

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>



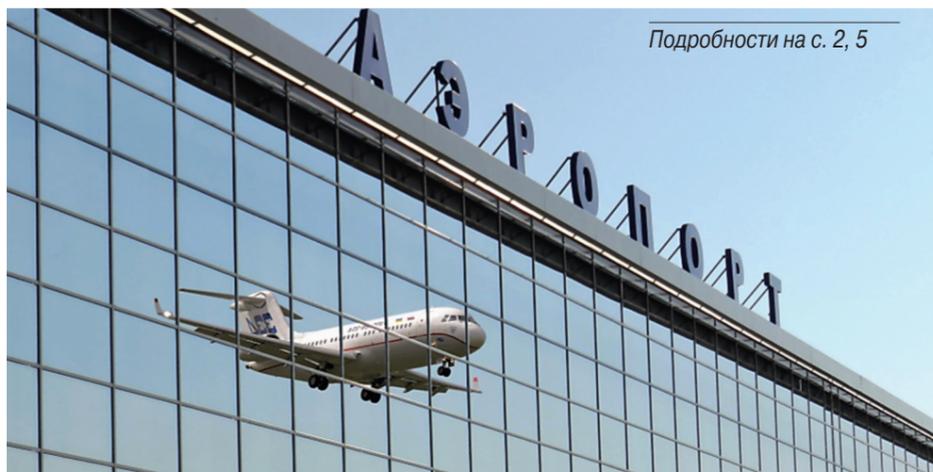
Подробности на с.3

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 впахивать 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 аэродром ГЛИЦ самолёт Президента сопровождала группа из шести истребителей пятого поколения

Су 57. Позднее Владимир Путин кратко пообщался с лётчиками, пилотирующими 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

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 ФОИ-Вов, 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.

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



Однако серийное производство данной модели так и не было начато, поскольку проект не получил финансового подкрепления со стороны федерального центра и не вошел в федеральную целевую программу развития гражданской авиационной техники России.

Ту-334 — это «настоящая рабочая лошадка» для авиоперевозчиков, заявил в 2006 году тогда еще глава Правительства РТ Рустам Минниханов. Он также подчеркнул, что в Казани имеется великолепная возможность наладить серийный выпуск этих самолетов, но по непонятным ему причинам начало реализации проекта затягивается.

не имеет ни одной катастрофы. «Это замечательный самолет, — уверен Смирнов. — Он полностью отвечает требованиям безопасности полета и подтвердил это сертификацией». Но...

«Замороженный самолет — самолет уже пропавший. Это инновационное изделие, которое должно постоянно дорабатываться. Сейчас он, конечно, уже не соответствует современным стандартам и не является конкурентоспособным. Это естественно — каждый день в самолетостроении мира происходят инновации, а Ту-334 уже несколько лет не получает ни копейки для этой работы и становится все старше. Он нахо-

советник премьер-министра РТ по авиационному комплексу Назир Киреев.

«Благодаря конструкции фюзеляжа — верхею расположению двигателей — он как никакой другой удовлетворяет условиям эксплуатации в России и может использоваться на гораздо большей части имеющихся в России аэропортов, которые недоступны зарубежным аналогам. А заднее расположение двигателей избавляет пассажиров от их рева и создает комфортные условия, не достижимые на имеющихся аналогах. Наконец, пассажиры ближнемагистральных рейсов получают дополнительный комфорт за счет просторного салона, имеющегося у

ближнемагистрального, магистрального и дальнего назначения», — рассказал он.

Однако сегодня российские авиакомпании осуществляют 95 пассажирских и 90 процентов грузовых перевозок на закупленных или взятых в лизинг иностранных самолетах. При этом средства, затраченные на них (а это около 600 самолетов), могли бы сохранить авиационные заводы и их коллективы в Саратове, Самаре и Смоленске. По-другому были бы загружены заводы в Воронеже, Ульяновске и Казани, не говоря уже о сотнях предприятий по производству авиационных двигателей, комплектующих агрегатов, приборов систем управления, материалов и т.д. Сохранились бы многие НИИ и КБ, а главное — кадры, подчеркнул эксперт.

Нет пророка в своем отечестве

Татарстан прилагал усилия по освоению производства Ту-334 в Казани. Будучи Президентом РТ, Минтимер Шарипович Шаймиев отправил в Правительство РФ письмо с предложением освоить Ту-334 в КАПО им. С. П. Горбунова, причем на паритетном с федеральным бюджетом финансировании.

«Мы шли на это, ибо нам важно было сохранить коллектив авиационного завода. Правительство России поддержало нашу инициативу и поручило Минпромторгу РФ освоить Ту-334 в Казани. Однако Минпромторг в лице Виктора Христенко и руководителя Федерального агентства по промышленности — Бориса Алешина даже не приступили к выполнению поручения», — отметил Киреев.

К сожалению, серийный выпуск пассажирских самолетов В России сегодня прекращен. Сформулированной комплексной программы по возрождению отечественного авиастроения также нет. По словам нашего эксперта, если бы сейчас было принято решение о начале производства Ту-334, спрос на него (при известной модернизации) был бы гарантирован.

«В государственных компаниях (Минобороны, МЧС, и т.д.), где могут использоваться только изделия, прошедшие ведомственную приемку, нужно заменить около полусотни самолетов, срок эксплуатации которых истекает или уже истек. Существует потребность в нескольких типах специальных самолетов, для которых в качестве базового подходит только Ту-334», — заметил Киреев.

В коммерческих авиакомпаниях, в которых для зарубежных аналогов создана техническая база обслуживания и подготовлены кадры, спрос может быть создан за счет специальных мер государства по финансовой заинтересованности авиакомпаний эксплуатировать именно отечественный лайнер.

«На это нужно идти для того, чтобы избавиться от полной зависимости в авиаперевозках от зарубежных государств, в которую попала Россия, а также чтобы иметь собственный транспорт в нужные периоды», — подчеркнул Киреев. — Ту-334 нужно осваивать, тем более что отечественный авиапром не может предложить ничего другого, подходящего для эксплуатации в России».

Лайнер нужно перевести на систему управления, разработанную и реализованную в модификации Ту-204СМ, дающую возможность управлять самолетом экипажу из двух человек. Все доработки можно выполнить одновременно с освоением лайнера в производстве. Нужно будет перевести систему автоматического управления двигателя Д-436 до электронной модификации, используемой на самолете Ан-148. И успех Ту-334 будет гарантирован, убежден советник премьер-министра РТ.



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

«Это не химера, продвинутая на «проедание», это великолепный инвестиционный проект. Но для того, чтобы инвестор пришел, нужна четкая позиция федерального правительства. Мы в Татарстане одни не можем этот вопрос решить», — подчеркнул он.

Мимо денег

«Ту-334 — это наша надежда конца 80-х — начала 90-х годов. Самолет был сделан, сертифицирован и полностью соответствовал нашим авиалиниям ближней и средней дальности», — поделился бывший замминистра гражданской авиации, заслуженный пилот СССР и президент фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов.

Самолет Ту-334 по расходу авиакеросина и экономике в целом не уступал ни Boeing, ни Airbus. Однако сейчас эти ВС осуществляют 90 процентов авиоперевозок, а производство сертифицированного самолета Ту-334 было остановлено.

«Вместо того чтобы доработать и модернизировать Ту-334, деньги были направлены на производство Sukhoi Superjet 100, с которым мы сейчас «кувыркаемся». Он потребовал от бюджета колоссальных финансовых вложений, которые не окупились до сих пор и окупятся ли — большой вопрос», — отметил Смирнов.

Кроме того, Ту-334 почти на 100 процентов изготавливался из отечественных комплектующих. Была сеть авиазаводов, которые выпускали для него двигатели и электронику. На них работали тысячи первоклассных работников. Для сравнения: Superjet 100 на 75 процентов состоит из западных комплектующих, то есть деньги уходят за рубежом, а российские специалисты лишились рабочих мест. К тому же из-за скачков валюты «Суперджет» в любой момент может стать «золотым»: ремонт комплектующих производится на Западе, запчасти покупаются за валюту и пр., рассказал заслуженный пилот СССР.

Эксперт также отметил безопасность Ту-334, который длительное время летал без аварий и

дится вне внимания бюджетного финансирования и продолжает чахнуть «у забора». Я думаю, пройдет еще годик-два, и о нем и вовсе забудут», — отметил Смирнов.

«Казань должна была запустить серийное производство Ту-334, и способна была это сделать. Это мощная самолетостроительная точка, где есть много толковых специалистов, инженеров, проектировщиков и рабочих. Было бы здорово, если бы проект возобновили. Мы бы аплодировали Казани», — заявил он.

Сейчас по распоряжению Президента РФ упор сделан на производство Ил-114. Мы возвращаемся к нему как к региональному самолету, который пойдет на замену Ан-24. Но если в Казани в качестве конкуренции начнут производить Ту-334, то она не проиграет — еще неизвестно, какой будут охотнее покупать — Ту-334 или Ил-114, поделился мнением Смирнов.

С такой позицией согласен доктор технических наук и проректор по научной деятельности КНИТУ-КАИ Сергей Михайлов, который положительно оценил будущее проекта при его выполнении на современном уровне.

«Самолет проектировался достаточно давно — еще на бумажных носителях. Если КБ Туполева (это сейчас единственное КБ в России, которое находится в самом боеспособном состоянии по пассажирским самолетам) сумеет перевести его в цифру и применить современные технологии, то у проекта есть перспективы реализации на российском рынке», — отметил Михайлов.

Идеи Туполева оценили. Но только не у себя дома

Ту-334 по своим летным характеристикам отвечает самым современным требованиям по аэродинамике и эксплуатации. Он имеет практические одинаковые взлетные и посадочные характеристики с современными зарубежными аналогами. По удельной топливной экономичности Ту-334 до недавнего времени входил в десятку лучших самолетов мира, включая самолеты большой вместимости, рассказал

базового для него — магистрального Ту-214», — сообщил Киреев.

По его словам, Ту-334 воплотил все лучшие традиции, заложенные Андреем Николаевичем Туполевым. Их суть в использовании лучших прежних наработок при создании новой машины — неважно, военной или гражданской. За счет такого подхода Туполев сэкономил стране огромные средства, и она вошла в число мировых лидеров по авиастроению. Так, в 1990 году каждый четвертый летающий над земным шаром магистральный самолет был советским.

Например, на базе отработанных аэродинамических решений и систем управления бомбардировщиком Ту-16 в очень короткие сроки был создан первый в мире реактивный пассажирский самолет Ту-104. А на базе дальнего стратегического Ту-95 создан пассажирский дальнемагистральный Ту-114 и целая плеяда дальних военных самолетов самого различного назначения.

Ту-334 — по сути укороченная модификация самолета Ту-214, имеющие общие с ним кабину и элементы конструкции фюзеляжа, технологии производства которых уже имеются и отработаны, рассказал советник премьер-министра РТ по авиационному комплексу. «Кстати, зарубежные лидеры Boeing и Airbus Industrie во многом преуспели именно за счет подходов Андрея Николаевича (Туполева — ред.). Например, Боинг-737 имеет девять модификаций, продан в количестве более 10 тысяч единиц и имеет заказы на три года вперед», — сообщил Киреев.

Однако, по его мнению, сейчас традиции Андрея Туполева в стране утеряны. Запускаются новые авиационные проекты, разработка которых растягивается на десятилетия. При этом расходуются огромные бюджетные средства.

«Судите сами, по данным Счетной палаты, на Superjet и MC-21 затрачены средства, превышающие сумму в полтриллиона рублей. По расчетам Андрея Николаевича, на эти средства можно было бы создать несколько семейств самолетов регионального,

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Восстановленный в новосибирском вузе Ил-2 пролетел над Великим Новгородом в День Победы

«Штурмовик Ил-2, восстановленный новосибирскими инженерами, принял участие в показательных полетах над Великим Новгородом. Управлял самолетом директор Сибирского научно-исследовательского института авиации имени Чаплыгина, летчик-испытатель Владимир Барсук», — рассказали в университете. Как рассказал доктор технических наук, профессор кафедры прочности летательных аппаратов НГТУ Владимир Бернс, руководивший процессом восстановления Ил-2, в мире сохранилось только два таких штурмовика. Он добавил, что инициатором демонстративного полета над Великим Новгородом стало руководство Новгородской области.

В Москве разработана отечественная система роботизированной сборки ВС для всех типов

«Первая отечественная полностью роботизированная линия для бесстапельной сборки крупных самолетов собрана, ее монтаж закончен в Ульяновске, и уже летом этого года она может быть введена в эксплуатацию в производстве новых транспортных самолетов Ил-476 (Ил-76МД-90А)», — рассказал вице-мэр столицы по экономической политике и имущественно-земельным отношениям Владимир Ефимов. Новая технология и оборудование разработаны московским ЗАО «Авиационный консалтинг-Техно». В Москве специально под проект были созданы новое конструкторское бюро и опытное производство, общий размер инвестиций в проект превысил 400 млн рублей.

Третий опытный самолет MC-21-300 прибыл в Жуковский для продолжения летных испытаний

Опытный самолет MC-21-300, оснащенный пассажирским салоном, совершил перелет с аэродрома «Ульяновск-Восточный» на аэродром ЛИИ им. М.М. Громова «Раменское» (г. Жуковский, Московская область). Самолет пилотировал экипаж в составе летчика-испытателя 1-го класса Василия Севастьянова и Героя России, заслуженного летчика-испытателя Романа Таскаева. Перелет выполнен без замечаний. Новый самолет присоединился к двум машинам, успешно выполняющим с аэродрома «Раменское» полеты по программе сертификационных испытаний. В Ульяновске на предприятии «Спектр-Авиа» самолет был окрашен с использованием серийных технологий.

Экс-министр обороны Анатолий Сердюков будет курировать программу Sukhoi Superjet

Бывший министр обороны РФ Анатолий Сердюков возглавил совет директоров ПАО «Объединенная авиационная корпорация». В ее структуру входят крупнейшие авиационные предприятия страны, среди которых — «Компания Сухой», производящая самолеты Sukhoi Superjet 100. Сейчас Сердюков является индустриальным директором авиационного кластера Госкорпорации «Ростех». В 2012 году отстранен от должности министра обороны России в связи с незаконными действиями по продаже военного имущества. В 2014 году следствие в отношении Сердюкова закрыло в связи с амнистией, приуроченной к 20-летию Конституции Российской Федерации.

В производстве Воскресенского филиала ОДК внедрены передовые технологии лазерной резки

Филиал АО «ОДК» «Воскресенский машиностроительный завод «Салют» (Московская обл.) освоил применение передовых технологий лазерной резки в производстве деталей и сборочных единиц (ДСЕ) авиационных газотурбинных двигателей. Новые технологии используются вместо штамповки листового материала. Кроме того, на производстве ВМЗ лазер также применяется взамен фрезерных, сверлильных работ и электроэрозионной обработки — при объемной вырезке отверстий в корпусных ДСЕ. «Использование новой технологии стало возможно после приобретения современного пятиосевого лазерного комплекса», — отметил директор филиала АО «ОДК» «ВМЗ «Салют» Виктор Новиков.

Смоленский авиазавод в I квартале сократил чистую прибыль вдвое на фоне роста расходов

АО «Смоленский авиационный завод» (СмАЗ) в первом квартале 2019 года получило чистую прибыль в размере 118,4 млн рублей, что в 2,25 раза меньше, чем за аналогичный период прошлого года, следует из квартального отчета компании. Выручка за этот же период сократилась на 36,5 процента — до 898,6 млн рублей. «Прочие доходы» СмАЗ за три месяца снизились на 11 процентов и составили 14,2 млн рублей, «прочие расходы» уменьшились в 2 раза и составили 9,4 млн рублей, при этом коммерческие расходы увеличились в 1,4 раза — до 4,5 млн рублей. Выпускает легкие самолеты Як-18Т, СМ-92Т «Турбо-Финист» и самолет воздушного наблюдения М-55 «Геофизика».

Авиакомплекс «Ильюшин» отремонтировал весь парк военно-транспортных Ил-76МД Индии

«В рамках военно-технического сотрудничества полностью завершён контракт на ремонт всего парка самолетов Ил-76МД заказчика», — говорится в годовом отчете ПАО «Ил», опубликованном на прошлой неделе в Центре раскрытия корпоративной информации. Согласно отчету, Индия также передан после ремонта противолодочный самолет Ил-38SD. Кроме того, по данным «Ильюшина», заказчиком в Китае «принят очередной самолет Ил-76ТД, которым завершено выполнение контракта с этой страной. Также в 2018 году выполнялись ремонтно-восстановительные работы на самолете Ил-76ТД для Сирии, а Алжиру передан один из двух отремонтированных Ил-76».

В Таганроге на авиакомплексе им. Г.М. Бериева прошел традиционный день открытых дверей

«День открытых дверей» является одним из мероприятий, направленных на профориентацию студентов и школьников, популяризацию рабочих и инженерных профессий. Управлением персонала ТАНТК совместно с учебными заведениями была организована «Аллея знаний» с презентацией авиационных специальностей. Самой зрелищной частью праздника стали показательные полеты гордости таганрогского авиастроения — самолета-амфибии Бе-200ЧС. В летной программе принял участие военно-транспортный самолет Ил-76, который продемонстрировал эффектный отстрел тепловых ловушек и стратегический самолет-носитель крылатых ракет Ту-95МС.

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 оснащен 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 продление 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 оснащен 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 легкого 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, вертолет фирмы «Леонардо» AW189. Он рассчитан на перевозку до 19 пассажиров с крейсерской скоростью 278 км в час и обладает дальностью полета в 907 км. Для сравнения: Ми-171 обладает крейсерской скоростью 230 км в час и дальностью полета 570 км. Но он был создан значительно раньше — его серийная постройка началась уже в 1991 году, а AW189 совершил первый полет лишь в 2011-м.

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



Но и в легком классе Россия не утратила компетенции. Эксперты по достоинству оценили вертолет Ми-2 с двигателями АИ-450, модернизированный на Московском авиаремонтном заводе. С новыми двигателями максимальная взлетная масса вертолета возросла с 3550 до 4100 кг, скорость полета 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 легойкой, получившей вторую жизнь. На выставке была представлена и новая модель — сверхлегкий вертолет с соосными винтами R-34. Одной из важных деталей, отличающих этот вертолет от традиционных моделей, является бесшарнирная подвеска лопастей с композитным торсионом. Этот вертолет является самым компактным, самым экономичным и самым бесшумным. Он весит 280 кг, а максимальный взлетный вес составляет 550 кг. Крейсерская скорость составляет от 110 до 140 км в час, максимальная высота полета 4500 м, что уменьшает зависимость от погоды, дальность полета — от 500 до 600 км.

Окончание. Начало на с. 2

Вертолёты для России

На прошедшей выставке HeliRussia 2019 акцент сместился в сторону лёгких машин



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

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

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

Из иностранных вертолетов особое место занял созданный компанией Airbus Helicopters H135 с современной авионикой Helionix. Данная модель отличается улучшенными характеристиками несущего винта, усовершенствованным программным уровнем комфорта, отвечающим за работу двигателей, и увеличенной полезной нагрузкой. Благодаря более мощной силовой установке вертолет может эксплуатироваться с площадок, находящихся на возвышенностях, на высокогорье и в жарком климате. При взлетной массе 2980 кг он несёт полезную нагрузку до 1417 кг внутри фюзеляжа и 1200 кг на внешней подвеске. В пассажирской версии он способен перевозить до 7 пассажиров, а в медицинской — от 1 до 2 пострадавших и от 2 до 4 сопровождающих. 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 полёт вертолета, пересекающего траекторию полёта вертолета. Helionix также обеспечивает снижение затрат на техобслуживание вертолета — 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 вертолет находится в воздухе.

Американский производитель-



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

Белл представил свою самую актуальную модель — вертолет Bell 505 Jet Ranger Xc VIP салоном от Mesaer. Это легкий пятиместный вертолет, 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 вертолет «Зефир», созданный итальянской компанией «Зефир Хеликоптер». Машина, обладающая максимальной взлётной массой 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 вертолет 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 вертолет с силовой установкой, работающей на водородных топливных элементах. Взлётный вес вертолета составляет 30 кг, полезная нагрузка — 5 кг. Вертолет способен летать на высотах не менее 1000 м с крейсерской скоростью 60 км в час. По сравнению с другими БПЛА с двигателями внутреннего сгорания вертолет 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, вертолет 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 взлёте вес 23 кг 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 метеословиях. 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 «Электроавтоматика» 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 вызовом 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 удлинённой линии прямой видимости и вне пределов прямой видимости.

Польская инновационная компания Tetra Hexen 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, мониторинга 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 лопатки 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 ГЕО-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-3Л. 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

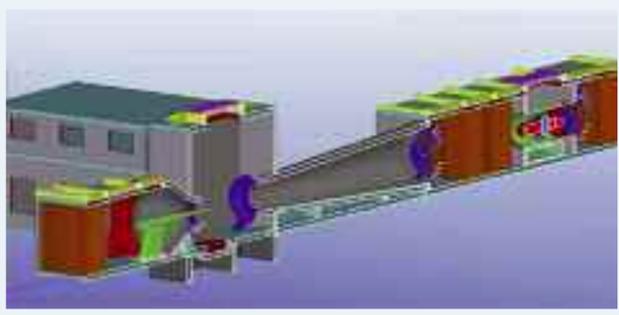
АО «УАПО» и АО «Молния» холдинга «Технодинамика» Госкорпорации Ростех совместно с Общероссийским народным фронтом в Башкирии в рамках акции «Дни в профессии» организовали для учащихся школ экскурсии на предприятия. Ребятам представилась уникальная возможность побывать в цехах крупнейших в стране разработчиков 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 «Суперджета» 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 самолетов 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 АTR 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 узнаваемые 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 время 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

Казалось бы, вопрос риторический. Увы, сегодня ответ на него не столь однозначен, как еще двадцать, а то и тридцать лет назад. Ситуацию, сложившуюся с лётными кадрами в нашей стране и в мире, комментирует советский и российский лётчик-испытатель, Герой России, заслуженный лётчик-испытатель Российской Федерации Александр Юрьевич Гарнаев.

1. Во всём мире обвально растёт дефицит лётных кадров (по причине сложности их подготовки с одной стороны, бурного роста авиационных перевозок с другой стороны). При этом всё больше нарастает проблема неумения лётчиков ЛЕТАТЬ (по причине постоянно возрастающей автоматизации летательных аппаратов с одной стороны, экономики авиакомпаний на рекуррентной подготовке лётного состава с другой стороны). Это растущее неумение лётчиков ЛЕТАТЬ — в той или иной доле присутствует как одна из причин почти в каждой авиакатастрофе.

2. В Америке очень остро озабочены вышеозначенной проблематикой чуть более 10 лет назад. С тех пор постоянно возрастали и продолжают расти требования к лётной подготовке пилотов. НИКОГДА в США было бы немыслимо получить лицензию коммерческого пилота без практического умения на живом самолёте уверенно выполнять в РЕАЛЬНОМ ПОЛЁТЕ — все виды не только приборного пилотирования, но и отказных ситуаций (автор этих строк сам закончил USA AirLineTransportPilotAcademy 10 лет назад, и уже тогда подготовка к практическому выпускному экзамену в ВОЗДУХЕ с FAA-Examiner'ом — ему больше напоминала отработку крайних режимов в Школе лётчиков-испытателей, которую автор этих строк окончил 32 года на-

Герой России — пилот Андрей Ламанов, который в 2010 году в Коми посадил лишенный навигации самолет Ту-154М на полузброшенную ВВП и спас жизни всех людей на борту — 81 человека, прокомментировал заявления публициста Юлии Латыниной, попытавшейся разобраться в причинах трагедии при посадке «Суперджета» в аэропорту «Шереметьево».

— Юлия Латынина в своей авторской программе на «Эхе Москвы» заявила, что во всем мире пилоты привыкают полагаться на электронику — и это одна из причин трагедии в МАШ.

— В этом с ней соглашусь. Если у нас заход на посадку в штурвальном, ручном режиме будет являться авральной, экстренной ситуацией — то, извините меня, куда мы катимся? Это обязательно должно тренироваться. Так у нас было, устаревшей гвардией (а я 34 года за штурвалом) — так вот у меня все посадки шли в ручном режиме.

— А в автоматическом?
— Если очень плохие метеоусловия. Видимость до 30 метров. После 30 метров мы отключаем автоматический режим. Это я про свой тип самолета, Ту-154. И я сам определял — садиться или уходить на второй круг.

— Опять процитирую Латынину: «В октябре прошлого года у индонезийского перевозчика LionAir пилоты догадались, в чем дело. Они 9 минут пытались отключить программу. Нажимали на клавишу allright. Но нигде в инструкциях не сказано, что именно надо было сделать. В Boeing пояснили: «не хотели перегружать мозги пилотов».

— В том-то и дело, не хотели

Умеют ли летчики летать?

Александр Гарнаев: «Сегодня в штате Росавиации работают абсолютно непрофессиональные люди»



зад): отработка отказов двигателей, остановы-запуски в воздухе, сваливания-выводы из взлётной, полётной и посадочной конфигураций, заходы-посадки с имитацией отказа двигателей... Всё это делалось в реальной практике.

За прошедшее десятилетие эти требования Федерального авиационного агентства США только увеличились: как по критериям умения, так и по количеству налёта для получения лётной лицензии. Обеспечивается выполнение этих требований огромным институтом инспекторов и экзаменаторов FAA, имеющих высочайший профессиональный авторитет и постоянно поддерживающих свою лётную квалификацию.

3. В России за этот же период времени всё шло прямо в противоположном направлении: были намертво удушены все попытки увеличить количество лётно-учебных заведений за счёт частных авиашкол, а оставшиеся государственные заведения деградировали ниже любого мыслимого уровня — их вы-

пускники не соответствуют никаким критериям практических умений современного пилота даже примерно. Судьба несчастных молодых нашенских лётчиков отдана полностью на откуп отдельно взятым авиакомпаниям... Кому как повезёт (или не повезёт)!

4. Во ВСЕХ отдельно взятых российских авиакомпаниях давно правят бал деньги и только деньги — поэтому постоянно происходит деградация подготовки лётного состава. На наших глазах за прошедшие 10 лет в руководящие наставления авиакомпаний из чисто коммерческих побуждений были внесены самые порочные изменения, даже противоречащие требованиям самих производителей самолётов. Например, таких:

— на самолётах с высоким уровнем автоматизации должны начинать летать лётчики, получившие ДО ТОГО (!) устойчивый опыт полётов на обычных самолётах, а уровень автоматизации не должен быть постоянно максимальным...

Он должен быть ПОДХОДЯЩИМ. Но у нас — даже наперекор производителям — внесли изменения, обязав лётный состав предельно максимизировать уровень автоматизации. А тем старым опытным лётчикам, которые гласно предупреждали об опасности такого подхода, очень грубо позатыкали рты.

Но и на этом не остановились: протолкнули эти абсурдные изменения, пошли дальше — сократив из пресловутой экономии даже аэродромные тренировки молодых лётчиков. Зачем?... — ведь, по мнению эффективных менеджеров, нажимать кнопки на FMGS и крутить кнопочки на FCU «можно научить сразу в рейсовых условиях»!

5. В современной России НЕКОМУ противостоять творческому абсурду: штат Росавиации состоит из голимого блатняка и абсолютно непрофессиональных людей, среди которых есть немного в далёком — далёком прошлом пилотов с крайне невысокой лётной подготовкой и ниже-плентусовым профессиональным авторитетом, а большая часть работников Росавиации вообще к профессиональному лётному делу никогда не имела отношения. Нынче уже совсем НЕКОМУ авторитетно указывать частным российским авиакомпаниям на творящийся в них местечковый абсурд!..

6. Результат: «за рулём» пассажирских лайнеров в России сидит огромное количество лётчиков, которые или вообще никогда не умели летать «на руках» (особенно в усложнённых условиях), или умели когда-то в прошлом... но давным-давно утеряли эти навыки!!!

Андрей Ламанов:

«Назвать посадкой приземление SSJ100 не могу. Это был неконтролируемый удар о земной шар»



Андрей Ломанов (слева) и Евгений Новоселов

перегружать! Пилот — он же в глобальном смысле должен пилотировать воздушное судно! А получается, что самолет пилотирует автоматика, а не человек! У нас кого выпускают летные училища — лётчиков или операторов ЭВМ?

— Реальный контроль чело- века в кабине пилота над воздушным судном сегодня по факту утрачен?

— Получается, так. Но никто обязанность лётчика посадить самолет не отменял! Работают или не работают приборы, но если видимость есть и полоса перед тобой — садись вручную! Пусть с перегрузкой! То, как шел «Суперджет», и посадкой назвать не могу. Это был неконтролируемый удар о земной шар. Такое ощущение, что в кабине вообще никого не было! Как будто самолет сам ударился и сам приземлился. Единственное смягчающее обстоятельство, которое может быть для пилотов — это если были проблемы по кана-

лу тангажа. Потому что по каналам курса и крена проблем не видно было. Самолет четко вышел на посадочный курс. Значит, по крену все было замечательно. Если по тангажу не было проблем — 120 процентов вина экипажа!

— То есть, Латынина права, когда говорит, что «это (неумение летать вручную — ред.) общая проблема, но в России она имеет свою специфику. И она связана не с профессионализмом пилотов, а наоборот». Речь именно о недостаточной подготовленности?

— Я всегда говорил: из 10 полетов можно 2-3 сделать в ручном режиме. Это же не запрещается? Если поднять последние расшифровки переговоров командира и посмотреть, когда он крайний раз заходил в штурвальном режиме? И не надо выбирать сложные метеоусловия. Или сильный ветер. В хороших условиях погодных — какие были в Шереметьево? Ну

сделай ты пару тренировок для себя хотя бы за десяток полетов! Не думаешь о других — о себе подумай, как жизнь сохранить, если автоматика отказала!

— Разницы нет, на какую электронику полагаться — нашего «сухого» или американского Boeing?

— Никакой! SSJ100 — не наш, по большому счету, самолет. Разве что планер наш, а шасси, двигатель, электроника — импортные! Если бы хоть шасси наши были, они бы не пробрили крыло и возгорания не произошло, возможно... Я на цельнометаллическом летал, на скорости 400 километров в час с превышением посадочной массы в три тонны и с топливом в 19 тонн — и сел. А тут пластмассовые самолеты... Это все из-за экономии. Раньше ведь никто не считал алюминий и керосин — и делали настоящие самолеты.

— Латынина сравнивает катастрофу «Суперджета» с катастрофой Boeing в Перми в 2008-м...

— Абсолютно разные истории! Ситуация совершенно другая: там люди потерялись в пространстве, ночь была, они перегуляли показания авиагоризонтов. Они не понимали, в каком пространственном положении находятся. Летят ли они с креном или нет — и в конце концов они просто перевернулись на спину. А в «Шереметьево» — вот полоса, вот штурвал... Сынок, посади борт, не бей людей!

Записал Игорь ЕМЕЛЬЯНОВ

АЭРОПОРТ 2019

Домодедово начал обслуживать держателей карт китайской программы лояльности DragonPass

Участников программы ждут в бизнес-залах аэропорта в галереек международного и внутреннего вылета, а также в зале «Shostakovich Premier Lounge» в зоне вылета ВВЛ. Гостям предлагается широкий спектр услуг, в том числе шведский стол, выделенная рабочая зона, беспроводной интернет, телевидение и печатная пресса, детские игровые комнаты, оповещение о статусе рейсов. Также держателям карт DragonPass предоставляется скидка в семи ресторанах и кафе в аэропорту Домодедово. Для удобства гостей из Китая во всем терминальном комплексе применяется навигация на китайском языке, а заведения принимают к оплате карты China UnionPay.

Владимир Якушев: РЖД могут самостоятельно организовать сообщение с аэропортом «Пулково»

«Недавно был координационный совет по транспорту, где РЖД анонсировали, что собираются сами пустить аэроэкспресс. Возможно, с другого вокзала — Балтийского, а не с Витебского, как планировал вначале транспортный комитет. Те протоколы, что попадают к нам на стол от РЖД, вселяют уверенность, что проектом действительно занимаются», — рассказал генеральный директор ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (оператор аэропорта) Владимир Якушев. В РЖД сообщили, что в ближайшее время планируют подписать соглашение между администрацией Санкт-Петербурга и монополией, в котором будут определены основные направления взаимодействия.

Прокуратура добилась изменений в работе службы перевозки багажа в МА «Шереметьево»

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте потребовала от столичного аэропорта «Шереметьево» изменений в работе после случая, когда двум пассажирам пришлось ждать багаж в течение 46 часов. Об этом рассказал официальный представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной. Кроме того, багаж выдавался пассажирам без контроля соответствия багажной квитанции и открытого талона номерной багажной бирки, что также является нарушением требований законодательства. В итоге прокуратура в преддверии сезона отпусков навела порядок в сфере транспортировки багажа. Выявленные нарушения устранены.

Международный аэропорт Внуково в марте стал вторым в Европе по приросту пассажиропотока

Согласно отчету Международного совета аэропортов (ACI), пассажиропоток Московского аэропорта Внуково в своей группе (аэропорты с пассажиропотоком от 10 до 25 млн пассажиров в год) в марте вырос на 16,9 процента. Следом в группе идут аэропорты Санкт-Петербурга, Киева и Эдинбурга. В мае 2018 года Внуково стал членом Европейского отделения Международного совета аэропортов ACI EUROPE, который представляет интересы более 500 аэропортов в 45 странах мира. Аэропорты-члены ACI обслуживают более 90 процентов коммерческих воздушных перевозок в европейском регионе — 2 млрд пассажиров, 20 млн тонн грузов, 23,7 млн рейсов ежегодно.

Аэропорт Барнаула к 2023 году реконструирует взлетно-посадочную полосу за 90 млн рублей

АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула, входит в холдинг «Новаяпорт») приступило ко II этапу реконструкции ВПП стоимостью 15 млн рублей. «Работы начаты в 2018 году и предусматривают 6 этапов. Полностью замена полотна ВПП завершится к 2023 году», — сказал представитель компании. Общая стоимость работ при сегодняшнем уровне цен оценивается в 90 млн рублей. Аэропорт при этом работает в штатном режиме. Именно с этим связано поэтапное обновление полосы (в частности, II этап реконструкции планируется выполнить к июню текущего года). Кроме того, авиапредприятие ведет реконструкцию за счет собственных средств.

Аэропорт Севастополя после реконструкции будет обслуживать только рейсы бизнес-авиации

Как ожидается севастопольский аэропорт «Бельбек» после реконструкции будет обслуживать рейсы деловой авиации. Об этом рассказал генеральный директор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Евгений Пласкин. «На данном этапе мы проходим архитектурный конкурс по выбору нового аэровокзального комплекса в «Бельбеке». То, что я видел — прекрасно. Это будет хорошее сооружение», — сказал Пласкин. По его словам, утвержден и подписан всеми сторонами генплан развития комплекса. Аэропорт «Бельбек» построен в 1941 году как военный аэродром, в 1980-х годах его стали использовать для приема правительственных самолетов.



Аэропорт Владивостока «Кневичи» увеличил пассажиропоток за 4 месяца т.г. на 22 процента

Международный аэропорт Владивостока продолжает наращивать объемы перевозок. За период с января по апрель он обслужил 824 тысячи пассажиров, на 22 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Из них на внутренних авиалиниях обслужено 428 тысяч человек (+11 процентов), а на международных линиях 396 тысяч человек (+37 процентов). Количество обслуженных пассажиров в апреле т.г. составило 216 тысяч человек (+12 процентов). Внутренний пассажиропоток составил 119 тысяч пассажиров (+7 процентов). Наибольший вклад в увеличение пассажиропотока обеспечили рейсы в Москву, Южно-Сахалинск и Петропавловск-Камчатский.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Воздушным маршалам дали «добро». А кто заплатит за безопасность пассажира?

Заместитель начальника полиции по охране общественного порядка УТ МВД России по ЦФО полковник полиции Александр Тарушкин заявил, что в стране может появиться «служба воздушных маршалов».

По его словам, «наличие сотрудника МВД на борту лайнера, несомненно, остудило бы горячие головы». К тому же маршалы могли бы выявлять потенциально опасных пассажиров еще до полета, в том числе авиадебоширов. Кем будут финансироваться услуги специалистов службы? Ведь такой «маршал» должен будет занимать пассажирское кресло где-то недалеко от входа в кабину пилотов. А это — бизнес или первый класс, где билеты намного дороже, чем в «экономе». Если расходы возьмет на себя государство, — это может выразиться в повышении существующего или введении нового налога. Если авиакомпания — повысятся сборы. Короче, за свою безопасность придется платить пассажирам.

Не долетевший до Милана борт Utair посадили во Внуково на залитую пеной ВПП

Не долетевший до Международного аэропорта Мальпенса в Милане пассажирский Boeing 737-800, покружив над российской столицей, вернулся в московский хаб из-за технических проблем с шасси.

Эту информацию, поступившую от пассажиров рейса, подтвердили и в пресс-службе авиаперевозчика. «Самолет благополучно приземлился во Внуково в 12:36 по Москве», — рассказали в пресс-службе Utair, не раскрывая подробностей инцидента. В социальных сетях, тем не менее, появилась информация, что для посадки лайнера аварийные службы, опасаясь повторения ситуации с бортом «Аэрофлота» в «Шереметьево», залили взлетно-посадочную полосу пеной. По информации перевозчика, что командир воздушного судна сам принял решение прекратить полет и для безопасной посадки выработать топливо в зоне ожидания над Внуково. На борту воздушного судна находились 109 человек.

Почему Европа не обвиняет Украину в гибели под Донецком малайзийского Boeing

Флориан Рётцер из интернет-издания Heise не может понять, почему никто не обвиняет Украину в гибели под Донецком малайзийского лайнера, следовавшего рейсом MH17 из Амстердама в Куала-Лумпур.

Он убежден: Амстердам и Канберра рассчитывают, что Москва хотя бы частично признает вину и выплатит компенсацию родственникам жертв трагедии. Однако Россию не устраивает такой сценарий: она готова только к переговорам и лишь в том случае, если участники не будут выдвигать «бесосновательные политические обвинения». Рётцер также считает, что Европейский суд по правам человека специально затягивает рассмотрение дела о компенсациях родственникам жертв, потому что для Запада это очень «щекотливый момент». По его мнению, голландская сторона не обнародовала служебную переписку, чтобы «вывести из-под удара» Киев и снова возложить вину на Россию.

Тренинг по эвакуации аварийного ВС с летного поля проведен в Южно-Сахалинске

Плановые учения по эвакуации воздушного судна, потерявшего способность двигаться, с летного поля аэродрома «Южно-Сахалинск» стали третьей и завершающей частью масштабных мероприятий аэропорта в рамках подготовки к весенне-летнему периоду.

Согласно легенде, самолет Ан-24 после посадки выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. По тревоге на учебный полигон к месту выполнения работ прибыли сотрудники профильных подразделений аэропорта: координационно-диспетчерского центра аэропорта, службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП), специальной техники, аэродромной службы, инспекции по безопасности полетов и здравпункта. От авиакомпании «Аврора» в учениях принимал участие аварийно-спасательный расчет в составе 20 человек. Весь комплекс аварийно-спасательных работ прошел в установленные временные ограничения.

Загадочная катастрофа вертолета Ка-26 в Румынии носит, скорее, криминальный характер

На севере Румынии в лесистой местности обнаружены обломки вертолета Ка-26, внутри которого находилось тело пилота. Расследователи полагают, что катастрофа произошла несколько дней назад.

Вертолеты данного типа часто используются в сельском хозяйстве для опрыскивания полей инсектицидами и удобрениями. Однако в данном случае существуют некоторые свидетельства того, что вертолет использовался для нелегальной поставки сигарет, а в воздушном пространстве Румынии находился незаконно. Более того, на вертолете отсутствуют регистрационные знаки. По сообщениям румынских СМИ, пилотировал вертолет гражданин Белоруссии, в прошлом — майор военно-воздушных сил, который исчез в марте этого года, уехав с Украины, где остался без работы. Контрабанда фальсификата и контрафактных товаров — весьма доходный бизнес в странах бывшего соцлагеря.

В «Аэрофлоте» заявили, что их пилоты отрабатывают управление ВС в ручном режиме

По регламенту «Аэрофлота» все пилоты компании постоянно отрабатывают навыки управления самолетом в ручном режиме, тренировки проходят каждые полгода, заявили в пресс-службе авиаперевозчика.

«Все наши пилоты регулярно тренируются и проходят очень серьезную проверку навыков техники пилотирования на современном полнопилотажном тренажере, который позволяет отрабатывать технологию действий экипажа в штатных, сложных и аварийных ситуациях в режиме реального времени», — рассказали в «Аэрофлоте». Тренировки проводятся каждые полгода. В программу тренировок включены обязательные отработки действий при отказах и неисправностях, в результате которых самолет переходит в режим Direct Mode». «Подготовка пилотов SSJ 100 Дениса Евдокимова и Максима Кузнецова включала регулярную отработку полетов в ручном режиме», — уточнили в пресс-службе.

Однако к каким результатам должна стремиться отрасль? Где та грань, за которой функционирование гражданской авиации страны по перевозке пассажиров и грузов нельзя будет признавать безопасной? Почему в наспех подготовленную в 2008 году к международной проверке Государственную программу по безопасности полетов до сих пор не внесено ни одного изменения? Где установленный государством целевой уровень безопасности полетов, который и должен был содержаться в этой государственной программе?

На эти вопросы ответов нет.

Проблемы роста пассажиро-перевозок, нехватки пилотов и их подготовки тесно увязаны друг с другом. Многочисленные авиакомпании за рубежом уже всю используют программы обучения студентов, оканчивающих технические учебные заведения. Существуют программы переучивания и ввода в строй военных пилотов. Увеличивается количество мест в учебных заведениях. Главная цель — заранее подготовить пилотов, чтобы на новых самолетах было, кому летать, чтобы нагрузка на действующих пилотов не увеличивалась.

В нынешней экономической ситуации в России вряд ли стоит ожидать бума пассажирских авиаперевозок. Тем не менее, количество пассажиров растет. И, казалось бы, регулятор должен сделать всё, чтобы качественно подготовить достаточное количество пилотов гражданской авиации. Однако с этим процессом не всё идет гладко. В течение нескольких предыдущих лет надзорные функции за деятельностью учебных заведений осуществлялись настолько «оперативно», что впоследствии из-за нарушений во время обучения со стороны поставщиков обучающих услуг пришлось лишать свидетельств пилотов, уже летающих в авиакомпаниях.

Наверное, можно было бы использовать услуги тех пилотов, которые прошли обучение за рубежом. Но и здесь нестыковки, хотя проблем с трудоустройством у закончивших зарубежные учебные заведения нет — но это касается граждан других стран. У нас же — свои правила. Летом прошлого года Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта написала письмо в Министерство транспорта, в котором обозначены существующие проблемы и предложены пути их решения. В нем, в частности, говорилось:

«...Подтверждены проблемы, связанные с недостаточным количеством пилотов, выпускаемых государственными образовательными организациями гражданской авиации».

Окончание. Начало на с. 2

Оказывается, украинский авиаинженер, который участвовал в проектировании самого крупного самолета Ан-225 «Мрія», придумал, как спасти в год до полумиллиона человека при авиакатастрофе. Давайте разбираться, что за устройство будущего он придумал.

Владимир Татаренко, так зовут нашего инженера, участвовал в проектировании самолета Ан-225 «Мрія». Сперва работал на авиастроительном заводе корпорации «Иркут», потом перешел работать на Киевский авиастроительный завод.

Его идея заключается в том, что внутри самолета, где сидят пассажиры, будет находиться капсула. Когда самолет будет падать, то капсула сама активируется и выпадет из самолета.

Спасательная капсула будет иметь несколько огромных парашютов. За счет этих парашютов

Сколько можно «кошмарить»?

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



В авиакомпаниях из-за дефицита пилотов сокращаются производственные планы авиаперевозок, авиационных работ, что приводит к серьезным финансовым убыткам. Ежегодное увеличение дефицита оценивается на уровне 300-500 только коммерческих пилотов.

В качестве возможных путей решения проблемы предлагается следующее:

— увеличение набора курсантов (пилотов) в учебные заведения гражданской авиации до 1200-1500 человек в год;

— проведение валидации свидетельств коммерческого пилота, выданных по итогам прохождения подготовки в зарубежных учебных заведениях, без надуманных ограничений органа по выдаче свидетельств, а также сертификации зарубежных учебных заведений для проведения первоначальной подготовки пилотов для гражданской авиации РФ;

— не препятствовать первоначальной подготовке коммерческих пилотов на базе АУЦ, поддерживаемых крупными российскими авиакомпаниями («Аэрофлот», S7, Utair, «Уральские авиалинии»).

Воздушное законодательство Российской Федерации не препятствует организациям, имеющим сертификат соответствия авиационного учебного центра (АУЦ) проводить подготовку в целях выдачи свидетельств специалистам по всему перечню специальностей авиационного персонала гражданской авиации.

Поддержка лозунга, что под-

готовка авиационного персонала, включая пилотов, должна производиться только в государственных образовательных заведениях, может привести к нарушению части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ («О защите конкуренции»), о чем уже предупредил Федеральная антимонопольная служба России».

Известный блогер, капитан Boeing 737 МАХ Денис Окань, ознакомившись с полным текстом письма, сообщил в своем живом журнале:

«Собственно, с сутью изложенной проблемы я целиком согласен и не раз подчеркивал в своих статьях по теме — в России государство целенаправленно и успешно загубило конкуренцию в сфере подготовки пилотов. Отсутствие конкуренции закономерно снижает качество, уменьшает возможность выбора лучших, следовательно — снижает общий уровень безопасности полетов».

Уровень подготовки пилотов в государственных учебных заведениях, к сожалению, невысок. Летная программа — сроки ее выполнения, содержание — не выдерживают критики и, опять же, к сожалению, не в полной мере соответствуют требованиям ФАП 147.

Зато выпускники получают диплом и с чистой головой приходят в авиакомпании, где их учат азам. То есть тому, что должен априори знать обладатель CPL.

Я не против государственной системы подготовки. Я против низкого уровня подготовки. И целиком

поддерживаю предложение перестать унижать соотечественников, закончивших курсы подготовки пилотов за рубежом. Давайте назовем вещи своими именами: то, что происходит сегодня, это самый настоящий геноцид. Геноцид своих сограждан. Ганс или Пьер, закончив условную школу при Оксфорде, имеют право работать в «Аэрофлоте», а Иван или Петр, закончив ту же школу — нет, ибо не имеют диплома.

Я за то, чтобы не кошмарить АУЦ, позволив им обучать студентов на коммерческой основе. Я за то, чтобы авиакомпании в итоге получили выбор и принимали бы на работу лучших. Я за то, чтобы подготовка в государственных училищах наконец-то занялись люди, хотя бы однажды открывшие и прочитавшие базовые документы. Хотя бы российские.

Понимаю, что говорю лозунгами. К сожалению, слабо верю в то, что те, люди, от которых зависит состояние безопасности полетов в стране, способны признать свои ошибки или заблуждения...»

И пока ситуация такова, какая она есть на сегодняшний день, в выводах расследований очередных инцидентов будет неизменно присутствовать и «человеческий фактор», ставший, по мнению Генпрокуратуры, одной из доминирующих причин авиационных катастроф. Потому что он, к сожалению, является сегодня системным фактором, свидетельствующим, прежде всего, о кризисе управления всей отраслью.

Алина СОЛЬЦ

Парашют для самолета

Предложена разработка, которая может спасти при авиакатастрофах тысячи пассажиров в год

капсула будет спокойно падать на землю. Так же она умеет приводняться на воду.

Вот что рассказал сам инженер:

«Я у них (руководство Государственного предприятия авиационной промышленности «Антонов» — ред.) спрашивал: ну пусть будет билет на 30 процентов дороже — на каком самолете вы отправите семью и сами полетите — на обычном или на таком, с которого можно гарантированно спастись? Но мне отвечали, что у них сейчас нет проблем с безопасностью», — сообщил Владимир Татаренко.

— А что бы выбрали вы? — спрашивает автор всегда дававшего благо-



сферы, на avia.zen@yandex.ru призывая поделиться этой информацией в социальных сетях и с теми, кому она может пригодиться!

Охотно выполняем его просьбу.



Стук снизу

Руководители авиакомпаний деликатно называют всё это уплотнением компоновки. Пассажиры в данном случае скорее прибегнут к непарламентским выражениям.

Журнал Consumer Reports, отслеживающий настроения массового потребителя, пару лет назад провёл опрос среди 55 тысяч читателей на тему удовлетворённости от пользования воздушным транспортом. Выявились жалобы самого разного рода — от неудобств при бронировании и покупке билетов до пререканий с персоналом по поводу проносимой на борт ручной клади. Но 30 процентов всех опрошенных пассажиров эконом-класса поставили на первое место и признали абсолютно неприемлемым предоставляемый им уровень комфорта в салонах. Каждая из затронутых в опросе авиакомпаний получила негативные оценки касательно удобства сидений и элементарной возможности вытянуть ноги.

Дошло до того, что в прошлом году инициативная группа по защите прав авиапассажира на своём сайте Flyers Rights.org обратилась с петицией в Федеральную Авиационную Администрацию (FAA) с призывом установить приемлемые стандарты минимальных размеров кресел и расстояний между ними в эконом-салонах. В качестве довода поддержавшие её юристы заявили, что недостаток личного пространства на борту просто опасен, поскольку вредит здоровью и по мере неуклонного сокращения становится пагубнее.

Серьёзность ситуации обусловлена и тем, что, по данным Минздрава, средний вес американцев сейчас на 6,3 килограмма больше чем двадцать лет назад. Если всё останется как есть, то в случае чрезвычайной ситуации может быть критически затруднено покидание самолёта. Инициатива встревоженных пассажиров возымела действие. В июле прошлого года в апелляционном суде Вашингтона вынесли решение в пользу истца, предписав регуляторам заняться пересмотром соответствующих стандартов.

Мнение эксперта

Опыт и рекомендации для этого далеко искать не надо. Сокращение приходящихся на пассажира кубических сантиметров в коммерческой авиации не является секретом для такого специалиста по антропометрии и эргономике как Кэтлин Робинетт. В специальной лаборатории ВВС США она тридцать лет курирует массо-габаритные испытания кабин пилотов и их оборудования.

Она также возглавляла международный проект в гражданской сфере. Его результаты приняты к сведению рядом федеральных учреждений, включая аэрокосмическое агентство NASA, и, по мнению г-жи Робинетт, могут стать ориентиром и для частных авиакомпаний.

В американской авиации, рассказывает она, места для пассажиров, как таковые, появились в начале 1920-х годов. Это были обыкновенные крепившиеся к полу кресла из ивовых прутьев с высокими подголовниками. Впоследствии их стали делать из дерева, но долгое время ни интерьер салона, ни удобство сидений особым вниманием в промышленности не пользовались. Лишь после окончания второй мировой войны, когда гражданская авиация получила массовое развитие, производители начали применять в изготовлении кресел лёгкие алюминиевые конструкции, а к середине 1950-х для них появились поддубия стандартов.

Подход был простой: делать ширину сиденья из расчёта на самого крупного мужчину — тогда, мол, они подойдут каждому пасса-

Всё уже и уже, и хуже...

Зачем авиаперевозчики теснят ряды наших кресел и как с этим бороться

жиру. В то время у большинства мужского населения США обхват в бёдрах составлял 92-95 см. Именно эта мерка и была взята за ориентир большинством компаний.

— При этом упустились два обстоятельства, — замечает Кэтлин Робинетт. — Мужчины в среднем почти на восемь сантиметров шире в плечах чем в бёдрах. Кроме того, самолётами стали чаще летать женщины. А у них обхват бёдер в среднем на восемь сантиметров больше чем у мужчин. Однако в проектировании и изготовлении кресел это никак не учитывали.

С точностью до наоборот

Между тем, за последние полвека в экономике авиабизнеса произошли эпохальные сдвиги. Принятый в 1978 году в США закон о дерегулировании воздушных перевозок отменил государственные контроль над тарифами и распределением маршрутов, что облегчило создание новых авиакомпаний. Перевозчики, деятельность которых прежде была привязана к регионам и ограничена количеством игроков, получавших допуски на линии по разнарядке, в одночасье стали участниками свободного рынка.



Возникшая конкуренция привела к снижению тарифов, сделав их доступными не только состоятельным людям. Появление в середине 90-х интернет-компаний типа Expedia и Priceline позволило в онлайн-режиме видеть колебания цен в зависимости от спроса. Новые технологии дали потребителям возможность выбирать и покупать авиабилеты заранее и со скидкой, как любой другой товар. В 1962 году, на заре реактивной гражданской авиации, её услугами пользовался один из пяти взрослых американцев. Сегодня наоборот — лишь один из пяти никогда не садился в самолёт.

Чем доступнее становится авиатранспорт, тем больше соблазн компенсировать относительно дешёвые билеты путём повышения пассажироёмкости. Самое простое, что приходит операторам на ум — это увеличивать выручку за счёт урезания шага кресел в эконом-классе, на который приходится львиная доля путешествующих.

До дерегулирования в целом по отрасли он составлял 88,9 см, что почти соответствует нынешним стандартам в эконом-плюс или бизнес-классе на внутренних линиях США. Когда в прошлом году пополнили слухи о намерении American установить дополнительные ряды на большей части своих узкофюзеляжных, было подсчитано, что шаг кресел будет урезан до 73,6 см. А лидер среди низкобюджетных перевозчиков Spirit Airlines, замыслил сжать его и вовсе до 71.

— В таком случае человек ростом выше 172,7 см — а такой рост сегодня более чем у половины мужчин и пяти процентов женщин в США — будет упираться коленями в



опущенную спинку переднего кресла, — предупреждает Робинетт. — Людям как бы прикипают к сиденью, но это ещё не все. Предвещающая наказ эксплуатантов, интерьер-дизайнеры ужимают и те зоны салона, где размещаются камбузы и в перерывах между обслуживанием уединяются бортпроводники.

Что дальше?

Когда возможности и здесь достигают предела, настаёт черёд безоткидных кресел — такие всё чаще встречаются у низкотарифных перевозчиков — а затем и минимизации туалетных узлов. Играть роль и то, что на этот счёт не существует особых инструкций FAA. Формально на узкофюзеляжных судах типа A320 от авиакомпаний даже не требуется в обязательном порядке устанавливать туалеты, не говоря уже о

специальном их оснащении под нужды инвалидов.

В борьбе вокруг лимитов личного пространства на борту широкой публике противостоит союз производителей и авиакомпаний. Негласный лозунг последних — сначала прибыль, потом комфорт. А фабриканты кресел способны их креативности, демонстрируя всё новые варианты геометрии раскладки. Так, на ведущем мировом смотре авиационных интерьеров в Гамбурге второй год подряд муссируется предложение перевозить людей в полусидячем положении (см. фото 1).

— Мы отнюдь не хотим уподобить салон вагону для транспортировки скота, — оговаривается ведущий дизайнер Гаэтано Перуджини из итальянской фирмы Aviointeriors, комментируя разрабатываемую модель Skyrider. — Но сегодня невозможно добиться увеличения загрузки, в корне не пересмотрев набор традиционных схем и способов раскладки.

Обычно эксплуатантов нет другого способа разместить больше людей в салоне кроме как переделав его целиком в одноклассную конфигурацию. Модель Skyrider, напоминающая велосипедное седло, позволяет ужать шаг между рядами до 58,4 см — меньше, чем при любой нынешней компоновке салона, при этом сохраняя выбор более дорогих мест в отсеках «стандартный эконом», «премиум-эконом» и «бизнес-класс».

— Конечно, находиться в таком «седле» менее комфортно, но для большинства вполне сносно при длительности рейсов до двух-трёх часов, — убеждает Гаэтано. — А вырученные на дешёвом билете деньги можно

затем использовать для посещения фитнес-клуба.

Развивая тренд, фирма Jacobs Innovations выдвинула идею объединить сиденья с безоткидными спинками в первом ярусе с полулежащими во втором и зауженными проходами вдоль салона. Вот как это может выглядеть внутри широкофюзеляжного Boeing или Airbus (фото 2).

Вызовы и пределы

Изготовитель кресел Molon Labe из США рекламирует другую вычурную комбинацию. Суть в том, что два аскетичных сиденья крепятся на общих полозьях. Раздвинув, можно втиснуть между ними ещё более узкое, соответственно скинув цену на все три места (см. фото 3). Как полагают, новацию уже рассмотрели для своих узкофюзеляжных популярных Spirit и JetBlue. Тем временем, авиастроители всеерьёз изучают предложения оборудовать двухъярусные койко-места в багажных отсеках ВС по аналогии со спальными отсеками на подлодках.

Впрочем, реализация этих идей может встретить сопротивление со стороны бортпроводников. На них лежит основная ответственность за обеспечение порядка и безопасную эвакуацию пассажиров. Минимизация свободного пространства угрожает и тому, и другому. «Нам приходится иметь дело с массой непротных ситуаций, включая случаи агрессивного поведения пассажиров. При более тесной посадке и повышенной загрузке рейсов они неизбежно будут происходить чаще», — предупреждает в своём заявлении профсоюз стюардов American Airlines.

Бессспорно, за уплотнительным поветрием стоят рыночные мотивы, но в немалой степени повинны в нём и сами пассажиры. Многие готовы во имя экономии мириться с теснотой нескольких часов в кресле. Благо, что авиакомпании стараются всячески скрасить дискомфорт: от раздачи пакетиков с дешёвой снедью до трансляции фильмов в режиме нон-стоп и беспроводного интернета через персональные устройства.

Очевидно, нечто аналогичное вынашивала и American Airlines, планируя сократить шаг между эконом-креслами на своих A320-х и 737-х до 73,6 см. Однако профсоюз бортпроводников вкуче с негодующими пассажирами, выступили против, обратившись к социальным сетям.

Спонтанный протест вынудил компанию повсеместно оставить прежние 76,2 см. Пара лишних сантиметров, конечно, не бог весть какая победа, но несомненная жертва для American, поступившей прибылью от перевозки тысяч людей, которых втиснула бы на борт в случае непротивления активистов. Если они одержали верх над самой крупной в стране авиакомпанией, то, наверное, смогут добиться большего и от других.

Том ЗАЙЦЕВ,
корреспондент,
Flightglobal/Air Transport
Intelligence.
Специально для
«Воздушного транспорта».
Чикаго-Нью-Йорк.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ**Еврокомиссия изучает возможность введения налога на авиационное топливо для самолетов**

В распоряжении газеты Le Monde оказалось исследование о целесообразности введения налога на авиакеросин, заказанное Еврокомиссией еще в 2017 году. В докладе говорится, что власти Евросоюза могут безболезненно для отрасли обложить авиакомпании налогом на топливо из расчета €0,33 на литр. Это позволит, согласно подсчетам, сократить вредные выбросы самолетов в атмосферу на 10 процентов. В поддержку такого шага европейских властей уже высказались Нидерланды и Бельгия. А в Швеции еще с 1 апреля прошлого года введен климатический сбор на авиабилеты, который варьируется от €6 до €39. При этом спрос на авиатранспорт в стране упал за год на 4 процента.

В новом международном аэропорту Пекина проведены испытания пассажирских самолетов

Сразу четыре китайских авиаперевозчика - ChinaSouthernAirlines, ChinaEasternAirlines, AirChina и XiamenAirlines направили на полетные испытания свои флагманские самолеты моделей A380, A350-900, Boeing 747-8 и Boeing 787-9 соответственно. «Испытания знаменуют переход процесса сооружения нового аэропорта в этап эксплуатационной подготовки», — сообщил старший пилот Управления ГА Китая Вань Сяндун. 22 января этого года в аэропорту состоялся первый испытательный полет. Согласно графику, в августе в аэропорту также будут совершены полетные испытания в условиях низкой видимости. Сдать аэропорт в эксплуатацию планируется до 30 сентября.

Программное обеспечение для Boeing 737 MAX обновлено и представлено FAA на сертификацию

Как сообщает Reuters, сейчас корпорация предоставляет FAA дополнительную информацию, в том числе по вопросу о том, как должны действовать пилоты в различных режимах полета. После предоставления этой информации Boeing совместно с FAA примет решение о сроках проведения сертификационных летных испытаний. На слушаниях в Палате представителей по транспорту и инфраструктуре глава Национального совета по безопасности в транспорте Роберт Самуэлт уточнил, что подготовлены рекомендации относительно того, какую подготовку должны пройти пилоты самолетов этого типа, и только после этого запрет на эксплуатацию самолетов Boeing 737 MAX будет отменен.

Amadeus подтвердила свою приверженность идее трансформации авиационной отрасли в русле IATA

Компания Amadeus успешно прошла сертификацию по стандарту IATA ONE Order, подтвердив соответствие требованиям системы OrderManagement. Сертификат ONE Order подтверждает приверженность Amadeus программе NDC-X, созданной Amadeus для улучшения бизнес-возможностей всех участников авиационной отрасли. Помимо технологических преимуществ, такая трансформация также позволит упростить бизнес-процессы, повысить культуру авиакомпаний. Компания Navitaire, принадлежащая Amadeus, также получила в этом году сертификат ONE Order и стала первым поставщиком решений по учету доходов, авторизованным IATA по новому стандарту.

Дирекция авиакомпании Air France объявила о планах по сокращению более 400 рабочих мест

Сокращения будут проведены методом добровольного ухода работников со своих постов и коснутся исключительно сектора наземных служб Air France. «Программа сокращения рабочих мест будет проводиться в течение более года, с обеспечением мер социальной поддержки», — указывается в заявлении. В то же время в нем сообщается, что данный план руководство Air France намерено еще согласовать с профсоюзами и представителями трудового коллектива. Заявление дирекции было сделано в день проведения заседания социально-экономического комитета предприятия, в состав которого входят представители администрации и трудового коллектива авиакомпании.

Vietnam Airlines объявляет о первой торговой сессии с акциями компании на бирже Хошимина

Фондовая биржа Хошимина (HOSE) официально открыла первую торговую сессию с участием более 1,4 млрд акций Vietnam Airlines (код HVN). HOSE утвердила размещение 1 418 290 847 акций HVN на сумму свыше \$600 000 номинальной стоимостью 43 цента. В первый день торгов с учетом базовой стоимости в размере \$1.74 за акцию, с диапазоном колебаний плюс-минус 20 процентов, рыночная капитализация Vietnam Airlines оценивается в \$2,5 миллиарда, что является крупнейшим показателем среди компаний, размещенных на Фондовой бирже Хошимина на данный момент. По оценкам BrandFinance, бренд Vietnam Airlines оценивается в \$416 миллионов.

Boom Supersonic и Dassault Systèmes создадут самый быстрый коммерческий лайнер в истории

Компания Boom Supersonic использует отраслевое решение Dassault Systèmes «Reinvent the Sky» на базе платформы 3DEXPERIENCE для всего процесса создания продукции, начиная с работы над концепцией и заканчивая производством и сертификацией. С помощью этого отраслевого решения Boom Supersonic сможет вдвое сократить время разработки первого прототипа и улучшить качество продукта. Таким образом уменьшение сложности программы и повышение эффективности через сокращение расходов и затрат ресурсов снижает для компании барьеры входа на рынок. В настоящее время Boom Supersonic работает над созданием XB-1 – двухместного экспериментального самолета.



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 отношений «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 Р-35	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