительства «О реализации в Российской Федерации требований Стратегического плана ИКАО «Путеводная нить гражданской авиа-

ции в 21 век». Может быть поэтому мы так пробуксовываем? А ведь к данному определяющему документу вышла уже третья поправка!»

**За державу обидно**

Не случайно вспомнил эти слова Павла Верещагина, персонажа фильма «Белое солнце пустыни». Их часто произносят ветераны авиации, выступающие в СМИ и порой вызывающие раздражение у нынешних чиновников, называющих это брюзжанием. Такие руководители не смотрят на перспективу, не понимают законодательные основы государственной политики ветеранского движения. Умные руководители привлекают ветеранов к пропаганде идей повышения безопасности и эффективности полетов.

У ветеранов есть огромное преимущество — они независимы и ими движет не критиканство, а обида за утрату авиационного величия страны и высокая любовь к Родине. Надо прислушиваться к ним и, засучив рукава, «пахать», чтобы не допускать позора, о котором я упомянул выше. Разумеется, нельзя романтизировать прошедший период, но ветераны помнят и гордятся страной, которая через 20 лет после опустошающей Второй мировой войны, сделала самолет Ил-62, выполнявший международные рейсы по трансатлантической воздушной трассе Москва — Монреаль, а ведущие авиакомпании мира, такие как французская Air France и японская JAL, арендовали эти лайнеры с регистрационным номером на борту — СССР. Сейчас же, более 90 процентов российских авиакомпаний выполняют полеты на боингах и аэробусах с регистрационными номерами Бермуд, Ирландии и т.д. И это только один пример.



**Эффективность от внедрения.** Повышение безопасности полетов путем организации воздушных и наземных наблюдений в районах Курильских островов и полуострова Камчатка.

Указание МГА СССР от 26 июня 1986 года «О внедрении процедуры тактического планирования полетов «SlotAllocationProcedure» ICAO с целью исключения перегрузки органов УВД в напряженных районах», в соответствии с требованиями Европейского аэронавигационного плана. Дос 7754.

**Эффективность от внедрения.** Повышение безопасности полетов целью исключения перегрузки диспетчеров УВД в напряженных районах.

Приказ Министра гражданской авиации СССР от 30 декабря 1988 года №213 «О внедрении системы добровольных (сообщений) докладов» в соответствии с требованиями Руководства по предотвращению авиационных происшествий. Дос 9422.

**Эффективность от внедрения.** Система предусматривает широкое участие авиаторов в поиске факторов опасности.

Приказ Министра гражданской авиации СССР от 27 февраля 1987 года № 61 «О Правилах и фразеологии радиообмена при выполнении полетов и УВД» в соответствии с требованиями документа ИКАО 9432.

**Эффективность от внедрения.** Повышение безопасности полетов путем внедрения фразеологии ИКАО между диспетчерскими пунктами, экипажами воздушных судов и аэродромными транспортными средствами.

Заключены Соглашения по координации и организации связи между органами УВД СССР и сопредельных государств, в соответствии с требованиями документа ИКАО 9426: Вильнюс-Варшава; Симферополь-Варна; Душанбе-Кабул; Львов-Братислава; Чита-Шеньян; Иркутск-Улан-Батор; Рига-Стокгольм; Рига-Мальме; Львов-Клуж; Баку-Тегеран; Ереван-Анкара; Симферополь-Анкара; Симферополь-Констанца; Кишинев-Бухарест; Хабаровск-Токио; Хабаровск-Анкоридж (Океанический); Алма-Ата-Урумчи; Хабаровск-Шеньян; Мурманск-Бодов (Океанический); Ереван-Тегеран.

Это к вопросу о роли личности в истории!

**Валерий ШЕЛКОВНИКОВ,**  
Президент Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов»,  
Лауреат Государственной премии СССР  
в области безопасности полетов,  
соучредитель Общероссийской общественной организации «Содружество ветеранов гражданской авиации», ветеран аэронавигационной службы СССР и России

Мы уже достаточно подробно рассказывали на страницах «ВТ» об этой истории и искренне надеялись на благополучный финал. Увы, в Министерстве обороны России не захотели прислушаться к голосу разума, мнению общественности и оценкам экспертов, убедился наш бывший сотрудник — а ныне обозреватель газеты «Труд» Анатолий Журин. Изданию располагает циркуляром Минобороны, где предписано перемещение коллекции (а в ней более 35 тысяч крылатых раритетов!) из Монино в подмосковную Кубинку, в парк «Патриот». Затея дорогостоящая и очень опасная для экспонатов, хотя в Минобороны и обещают перевезти их в целостности и сохранности.



## Крылатым раритетам велено переезжать

Похоже, знаменитому Монинскому авиационному музею вынесен приговор. Минобороны перешло в наступление

Однако специалисты в один голос уверяют: при переезде потеря среди уникальной авиационной техники просто неизбежна. Мы обратились за комментариями в известные авиационные конструкторские бюро и в Минобороны РФ.

В циркуляре военного ведомства под названием «Дорожная карта обустройства и развития Центрального музея Военно-воздушных сил» подробно расписаны все организационные мероприятия: от создания рабочей группы по обустройству до перемещения коллекции авиатехники из Монино в подмосковную Кубинку и торжественного открытия экспозиции во II квартале 2020 года в парке «Патриот». Все учтено? Все, кроме главного.

Документ появился на свет после того, как идея переноса крылатых экспонатов, названная рядом специалистов «безумной», получила волну критики со стороны экспертов, историков и журналистов, специализирующихся на авиационной теме. Под общественным напором Министерство обороны, выдержав паузу, на каком-то этапе даже пообещало оставить музей в покое. Что выглядело решением вполне адекватным.

Для такого вывода достаточно процитировать официальные оценки самых авторитетных отечественных авиационных КБ, пришедших к однозначному выводу: технику перебазировать нецелесообразно, многие ценные, уникальные экспонаты просто не выдержат путешествия. Правильнее было бы оказать помощь и поддержку Монинскому авиационному музею, известному как в стране, так и далеко за ее пределами. Приводим заключения на сей счет.

### ПАО «Туполев»

— Перемещение летательных аппаратов таких размеров нецелесообразно, поскольку требует огромных финансовых и трудовых затрат. И это может привести к потере уникальных экспонатов, известных во всем мире, представляющих огромную историческую ценность и играющих важную роль в деле патриотического воспитания молодежи.

### АО «ЭМЗ имени В.М. Мясищева»

— Если сейчас самолеты — настоящие, с действующими уз-

лами и механизмами, то после разборки/сборки они, возможно, и будут внешне выглядеть так же, как и раньше, но по сути превратятся в муляжи, не имеющие ни технической, ни исторической ценности.

### ОАО «ОКБ имени А.С. Яковлева»

— Считаем, что перемещение из Монинского музея авиатехники разработки ОКБ имени А.С. Яковлева может привести к потере уникальных экспонатов, имеющих историческую ценность и помогающих воспитывать молодежь.

### ОКБ Сухого

— Такие экспонаты Музея ВВС, как Су-7Б, Су-17МЗ, Су-17М4 — истребители-бомбардировщики, Су-24, Су-24М — фронтовые бомбардировщики, Су-26 — реактивный штурмовик, Су-27 — истребитель, были построены 40 лет назад и хранились на открытой площадке. В связи с этим восстановление их для использования в качестве музейных экспонатов на других площадках будет крайне затруднительно.

### ПАО «Ил»

— Любая попытка разбора самолетов, их транспортировка и сборка на новом месте повлечет за собой необратимые потери их целостности, внешнего вида и интерьера, конструктивные и технологические повреждения. Самолеты утратят техническую ценность и превратятся в недолговечные макеты...

Обратим внимание вот на что: все эти заключения подписаны не рядовыми инженерами, а первыми лицами ведущих конструкторских бюро страны. К кому, как не к ним, следовало бы в первую очередь обратиться за советом тем, кто затевал этот переезд, а по сути, уничтожение Монинского авиационного музея? Ну да сегодня не очень-то принято выслушивать авторитетные мнения: больше доверяя не высоким профессионалам, а строителям бесконечных «потемкинских деревень», возводимых под патриотическими лозунгами и со вполне земными интересами. Кстати, интересно будет посмотреть, что же появится на месте нынешнего музея в Монино? Уж не очередная ли застройка?

А совсем недавно (в номере от 5 октября 2018 года) «Труд» рас-

сказывал еще об одной затее, осуществляемой все в том же парке «Патриот», — о строительстве там пафосного храма, третьего по размерам в православном мире. На него будут потрачены миллиарды, хотя совсем рядом с этой новостройкой стоят и ветшают без призора памятники боевой славы и воинские захоронения. Целый список таких «беспризорников» привел в своей статье глава подмосковного отделения Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры Евгений Соседов. Но ничего, кроме раздражения, эта публикация в военном ведомстве не вызвала. (Как же, уже Самому доложили и получили высочайшее одобрение! — ред. «ВТ»).

### Идею переноса крылатых экспонатов специалисты называют «безумной»

А теперь вот история с Монинским музеем. Готовя эту публикацию, мы обратились в Министерство обороны за комментарием. Ответа по существу не последовало. Нет по этому вопросу четкой позиции и у Министерства культуры РФ, в ведении которого находится музейное хозяйство. Там ограничили туманной формулировкой с обещанием «взять вопросы перемещения экспонатов под особый контроль».

И еще. В процитированных выше заключениях авиаконструкторских фирм есть призыв вспомнить о патриотическом воспитании молодежи — не в казенном понимании этих трех слов. И это не пустой звук. В свое время именно молодежь обеспечила мощный толчок развитию авиации в нашей стране. Тысячи мальчишек и девчонок обивали пороги аэроклубов с заветной мечтой о небе. Да и сейчас немало энтузиастов, хотя не им посвящаются сегодня песни и фильмы. Спросите сотрудников Монинского музея, кто им помогает поддерживать, по сути, брошенные государством производ судьбы уникальнейшие экспонаты в более или менее приличном состоянии. И вам расскажут и покажут молодых людей-волонтеров, отдающих этому поистине высокому служению силы и время.

Я поговорил с одним из них. Знакомьтесь: Андрей из Калуги, проводит в Монино все выходные

дни. Пусть рассказ этого парня прочтут в Минобороны и задумаются, почему в стране, справедливо гордящейся авиационным прошлым, осталось лишь одно училище военных летчиков, а ВВС испытывают острый дефицит личного состава.

— Сам я сотрудник фирмы «Калугалифремстрой». История авиации стала моим хобби. Со школьных лет ходил по библиотекам, листал подшивки «Моделиста-конструктора», по ночам зачитывался «Техникой — молодежи» (помните, были такие журналы для молодежи с миллионными тиражами?). Это увлечение привело меня в Монино — уникальное, намоленное место. Сфера моего интереса — машины 1940-х годов.

Особенно трепетно отношусь к истребителям «Як», которые плохо изучил. Очень увлекательной была работа по восстановлению кабины Як-17, отличной боевой машины из семейства «яковлевых». Для меня было огромным счастьем увидеть все это в металле. Скажу, как на духу: для многих из нас настоящая жизнь протекает именно здесь. Люди, пришедшие сюда, в душе пилоты и конструкторы...

### Штрихи

Самые крупные из 35 тысяч экспонатов Монинского музея — это самолеты Ту-114, ЗМД, Ту-95, Ту-144, Т-4, М-50 и вертолет В-12. Очевидно, что без разборки и последующей сборки на новое место их не перевезти. Причем, по утверждению сотрудников музея, некоторые машины можно будет разобрать только при помощи бензорезов. Ведь многие из них прилетели в музей своим ходом, и никогда, даже в советское время, не подвергались полноценному техническому обслуживанию и не разбирались на части. К тому же провоз экспонатов, особенно крупных, через всю Московскую область сопряжен с огромным количеством пересечений путепроводов, переездов, линий электропередачи. Из-за этого процесс может затянуться на неопределенное время, и полуразобранные машины могут быть попросту разграблены...

Анатолий ЖУРИН

## МИРОВЫЕ НОВОСТИ

### В США намерены разработать пассажирский «защищенный от падения» гибридный дирижабль

Компания Egan Airships разработала пассажирскую версию гибридного дирижабля, защищенного, по утверждению конструкторов, от резкого падения в случае остановки двигателей. Перспективный аппарат получил обозначение Model J. Его предлагается использовать, в частности, для обзорных экскурсий или перевозки грузов. Model J получит один газовый объем с гелием, установленный поверх небольшого планера с хвостовым оперением и поворотным крылом. На полукрыльях будут размещены электровентиляторы. Под планером разместят грузопассажирскую капсулу, рассчитанную на перевозку 8 или 10 человек. Взлетать и садиться дирижабль будет вертикально.

### Ryanair согласовал с профсоюзом Verdi основы договора для своих бортпроводников в Германии

Стороны одобрили «предварительное соглашение о заключении тарифного договора», пишет DeutscheWelle. Автор отметил, что согласованы такие ключевые пункты, как применение норм германского трудового законодательства, улучшение условий труда и повышение зарплаты. Эти договоренности будут распространяться как на штатных, так и на временных работников. Данное соглашение впервые позволит закрепить в рамках социального плана гарантии при переводе на другую работу, выплате выходного пособия и восстановлении на работе. Тем не менее, у профсоюза вызывает недовольство тот факт, что Ryanair по-прежнему выступает против производственных советов.

### Хакеры выставили на продажу в интернете данные банковских карт клиентов British Airways

Как сообщает газета Daily Mail, эксперты компании в области кибербезопасности Flashpoint обнаружили, что хакеры выставили на продажу в теневого сегменте интернета похищенные данные банковских карт 244 тысяч клиентов British Airways по цене от £6,94 (\$9) до £38,58 (\$50) за одну карту. По оценке экспертов компании, продажа этих данных могла принести хакерской группировке до £9,4 млн (\$12,19 млн). Во Flashpoint полагают, что кибератаку совершила хакерская группировка Magecart, которая, по утверждению DailyMail, имеет российское происхождение. Жертвами хакеров могли оказаться все, кто бронировал билеты или оплачивал иные услуги на сайте или через приложение BA.

### В Австрии испытали двухдвигательный гибридный самолет на базе Diamond Aircraft

Перспективный гибридный двухдвигательный легкий самолет, разработанный австрийской компанией Diamond Aircraft на базе DA40, совершил первый полет. Как сообщает Reuters, испытания состоялись 31 октября и были признаны успешными. В общей сложности первый полет ВС, в разработке которого также участвует немецкая Siemens, продлился 20 минут. DA40 представляет собой 4-местный однодвигательный поршневого двигателя самолет с тянущим воздушным винтом в носовой части. Разработчики удалили поршневой двигатель и установили вместо него дизель-генератор мощностью 110 квт. Совокупная мощность моторов составляет 150 квт во взлетном режиме.

### Американская компания Delta AirLines заказала 10 дополнительных самолетов Airbus A330-900

Одна из старейших американских авиакомпаний — Delta AirLines заказала еще десять дополнительных самолетов Airbus A330-900, увеличив портфель заказов на самолеты данного типа до 35 машин. Одновременно с этим Delta и Airbus договорились отложить получение 10 ранее заказанных A350 XWB до 2025-2026 годов. В настоящее время Delta эксплуатирует 11 самолетов A350-900 и ожидает еще четыре лайнера в 2019-2020 годах. Флот самолетов A330 в авиакомпании Delta сегодня насчитывает 42 широкофюзеляжных самолета. Основным конкурентом самолетам семейства A330neo является линейка самолетов серии Boeing 787 Dreamliner авиакомпания Boeing.

### Пассажирам LOT пришлось «скинуться» на гидронасос, чтобы вылететь из Пекина

Неисправность гидравлического насоса на десять часов задержала вылет современного самолета компании Boeing — Dreamliner с 249 пассажирами на борту. Проблема заключалась в том, что неисправный гидронасос можно было купить только за наличные. У представителя LOT в Пекине не оказалось необходимой суммы, и он обратился за помощью к пассажирам. В итоге «сбрасываться» пришлось четверым из них. «Причиной задержки стала техническая неисправность самолета. Была выявлена течь гидравлической жидкости. Необходимо было заменить один из гидравлических насосов», — рассказал журналистам пресс-секретарь LOT Адриан Кубицкий.

### Sabre Corporation объявила о заключении соглашения по приобретению Farelogix

Farelogix — признанный новатор в индустрии туризма, предлагающий передовые технологии по управлению предложениями и выполнению заказов по протоколу NDC, которые используют ведущие авиакомпании в мире. Sabre ожидает, что после завершения сделки данное приобретение позволит компании ускорить вывод на рынок комплексных решений для ритейла, дистрибуции и выполнения торговых операций по стандарту NDC. Основываясь на GDS- и PSS-независимых инструментах Farelogix, Sabre рассчитывает ускорить внедрение инноваций в высококонкурентном сегменте IT для авиакомпаний, чтобы помочь авиаперевозчикам стимулировать рост и рентабельность бизнеса.

### Японская авиакомпания JAL за год 12 раз задерживала рейсы из-за нетрезвых пилотов

Случаи повышенного содержания спирта в крови пилотов JAL были выявлены после того, как авиакомпания обязала их проходить тесты на алкоголь с помощью новых датчиков с трубкой, данные которых фиксируются в онлайн-режиме, сообщает популярная японская газета «Майнити». Превышение нормы содержания алкоголя было выявлено с тех пор у 19 пилотов, и 12 из них пришлось заменить, что и привело к задержкам рейсов авиакомпании. Установленная в JAL норма алкоголя в крови пилотов составляет не более 0,1 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха и им запрещено пить спиртное позже, чем за 12 часов до полета. Все проштатфившиеся пилоты уволены.



## LEONARDO PSS

### КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ



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

#### СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

##### Российская компания «Русавиаинвест» требует от властей США разблокировать около \$1,4 млн

«Русавиаинвест» требует в суде США разморозить около 1,4 миллиона долларов, которые оказались заблокированы по инициативе Министерства финансов США из-за санкций. Об этом сообщает Российское агентство правовой и судебной информации РАПСИ. Средства были заморожены американскими властями из-за санкций в отношении лиц, якобы имеющих отношение к террористическим организациям, но сам «Русавиаинвест» ни в каких черных списках не значится, следует из материалов Федерального суда Южного округа Нью-Йорка. Среди ответчиков по иску российской компании значатся Минфин США и возглавляющий его Стивен Мнучин. Будем болеть за наших!

##### В Генеральной прокуратуре России рассказали, как вернуть деньги за невозвратные авиабилеты

«Если человек пришел вовремя, а рейс отменили, он имеет право потребовать, чтобы ему оплатили стоимость билета». Или тот же овербукинг, когда рейс есть, а места не хватило, также в случае его болезни или болезни летящего с ним его близкого родственника - это тоже может рассматриваться как основание для возврата невозвратных билетов, — пояснил заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опенышев. — Если такая история произошла, и вы не вылетели не по своей вине, то пишите заявление представителям авиакомпании, у которой купили билеты, а если не пойдут к вам навстречу и сочтут ваши доводы неубедительными, обращайтесь в прокуратуру».

##### Арбитраж обязал Шереметьевскую таможню вернуть корпорации Apple более 147 млн рублей

Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск ООО «Эпл Рус» (российское подразделение американской корпорации Apple) о взыскании более 147 миллионов рублей с Шереметьевской таможни по делу о ввозе «умных часов» Apple Watch, сообщает Российское агентство правовой и судебной информации РАПСИ. Областной арбитраж обязал таможню внести изменения в декларации и возратить истцу излишне взысканные 42,9 миллиона рублей таможенных платежей и 104,1 миллиона рублей процентов. Таможенный орган ошибочно классифицировал Apple Watch по коду «часы наручные». Однако «Эпл Рус» доказало, что гаджет относится к устройствам для передачи данных.

##### Следствие установило сокрытое компанией «Трансаэро» имущество на 300 млн рублей

«Сама компания с сентября 2017 года находится в состоянии банкротства. В результате активной следственной работы удалось установить сокрытое имущество предприятия — авиационные запчасти, предварительная стоимость которых составляет не менее 300 млн рублей», — сообщил первый заместитель руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ Сергей Помозов на Третьем открытом форуме Московской межрегиональной транспортной прокуратуры на тему соблюдения трудовых прав граждан на предприятиях транспорта. Установлена также задолженность перед 7 тысячами 413 работниками авиакомпании в общей сумме 290 млн рублей.

##### Дело о продаже на Украину двигателей от авиационных ракет направлено в суд

По данным следствия, в рамках госконтракта с Минобороны России «ГКНИ полигон авиационных систем» должен был разобрать для утилизации 93 ракеты и передать их части в АО «Южно-Уральский центр утилизации» для переработки. «Обвиняемые организовывали демонтаж с этих ракет двигателей «Р95-300», которые были в исправном состоянии, и продали их на Украину. В качестве отчетности соучастники предоставили Министерству обороны фальсифицированные документы о полной утилизации ракет», — рассказала официальный представитель Следственного комитета РФ Светлана Петренко. Государству причинен ущерб на сумму более 160 млн рублей.

##### Международный аэропорт «Шереметьево» подал иск к «Аэрофлоту» на 150 млн рублей

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» подало судебный иск к компании «Аэрофлот» на 149,5 миллиона рублей. Об этом сообщается на сайте со ссылкой на материалы картотеки арбитражных дел. Заявление зарегистрировано Арбитражным судом Москвы 6 ноября. Суть требований на сайте картотеки не приводится. Комментариямисторон представители отраслевых СМИ пока не располагают. Отметим, что «Аэрофлот» — базовый и самый крупный авиаперевозчик в МАШ. В апреле нынешнего года уже сообщалось об исках московского аэропорта с требованием взыскать с «Аэрофлота» в общей сложности более 177 млн рублей. Но и тогда суть требований также не уточнялась.

##### Арбитражный суд Москвы завершил процедуру банкротства ОАО «Авиакомпания «Москва»

Об этом сообщается в определении суда, размещенном на его сайте. «Требования кредиторов, не удовлетворенные по причине недостаточности имущества должника, считаются погашенными. Погашенными считаются также требования кредиторов, не признанные конкурсным управляющим, если кредитор не обращался в арбитражный суд, либо такие требования признаны арбитражным судом необоснованными», — говорится в документе. На одном из прошлых заседаний Михаил Котов, освобожденный в апреле 2015 года от обязанностей конкурсного управляющего, сообщил, что в реестр поступили требования на сумму 9,5 млрд рублей. Закрыты 13 счетов организации в ряде банков.

##### Холдинг «Вертолеты России» подал иск к АО «Станкопром» почти на 500 млн рублей

В конце прошлого года Арбитражный суд Москвы решил взыскать со «Станкопрома» в пользу «Вертолетов России» 916,5 млн рублей. Первоначально иск подавал Сбербанк, который в 2013-2014 гг. открыл кредитные линии на 1,5 млрд рублей для входящего в «Станкопром» «Савеловского машиностроительного завода». Однако в начале 2017 года завод признали банкротом. На тот момент СМЗ использовал 916,5 млн рублей кредита — Сбербанк решил вернуть эти деньги и подал в суд на «Станкопром» — поручителя по кредитам. Суд поддержал Сбербанк, но позднее тот ходатайствовал о замене истца — им стали «Вертолеты России», с которыми банк заключил договор уступки прав.