

# Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит  
с 15 апреля  
1936 года  
№ 21 (44208)  
Май 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

21-23 июня

50  
лет



РОСТОВ

Международная  
научно-практическая  
конференция  
«АВИАТРАНС 2019»  
<http://aviatrans.rfmstuca.ru>



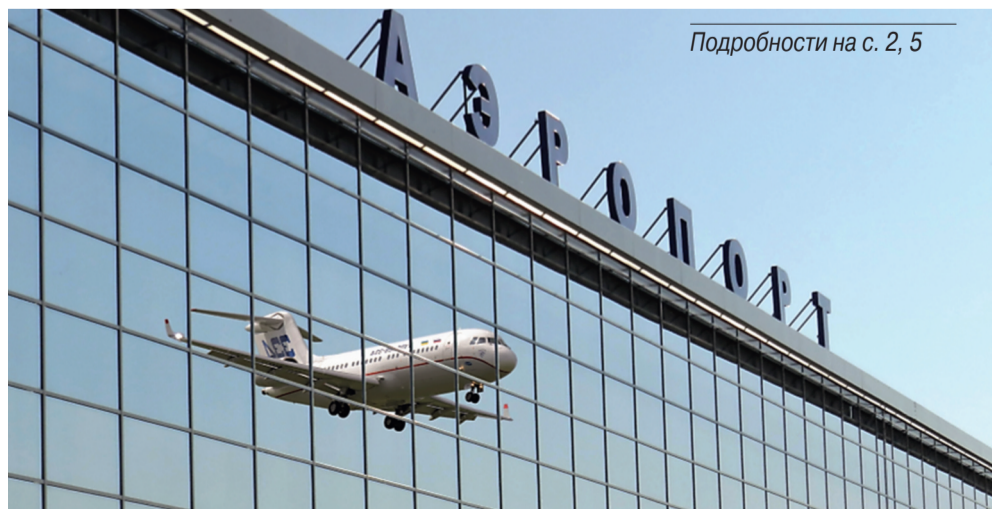
Подробности на с.3

## Смотрины для Президента

В ходе рабочей поездки по стране Владимир Путин оценил реальный потенциал российской оборонки

## «Настоящая рабочая лошадка»

Вместо проекта Ту-334 деньги были истрачены на производство самолета Sukhoi Superjet 100



Подробности на с. 2, 5



Подробности на с. 2, 4

## Медведева познакомили с Платовым

Новую воздушную гавань донской столицы осмотрел Председатель Правительства России

## Воздушный транспорт гражданской авиации № 21

Еженедельник

Главный редактор  
Сергей ГУСЯКОВ

### РЕДКОЛЛЕГИЯ:

**В. Шапкин,**  
И.о. первого заместителя генерального директора НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» научный руководитель ГосНИИ ГА

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

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

### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

### АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:  
Фрунзенская набережная,  
д. 48, кв. 48  
г. Москва, 119270  
Телефон для контактов,  
подписки (495) 953-34-89  
e-mail: sergus48@gmail.com  
airtransavia@gmail.com  
Знакомьтесь! Наш обновленный сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

Ⓜ — пресс-релизы, материалы public relations, публикации на правах рекламы; ответственность за содержание рекламы редакция не несет.  
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Ответственность за достоверность фактов, изложенных в материалах «ВТ», несут авторы.  
При перепечатке ссылка на «Воздушный транспорт» обязательна.

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

Газета зарегистрирована в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.  
Отпечатано в типографии ООО «МЕДИКОЛОП» 105187, г. Москва, Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 0750

Подписку можно оформить в любом отделении связи

# «Настоящая рабочая лошадка»

## Вместо проекта Ту-334 деньги были истрачены на производство самолета Sukhoi Superjet 100

Недавняя авиакатастрофа в аэропорту «Шереметьево» самолета Sukhoi Superjet 100 возобновила разговоры о целесообразности создания регионального самолета Ту-334. Уже сертифицированный лайнер, готовый к серийному выпуску, так и не был запущен, а вместо него появился новый авиационный проект с претенциозным названием — «Суперджет».

Корреспондент ИА «Татар-информ» Катерина Фадеева связалась с экспертами в авиационной отрасли и выяснила, актуален ли сейчас не реализованный проект ближнемагистрального турбореактивного самолета Ту-334, серийное производство которого планировалось в Казани, а также какова его нынешняя судьба и перспективы.

### Как задвинули Казань

В апреле 2005 года вышло постановление Правительства РФ № 217 о запуске на Казанском авиационном производственном объединении имени С.П. Горбунова серийного производства лайнера Ту-334. Начало выпуска было намечено на 2007 год. Планировалось, что финансирование под-

готовки серийного производства ближнемагистрального самолета и его модификаций будет осуществляться с участием Республики Татарстан.

В производстве Ту-334 планировалось задействовать порядка трехсот предприятий, из которых 95 процентов — российские заводы. По предварительным расчетам, бюд-



жетный эффект от полномасштабной реализации проекта мог составить до 30 млрд рублей в год.

Разработка получила признание на российском рынке. Так, к ноябрю 2006 года ОАО «Туполев» уже заключило контракты с семью авиаперевозчиками на поставку 55 единиц, а также имело протоколы о на-

мерениях 24 авиакомпаний еще на 297 самолетов, заявил главный конструктор Ту-334 Игорь Калыгин во время презентации лайнера на ФГУП «Казанское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова» в 2006 году.

Продолжение на с. 5



Что уже сделано для этого и будет сделано в перспективе, можно увидеть на уникальной выставке вертолётной индустрии HeliRussia, которая ежегодно проводится в мае в выставочном комплексе «Крокус-Экспо» в Мякинине. Этот московский район и сам уже стал винтокрылым: при выставочном комплексе создан один из крупнейших хелипортов (если сказать «вертодром», даже звучит как-то несолидно). И над «Кро-

кусом» непрерывно жужжат вертолёты.

С 16 по 18 мая здесь состоялась 12-я по счёту вертолётная выставка. В ролие организатора выступил Минпромторг России. Устроитель — компания «Русские Выставочные Системы», титульный спонсор — холдинг «Вертолёты России», официальный спонсор — «Промсвязьбанк», стратегический партнер — Банк ВТБ. Мероприятие проходит по иници-

# Вертолёты для России

## На прошедшей выставке HeliRussia 2019 акцент сместился в сторону лёгких машин

Современный мир уже не может жить без винтокрылого транспорта. И Россия не является исключением. Даже в центральной её части можно найти немало мест, для сообщения с которыми лучше вертолета средства нет. Что уж говорить о дальневосточных регионах или Крайнем Севере. Именно поэтому один из прославленных классиков вертолётостроения Михаил Леонтьевич Миль любил повторять, что Россия специально создана для вертолётов. Следовательно, нужно создавать вертолёты для России.

циативе и при поддержке Ассоциации Вертолётной Индустрии.

В торжественной церемонии открытия приняли участие: первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Владимир Кожин, заместитель Министра промыш-

ленности и торговли Олег Бочаров, заместитель Министра транспорта Александр Юрчик, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Олег Сторчевой, начальник Управления авиации ФСБ России Борис Данилов, советник президента ОАК по

науке и технологиям Борис Аleshин, генеральный директор холдинга «Вертолёты России» Андрей Богинский, а также председатель Правления Ассоциации Вертолётной Индустрии Михаил Казачков.

Продолжение на с. 6-7

# Сколько можно «кошмарить»?

## Уровень подготовки пилотов в коммерческих АУЦ не уступает ее качеству в госструктурах

10 апреля, выступая с традиционным отчетным докладом на пленарном заседании Совета Федерации Генеральный прокурор РФ Юрий Чайка обратился, среди других вопросов, и к проблемам безопасности полетов. Он, в частности, сказал:

«В прошедшем году надзорным ведомством продолжалась работа по обеспечению законности в транспортной сфере, особенно в вопросах безопасности перевозок пассажиров. Чтобы человеческий фактор перестал доминировать среди причин авиакатастроф, мы продолжили целевые проверки учебных заведений гражданской авиации.

С сожалением пришлось кон-

статировать: установлены факты незаконной выдачи членам экипажей, работающих на международных рейсах, сертификатов на знание английского языка без проведения надлежащего обучения и тестирования. Недостаточные языковые знания при полетах на международных линиях создают риски невыполнения команд диспетчеров, ставят под угрозу безопасность на воздушном транспорте.

По инициативе транспортных прокуроров аннулировано свыше 290 подобных сертификатов, расследуется ряд уголовных дел об использовании подложных документов и о мошенничестве.

Всего в прошедшем году вследствие различных нарушений отстранено от полетов 425 пилотов, прекращена деятельность двух авиационных учебных цент-



ров, Росавиацией аннулировано 160 летных свидетельств.

В целях повышения уровня безопасности полетов нами перед Минтрансом поставлен вопрос о совершенствовании системы обучения специалистов для гражданской авиации, принятии федеральных авиационных правил в этой части».

С одной стороны, четко обозначены некоторые причины авиационных происшествий: серьезные недостатки, присущие системе

подготовки авиационных специалистов в учебных заведениях гражданской авиации, торговля сертификатами о владении английским языком, случаи подлога и мошенничества. Хочется надеяться, что активность прокуроров по пресечению противоправной деятельности и наказание виновных приведут к действительному повышению уровней безопасности полетов в стране.

Продолжение на с. 10



### Спагетти в банке

Наклонившись в попытке извлечь наушники из рюкзака, тут же стукнулся лбом о спинку переднего кресла — мои колени от него отделили какие-нибудь десять сантиметров. Доставшийся мне зазор между пышущими жаром соседями был меньше полуметра. Забыв про наушники, оставалось предаться размышлениям: как такое возможно в 21-м веке? Почему, чёрт возьми, в современном магистральном самолёте рядовой пассажир эко-

ном-класса всё чаще подвергается «спагеттизации»?

Ирония в том, что в то время, как наше личное пространство на борту сжимается, сами лайнеры растут. Самолёты с удлинённым фюзеляжем всё более распространены на самых интенсивных маршрутах. Последние модели Boeing 737 из семейства MAX-8/9/10 — самый часто встречающийся тип самолёта — сегодня длиннее своего прародителя 737-100, выпущенного в 1968 году, на 10-14 метров. Однако внутри них

# Всё уже и уже, и хуже...

## Зачем авиаперевозчики теснят ряды наших кресел и как с этим бороться

Рейс предстоял самый обычный, длительностью час 50 минут, из Чикаго в Нью-Йорк. Я поднялся на борт одним из последних и, добравшись до своего места в середине ряда в конце салона, нашёл багажную полку уже занятой. Пришлось с трудом влихивать рюкзак себе под сиденье — сидевший сзади успел пристроить там собственную сумку. Спутники слева и справа габаритами смахивали на начинающих борцов сумо и подлокотники целиком достались им.

мы испытываем неизбывную физическую стеснённость.

Причина в том, что в коммерческой авиации увеличение размера и внутреннего объёма самолёта совсем не обязательно транслируется в предоставление большей свободы манёвра каждому пассажиру. Оно прежде всего означает

возможность размещения большего количества кресел.

Например, в 2017 году летающую публику всколыхнул слух, что American Airlines собирается установить ещё по шесть кресел на своих А320-х, по девять — на А321-х и по дюжине, то есть дополнительно два полных ряда, — на 737-

800-х. Поговаривают, что бюджетный перевозчик JetBlue тоже планирует втиснуть по дюжине кресел на А320-х, а Delta Air Lines добавляет десять. В этом году, как ожидается, их примеру намерена последовать и United Airlines.

Продолжение на с. 11

# Смотринны для Президента

## В ходе рабочей поездки по стране Владимир Путин оценил реальный потенциал российской оборонки

На прошлой неделе рабочий график главы государства оказался чрезвычайно насыщенным. Визит в Татарстан начался с посещения Казанского авиационного завода имени С.П. Горбунова. Предприятие является филиалом ПАО «Туполев», выпускает стратегические бомбардировщики последнего поколения Ту-160 и строит лайнеры Ту-214 специального назначения для Министерства обороны и госавиации, а также ведёт работы по поддержанию парка дальней авиации.

Владимир Путин ознакомился с образцами современной авиационной техники и пообщался с работниками предприятия. По сути, посещение завода было похоже на расширенное совещание, посвященное развитию авиационной отрасли, которое Путин проводил на ногах. Во время осмотра цехов его сопровождали министр обороны РФ Сергей Шойгу, вице-премьер Юрий Борисов, глава Минпромторга Денис Мантуров, а также руководители ряда предприятий ОАК с президентом корпорации Юрием Слюсарем.

Главе государства показали, в частности, модернизированные самолёты Ту-160, Ту-95МС, Ту-22, продемонстрировали работу нового станка для обработки материалов. Он появился на заводе в рамках масштабной программы импортозамещения.

В цехе лазерной сварки ему продемонстрировали этапы производства титановой центральной балки стратегического ракетносца Ту-160. Президент осмотрел готовые изделия: левую и правую полубалки центроплана и узлы поворота. Руководство предприятия сообщило, что ряд технологий были утрачены в 1990-х годах, а сейчас их удалось не только восстановить, но и усовершенствовать.

Кроме того, в одном из цехов Казанского авиационного завода Владимиру Путину показали цифровые трехмерные модели агрегатов самолетов, которые используются в производстве.

Глава государства также поднялся на борт вертолёта Ми-38Т, предназначенного для Воздушно-десантных войск. В отдельном ангаре Президенту России был представлен самолёт Ту-214.

Рядом со стапелем, где завершается сборка очередного ракетносца, Владимир Путин побеседовал с работниками предприятия.

«На десять таких машин мы подписали контракт в начале прошлого года. Еще 10 Ту-160 будут модернизироваться. И, может быть, даже увеличим количество



с учетом того, что фактически Ту-160 становится совсем новой машиной, с огромными, нужными для Министерства обороны возможностями. Оборонное ведомство также не исключает увеличения контракта на будущее», — заявил Президент, чем вызвал

воздушной обороны — радиолокационными станциями «Каста 2 2В», «Подлёт» и РЛК МЦ «Валдай», комплексом средств автоматизации «Фундамент М», боевыми машинами ЗРПК семейства «Панцирь», ЗРК С 350 «Витязь», боевой машиной «Тор М2У», самоходной



дружные аплодисменты рабочих.

«Сегодня мы уже посмотрели то, как идут дела на казанском филиале фирмы «Туполев». В целом, считаю, можем быть довольны тем, как развивается предприятие и по его техническому оснащению, и по подготовке кадров, и, самое главное, по продукции, которую они выпускают», — подвел Президент предварительные итоги этого выездного совещания.

### «Корсар», «Форпост», «Охотник» и другие

В рамках инспекционного маршрута Президента — Верховного Главнокомандующего Вооружёнными силами Российской Федерации Владимир Путин посетил в Астраханской области Государственный лётно-испытательный центр имени В.П. Чкалова Министерства обороны России.

Глава государства осмотрел современные и перспективные образцы авиационной техники, в том числе ракетный комплекс «Кинжал», самолёты «МиГ» и «Су», беспилотные летательные аппараты «Охотник Б», «Иноходец», «Корсар», «Форпост Р». Верховный Главнокомандующий также ознакомился со средствами противо-



огневой установкой «Бук МЗ», пусковой установкой ЗРК С 300В4.

В Астраханской области Владимиру Путину показали еще несколько перспективных боевых машин, не имеющих пока названия. Пока что это настолько закрытая тематика, что министр обороны Шойгу превентивно запретил оператору поворачивать камеру. Показать технику разрешено только на общем плане. Все это средства ПВО. Одно из них — новый С-350 «Витязь» с увеличенным запасом ракет.

При посадке на аэродроме ГЛИЦ самолёт Президента сопровождала группа из шести истребителей пятого поколения

Су 57. Позднее Владимир Путин кратко пообщался с лётчиками, пилотировавшими машины.

Но, пожалуй, самой «горячей» новостью президентского вояжа по ключевым объектам авиастроительной и оборонной индустрии страны стало сообщение Владимира Путина о закупке Министерством обороны 76 новейших истребителей Су-57, которые должны поступить на вооружение трех авиационных полков к 2028 году. Контракт оценивается в сумму до 170 млрд рублей, что делает его крупнейшим в истории авиации и гарантирует полную загрузку мощностей Комсомольского-Амура авиационного завода как минимум на десятилетие. Соглашение может быть подписано в присутствии Президента России на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2019.

### От Сирии — до Сочи

Финальным мероприятием серии инспекций Президента по отраслям ОПК стало совещание в Сочи по проблемам развития Воздушно-космических сил и диверсификации промышленности. «И сейчас, и в будущем роль ВКС в военных операциях, надёжный контроль за небом и космическим пространством исключительно значимы», — отметил Владимир Путин. — Уверен, вы это тоже понимаете, знаю, что исходите из этого. Значение этого компонента будет только возрастать. Поэтому наша задача — активно совершенствовать боевые

возможности ВКС, повышать уровень подготовки личного состава».

В ходе совещания Владимир Путин также подчеркнул необходимость совершенствования российской орбитальной группировки космических аппаратов военного и двойного назначения. По словам Президента, конструкторские бюро и предприятия ракетно-космической отрасли должны чётко выполнять все задания госзаказа, при этом особое внимание следует обратить на строгое соответствие всей линейки продукции требованиям тактико-технических заданий по разработке новейших космических систем и комплексов.

«Боевое применение российской авиации в Сирии выявило и ряд недостатков в техническом состоянии самолётов и вертолётов, а также в применяемых средствах поражения», — отметил Президент. — Предприятия промышленности в плановом порядке проводят работу по устранению выявленных проблем. В этом мы убедились и при посещении Казанского авиационного завода и 929-го Государственного лётно-испытательного центра Минобороны в Ахтубинске».

Состоялся также обмен мнениями о том, как идет создание перспективных летательных аппаратов, включая беспилотные комплексы.

### ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

#### В Госдуме одобрен законопроект об отмене НДС на авиационные перевозки в обход Москвы

Комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект, устанавливающий бессрочно НДС в размере 0 процентов для всех внутренних пассажирских авиаперевозок при условии, что пункт отправления и назначения, а также промежуточные пункты маршрута перевозки расположены вне Москвы. Документ был инициирован Правительством России. В то же время принятые ранее решения в отношении авиаперевозок из Крыма, Севастополя, Калининградской области, Дальневосточного федерального округа и обратно по ставке НДС 0 процентов — в том числе в Москву и из Москвы — остаются в силе.

#### Кремль вновь переадресовал Минтрансу РФ вопрос о прекращении эксплуатации SSJ 100

Вопросы приостановки полетов должны направляться специализированным ведомством, заявил журналистам пресс-секретарь Президента России Дмитрий Песков: «Я еще раз повторяю, Кремль не имеет полномочий определять возможность эксплуатации той или иной техники. В том числе авиационной. Это первое. Второе: эта тема, безусловно, должна комментироваться, но вопросы должны формулироваться только в адрес специализированных ведомств. В первую очередь это, конечно, Минтранс». Напомним, что сразу на следующий день после авиакатастрофы министр транспорта Евгений Дитрих заявил об отсутствии оснований для приостановки полетов SSJ 100.

#### Владимир Путин назвал повышение контроля за воздушным пространством главным делом ВКС

«Ключевая задача, это, в том числе, — повышение уровня контроля за воздушным пространством», — сказал Путин на совещании в Казани по развитию вооруженных сил и ОПК. По его словам, в декабре 2018 года на боевое дежурство была поставлена радиолокационная станция загоризонтного обнаружения «Контейнер», которая позволяет вести наблюдение за воздушной обстановкой над большей частью Западной Европы и Ближнего Востока. «Я прошу обратить в докладах внимание на планы по дальнейшему развитию средств ВКС, направленные на парирование потенциальных угроз с воздуха и из космического пространства», — сказал российский лидер.

#### Дмитрий Медведев: России скоро потребуется нормативное регулирование для контроля БПЛА

И такая работа уже ведется, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, выступая на Петербургском юридическом форуме: «В скором времени потребуется четкое нормативное регулирование для активного использования тех же самых дронов на суше и на море. Для контроля над беспилотными автомобилями, которые уже выезжают на дорогу. Работу здесь ведут наши профильные ведомства, документы внесены в Правительство». «Понятно, что по мере развития этой сферы и документы будут меняться. Мы до конца даже не понимаем еще, в каком направлении пойдет развитие тех или иных технологий. Тем не менее, думать об этом уже необходимо», — подчеркнул премьер.

#### Глава Минпромторга России Денис Мантуров искорачил сокращение производства SSJ 100

Сокращать производство самолетов Sukhoi Superjet 100 в России не будут, так как никто не отказывался от покупки этого успешно работающего воздушного судна, несмотря на недавнюю катастрофу в столичном аэропорту «Шереметьево». Об этом заявил журналистам министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров. «Почему мы должны сокращать производство? У нас кто-то отказался от покупки этих самолетов? Нет. Никакого сокращения производства не планируется, а завод обеспечен заказами». Мантуров напомнил, что системной приостановки полетов на SSJ 100 также не предпринималось ввиду отсутствия предпосылок.

#### Минтранс намерен создать систему продажи льготных авиабилетов через портал госуслуг

Речь идет о покупке билетов из Москвы в регионы ДФО, Крым, Калининград, а также на межрегиональные рейсы. За счет субсидирования государством этих направлений билеты на них в два-три раза дешевле, что вызывает ажиотажный спрос. В итоге проездные документы раскупаются в считанные дни и людям приходится подолгу стоять в очередях. По действующим правилам льготные категории граждан могут приобрести билеты только в кассах авиакомпаний или уполномоченных агентств. В опрошенных авиакомпаниях сообщили, что пока не обсуждали с Минтрансом механизм продажи льготных билетов через портал госуслуг. Но в целом предложение оценивают положительно.

#### Минобрнауки России прорабатывает интеграцию программ образования и профподготовки пилотов

Минобрнауки РФ совместно с Министерством транспорта России прорабатывает вопросы интеграции образовательных программ и программ профессиональной подготовки в летных вузах страны. Об этом рассказал министр науки и высшего образования РФ Михаил Котюков в Сочи, где проходили III Международная конференция «Наука будущего» и V Всероссийский форум «Наука будущего — наука молодых». В 2018 году после проверок Генпрокуратуры были отстранены от полетов более 400 пилотов. В минувшем году также была прекращена деятельность двух авиационных учебных центров, Росавиацией аннулированы 160 летных свидетельств.

#### VII Стратегический форум гражданской авиации NETWORK пройдет 8 июля в городе Красноярске

«Стратегический форум гражданской авиации 2019» NETWORK — крупнейшая профессиональная площадка для обсуждения ключевых трендов развития отрасли. В программе форума запланированы следующие темы: «Стратегические направления развития авиаперевозок и аэропортовой сети», «Цифровая трансформация гражданской авиации. Влияние инновационных технологий на бизнес-стратегии предприятий ГА», «Открытие глобального неба», «Тренды и ключевые перемены на рынке лизинга авиационной техники» и др. Также в рамках форума пройдут мастер-классы на тему: «Аэрополис — новый экономический и инновационный центр региона или города».



## БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

**По данным Росавиации, в апреле российские авиакомпании перевезли 8,97 млн пассажиров**

По оперативным данным, в апреле текущего года российские перевозчики обслужили 8,97 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 12,1 процента. Рост показателей производственной деятельности в апреле 2019 года отмечается у авиакомпании «Аэрофлот», обслужившей почти 3,1 млн пассажиров (+8,3 процента); S7 перевезла 1 млн пассажиров (+21,1 процента); «Победа» — 760 тысяч пассажиров (+45,3 процента); «Россия» — 801 тысячу пассажиров (+10,7 процента); «Уральскими авиалиниями» в апреле воспользовались 697 тысяч пассажиров (+9,3 процента). Пассажирооборот в апреле 2019 достиг отметки в 23,26 млрд пасс/км.

**Выручка «Аэрофлота» по итогам первого квартала 2019 года по РСБУ составила 114,02 млрд рублей**

Результаты в соответствии с Российскими стандартами бухгалтерского учета представлены на неконсолидированной основе, сообщает пресс-служба авиакомпании. При этом рыночные факторы, в том числе валютный и топливный, оставались значимыми для динамики финансовых результатов при их сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Выручка по итогам первого квартала 2019 года составила 114,026 млрд рублей, что на 21,1 процента превышает результат аналогичного периода 2018 года. Таким образом, в первом квартале продолжилось ускорение темпов роста выручки (по итогам 2018 года рост составил 13,0 процента, в четвертом квартале 2018 года — 16,4 процента).

**При неблагоприятных факторах рынка Utair сохранил показатели на уровне прошлого года**

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» выпустило отчетность по Российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) за 1 квартал 2019 года. По сравнению с аналогичным периодом 2018 года значительно ухудшились рыночные условия: цена керосина выросла, продолжилось ослабление рубля. Несмотря на ухудшение экономического фона, Utair нарастила операционную прибыль на 5 процентов и смогла сдержать убыток от продаж на уровне 1 квартала предыдущего года (-2,5 млрд рублей). Результаты 1-го квартала плановые и обусловлены сезонностью авиаперевозок. Как и в прошлом году, Utair увеличит пассажиропоток в период высокого сезона весенне-летней навигации.

**Авиакомпания «Руслайн» отказалась от сделки по приобретению в лизинг 18 самолетов SSJ 100**

Владелец авиакомпании Николай Уланов объяснил отказ репутационными рисками: после катастрофы в Шереметьево пассажиры будут опасаться летать на самолетах SSJ 100, что негативно скажется на перспективах их окупаемости. В случае поставки эти суда составили бы половину парка «Руслайн» (сегодня эксплуатирует 18 канадских CRJ 100/200). «Руслайн» вел переговоры о лизинге SSJ со второй половины 2018 года. По словам источников в отрасли, перевозчик рассчитывал на получение от Росавиации бюджетной субсидии, которая компенсировала бы часть лизинговых платежей. В «Ильошин Финанс» не подтвердили информацию о выходе «Руслайна» из переговоров.

**Акционеры «Уральских авиалиний» направят прибыль за минувший год в фонд накопления**

Акционеры авиакомпании «Уральские авиалинии» на годовом собрании приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2018 года, а полученную прибыль в размере около 386 млн рублей направить в фонд накопления. В конце марта авиакомпания опубликовала отчет, согласно которому ее чистая прибыль по российским стандартам бухучета (РСБУ) в 2018 году сократилась до 415,4 млн рублей с 3,6 млрд рублей, полученных годом ранее. Глава компании Сергей Скуратов пояснил, что существенное падение прибыли связано с ростом цен на топливо. По итогам прошлого года авиакомпания перевезла более 9 млн пассажиров, что на 13 процентов больше показателя 2017 года.

**Низкобюджетная «Победа» открывает продажи на новый международный маршрут Москва-Рига**

Рига станет первым городом Латвии в маршрутной сети «Победы». Полеты по новому маршруту начнутся 5 июля и будут выполняться два раза в неделю по пятницам и воскресеньям в течение календарного лета. С 16 сентября рейс будет ежедневным. «Победа» летает на современных комфортабельных самолетах Boeing 737-800. Сейчас во флоте компании 28 самолетов, и все они поставлены напрямую с завода-производителя. В мае 2019 года флот увеличится на 50 процентов по сравнению с летом 2018 года: в парке будет летать 30 комфортабельных Boeing 737-800. Средний возраст авиапарка «Победы» составляет всего 2,3 года. Средняя загрузка рейсов «Победы» составляет 94 процента.

**Псковские власти сократят штат «Псковавиа» с аннулированием сертификата эксплуатанта**

Число сотрудников авиакомпании «Псковавиа», сертификат эксплуатанта которой аннулирован Росавиацией, будет сокращено на 47 человек. Псковские власти намерены предложить им должности в бюджетных организациях, заявила вице-губернатор области Нинель Салагаева. Среди услуг предприятия не только авиаперевозки. «Псковавиа» также ведет аэропортовую деятельность и занимается наземным обслуживанием воздушных судов в аэропорту, а также предоставляет услуги по периодическому и оперативному техническому обслуживанию ВС. Авиакомпания является главным оператором аэропорта Пскова, использует самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-26БРЛ и вертолет Robinson R44.

**«АльфаСтрахование» и СОГАЗ начали выплаты в связи с катастрофой в Шереметьево рейса SU1492**

АО «АльфаСтрахование» и АО «СОГАЗ» (страховщики ПАО «Аэрофлот») произвели первые выплаты пострадавшим в результате катастрофы рейса SU1492 Москва — Мурманск. Выплаты производятся в соответствии с действующими нормативными документами. Для приема документов развернут штаб в Терминале В аэропорта «Шереметьево». В Мурманске работа с пострадавшими организована по адресу: улица Ленина, 75 (здание Правительства Мурманской области). АО «АльфаСтрахование» и АО «СОГАЗ» приносят глубокие соболезнования всем родственникам и близким погибших и готовы осуществить страховые выплаты в кратчайшие сроки.

# Премьер возмущен волокитой

с подготовкой постановления Кабмина о локализации в России систем бронирования и продаж авиабилетов

**Премьер-министр Правительства Дмитрий Медведев остался недоволен длительной подготовкой постановления, принятие которого обяжет российские авиакомпании использовать системы бронирования и продаж авиабилетов с серверами, размещенными на территории Российской Федерации.**

О ходе подготовки документа премьеру доложил заместитель главы Минтранса России Александр Юрчик. По словам замминистра, первоначально проект постановления должны были внести в Правительство в конце 2017 года, однако на совещаниях, которые проводили Минтранс, Минкомсвязи и Минэкономразвития РФ, «замечания представителей авиационной отрасли входили в противоречие с позицией заинтересованных и компетентных федеральных органов исполнительной власти: Национального антитеррористического комитета (НАК), ФСБ, Минкомсвязи, Роскомнадзора и МВД России».

«По итогам этих совещаний проект постановления существенно перерабатывался и повторно направлялся на согласование причастных сторон. За полтора года он был практически полностью обновлен шесть раз», — рассказал Александр Юрчик на совещании, посвященном исполнению поручений Президента России.

По его словам, текущая версия проекта, согласованная с НАК, Минкомсвязи, Роскомнадзором, ФСБ и МВД, является «компро-



миссом между требованиями транспортной безопасности по защите персональных данных пассажиров и требованиями успешно развивающихся и конкурирующих на мировом рынке российских авиакомпаний».

«Наш проект постановления получил отрицательное заключение об оценке регулирующего воздействия от Минэкономразвития. Это связано с тем, что Минэкономразвития, так же, как и ТПП, выражая позицию крупных авиакомпаний, настаивает на том, что существующее положение дел, когда они работают с международными глобальными системами, вполне состоятельно, обеспечивает динамичное развитие отрасли и работает вполне успешно», — доложил заместитель главы Минтранса РФ.

Но такая позиция, заявил Юрчик, «ставит в зависимость российских авиаперевозчиков с точки зрения и политики иностранных компаний-владельцев этих систем, и государств, на территории которых они расположены, формирует условия для утечки критически важной информации иностранными организациями и воз-

можность ее использования против безопасности Российской Федерации». Поэтому мы исходим из того, что необходимо найти и выработать компромиссный вариант, который и обеспечит все необходимые требования безопасности. И в результате переговоров с крупнейшими международными системами, такими как Amadeus, Sabre, мы выйдем на некое решение по аналогии с расчетными системами», — заявил госчиновник.

Длительный срок согласования и выхода на эти решения, по словам заместителя министра транспорта, связан с тем, что «авиакомпаниям пришлось вести долгие сложные переговоры с этими международными системами, которые не особо изъявляли желание переходить в нашу юрисдикцию, и выстраивание компромиссного решения».

«Проект постановления Правительства РФ 29 апреля внесен в Министерство юстиции для подготовки заключения, последнее уведомило Минтранс, что до 28 мая представит свое заключение. Одновременно мы направили этот проект постановления в аппарат Правительства для рассмотрения

и подготовки при необходимости некоторых согласительных совещаний, которые возможно потребуются. По нашим оценкам, в течение двух месяцев этот проект постановления может быть согласован и выпущен», — доложил Александр Юрчик.

Однако, по мнению Дмитрия Медведева, разногласий в ходе подготовки постановления можно было избежать.

«Я понимаю, могут быть расхождения и с иностранными структурами, которые отвечают за эти вопросы, и у нас могут быть расхождения между позициями ФОИВов, позицией бизнеса. Но три года — это недопустимо долго. Это означает, что никто этим по-настоящему не занимался», — заявил премьер-министр.

«Всегда можно сказать, что мы не договорились. А для чего исполнительная власть существует? Не договорились — значит, нужно было вытаскивать на уровень вице-преьера, ко мне, в конце концов, прийти. Я бы всех помирил — не сомневайтесь. Даже тех, у кого позиции были бы непримиримые, у меня есть такие навыки», — добавил он.

В настоящее время большинство крупных российских компаний пользуются услугами иностранных провайдеров: «Аэрофлот» работает с американской Sabre, S7 и «Уральские авиалинии» — с испанской Amadeus, «Победа» — с американской Navitair. Исключение — «ЮТэйр», работающая с российской «Сирена-трэвел», и авиакомпания «Азимут», провайдером которой является Национальная система бронирования (разработана «Ростехом» совместно с аэропортом «Внуково»).

## Медведева познакомили с Платовым

Новую воздушную гавань донской столицы осмотрел Председатель Правительства России

Прошедшая рабочая неделя завершилась для председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Медведева посещением Ростова-на-Дону. Главная цель поездки — совещание о ходе реализации федерального проекта «Старшее поколение» по направлению «Демография». В нем приняли участие заместитель председателя правительства Татьяна Голикова, министр здравоохранения Вероника Скворцова, министр труда и социальной защиты Максим Топилин, а также главы регионов и представители профильных общественных организаций.

Совещание проходило на площадке госпиталя для ветеранов войн. Он работает в Ростове с 1946 года. Здесь оказывают медицинскую помощь участникам и инвалидам Великой Отечественной войны, ветеранам боевых действий и приравненным к ним лицам. Ежегодно помощь в этом госпитале получают более 5 тысяч пациентов.

Завершился рабочий визит премьер-министра в донскую столицу встречей с губернатором Ростовской области Василием Голубевым. Обсуждались, в частности, вопросы развития транспортной и социальной инфраструктуры Ростова-на-Дону. Главе Правительства был представлен крупнейший социальный проект, реализованный областными властями за последние годы при активном участии властей федеральных.

Международный аэропорт «Платов» — первый в постсоветской России аэропорт-миллионник федерального значения, построенный с

цели чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.

Проект реализован на условиях государственно-частного партнерства. Общий объем финансирования превысил 47 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета было направлено 18 млрд рублей, из областного — 10 млрд рублей, из внебюджетных источников — 19 млрд рублей.

Строительство аэропорта началось в 2014 году. А 27 ноября 2017 года Платов был открыт для выполнения полетов воздушных судов.

Протяженность взлетно-посадочной полосы аэропорта — 3600 м. Площадь пассажирского терминала — 50 тысяч кв. метров.

Полеты из аэропорта Платов на регулярной основе выполняют 20 авиакомпаний, в том числе 5 иностранных по пяти направлениям и 15 российских по 37 направлениям.

Осмотр здания международного аэропорта «Платов» в Ростове-на-Дону. Справа — генеральный директор ЗАО УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский, третий справа — губернатор Ростовской области Василий Голубев.





## МИР ВЕРТОЛЕТОВ

**«Вертолеты России» и «Оборонэкспорт» слагают усылы в сфере интеллектуальной собственности**

Холдинг «Вертолеты России» и АО «Рособоронэкспорт» подписали соглашение о сотрудничестве по правовой охране и коммерческому использованию результатов интеллектуальной деятельности в рамках военно-технического сотрудничества. Подписание документа состоялось на XII Международном форуме «Интеллектуальная собственность — XXI век», который проходил в Торгово-промышленной палате Российской Федерации. От Рособоронэкспорта соглашение подписал статс-секретарь Владимир Кудашкин, а со стороны холдинга «Вертолеты России» — зам. генерального директора по правовым вопросам и корпоративному развитию Роман Иванов.

**ОДК создает в Уфе центры для изготовления компонентов вертолетных двигателей ВК-2500**

В уфимском ПАО «ОДК-УМПО» продолжается организация трех новых производственно-технологических центров (ПТЦ №№ 180, 181, 182), специализирующихся на изготовлении мелко- и среднеразмерных узлов вертолетных турбовальных двигателей типа ВК-2500. Завершение первой очереди работ запланировано на конец 2019 года, окончательная сдача ПТЦ и ввод их в эксплуатацию — на конец будущего. В ПТЦ будут изготавливаться камеры сгорания, масляные фильтры, корпусные детали из алюминиевых и магниевых сплавов, обоймы и др. Авиационный двигатель ВК-2500 предназначен для установки на большинство вертолетов типа «Ми» и «Ка».

**Улан-Удэнский авиационный завод передал ГТЛК три заказанных Ми-8АМТ для санавиации**

До конца 2019 года завод поставит по контракту с Государственной транспортной лизинговой компанией еще 9 таких вертолетов, а в 2020 году планируется передача 7 Ми-8АМТ. Поставленные вертолеты будут использоваться в Красноярском крае и Вологодской области, в том числе для оказания экстренной медицинской помощи. С 2017 года У-УАЗ поставил ГТЛК уже 33 вертолета Ми-8АМТ, которые используются санитарной авиацией в 13 российских регионах. Ми-8АМТ оснащён двигателями ТВ3-117ВМ и усиленной трансмиссией. Надежную навигацию на вертолете обеспечивает БМС-индикатор, работающий с системами позиционирования GPS и ГЛОНАСС.

**«Вертолеты России» подвели итоги чемпионата профессионального мастерства перед WorldSkills**

На ростовском вертолетном заводе «Роствертол» завершился IV ежегодный корпоративный чемпионат профессионального мастерства холдинга «Вертолеты России». Рабочие и инженеры девяти предприятий соревновались в пяти номинациях. Победители примут участие в отборочном чемпионате в сборную Ростеха, которая будет представлять государственную корпорацию в Национальном чемпионате WorldSkillsHi-Tech среди молодых специалистов российских промышленных компаний. Все участники соревнований получили специальные сертификаты. Победителей корпоративного чемпионата наградили памятными дипломами и ценными призами.

**Белорусские вертолеты Ми-8МТВ-5-1 получили российский комплекс обороны (КБО) «Витебск»**

Все 12 белорусских военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1 получили российский комплекс бортовой обороны (КБО) «Витебск». Об этом на 9-й международной выставке вооружений MILEX 2019 в Минске рассказал источник в оборонно-промышленном комплексе Белоруссии. «Витебск» — российский бортовой комплекс радиоэлектронной борьбы — разработан самарским ФГУП НИИ «Экран» для индивидуальной защиты самолетов и вертолетов от управляемых ракет и переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК). Защита осуществляется постановкой оптических и радиоэлектронных помех. Первые поставки комплекса в Минобороны начались в 2015 году.

**«ОДК-Климов» и «ЮТэйр-Инжиниринг» подписали договор о послепродажном обслуживании ТВ3-117**

В рамках XII Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia в Москве документ подписали исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин и генеральный директор АО «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев. Соглашение предусматривает совместное продвижение сервисных услуг АО «ОДК-Климов» по ремонту и ремоторизации силовой установки гражданских вертолетов на территории России на базе совместного центра среднего ремонта двигателей ТВ3-117. Стороны обсудили вопросы взаимодействия по послепродажному обслуживанию — ремонту двигателей ТВ3-117/ВК-2500, установленных на вертолетах группы «ЮТэйр».

**Airbus Helicopters впервые представила H135 с комплексом авионики Helionix на HeliRussia**

Вертолет отличается надежностью, низким уровнем шума, универсальностью и самыми низкими расходами на эксплуатацию и техническое обслуживание в своем классе. На сегодняшний день более 1300 вертолетов H135 эксплуатируются в 64 странах мира. Авионика Helionix была разработана Airbus Helicopters для обеспечения более высокого уровня безопасности полетов и расширения диапазона эксплуатационных возможностей вертолета. Комплекс оснащён 4-осевым автопилотом и инновационной приборной панелью, состоящей из двух компьютеров и до четырех электронных дисплеев. Модуль дополняют GPS и система контроля за воздушным движением Traffic Advisory System.



В работе выставки приняли участие компании из 19 стран мира: Австралии, Беларуси, Бельгии, Великобритании, Германии, Ирана, Италии, Канады, Ливии, Литвы, Мальты, России, Словакии, Финляндии, Франции, Чехии, Швейцарии, Швеции и США.

Выставка нынешнего года от предыдущих отличалась тем, что в той части экспозиции, где были представлены сами вертолеты, акцент был сделан на воздушные суда лёгкого класса. Видимо, поэтому завсегдатаев предыдущих вернисажей, таких как Ми-8 в современных версиях и Ми-38 на открытой площадке у входа в павильон не было. Отчасти сегмент средних вертолетов представлял «итальянский гость», решивший потягаться с самим Ми-8, а именно, вертолёт фирмы «Леонардо» AW189. Он рассчитан на перевозку до 19 пассажиров с крейсерской скоростью 278 км в час и обладает дальностью полёта в 907 км. Для сравнения: Ми-171 обладает крейсерской скоростью 230 км в час и дальностью полёта 570 км. Но он был создан значительно раньше — его серийная постройка началась уже в 1991 году, а AW189 совершил первый полёт лишь в 2011-м.

Дополнением к тематике средних вертолётов стала демонстрация проекта модернизации вертолёта Ка-32 в экспозиции холдинга «Вертолеты России». Одним из направлений модернизации стала установка на эту машину двигателя семейства ВК-2500ПС. С новыми двигателями у вертолёта повысились лётно-технические характеристики и грузоподъёмность, в частности, при перевозке грузов на внешней подвеске. На пожарный вариант вертолёта будет установлен выливной бак усовершенствованной конструкции.



Но и в лёгком классе Россия не утратила компетенции. Эксперты по достоинству оценили вертолёт Ми-2 с двигателями АИ-450, модернизированный на Московском авиаремонтном заводе. С новыми двигателями максимальная взлётная масса вертолёта возросла с 3550 до 4100 кг, скорость полёта со 190 до 200 км в час, а дальность с 580 до 800 км. В настоящее время рассматриваются шесть вариантов применения: транспортно-пассажирский, поисково-спасательный, сельскохозяйственный, патрульный, учебно-тренировочный и спортивный.

Ми-2 является летающей леденкой, получившей вторую жизнь. На выставке была представлена и новая модель — сверхлёгкий вертолёт с соосными винтами R-34. Одной из важных деталей, отличающих этот вертолёт от традиционных моделей, является бесшарнирная подвеска лопастей с композитным торсионом. Этот вертолёт является самым компактным, самым экономичным и самым бесшумным. Он весит 280 кг, а максимальный взлётный вес составляет 550 кг. Крейсерская скорость составляет от 110 до 140 км в час, максимальная высота полёта 4500 м, что уменьшает зависимость от погоды, дальность полёта — от 500 до 600 км.

Окончание. Начало на с. 2

# Вертолёты для России

На прошедшей выставке HeliRussia 2019 акцент сместился в сторону лёгких машин



Вертолёт создан в АО «Электромаш». Это предприятие в инициативном порядке разрабатывает электродвигатель нового поколения для привода воздушных винтов вертолёта как этого типа, так и других. Создатели этого вертолёта прорабатывают возможность постройки его беспилотной версии.

Постоянным участником выставок HeliRussia стал и «Ансат». Компания «Русские Вертолетные Системы» впервые продемонстрировала противопожарную версию этой модели, оснащённую комплексом SimplexFireAttacki внешней подвеской. Кроме того, компания представила медицинский мо-

дель вертолёта «Ансат» с кувезой для перевозки новорожденных детей — необходимость такого оборудования отмечалась на выставке HeliRussia в прошлом году.

Бортовой комплекс Helionix является собственной разработкой компании Airbus Helicopters. Усовершенствованная авионика с четырёхосевым автопилотом, тремя электронными дисплеями и поддержкой функции ночного видения позволяет повысить безопасность полётов путём защиты от выходов за пределы допустимых режимов, снижению нагрузки на пилотов и повышению их ситуационной осведомлённости. Один из ключевых элементов Helionix — система контроля над воздушным движением Traffic Advisory System TAS620A, которая помогает обнаружить воздушное судно, чья траектория полёта пересекается с траекторией полёта вертолёта. Helionix также обеспечивает снижение затрат на техобслуживание вертолёта — более тысячи параметров отслеживаются в режиме реального времени и сохраняются в памяти. Эти данные выгружаются после каждого полёта, а ряд из них доступен и тогда, когда вертолёт находится в воздухе.

Американский производитель-



доль вертолета «Ансат» с кувезой для перевозки новорожденных детей — необходимость такого оборудования отмечалась на выставке HeliRussia в прошлом году.

Из иностранных вертолётов особое место занял созданный компанией Airbus Helicopters H135 с современной авионикой Helionix. Данная модель отличается улучшенными характеристиками несущего винта, усовершенствованным программным уровнем комфорта. На HeliRussia 2019 состоялась торжественная передача сертификата первому российскому покупателю вертолета Bell 505 Jet Ranger X. Поставки машины осуществляет компания Jet Transfer, официальный представитель Bell в России.

Bell представил свою самую актуальную модель — вертолёт Bell 505 Jet Ranger Xc VIP салоном от Mesaer. Это лёгкий пятиместный вертолёт, зарабатывающий все большую популярность по всему миру. Первая демонстрация его полноразмерного макета состоялась в России на HeliRussia 2015, а премьера серийной модели прошла на этой же выставке в прошлом году. Салон от Mesaer Aviation Group обеспечивает пассажирам повышенный уровень комфорта. На HeliRussia 2019 состоялась торжественная передача сертификата первому российскому покупателю вертолета Bell 505 Jet Ranger X. Поставки машины осуществляет компания Jet Transfer, официальный представитель Bell в России.

Новинкой выставки стал и лёгкий двухместный вертолёт «Зефир», созданный итальянской компанией «Зефир Хеликоптер». Машина, обладающая максимальной взлётным весом 700 кг, способна летать со скоростью 161 км в час на высотах до 4000 м. В качестве силовой установки использован турбовальный двигатель PBSTS100 (Чехия). В целях обеспечения безопасности полётов вертолёт оборудован парашютной системой спасения. Кресла для пилота и пассажира являются удароустойчивыми.

В экспозиции прошедшей выставки нашло отражение и развитие беспилотных авиасистем. АО «БАНС» продемонстрировала первый в России беспилотный вертолёт с силовой установкой, работающей на водородных топливных элементах. Взлётный вес вертолёта составляет 30 кг, полезная нагрузка — 5 кг. Вертолёт способен летать на высотах не менее 1000 м с крейсерской скоростью 60 км в час. По сравнению с другими БПЛА с двигателями внутреннего сгорания вертолёт обладает рядом преимуществ. В их числе — отсутствие вибраций, бесшумность и относительно низкая рабочая температура, что является важным при решении задач мониторинга и разведки. Фото- и видеоаппаратура дают изображения более высокого качества и, кроме того, вертолёт является малозаметным. Аналогичными преимуществами обладает и квадрокоптер, разработанный АО «БАНС», но его высота полёта достигает не менее 3000 метров.

Аналогичные задачи решает и мультироторный БПЛА HYBRIC20, созданный компанией «Легион-Аэро». Это — первый на рынке летательный аппарат с гибридной силовой установкой. Он применяется также в сельском хозяйстве для мониторинга посевов и охраны протяжённых периметров. Аппарат используется и для доставки грузов. БПЛА этого типа способен летать более 2 часов с полезной нагрузкой в 2,5 кг, что в 10 раз дольше по сравнению с электрическими мультикоптерами. При взлётном весе 20 кг полезная нагрузка составляет 5 кг. Крейсерская скорость HYBRIC20 — 70 км в час.

Гибридной силовой установкой оснащён и дрон DELTAH 1600H, созданный компанией R7 Tehnologu. Он предназначен для решения задач по мониторингу в интересах организаций различного профиля. Применяется для обследования ЛЭП, мониторинга лесных пожаров, контроля состояния нефтепроводов и газопроводов, для строительства и дорожного проектирования, аэро-



фотосъёмки (с целью получения ортофотоплана), межевания и составления кадастрового плана, тепловизионной съёмки и для учёта животных. В зависимости от целевой нагрузки время полёта составляет до 3 часов. Полёт осуществляется на высоте 2500 м со скоростью 150 км в час. При взлётом весе 23 кг вес полезной нагрузки доходит до 13,7 кг без учёта топлива.

БПЛА сегодня находят применение на суше и на море. Компания «Съёмка с воздуха» создала малый

топлан летает на высоте до 900 м со скоростью 300 км в час. В зависимости от компоновки аппарат может вмещать от 2 до 4 пассажиров.

Данный вид воздушного транспорта не требует сложной инфраструктуры. Местом отправления является небольшая павильон, напоминающий вестибюль метро. Внутри здания находятся такие же службы, как и в традиционном аэропорту, но все формальности, включая предполётный досмотр, выполняются за короткий срок. Взлёт производится

систему регистрации MCP-1 и бортовую систему сбора контроля и регистрации БСКР на основе модульной интегрированной авионики (ИМА), применяемую на воздушных судах гражданской авиации.

АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» продемонстрировало пилотажно-навигационный комплекс гражданского вертолета Ка-226/32. Система предназначена для решения задач пилотирования и навигации вертолета даже в самых сложных метеоусловиях. АО «Конструкторское бюро промышленной автоматики» показало системы, используемые для беспилотных летательных аппаратов, в том числе применяемых в работе МЧС.

Свою продукцию на HeliRussia 2019 также продемонстрировали АО «Авиаавтоматика» им. В. В. Тарасова, АО «АП Восход», АО «Государственный Рязанский приборный завод», ПАО «Техприбор», АО «Ульяновское КБ приборостроения», АО «НИИ «Экран», АО «ОКБ «Электроматика» и АО «Раменский приборостроительный завод».

Для вертолётных компаний, как и для самолётных, безусловным богатством является пассажир. Поэтому в экспозиции HeliRussia значительное внимание было уделено вопросам пассажирской инфраструктуры. Лидер в области дистрибуции авиационных услуг в России компания «Сирена-Трэвел» представила свой новый продукт — систему «ТрансХост». Ее концепция состоит в формировании единого цифрового транспортного пространства. Данное решение позволило реализовать идею организации мультимодальных перевозок с участием различных видов пассажирского транспорта, оформленных на едином билете. Возможности системы были представлены на примере путешествия на Ямал, где доступно приобретение единого билета на вертолёт, автобус и даже на «Метеор», который ходит между Салехардом и Нижневартовском.

В первый же день HeliRussia 2019 был подписан ряд важных документов. Холдинг «Вертолеты России» и авиакомпания «Полярные авиалинии» подписали соглашение на поставку семи вертолетов «Ансат». Первая поставка запланирована на 2021 год.

Компания «Русские Вертолетные Системы» заключила контракт с португальской PBS Aviation. Документ регламентирует организацию поставок вертолетных услуг «РВС» в рамках международных гуманитарных проектов, реализуемых под эгидой ООН. «ЮТэйр-Инжиниринг» и «ОДК-Кли-

мов» подписали дистрибьюторский договор на послепродажное обслуживание вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500 в России на базе совместного Центра среднего ремонта двигателей, открытого в 2018 году в Тюмени. В прошлом году Центр отремонтировал 12 двигателей ТВ3-117ВМ, а специалисты «ЮТэйр-Инжиниринг» — одни из первых освоили обслуживание нового вертолетного двигателя ВК-2500.

Французский разработчик и производитель авиационных двигателей — компания Safran Helicopter Engines — заключила на HeliRussia 2019 контракт с российской компанией Citicopter, по которому последняя становится официальным дистрибьютером двигателей семейств Arriel и Arrius в России и СНГ. На текущий момент в России применяется порядка 150 вертолетных двигателей производства Safran, преимущественно на моделях зарубежного производства. Двигатели Safran также устанавливаются на Ка-226Т и перспективный Ка-62. Компания прогнозирует рост числа своих двигателей в российском гражданском секторе.

Насыщенной стала программа конференц-мероприятий. В первый день HeliRussia 2019 проведены 4-я Конференция по беспилотной авиации, 2-я Всероссийская Конференция по развитию сельскохозяйственной авиации, 7-я Научно-практическая конференция «Авиационное бортовое оборудование» и конференция «Современные тенденции развития услуг послепродажного обслуживания российской вертолетной техники».

Широкое внимание аудитории привлекли 11-я Международная конференция «Рынок вертолетов: реалии и перспективы» и дискуссия «Финансовые инструменты для вертолетной отрасли». Мероприятия познакомили профессионалов отрасли с уникальными данными по параметрам российского гражданского вертолетного рынка и с аспектами финансирования вертолетных работ.

Традиционной частью выставочной программы стал и фотоконкурс «Красота винтокрылых машин». Фотохудожники запечатлевали стальных стрекоз над морем, в пустыне, в полярных снегах... И эти кадры становились уже не просто приметой индустриального пейзажа, но фактами искусства.

Экспозиция выставки отразила тенденции как отечественного рынка вертолетной индустрии, так имирового. В России наметился очевидный тренд смещения акцента на сегмент лёгких вертолётов. Ми-2 способен решить эту проблему, но не целиком и полностью. На рынке значительным спросом пользуются вертолёты семейства Robinson. С уходом ещё в советское время Ми-1, а ранее Ка-15 и Ка-18, в России этот сегмент исчез. Отсутствует и такой класс, к какому принадлежал Ми-4. А сегодня и в сегменте средних вертолётов Россия встретила вызов в лице AW189.

И над этим руководством Минпромторга России надо срочно задуматься и сделать соответствующие выводы. Ориентиры ясны. Летим дальше.

**Пётр КРАПОШИН**

**БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ**

**Росреестр развивает проект по использованию беспилотных аппаратов для земельного надзора**

В 2017-2018 годах Росреестром в целях внедрения дистанционных технологий при проведении государственного земельного надзора был реализован проект по использованию БПЛА в двух пилотных регионах — Тульской области и Республике Татарстан. Анализ результатов пилотного проекта показал целесообразность применения БПЛА для проведения мероприятий по земельному надзору. «Создание центра авиамониторинга стало очередным шагом ведомства по реализации проекта с использованием данных, полученных с помощью БПЛА, для выявления нарушений земельного законодательства», — отмечается в сообщении Росреестра.

**CORUS делает Европу ближе к операционной концепции работы воздушного пространства**

Европа сделала еще один шаг в разработке общесогласованной концепции ОрВД БВС по всему континенту. Это произошло после завершения работы семинара по третьей концепции для полетов в воздушном пространстве нижнего уровня (CORUS), который состоялся под эгидой поставщика АНО Италии (ENAV) в Риме в апреле. CORUS стремится обеспечить консенсус среди всех игроков отрасли и сопоставить различный опыт в организации полетов дронов на самом низком уровне воздушного пространства. Это — проект Horizon 2020, учрежденный в рамках проекта «Исследования организации воздушного движения единого воздушного пространства Европы» (Проект SESAR).

**Предложения FAA о полетах дронов над людьми могут замедлить рост всей отрасли БВС в США**

Альянс коммерческих дронов США испытывает серьезные опасения по поводу извещения о введении в действие предлагаемых правил Федерального управления гражданской авиации относительно полетов малых беспилотных воздушных судов над людьми. В заявлении Альянса говорится: «Альянс коммерческих дронов представляет эти замечания, для того чтобы привлечь внимание на нашу серьезную озабоченность относительно предлагаемых правил, которые, в случае их принятия, станут препятствием на пути развития отрасли беспилотных авиационных систем и обеспечения значительных выгод обществу от расширения типов полетов БВС».

**Дроны, работающие на аккумуляторных батареях, теперь можно будет подзаряжать прямо в воздухе**

Такое будущее предлагает технология, продемонстрированная на прошедшей в Чикаго конференции Международной ассоциации беспилотных транспортных средств. Система базируется на технологии, разработанной и запатентованной выпускниками Московского физико-технологического института (МФТИ) братьями Леонидом и Сергеем Плехановыми. Используя эту технологию, работающий на аккумуляторной батарее дрон может подзаряжаться, летая над электромагнитным полем, передающим энергию из кольца литцендрата (тип кабеля для передачи переменного тока), а затем летать в течение 40 минут, и после этого бесконечно повторять такую процедуру.

**Бразилия разрешила «первые коммерческие полеты БВС вне пределов прямой видимости»**

Компания Santiago & Cindra сообщает, что она стала первой компанией Бразилии, получившей разрешение на полеты беспилотных аппаратов вне пределов прямой видимости от Национального управления гражданской авиации. Согласно бразильскому особому регламенту гражданской авиации (RBAC-A), который регулирует применение беспилотных авиасистем для гражданских целей, в настоящее время в Бразилии существуют три категории полетов беспилотных воздушных судов для гражданского использования: в пределах прямой видимости, в пределах удлиненной линии прямой видимости и вне пределов прямой видимости.

**Польская инновационная компания Tetra Hexion заинтересовалась белорусскими беспилотниками**

В Национальной библиотеке Беларуси прошла 8-я международная научная конференция по военно-техническим проблемам, проблемам обороны и безопасности, использованию технологий двойного применения Milex Innovations 2019. Впервые на конференции была организована выставка инновационных проектов. Глава польской фирмы Роберт Финтак заключил соглашение о сотрудничестве с КБ «Беспилотные вертолеты». По его словам, это одно из немногих предприятий в мире, которое производит именно БЛА вертолетного типа. «Решений подобного плана в Польше нет. Мы очень заинтересованы в сотрудничестве, чтобы такие технологии появились в Польше», — подчеркнул г-н Финтак.

**В мониторинге паводковой ситуации в Якутии будут задействованы беспилотные системы Zala**

Авиакомпания «Полярные авиалинии» приобрела комплекс беспилотников, которые будут задействованы в паводковый и пожароопасный сезоны в Якутии. Об этом сообщает Пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства республики. «Комплекс Zala 421-16E, в который входят два беспилотника и соответствующее оборудование для управления и наблюдения, позволит снизить расходы на проведение поисково-спасательных операций, мониторинги паводковой ситуации и лесных пожаров», — отмечается в сообщении. Стоимость летного часа беспилотников составляет от 25 до 60 тысяч рублей. Стоимость часа на вертолете — порядка 300 тысяч рублей.

**Парламент Японии запретил полеты дронов над объектами ВВС США и национальной армии**

Нынешние поправки дополняют ранее принятый закон, который запрещает использование БЛА над императорским дворцом, резиденцией премьер-министра, важными объектами инфраструктуры и предстоящих в Токио в 2020 году летних Олимпийских игр. Дроны нельзя запускать ближе, чем на 300 м к этим закрытым зонам. В случае нарушения полиция и военные имеют право сбить или захватить БЛА. Их владельцам грозит тюремное заключение сроком до 1 года или штраф до 500 тысяч иен (примерно \$4,5 тысячи). Японская ассоциация издателей и главных редакторов газет заявила, что расширение запретов нарушает право граждан на доступ к информации.



палубный БПЛА Sea-drone-MG, который может эксплуатироваться с любых судов. Одна из его основных функций — обеспечение спасательных операций на воде, когда из-за волн это единственный способ обнаружения. Аппарат может запускаться с рук и совершать посадку как на палубу, так и на воду. Время полёта может достигать 6 часов. Скорость полёта Sea-drone-MG составляет 65 км в час, дальность полёта по прямой — 200 км.

Разнообразные авиаработы — одна из основных задач вертолётов, как пилотируемых, так и беспилотных. Но перевозка людей — задача не менее важная. По воздуху она может осуществляться не только между разными городами и сёлами, но и внутри одного большого города.

Создание воздушнотакси давно является предметом обсуждения экспертов. В качестве средства передвижения могут использоваться не только самолёты, вертолёты и автожиры, но и квадрокоптеры-конвертопланы. Компания Bartini-Aero разработала летательный аппарат вертикального взлёта и посадки с плоским фюзеляжем, который сам по себе является несущей системой. Аппарат оснащён четырьмя двигателями с винтами внутри обечайки: два расположены в носовой части под фюзеляжем, а остальные два — в хвостовой над ним. Этот конвер-

с крыши этого павильона, но в качестве площадки может использоваться и территория, огороженная наподобие автостоянки. Двигатели являются электрическими и работают на аккумуляторных батареях, зарядка которых не занимает более получаса. Время полёта составляет 30 минут, чего для внутригородских перелётов вполне достаточно.

Характеристики вертолёта во многом зависят его силовой установки. Двигательную тематику отражали экспозиции компании «Борисфен-Авиа» и ОДК. В экспозиции «Борисфен-Авиа» демонстрировались образцы двигателей для вертолётов АИ-450 и ТВ3-117ВМА-СБМ1, в павильоне ОДК основными экспонатами стали ВК-2500 и ТВ7-117.

HeliRussia является авторитетной площадкой для деловых контактов, где не стесняются публично заявлять о своих проблемах и «ЮТэйр-Вертолётные услуги», являющаяся одним из крупнейших операторов российских вертолётов и производителей авиаработ, и лидер на этом рынке НПК «ПАНХ», которой в нынешнем году исполняется 55 лет.

Одним из крупнейших экспонентов радиоэлектронного оборудования стал концерн «КРЭТ». В рамках выставки АО «НПП «Измеритель» представил малогабаритную



## ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

**Специалисты ЦАГИ совместно с европейскими коллегами исследуют вопросы обледенения ВС**

В кооперации с Евросоюзом в рамках проекта ICE-GENESIS специалисты института планируют провести ряд работ по исследованию образования льда на поверхностях ЛА в условиях переохлажденных осадков и снега. В ЦАГИ состоялась рабочая встреча с партнерами по проекту – делегацией французской компании Airbus Helicopters. В рамках визита российские и зарубежные ученые обсудили темы исследований в области обледенения, представляющие взаимный интерес, и направления сотрудничества, посетили гоночную площадку для испытаний вертолетных лопастей, аэрохолодильную трубу сезонного действия и всепогодный стенд искусственного обледенения.

**В Удмуртии разработан термостойкий материал для удешевления авиа- и космических полетов**

Ученые Удмуртского федерального исследовательского центра РАН разработали термостойкий материал, который позволит снизить экономические издержки при авиационных и аэрокосмических полетах, сообщил директор центра Михаил Альес. По его словам, многослойное композиционное покрытие такого материала состоит из разных слоев аддитивного или 3D-напыления с заданными свойствами. Подобного рода напыление можно наносить на отдельные части авиационного судна, например, на лопасти двигателя. Благодаря использованию такого материала можно увеличивать температуру в двигателе и не беспокоиться о том, что металл расплавится.

**РКС представляет сервис для автоматизации управления и мониторинга лесного хозяйства**

Холдинг «РКС» представил на XV Международной выставке и научном конгрессе «Интерэкспо GEO-Сибирь» в Новосибирске сервис «Лесовод», объединяющий возможности мониторинга и автоматизации процессов лесохозяйственной деятельности. Это программное решение, автоматизирующее процессы формирования отчетной документации (лесных деклараций, отчетов и приложений к ним), предоставляет одновременно доступ к ряду интегрированных информационных источников — данным дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ), продуктам на их основе, картографическим материалам и кадастровой информации, а также стандартным гис-инструментам.

**Специалисты холдинга «Швабе» создали новый облакомер для российских аэропортов**

До конца 2019 года «Швабе» испытает новый облакомер ДВО-ЗЛ. Устройство предназначено для определения высоты нижней границы облаков в приаэропортовых зонах, что позволяет точно прогнозировать изменения погодных условий. Инженеры холдинга впервые применили в приборе полупроводниковые лазерные диоды, служащие в 16 раз дольше по сравнению с традиционными импульсными лампами. Основное отличие нового изделия от предыдущих моделей — повышенный в 16 раз интервал обслуживания. Этого удалось добиться за счет применения в конструкции в качестве источника излучения полупроводникового лазера сроком службы до 8 лет.

**Холдинг «Технодинамика» при поддержке ОНФ организовал экскурсии для уфимских школьников**

АО «УАПО» и АО «Молния» холдинга «Технодинамика» Госкорпорации Ростех совместно с Общероссийским народным фронтом в Башкирии в рамках акции «Дни в профессии» организовали для учащихся школ экскурсии на предприятия. Ребятам представилась уникальная возможность побывать в цехах крупнейших в стране разработчиков и производителей авиадвигателей, систем зажигания и электронных систем управления, которые применяются практически на всех двигателях самолетов и вертолетов. «Уверен, такие акции, как «Дни в профессии» помогут ребятам выбрать свое будущее», — подчеркнул генеральный директор холдинга Игорь Насенков.

**ЦИАМ презентовал авиационную версию двигателя на базе автомобильного варианта**

В Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова состоялась презентация электронного макета адаптированной версии двигателя-демонстратора для малой авиации. Специалисты ЦИАМ ведут эту разработку по контракту с Минпромторгом России в тесной кооперации с Центральным научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом «НАМИ» и рядом других организаций при сопровождении НИЦ «Институт им. Жуковского». Согласование электронного макета с соисполнителями прошло успешно. Теперь начинается новый этап — изготовление и испытание авиационного двигателя-демонстратора.

**Ученые ЦАГИ разработали оригинальный проект маломощной аэроакустической трубы АКТ**

По словам ученых, главная отличительная особенность экспериментальной установки — большой размер. Обычно аэроакустические трубы малы, ведь объединить характерные свойства крупномасштабной аэродинамической трубы и заглушенной камеры в одной установке достаточно трудно. АКТ получит три контура подачи воздуха: внешний диаметр 2,5 м и два внутренних контура, в которые подается горячий воздух, моделирующий истечение высокоскоростных соосных струй современного двигателя. Новая установка позволит проводить акустические испытания горячих двухконтурных струй, в том числе вблизи планера самолета, воздушных винтов, шасси и др.



**Предварительные данные о катастрофе «Суперджет» в аэропорту Шереметьево говорят о том, что она могла произойти в результате череды ошибок (если говорить мягко) действий экипажа воздушного судна, когда летчики перевели управление в ручной режим «direct mode», а затем не справились с достаточно рутинной посадкой в этом режиме.**

Ошибка экипажа в качестве основной причины катастрофы сама по себе не является чем-то из ряда вон выходящим — если бы речь не шла о своего рода системе в отечественной гражданской авиации.

В Соединенных Штатах не было ни одной авиакатастрофы со значительными жертвами на больших регулярных пассажирских линиях с 2001 года, в КНР — с 2010 года. В России почти каждый год происходит одна крупная катастрофа пассажирского авиалайнера со значительными человеческими жертвами. И это при гораздо меньшем налете и объеме воздушных перевозок. Достаточно указать, что в 2017 году в США по воздуху было перевезено 841 млн пассажиров (1,552 млрд коммерческих пассажиро-километров), в Китае — 549 млн пассажиров (1,105 млрд коммерческих пассажиро-километров), в то время как в России — 105 млн пассажиров (205 млн коммерческих пассажиро-километров).

Неудивительно, что по статистике Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), уровень безопасности авиационных перевозок (число авиационных происшествий к числу человеческих жертв применительно к объему перевозок) в России и СНГ в последние десятилетия является одним из наихудших в мире, а в 2018 году стал вообще худшим. Уже хуже Африки, где за последние годы, наоборот, наблюдается существенный прогресс в сфере авиационной безопасности. В 2018 году в СНГ на миллион полетов разбился в среднем 1,19 реактивных гражданских самолет и 7,48 турбовинтовых пассажирских самолетов. В Северной Америке этот показатель составил всего 0,1 для реактивных гражданских самолетов и полный ноль для турбовинтовых самолетов. А в регионе Северной Азии (куда отнесен и Китай) потерь самолетов обоих классов не было вовсе.

И что самое плохое — практически все катастрофы гражданских воздушных судов в России и СНГ происходят исключительно по вине летного состава. С 2010 года из 12 падений пассажирских самолетов в России (включая Ту-154М ВКС под Сочи) только в одном случае причиной был чисто технический отказ — вынужденная посадка древнего Ан-24 на Обь из-за остановки двигателя в 2011 году. Все остальные крушения со значительными жертвами происходили, согласно данным расследований, вследствие неправильных действий летного состава (десять катастроф) или наземного технического персонала (катастрофа АТ-72 в 2012 году). Еще не-

# Летайте паровозами!

Почему формулировка «человеческий фактор» стала для отрасли удобным фиговым листком

сколько крупных авиационных инцидентов, вызванных всецело «человеческим фактором», по счастью, обошлись без жертв.

Примечательно, что реакция российских СМИ на все эти катастрофы была и остается удивительно стереотипной и начинается с прославления «героической экипажей», которые были «исключительно опытными», «высочайшими профессионалами» и «не могли допустить» катастрофы. Обычно к этому подверстывается целый хор бывших и действующих пилотов и деятелей авиационной отрасли. «Мужики были настоящими героями. За авиацию!». Собственно, и в отношении последней катастрофы SSJ-100 в Шереметьево мы уже успели прослушать осанну «героическим летчикам, спасшим людей» (до того, как выяснилось, что большая часть пассажиров как раз погибла). Зато виноватыми были объявлены «пассажиры с чемоданами».

И только потом, как правило, начинаются вскрываться неприятные обстоятельства катастроф — по результатам расследований Межгосударственного авиационного комитета. Однако обнаружи-

катастрофу.

Таким образом, можно сказать, что советская и российская авиационная техника демонстрирует феноменальные чудеса надежности. Особенно учитывая общий уровень культуры в нашей гражданской авиации — и летного состава, и наземных служб. Но российская (вернее, вся постсоветская) гражданская авиация тяжело больна — и больна в первую очередь угрожающе низким уровнем подготовки, дисциплины и самодисциплины летного состава.

Такого уровня некомпетентности, неумения и раздолбайства в гражданской авиации нет нигде в мире. При этом наш летный состав получает за это огромные по российским меркам деньги. Российские же СМИ, вместо того, чтобы бить тревогу по поводу кризиса отрасли, по сути, превратились в сообщников и покровителей этой некомпетентности, неумения и раздолбайства, публикуя истории про «героев», губящих десятки и сотни человеческих жизней.

Зато в СМИ в изобилии снова начали тиражироваться подогре-

— «у каждого западного человека жандарм в голове сидит, в то время как русскому внешний жандарм нужен».

Техника — что российская, что западная, какой бы совершенной она ни была — бессильна перед негативными чертами культуры, к тому же в ряде случаев еще и нахально пропагандируемые и выдаваемые чуть ли не за добродетель. Показательно, что после дикой истории 2008 года, когда летчики Boeing 737 авиакомпании «КД-авиа» банально забыли выпустить шасси при посадке в Калининграде, тогдашний губернатор Калининградской области Георгий Боос при поддержке хора СМИ вешал, что «благодаря мастерству летчиков не пострадал ни один человек».

Мировой опыт свидетельствует, что жесткие меры по наведению порядка в сфере авиационных перевозок вполне приносят действенный результат. Показателен пример Китая, где длительное время тоже была высокая аварийность в гражданской авиации, но комплексное, решительное и беспощадное наведение порядка, начатое в середине 2000-х го-



вающиеся при этом истории о том, как пилоты роняют самолеты на ровном месте, летят ниже безопасной высоты, взлетают или садятся со скоростью сваливания, устраивают разбег с нажатыми тормозами, включают после касания земли газ вместо реверса, промахиваются мимо полосы, выкатываются при посадке в прекрасном знакомых больших аэропортах, выражают в нетрезвом состоянии и т. д., и т. п. — как правило, оказываются в СМИ уже на второстепенных местах.

Показательно, что в остальном мире практически все значимые авиационные катастрофы последнего времени (исключая злой умысел) происходили или происходят главным образом по вине техники,

или, по крайней мере, именно техника выступает главной предпосылкой к летным происшествиям — достаточно вспомнить хотя бы бурно обсуждаемые катастрофы двух Boeing 737 MAX.

Не надо говорить про отказ на шереметьевском SSJ — в гражданской авиации США и КНР летные происшествия с отказами за последние годы не становятся катастрофами, и именно благодаря летному составу. В России же летный состав гражданской авиации регулярно делает из предпосылки к авиационному происшествию

ваемые лоббистами рассказы про «ненадежный» «Суперджет» и плохого Михаила Погосяна (главного создателя этого самолета). Видимо, это Погосян виноват в том, что из трех потерянных за историю эксплуатации SSJ-100 один был самым тупым образом вогнан «летчиком-асом-испытателем» в гору в Индонезии в 2012 году, другой был разбит летчиками в их родном и знакомом наизусть аэропорту Якутска, и теперь третий был приложен и сожжен вместе с пассажирами в главном аэропорту столицы. Но, вообще-то, точно так же — из-за грубых ошибок экипажа при посадках — с 2008 года в России были разбиты четыре самолета Boeing 737 (в том числе два со всеми пассажирами).

Чрезмерная самоуверенность, зазнайство и недостаточный уровень самоорганизации и самодисциплины — хорошо известные негативные черты нашего менталитета вообще. И они вполне свойственны и многим нашим «профессионалам», в том числе в авиации. Систему гражданской авиации нужно выстраивать с необходимостью учета этих национальных особенностей и их преодоления. Еще Герцен, долгое время живший в Европе, писал, что главное отличие русского человека от западного состоит именно в недостаточной самодисциплине

дов, в итоге превратило гражданскую авиацию КНР в одну из самых безопасных в мире. Характерно и многократное улучшение ситуации с авиационной безопасностью всего за несколько лет и во многих странах Африки.

В России мы имеем вполне позитивный опыт поддержания достаточно высокого уровня безопасности на наших железных дорогах. Длительное почти полтора века насаждение жесткой дисциплины, организованности и централизованного контроля в железнодорожной сфере привело к тому, что порядок твердо въелся в плоть и кровь отечественных железнодорожников, а русские расхлябанность и разгильдяйство сведены к минимуму.

В российской гражданской авиации проблемы вполне решаемы — важно лишь осознать само их наличие и сделать правильные выводы, а не культивировать и не пропагандировать «героев», губящих своим непрофессионализмом человеческие жизни и подрывающих репутацию страны и ее авиации. Хотелось бы надеяться, что трагедия с «Суперджетом» станет в этом отношении переломной.

**Михаил БАРАНОВ**  
старший научный сотрудник  
Центра анализа стратегий  
и технологий









**В Международном аэропорту «Красноярск» состоялось открытие художественной выставки «Тебе бы надо в Сибирь» при содействии галереи «Год живописи». Свои работы представили современные сибирские художники. Экспозицию может посмотреть любой пассажир, вылетающий внутренними воздушными линиями, до сентября включительно.**

В конце апреля в Международном аэропорту Красноярска в стерильной зоне внутрироссийских вылетов открылась художественная выставка «Тебе бы надо в Сибирь». Работы представили сибирские современные художники: Валерьян и Августа Сергины, Константин Войнов и Людмила Войнова-Чибис, Сергей Форостовский, Анна Осипова, Виктор Рогачев, Нина Незгорова, Валерий Кудринский, Иван Данилов, а искусствовед Юлия Петунина совместно с авторами провела экскурсию по экспозиции. Открытие состоялось при поддержке художественной галереи «Год живописи».

На открытии выставки выступили генеральный директор аэропорта Красноярск Андрей Метцлер, директор галереи «Год живописи» Олеся Гурина и начальник отдела искусств Министерства культуры Виталий Зацепин.

«Сегодня свои картины нам представляют наши современники, талантливые сибирские художники, которые в своих полотнах отразили всю красоту и аутентичность сибирских просторов, их жителей, легенд, — рассказал Андрей Метцлер. — Через призму взгляда наших творцов наш уникальный край приобретает поистине удивительные формы, и мы рады, что аэропорт

# Все краски — в гости

## В аэропорту Красноярска работает вернисаж «Тебе бы надо в Сибирь»



Красноярск стал проводником в мир искусства и каждый путешественник тоже может прикоснуться к частичке неизведанной Сибири — такой загадочной и такой удивительной».

«В этом необычном вернисаже представлены картины абсолютно разных стилей, абсолютно разных тематик, абсолютно разные места здесь показаны, — отметила директор галереи «Год живописи» Олеся Гурина. — И люди, которые улетают, гости нашего города, могут посмотреть богатство природы нашей сибирской».

После экскурсии каждый желающий может отправить откры-



ку с репродукциями картин в любую точку мира. Сама выставка будет работать до сентября этого года включительно.

Международный аэропорт Красноярск — один из важнейших авиатранспортных узлов Сибири и Дальнего Востока, стратегический транзитный узел в воздушном сообщении между Европой и Азией. Введен в эксплуатацию 25 октября 1980 года. С 1993 года имеет статус международного. Регулярные и чартерные пассажирские перевозки из Международного аэропорта Красноярск осуществляют 27 пассажирских авиаперевозчиков по 58 направлениям. Пассажиропоток Международного аэропорта Красноярск в 2018 году превысил исторический максимум и составил 2,5 млн пассажиров. Входит в топ-15 крупнейших аэропортов России.

### СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

#### Суд по иску АО «МАШ» взыскал с Росавиации 20,6 млн рублей за обслуживание госструктур

МАШ является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, Росавиация — собственник аэродрома. В пресс-службе «Шереметьево» ранее пояснили, что иск связан с долгами за обслуживание рейсов государственных структур. «АО «МАШ» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится Росавиацией в пределах установленных лимитов. За оказанные в 2016 году услуги АО «МАШ» получило частичную оплату. Ввиду данных обстоятельств АО «МАШ» обратилось в арбитражный суд с требованием к Росавиации, Минтрансу РФ о взыскании недополученных денежных средств», — заявил сотрудник пресс-службы.

#### Консорциум «ВВСС» выплатит в бюджет Петербурга более 2,2 млрд рублей за 2018 год

Оператор аэропорта Пулково, консорциум «Воздушные ворота Северной столицы» выплатит в бюджет Петербурга по соглашению о государственно-частном партнерстве более 2,2 млрд рублей за 2018 год, сообщил гендиректор компании Владимир Якушев. «Формула составная, но, если округлять, общеэффективная ставка составляет около 11 процентов от выручки», — добавил Якушев. «ВВСС» оперирует петербургским аэропортом Пулково с 2010 года. Эксклюзивное право оказания аэропортовых услуг ВВСС продлится до 2039 года, после чего инфраструктура должна быть передана городу. К этому моменту пассажиропоток Пулково, по прогнозам «ВВСС», составит 35 млн пассажиров в год.

#### ФАС прекратила антимонопольное дело против ООО «Москва Карго» и ПАО «Аэрофлот»

ФАС согласилась с правовой позицией и доказательствами «Москва Карго» и «Аэрофлота», что в действиях как перевозчика, так и грузового оператора Шереметьево отсутствуют признаки нарушения п.3 ч.4 ст.11 ФЗ «О защите конкуренции», а именно — отсутствуют признаки заключения соглашения, которое привело или могло привести к созданию препятствий к доступу на рынок оказания услуг по терминальному обслуживанию грузов другим хозяйствующим субъектам в МАШ. Таким образом установлена добросовестность партнеров при обслуживании грузов в аэропорту, а все спорные вопросы квалифицированы как гражданско-правовые отношения сторон.

#### Работники «Трансаэро» хотят взыскать долги по заработной плате с бывшего главы компании

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области 18 июня рассмотрит заявление представителя работников обанкротившейся авиакомпании «Трансаэро» о привлечении к субсидиарной ответственности по ее обязательствам бывшего гендиректора Александра Бурдина, который заочно обвиняется в невыплате зарплаты, растрате и злоупотреблении. Скрывающийся за рубежом Бурдин заочно обвиняется в невыплате зарплаты, растрате и злоупотреблении. Он объявлен в международный розыск, а его соучастник, арбитражный управляющий, заключен под стражу. Процедура конкурсного производства отношении «Трансаэро» продлена до 13 сентября.

#### Авиакомпания Utair оштрафована по требованию транспортной прокуратуры на 100 тысяч рублей

Сургутская транспортная прокуратура по жалобе пассажиров провела проверку исполнения законодательства о защите прав потребителей в деятельности публичного акционерного общества «Авиакомпания «ЮТэйр». Установлено, что 31 января с.г. вылет рейса Utair № ЮТ-266 по маршруту «Курган-Москва» был задержан почти на 10 часов в связи с неисправностью воздушного судна. Резервное воздушное судно для выполнения данного рейса авиакомпанией не предоставлено. Мировым судьей г. Ханты-Мансийска авиаперевозчик признан виновным в совершении административного правонарушения с назначением наказания в виде штрафа в размере 100 000 рублей.

#### Из-за проблем КВС с арифметикой и нехватки авиатоплива по пути в больницу умер ребенок

В феврале т.г. воздушное судно «АК Орел-сельхозавиа» по заявке Центра медицины катастроф Республики Бурятия выполняло рейс по эвакуации двух больных, в том числе ребенка в крайне тяжелом состоянии. На обратном пути сработала сигнализация об ограниченном остатке топлива в баках ВС, в результате самолет совершил вынужденную посадку в поселке Хоринск. Дорога до Улан-Удэ вместо трех часов заняла 11, в итоге 9-летний ребенок умер в больнице столицы Бурятии. Причиной ЧС признан неправильный расчет командиром воздушного судна требуемого для выполнения авиарейса количества топлива, без учета фактических метеословий. Возбуждено уголовное дело.

#### АО «Рампорт Аэро» заключило антиконкурентное соглашение по реконструкции аэропорта Иркутска

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России в ходе внеплановой проверки АО «Рампорт Аэро» (оператор подмосковного аэропорта «Жуковский») выявила в его действиях признаки нарушения закона о защите конкуренции. Аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную в 2015 году. Задачей было привлечь частные инвестиции для реконструкции действующего терминала, а в будущем — строительства нового аэропорта за пределами города. Первоначально в качестве потенциальных инвесторов назывался консорциум из корейской Incheon (оператор аэропорта в Сеуле), Ростеха и Роснефти, но проект так и не состоялся.

#### Глава ОКБ имени Симонова Александр Гомзин арестован за крупные хищения и мошенничество

Авиастроительный суд Казани заключил под стражу генерального директора АО «НПО «Опытно-конструкторское бюро имени Симонова» (Казань) Александра Гомзина, обвиненного в хищениях в суде сообщили, что Гомзин обвиняется по ч.4 ст.159 УК РФ (мошенничество). Ранее стало известно, что глава казанского ОКБ обвиняется также по ч.2 ст.201 УК (злоупотребление полномочиями, повлекшее тяжкие последствия) и ч.2 ст.285.1 УК РФ (нецелевое расходование бюджетных средств). Основными направлениями деятельности АО являются работы по беспилотным летательным аппаратам, воздушным мишеням. Основной заказчик выпускаемой продукции и услуг — Минобороны РФ.

## ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
ПОДПИСНОЙ КУПОН  
на газету «Воздушный транспорт»  
гражданской авиации

На номера	Январь <b>Р-35</b>	Февраль	Март
	Апрель	Май	Июнь
	Июль	Август	Сентябрь
	Октябрь	Ноябрь	Декабрь

Количество экземпляров каждого номера \_\_\_\_\_  
Ф.И.О. \_\_\_\_\_

Организация \_\_\_\_\_

Юридический адрес \_\_\_\_\_

ИНН \_\_\_\_\_ КПП \_\_\_\_\_

Адрес для доставки с указанием почтового индекса \_\_\_\_\_

Телефон \_\_\_\_\_ Факс \_\_\_\_\_

Подписку можно оформить  
в любом почтовом отделении.

Наши индексы:

**82220** — в «Объединенном каталоге

«Пресса России»;

**П3187** — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка: <https://podpiska.pochta.ru/>  
на II полугодие 2019 года — **4392 руб**

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться  
на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца  
и на любой срок, независимо от сроков и порядка  
проведения почтовой подписной кампании.

Издание вы будете гарантированно получать  
бандеролью непосредственно  
из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните  
подписной купон и отправьте его в отдел распространения  
по факсу: (495) 953-34-89.

Стоимость редакционной адресной подписки  
на I полугодие 2019 года — **4272 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89