

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 29 (44171)
Июль 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

29 июля — 1 августа. Казань.

NETWORK



**Евразийский
форум**

по развитию маршрутов

Подробности на с. 2



Каждый второй — тоже герой

МС-21 продолжает испытания в новой окраске

Новый старый самолёт

На доработку Ил-114 потребовалось 2,2 млрд рублей, а на организацию его производства — 50 миллиардов

Подробности на с. 5



Подробности на с. 8

Тайна «тощего» бетона

Александр Нерадько проинспектировал ход строительства объектов аэропорта «Гагарин»

Воздушный транспорт гражданской авиации № 29

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА
Г. Пономарева,
заместитель главного редактора
газеты «Воздушный транспорт»

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

М. Володина,
зам. генерального директора
ЗАО «Сирена-Трэвел»
В. Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ
Е. Каблов,
генеральный директор
ГНЦ ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России
В. Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»
И. Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

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

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

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1144
Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Новый старый самолёт

На доработку Ил-114 потребовалось 2,2 млрд рублей,
а на организацию его производства — 50 миллиардов

Ил-114 стал одним из самых долгожданных самолётов отечественного авиапрома. В отличие от своих «коллег по цеху», таких как, например, Ту-214, он пока имеет шансы занять своё место в пассажирском сегменте. Место серийного производства определено и конкретные шаги сделаны: ещё в июле 2017 года ГТЛК и ОАК заключили соглашение о намерениях на поставку до 50 самолетов Ил-114-300. Ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщал, что первые поставки этих машин начнутся в 2019 году «с учетом использования тех корпусов, которые есть в наличии».

Много это или мало — 50 воздушных судов? Вопрос представляется риторическим, если вспомнить, сколько одних только самолётов Ан-24 (не говоря уже об Ан-26) находятся в эксплуатации сегодня. Про советские годы и говорить не приходится. Мы говорим

только о сегменте пассажирских перевозок, не беря в расчёт то, сколько ВС требуется для нужд Северного Морского пути. И, кроме того, нерешённым остался вопрос об обеспечении антарктических экспедиций.

В советские годы в Антарктиде для внутриконтинентальных полётов применялся Ил-14. С его «уходом на пенсию по старости» ничего нового взамен так и не было создано. США для полётов в Антарктиде используют «Бастлер» — это хорошо знакомый нам по истории 2-й Мировой войны

DC-3, у которого поршневые двигатели «Райт Циклон» заменены на турбовинтовые. В России по этому пути не пошли, но в этом нет нужды, так как был создан Ил-114, превосходящий его по пассажироместности втрое. По данному показателю Ил-114 сопоставим даже с Ил-18 в его первоначальном виде, когда он был



построен с поршневыми двигателями АШ-73ТК. Одним словом, много или мало 50 самолётов Ил-114 — судите сами. На программу производства этих воздушных судов до 2025 года планируется выделить 50 миллиардов рублей.

Продолжение на с. 5



Комментируя решение оборонного ведомства, специалисты считали, что уникальная музейная авиационная техника, особенно ее раритетные образцы, в этом великом переселении будет утрачена безвозвратно. Путь в полторы сотни километров из Монино в Кубинку мог стать ее последним земным путешествием. Каждую единицу музейного хранения — читай воздушное судно — потребовалось бы разобрать

на части. Хрупкие от многолетнего стояния под открытым небом конструкции не выдержат разборки. Детали корпуса придется варварски распилить с помощью электроинструментов, сокрушались сотрудники музея его добровольные защитники.

Ветераны ВВС и гражданской авиации, представители конструкторских бюро, авиастроители, депутаты, космонавты, блогеры и СМИ

Тучи над Монино встали

Уникальный Музей авиационной техники ВВС мирового значения — снова под угрозой закрытия

«...никогда такого не было, и вот опять», — говаривал популярный в свое время политик. Каких-нибудь два года прошло после благополучного завершения истории с закрытием старейшего в стране музея ВВС в подмосковном Монино. Напомним, что в 2016 году его отстояли, что называется, всем миром от посягательства чиновников Минобороны РФ. Тогда было озвучено официальное распоряжение музею готовиться к переезду в Кубинку. Там был создан парк «Патриот», в концепцию которого входит крупнейший выставочный комплекс, где будет отражена славная история отечественного оружия. В интернете тогда была запущена петиция с требованием «не допустить переезда, равного пожару», которую подписали сотни человек. Почему эта история так возмутила общественность?

подняли невиданный шум, требуя оставить музей в покое и озабочиться его финансированием и развитием. Военные отреагировали

четко: «Доводим до сведения общественности, что ни одного нормативного документа о якобы переносе филиала Централь-

ного музея Вооруженных сил РФ в Монино не существует».

Продолжение на с. 6-7

Лететь с одним крылом...

О нетрезвых пилотах и других проблемах безопасности воздушного движения и организации полетов в России

В свое время Госавианадзор СССР пришел к выводу, что принятое у расследователей разделение авиапроисшествий на «инциденты» и «катастрофы» квалифицирует их не совсем точно. Вывод последовал в результате анализа авиационного происшествия, произошедшего в аэропорту Душанбе, когда Ту-154 с пассажирами на борту выкатился за пределы ВПП, едва не уткнувшись в бетонный забор. Инцидент лишь по счастливой случайности не похоронил людей. Что было бы, не будь этих спасительных нескольких метров? Вот почему расследователи квалифицировали этот случай как «несостоявшуюся катастрофу».

Похожих случаев немало, просто они не имеют широкой огласки. Российская бюджетная авиакомпания «Победа», к которой есть куча претензий по части обслуживания пассажиров, до сих пор ратовала одним — безопасностью

полетов на ее рейсах за все годы ее деятельности тревоги не вызывала. Разве что в 2016 году в Чебоксарах выкатились за пределы ВПП на целых 20 метров, а в мае этого года в небе над Воронежем при отказе двигателя Boeing 737 пришлось

возвращаться в пункт вылета — Москву. Экипажи в обоих случаях действовали профессионально, никто из пассажиров не пострадал. Но все когда-то заканчивается.

В конце мая в Сургуте два пилота авиакомпании собирались вы-



полнить рейс на Махачкалу, будучи нетрезвыми. Это определили дежурные медики, которых смутила неровная походка пилотов. Тест на алкоголь обнаружил у командира воздушного судна 0,41 промилле, у второго пилота — 0,74 промилле. Вместо них в пилотскую кабину сел экипаж, только что прибывший из столицы. Соблюдена ли при этом была санитарная норма рабочего

времени сменного экипажа, не известно до сих пор. Проштрафившихся пилотов уволили на следующий день. Какую оценку дать произошедшему в Сургуте? А если бы местные медики отнеслись к своим обязанностям спустя рукава? А если бы нетрезвые пилоты все же оказались в пилотской кабине?

Продолжение на с. 10



Разработка и производство самолетов MS-21 ведется на основе комплексного использования цифровых технологий. Изготовление агрегатов планера и его сборка осуществляется на новой автоматизированной линии. Лазерные измерительные системы и управляемые компьютерами позиционеры (подвижные опоры для перемещения агрегатов в трехмерном пространстве) обеспечивают минимальные погрешности при стыковке планера.

Для окраски второго самолета выбран белый цвет, позволяющий наглядно продемонстрировать высокое качество поверхности планера и точность стыковки отсеков фюзеляжа. Заводские доводочные испытания второго летного самолета MS-21-300 ведутся на Иркутском авиационном заводе с 12 мая 2018 года.

Российский узкофюзеляжный самолет проекта MS-21 («Магистральный самолет XXI века») предназначен для пере-

Каждый второй — тоже герой

MS-21 продолжает испытания в новой окраске

Второй участвующий в летных испытаниях самолет MS-21-300 совершил полет в новой окраске. Полет продолжительностью 3 часа 7 минут выполнен на аэродроме Иркутского авиационного завода — филиала ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК). Полетное задание включало проверки систем и снятия аэродинамических поправок для системы измерения воздушно-скоростных параметров. Самолет достиг высоты 9000 м, все системы работали штатно.

возки пассажиров, багажа и грузов на внутренних и международных авиалиниях и призван конкурировать с иностранными аналогами на всех географических рынках. Данный самолет имеет самый широкий фюзеляж в классе среднемагистральных самолетов (4,06 м), что позволяет предоставить пассажирам и экипажу комфорт, сравнимый с комфортом широкофюзеляжных самолетов последнего поколения.

В рамках программы в настоящее время разрабатываются самолеты MS-21-300 (160-211 мест) и MS-21-200 (130-176 мест). Программа семейства ближне-среднемагистральных самолетов MS-21 разрабатывается совместно ОКБ Яковлева и корпорацией «Иркут». Участником проекта также была компания «Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина», однако в феврале 2008 года она покинула проект.

Предполагается, что основную конкуренцию самолёту Иркут MS-21 составит китайский самолёт COMAC C919, но, вместе с тем, MS-21 претендует на ту же коммерческую нишу, что и Boeing 737 MAX и Airbus A320neo. Впрочем, уже подтвержденные технические и экономические характеристики нового российского лайнера всеяют в его разработчиков и создателей вполне обоснованный оптимизм.



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-май 2017-2018 гг.

| Показатель работы по видам сообщений | Единица измерения | Всего (регулярные и нерегулярные перевозки) | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------|--------------------|------------------------------------|
| | | январь-май 2017 г. | январь-май 2018 г. | % к соответ. периоду прошлого года |
| Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тыс.пасс.км. | 89 308 912,93 | 100 200 187,62 | 112,2 |
| | | 50 887 037,20 | 57 750 084,32 | 113,5 |
| | | 44 590 821,53 | 51 654 110,39 | 115,8 |
| | | 6 296 215,67 | 6 095 973,93 | 96,8 |
| | | 38 421 875,73 | 42 450 103,30 | 110,5 |
| Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тыс.ткм. | 442 571,95 | 468 909,08 | 106,0 |
| | | 11 035 525,45 | 11 989 036,68 | 108,6 |
| | | 7 241 745,67 | 7 833 172,52 | 108,2 |
| | | 6 648 339,09 | 7 263 733,65 | 109,3 |
| | | 593 406,58 | 569 438,87 | 96,0 |
| | | 3 793 779,78 | 4 155 864,16 | 109,5 |
| Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тыс.ткм. | 44 522,67 | 46 408,95 | 104,2 |
| | | 2 997 723,29 | 2 971 019,79 | 99,1 |
| | | 2 661 912,32 | 2 635 664,93 | 99,0 |
| | | 2 635 165,15 | 2 614 863,71 | 99,2 |
| | | 26 747,17 | 20 801,22 | 77,8 |
| | | 335 810,96 | 335 354,86 | 99,9 |
| Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | чел. | 4 691,19 | 4 207,13 | 89,7 |
| | | 35 835 916 | 39 958 239 | 111,5 |
| | | 14 006 994 | 15 818 573 | 112,9 |
| | | 11 272 248 | 13 144 586 | 116,6 |
| | | 2 734 746 | 2 673 987 | 97,8 |
| | | 21 828 922 | 24 139 666 | 110,6 |
| Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тонн | 661 582 | 684 913 | 103,5 |
| | | 439 091,75 | 439 252,35 | 100,0 |
| | | 331 388,63 | 329 762,85 | 99,5 |
| | | 319 149,67 | 320 172,47 | 100,3 |
| | | 12 238,96 | 9 590,38 | 78,4 |
| | | 107 703,12 | 109 489,50 | 101,7 |
| Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | % | 5 832,56 | 5 731,20 | 98,3 |
| | | 79,6 | 80,4 | 0,8 |
| | | 83,0 | 82,2 | - 0,8 |
| | | 83,6 | 82,5 | - 1,1 |
| | | 78,7 | 79,5 | 0,8 |
| | | 75,5 | 78,1 | 2,6 |
| Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | % | 59,7 | 63,2 | 3,5 |
| | | 67,5 | 68,9 | 1,4 |
| | | 69,3 | 69,0 | - 0,3 |
| | | 69,5 | 69,0 | - 0,5 |
| | | 66,4 | 69,3 | 2,9 |
| | | 64,4 | 68,7 | 4,3 |
| | | 62,6 | 64,2 | 1,6 |

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Комитет Думы одобрил возмещение стоимости невозвратного билета при болезни члена семьи

Изменения предлагается внести в статью 108 Воздушного кодекса Российской Федерации, установив, что «в случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира или члена его семьи либо близкого родственника, что подтверждается соответствующими медицинскими документами, либо в связи со смертью члена его семьи или близкого родственника, что подтверждается документально, пассажиру полностью возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата». Ко второму чтению подработаем», — обратился к членам комитета его глава Евгений Москвичев. Депутаты поддержали предложение.

Правительство готово поддержать Роскосмос в налаживании финансовой системы корпорации

«Нужно завершать переходный период после смены руководства», — указал председатель Правительства на встрече с новым главой госкорпорации Дмитрием Рогозиным. «Что касается состояния дел в отдельных звеньях, на отдельных предприятиях, входящих в систему «Роскосмоса», — это важная и достаточно сложная тема, потому что там ситуация разная, — отметил глава кабинета министров. — Надо прежде всего восстановить полноценное функционирование финансовых элементов этой системы». «Надеюсь, что вам это удастся сделать», — обратился премьер-министр к Рогозину, заверив, что в случае необходимости Правительство окажет ему «определенную поддержку».

Новый министр транспорта Евгений Дитрих сообщил о планах легализации овербукинга

Минтранс РФ повторно начал процесс легализации овербукинга (предоставления компенсации пассажиру при продаже большего количества авиабилетов на рейс, чем кресел в самолете). Об этом журналистам сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих. По его словам, такое решение назрело из-за частых жалоб пассажиров на существование овербукинга и отсутствие при этом компенсаций за перепродажу мест в самолете. «Работа над законопроектом уже начата. Необходимо, чтобы такой закон, обеспечивающий права пассажиров, был разработан и предложен правительству», — сказал министр. Ранее ведомство уже пыталось разработать подобный законопроект.

Общероссийский народный фронт выступил против легализации овербукинга в ГА России

ОНФ, который ранее внес на рассмотрение координационного совета фракции «Единая Россия» в Госдуме законопроект, который вводит административную ответственность для авиакомпаний за овербукинг, не поддерживает легализацию последнего. «В Европе овербукинг легализован, и там есть соответствующие финансовые замещения. Но Европа от России сильно отличается размерами и частотностью рейсов, поэтому внедрить систему финансового замещения в России будет проблематично. Кстати, в Гражданском и Воздушном кодексах РФ есть прямой запрет авиакомпаниям продавать на рейс больше билетов, чем мест на борту, но меры ответственности не предусмотрены».

Разработаны требования к новой российской системе онлайн-бронирования авиабилетов

Министерство разработало требования к новой российской системе онлайн-оформления воздушных перевозок и предлагает утвердить их с 1 января 2020 года. Такая система, согласно предложению Минтранса, должна обеспечивать хранение и отображение информации о расписании рейсов, наличии мест и тарифах на рейсах перевозчиков, бронирование и продажу перевозок с последующим хранением записей о пассажирах; регистрацию пассажиров и багажа на рейсы перевозчиков; взаиморасчеты между всеми участниками процесса продажи воздушных перевозок. Контроль за обработкой персональных данных в рамках данной системы будет осуществлять Роскомнадзор.

Истребитель шестого поколения будет обладать искусственным интеллектом и летать как БПЛА

Об этом рассказал председатель комиссии Государственной Думы по правовому обеспечению развития организаций оборонно-промышленного комплекса РФ Владимир Гутенев. «Одним из основных направлений будет все более серьезное внедрение искусственного интеллекта. Не отдельных его элементов, а комплексной системы боевого управления, чтобы самолеты поколения 6+ и 6++ могли функционировать в полностью автономном режиме, в режиме серьезной радиоэлектронной борьбы (РЭБ) и, желательно, в беспилотном варианте», — сказал он. А технология «стелс» будет играть все меньшую роль из-за расширения диапазона сканирования воздушного пространства.

Министерство транспорта планирует развивать межрегиональные перевозки через хабы в Сибири

Об этом сообщил журналистам министр транспорта РФ Евгений Дитрих. По его словам, это одна из мер для увеличения доли внутренних авиарейсов в обход Москвы, до 50 процентов. Создание авиахаба в Сибири может войти в магистральный план развития и модернизации транспортной инфраструктуры на 2019-2024 годы, разрабатываемый в рамках обновленных майских указов Президента России, пояснил он. Для развития межрегиональных перевозок Минтранс планирует реконструировать и построить более 60 аэропортов на Дальнем Востоке, включая малые аэродромы на труднодоступных территориях. «63 таких аэродрома уже включены в этот проект», — добавил Дитрих.

Александр Козлов: Отмена НДС на авиаперевозки в регионах ДФО привлечет туда новые компании

«Освобождение от НДС позволит повысить рентабельность дальневосточных рейсов и не допустить роста цен на билеты, а также увеличивать пассажиропоток ежегодно на 2-3 процента. Кроме того, это положительно скажется на формировании конкурентной среды, привлечении новых авиаперевозчиков на Дальний Восток», — отметил глава Минвостокразвития Александр Козлов. Министерство планирует решить вопрос с ФАВТ о распространении действия «плоского тарифа» (билеты, которые продаются по фиксированной цене вне зависимости от сезона и уровня спроса) в авиасообщении для Анадыря, Якутска и Благовещенска к лету 2019 года, сообщил Козлов.

| Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-май 2017 – 2018 гг. (Международные и внутренние перевозки) | | | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------|--------------|-------------------------|---------------------|-------------|---------------------------------|--------------------|--------------|
| № Авиапредприятие | Перевезено грузов и почты, тонн | | | Грузооборот, тыс. тонн, | | | Процент коммерческой загрузки % | | |
| | январь-май 2017 г. | январь-май 2018 г. | % к пр. | январь-май 2017 г. | январь-май 2018 г. | % к пр. | январь-май 2017 г. | январь-май 2018 г. | +/- к пр. |
| 1 ЭйрБриджКарго | 224 663,08 | 230 535,70 | 102,6 | 2 219 084,24 | 2 204 676,13 | 99,4 | *** | *** | *** |
| 2 Аэрофлот — российские авиалинии | 86 249,18 | 84 325,95 | 97,8 | 400 987,42 | 398 054,34 | 99,3 | 65,4 | 64,5 | - 0,9 |
| 3 Сибирь | 13 491,00 | 12 908,28 | 95,7 | 28 595,15 | 27 373,70 | 95,7 | *** | *** | *** |
| 4 Победа | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 5 Россия | 11 320,69 | 11 088,46 | 97,9 | 49 023,49 | 48 945,91 | 99,8 | 61,6 | 66,9 | + 5,3 |
| Итого по 5 авиакомпаниям | *** | *** | *** | *** | *** | *** | - | - | - |
| Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, % | *** | *** | *** | *** | *** | *** | - | - | - |
| 6 Авиастар-ТУ | 9 415,43 | 10 262,83 | 109,0 | 28 026,42 | 36 939,03 | 131,8 | *** | *** | *** |
| 7 Волга-Днепр | 14 656,71 | 10 025,81 | 68,4 | 79 523,67 | 63 660,75 | 80,1 | 38,5 | 38,2 | - 0,3 |
| 8 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 9 156,54 | 9 900,43 | 108,1 | 18 630,11 | 20 377,27 | 109,4 | 55,0 | 60,1 | + 5,1 |
| 9 Уральские Авиалинии | 8 206,79 | 8 083,87 | 98,5 | 21 630,52 | 22 110,23 | 102,2 | 72,0 | 72,8 | + 0,8 |
| 10 Глобус | 8 063,00 | 7 222,35 | 89,6 | 25 223,79 | 23 385,58 | 92,7 | *** | *** | *** |
| 11 Абакан Эйр | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 12 АТРАН | 7 149,17 | 5 306,17 | 74,2 | 11 687,77 | 8 262,16 | 70,7 | 58,1 | 32,1 | - 26,0 |
| 13 Якутия | 4 557,82 | 4 749,03 | 104,2 | 16 328,72 | 18 303,28 | 112,1 | 70,4 | 68,7 | - 1,7 |
| 14 Аврора | 2 940,08 | 3 086,62 | 105,0 | 5 561,58 | 5 626,24 | 101,2 | 60,1 | 60,8 | + 0,7 |
| 15 АЛРОСА | 3 635,51 | 2 893,73 | 79,6 | 8 540,88 | 7 670,86 | 89,8 | *** | *** | *** |
| Итого по 15 авиакомпаниям | 410 138,33 | 418 203,03 | 102,0 | 2 920 639,74 | 2 916 045,08 | 99,8 | - | - | - |
| Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, % | 93,4 | 95,2 | *** | 97,4 | 98,1 | *** | *** | *** | *** |
| 16 НордСтар | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 17 224 летный отряд | 349,70 | 1 851,51 | 529,5 | 1 073,38 | 4 572,09 | 426,0 | *** | *** | *** |
| 18 ИрАэро | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 19 АВИАКОН ЦИТОТРАНС | 5 799,53 | 1 727,89 | 29,8 | 23 813,09 | 13 336,65 | 56,0 | *** | *** | *** |
| 20 Северный Ветер | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 21 АСК МЧС России | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 22 КрасАвиа | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 23 Авиационная транспортная компания «Ямал» | 940,12 | 957,84 | 101,9 | 1 782,61 | 1 765,15 | 99,0 | 66,3 | 64,2 | - 2,1 |
| 24 Ред Вингс | *** | *** | *** | *** | *** | *** | 83,3 | 77,3 | - 6,0 |
| 25 Ангара | *** | 826,14 | 103,5 | *** | 713,00 | 92,0 | *** | 71,3 | + 4,2 |
| 26 Нордавиа-региональные авиалинии | 1 016,75 | 802,79 | 79,0 | 1 112,23 | 835,40 | 75,1 | 75,4 | 72,0 | - 3,4 |
| 27 Икар | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 28 Космос | 169,48 | 500,30 | 295,2 | 263,00 | 715,80 | 272,2 | *** | *** | *** |
| 29 Турухан | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 30 Полярные авиалинии | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 31 Саратовские авиалинии | 470,40 | 417,50 | 88,8 | 419,86 | 406,81 | 96,9 | 70,9 | 61,0 | - 9,9 |
| 32 ВИТЯЗЬ-АЭРО | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 33 Ижавиа | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 34 ЧукотАВИА | 312,34 | 351,57 | 112,6 | 116,53 | 123,51 | 106,0 | 68,6 | 67,6 | - 1,0 |
| 35 ПсковАвиа | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| Итого по сумме авиакомпаний | 428 830,39 | 436 502,61 | 101,8 | 2 966 029,14 | 2 961 813,55 | 99,9 | - | - | - |
| В целом по ГА | 439 091,75 | 439 252,35 | 100,0 | 2 997 723,29 | 2 971 019,79 | 99,1 | 67,5 | 68,9 | + 1,4 |
| Удельный вес, % | 97,7 | 99,4 | *** | 98,9 | 99,7 | *** | *** | *** | *** |

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

В течение июня этого года ВС всех российских авиакомпаний перевезли 11,3 млн пассажиров

По оперативным данным Росавиации, в июне 2018 года российские авиакомпании перевезли 11,3 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 9,4 процента. Пассажирооборот увеличился до 27 млрд пасс/км, рост - 6,5 процента. Перевезено грузов и почты — 94,3 тысяч тонн, рост составил 1,9 процента, сообщает пресс-служба ведомства. По итогам первого полугодия авиаперевозчики обслужили 51,3 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 11 процентов. Пассажирооборот увеличился до 127,1 млрд пасс/км, рост — 10,9 процента. Перевезено грузов и почты — 533,6 тысяч тонн, рост — 0,4 процента.

Минвостокразвития и Минтранс РФ настаивают на введении льготных авиаперевозок для ДФО

Ведомства подготовили и передали в Правительство РФ обращение о льготных авиабилетах на Дальний Восток, с которыми возник дефицит, сообщил журналистам министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов. Ранее вице-премьер Юрий Трутнев поручил Минтрансу, Росавиации и Минвостокразвития РФ вместе с «Аэрофлотом» решить проблему нехватки льготных авиабилетов в ДФО после того, как льготные билеты для дальневосточников у этого перевозчика закончились уже через неделю. Эта информация передана в Правительство для принятия решения. Сейчас на уровне Минтранса идут проработки, как оно будет выполняться», — сказал Козлов.

Росавиация выдала ряд допусков на регулярные рейсы авиакомпаний из регионов России за рубеж

В частности, авиакомпания «Ямал» получила допуск на выполнение ежедневных рейсов из Москвы в Минск. Авиакомпания Red Wings выдан допуск на рейсы Санкт-Петербург — Брюссель с частотой три раза в неделю. «ИрАэро» получила допуск на рейсы «Жуковский» — Мюнхен с частотой семь раз в неделю. Авиакомпания «Сибирь» получила допуск на ежедневные рейсы Новосибирск — Астана. Ряд авиаперевозчиков получил допуски на рейсы в китайские города. Вместе с тем, Росавиация отказала ряду авиаперевозчиков в допуске на международные рейсы. Так, «Победе» отказано в допуске на рейсы Москва — Турин, авиакомпании Red Wings — на рейсы из Краснодара в Стамбул.

Инвестиции ГТЛК в транспортную отрасль России превысили половину триллиона рублей

Средства — 535 млрд рублей были направлены на развитие лизинга авиационного, водного, железнодорожного и энергоэффективного транспорта, дорожно-строительной техники, а также на транспортные инфраструктурные проекты. За этот период лизинговый портфель ПАО «ГТЛК» вырос с 1,7 млрд рублей до 692,5 млрд рублей, а объем средств, ежегодно инвестируемых в транспортную отрасль, — с 1 млрд до 157 млрд рублей. «Положительная динамика финансовых показателей согласно отчетности по РСБУ позволит ПАО «ГТЛК» выплатить дивиденды за 2017 год. По Распоряжению Минтранса России, ПАО «ГТЛК» направит на эти меры 107,7 млн рублей», — отметили в компании.

АК «Аэрофлот» признали лучшей в Европе по версии американской ассоциации APEx

Российскому перевозчику присуждена премия американской авиационной ассоциации APEx «Выбор пассажиров» сразу в двух номинациях — «Лучшая глобальная авиакомпания в Европе» и «Авиакомпания Европы с самыми комфортабельными креслами». Церемония награждения авиакомпаний, лучших в своих регионах планеты, состоялась 19 июня на конференции APEx TECH 2018 в Лос-Анджелесе. Премия APEx «Выбор пассажиров» (Passenger Choice Awards) считается одной из самых статусных в глобальной отрасли авиаперевозок. Она присуждается на основании онлайн-отзывов авиапутешественников, чей маршрут может быть проверен и подтвержден.

Магаданская область увеличит количество самолетов L-410 на местных авиалиниях

Между правительством региона и АО «Уральский завод гражданской авиации» подписано соглашение на поставку трех воздушных судов данной серии. Цена сделки — 1,3 млрд рублей. Окупаемость такого приобретения — примерно 6 лет. В настоящее время в регионе выполняются полеты 2 лайнера L-410 — они были также приобретены при поддержке областного бюджета. При этом власти Колымы рассматривали возможность поставок самолета канадского производства DHC-6 400. Между тем, отмечали ранее в руководстве региона, покупка DHC-6 400 стала бы слишком большой нагрузкой для бюджета. Стоимость L-410 составляла \$5,6 млн, тогда как канадского — \$8,3 млн.

«Полярные авиалинии» сертифицированы «Реестром добросовестных поставщиков»

«Реестр добросовестных поставщиков» центра сертификации АО «Международный центр инвестиционного консалтинга» по повышению конкурентоспособности российской экономики передал сертификат качества авиакомпании «Полярные авиалинии». В настоящее время «Полярные авиалинии» являются крупнейшим региональным перевозчиком, выполняющим 43 процента перевозок от общего объема по Республике Саха (Якутия). Авиакомпания осуществляет регулярные пассажирские рейсы по 23 межлусным направлениям, обеспечивает связь с 100 населенными пунктами, включая арктические улусы, и охватывает 80 процентов территории Якутии.

Росавиация назвала самых непунктуальных авиаперевозчиков в России по итогам июня т.г.

Авиакомпании «Якутия», «КомиАвиаТранс», «Ред Вингс», «Роял Флайт» и «РусЛайн» выполнили значительную часть своих рейсов по итогам июня 2018 года с задержками, отмечает ФАВТ. Например, «КомиАвиаТранс» выполнила 481 рейс, из них 71 — с задержкой (почти 15 процентов), «Якутия» — 1,2 тысячи, из них 182 — с задержкой (более 15 процентов от общего числа рейсов), «РусЛайн» — 1,8 тысячи (125 с задержкой или 6,7 процента), «Ред Вингс» — 1,3 тысячи рейсов (90 с задержкой или 7 процентов). При этом «Аэрофлот» выполнил только 131 рейс с задержкой из почти 23 тысяч (0,57 процента), «ЮТэйр» — 57 задержанных рейсов из 6,7 тысячи выполненных (0,84 процента).



Авиакомпания «Уральские авиалинии» входит в ТОП ведущих российских авиаперевозчиков по объему перевозок за январь-октябрь 2017 года. В 2016 году услугами авиакомпании воспользовались 6,4 миллионов пассажиров.

География полетов насчитывает более 200 направлений. Парк воздушных судов «Уральских авиалиний» состоит из самолетов европейского концерна Airbus. На сегодняшний день перевозчик эксплуатирует 43 авиалайнера (23 — А320, 13 — А321 и 7 — А319).

В целом с начала года «Уральские авиалинии» перевезли 6 859 095 человек (+24 процентов к показателям 2016 года).



Служба поддержки пассажиров:
8-800-7700-262 (Бесплатно по России)
+7 (499) 920-22-52
(Для звонков из-за границы)

Недавно в Москве состоялась церемония награждения ежегодной профессиональной премии в области лояльности и CRM «Loyalty Awards Russia 2018». Авиакомпания «Уральские авиалинии» стала лауреатом премии в номинации «За эффективное использование CRM в программе лояльности».

Напомним, что премия «Loyalty Awards» учреждена в 2010 году в целях выявления лучших профессионалов индустрии маркетинга лояльности. Ежегодно всемирно известные компании представляют свои проекты на национальные конкурсы, проводимые в США, Великобритании, России, ОАЭ, Индии. В России «Loyalty Awards» проводится с 2014 года. «Loyalty Awards Russia» — единственная российская премия — участник рейтингов Forrester Research.

Интеграция CRM в программу лояльности «Крылья» стала еще одним шагом к упрощению и усо-

Каждый билет — премиальный!

«Уральские авиалинии» в очередной раз стали лауреатом премии Loyalty Awards Russia 2018

вершенствованию программы. Внедрение CRM позволяет оперативнее получать информацию по структуре заказа пассажира и всего полета в режиме online посредством различных каналов связи (email, sms, messengers).

Отметим со своей стороны, что программа лояльности «Крылья» «Уральских авиалиний» — уникальная возможность пассажиров использовать бонусы при покупке авиабилета на любое направление со скидкой до 100 процентов от тарифа. Программа лояльности была создана на основе принципиально но-

вого решения для российского рынка авиаперевозок. Следуя потребностям часто летающих пассажиров и потенциальных клиентов, авиакомпания «Уральские авиалинии» приравняла бонусы программы «Крылья» к рублям и разрешила оплачивать ими любой полет, независимо от тарифа. Таким образом, каждый авиабилет сегодня стал премиальным!

Авиакомпания «Уральские авиалинии» многократный лауреат международных и национальных премий, среди которых: Национальная премия «Крылья России», «SafetyLea-

ders Awards», «Лучшие социальные проекты России», «National Geographic Traveler Awards», «Время инноваций» и др.

География полетов ВС авиаперевозчика насчитывает более 200 направлений. Воздушный флот «Уральских авиалиний» состоит только из самолетов европейского концерна Airbus. На сегодняшний день авиакомпания эксплуатирует 45 авиалайнеров (24 А320, 14 А321 и 7 А319). По итогам 2017 года «Уральские авиалинии» перевезли 8 000 474 человека (+23,7 процента к показателям 2016 года).

Новый старый самолёт

На доработку Ил-114 потребовалось 2,2 млрд рублей, а на организацию его производства — 50 миллиардов

Ещё в декабре 2016 года Правительство РФ издало распоряжение, согласно которому Министерству промышленности и торговли РФ поручалось внести 1,517 млрд рублей в уставный капитал Объединённой авиастроительной корпорации производство Ил-114. Согласно подсчётам специалистов, каталожная стоимость на период начала производства самолёта в 2018-2019 годах должна составить от 16 до 20 миллионов долларов США, т.е. в рублях один самолёт будет стоить 10 миллиардов 118 миллионов 336 тысяч рублей.

Арифметический подсчёт показывает, что планируемая сумма соответствует стоимости не более 5 самолётов. Математические реалии вызывают опасение, что Ил-114 разделит судьбу Ту-214, т.е. не поступит «на службу по статской части». Коммерческие эксплуатанты сочтут такое приобретение непозволительной роскошью. А платить за неё придётся нам с вами, когда соберёмся, например, из Москвы в Саратов слетать.

А пока необходимо понять самое главное: что это значит — выделение денег «на программу производства». Речь идёт о поддержке производственных процессов на существующей материально-технической базе либо о её коренной модернизации, целью которой должно быть значительное увеличение темпов производства?

Как мы уже неоднократно упоминали, данный показатель является для отечественного авиапрома уязвимым местом. «Боинги» и «Эрбасы» смогли заполнить небо в первую очередь потому, что изготавливаются в товарных количествах. А для нас событием является пока каждая выкатка самолёта какого бы то ни было типа и предназначенного для какого-то «усредненного» эксплуатанта, не только коммерческого. Такого не было даже в советские годы.

По историческим монографиям и публикациям в периодике мы помним, что в магистральном и региональном сегментах существовала триада, состоящая из Ил-62, Ту-154 и Ту-134, местный же составляли Як-40 и Ан-24. Со временем к ним добавились также Ил-86 и Як-42. Но выкатка отдельного экземпляра любого из них поводом для сообщения в прессе не была, если только экземпляр не оказывался юбилейным. При этом даже в «золотой век» гражданской авиации западных коллег мы не превосходили по темпам производства.

Данный показатель является важным для производства воздушных судов всех классов. Для регионального сегмента он имеет особую значимость, так как самолётов данного класса требуется намного больше по сравнению с магистральными. В советские годы упомянутые выше Ан-24 и Як-40 были построены в количестве более 1000 экземпляров. Однако, если по обеспеченности региональными воздушными судами сравнивать СССР с Европой и США, счёт будет не в нашу пользу. Но способны ли российские предприятия производить больше?

Именно об этом и будет в пору позаботиться, чтобы не наступать на те же грабли, на какие мы уже наступили с Ан-140 и Ан-148. Те перевозчики, которые эксплуатировали эти самолёты, намеревались нарастить их парк, но так и не на растили, потому что строились

они крайне медленными темпами. Да и инфраструктура по послепродажному обслуживанию оставалась желать лучшего.

Говоря о доработке самолёта Ил-114, следует отметить, что его шансы завоевать рынок увеличатся в том случае, если он будет изготавливаться бесстapelным методом. Для этого будет необходимо переработать его конструкцию. Вспомним также, что в течение нескольких десятилетий одним из основных направлений развития авиастроения является увеличение доли композитных материалов в

останется тем же, что и сегодня.

В Москве такой авиакомпания нет с тех пор, как прекратила существование «Быково-Авиа». На её базе была основана «Центр-Авиа», но в её составе помимо Як-42 никаких самолётов не было. Они могли бы и быть, но те Ан-24, которыми владела «Быково-Авиа», были списаны, а частично распроданы. К концу прошлого века в их приобретении и вовсе не было смысла, так как многие перевозчики в аэропорт Быково выполняли рейсы на собственных воздушных судах, а со временем изме-

гателями самолёт может находиться в воздухе до 9 часов.

В настоящее время на Московском машиностроительном предприятии имени В.В. Чернышёва начато изготовление ключевых узлов для этого двигателя. Основная задача предприятия имени В.Я. Климова, являющегося головным производителем этого двигателя — выдержать сроки начала серийного производства, чтобы они появились к моменту начала серийной постройки самого самолёта. Организация серийной постройки двигателя ТВ7-117СМ — важный фактор



Фото Алексея Нагаева

конструкции воздушного судна. У самолёта Ил-114 она составляла 10 процентов, что, может быть, было достаточно в начале 90-х годов, но едва ли достаточно сегодня. Внедрение композитов в конструкцию Ил-114 несомненно, будет означать необходимость переработки проекта.

А, между тем, «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» планирует производить около 12 новых самолётов Ил-114-300 ежегодно. Как уточнил в бытность ещё недавно вице-президентом по транспортной авиации ПАО «ОАК», экс-генеральный директор ПАО «Ил» Алексей Рогозин, такие планы компания ставит после 2021 года. Представляется сомнительным, что при таких темпах производство оправдает вложенные в него средства, равно как и то, что на рынке региональных воздушных судов он будет иметь успех. При постройке одного самолёта в год его стоимость будет велика. Покупка Bombardier Q400 обойдётся дешевле, так как он производится намного более крупной серией.

5 марта т.г. Президент РФ Владимир Путин, выступая на съезде транспортников, сообщил, что ждет конкретных предложений от российских авиакомпаний и предприятий отрасли по увеличению количества российских самолетов в межрегиональной авиации. От чего будет зависеть реализация этих предложений, сказано выше. Но кроме Ил-114 российский авиапром едва ли что представит даже через два года.

Несколько ранее, 1 марта, в ходе оглашения послания Федеральному Собранию, глава государства заявил, что через шесть лет половина межрегиональных авиационных рейсов в России будет осуществляться напрямую, в соседний регион через Москву летать больше не придется. Это заявление вызвало ряд вопросов. В первую очередь интересно, почему срок определен именно в 6 лет, а не в 5 и не в 7. Этот срок зависит от роста численности самолётов Ил-114? Но при заявленных темпах его производства в 12 «бортов» в год она составит 72 самолёта, чего на всех региональных перевозчиков не хватит, даже если считать, что их количество

развития проекта, от которого будет зависеть не только продажная цена самолёта, но и стоимость лётного часа. Эти показатели будут зависеть и от инфраструктуры послепродажного обслуживания двигателей. К моменту начала серийной постройки самолётов она должна быть создана.

Срок начала эксплуатации любого самолёта зависит и от результатов эксплуатационных испытаний. Хотя Ил-114 как тип не является новым, необходимость в них возникнет, так как на нём помимо нового оборудования будут установлены и новые двигатели. Опыт эксплуатации с двигателями этого семейства является минимальным. В России единственным эксплуатантом Ил-114 была ныне несуществующая авиакомпания «Выборг», но данных по эксплуатации на её маршрутной сети едва ли будет достаточно, чтобы объективно оценить эксплуатационные свойства воздушного судна.

Самым крупным эксплуатантом была узбекская национальная авиакомпания «УзбекистонХавоЙоллари», обладавшая 7 самолётами данного типа. Но они были оснащены двигателями Pratt&Whitney совершали полёты только внутри Узбекистана. Таковы grimасы судьбы, но именно в настоящее время узбекская авиакомпания выводит из эксплуатации свои Ил-114. Те данные, которые были получены в ходе эксплуатационных испытаний в 90-х годах, несомненно, будут учтены, но необходимо будет иметь в виду те изменения, которые конструкция самолёта претерпела за четверть века.

Составляющих успеха в обновлённом проекте Ил-114 немало. Не перечисляя их все детально, скажем самое главное: подход к вопросу создания Ил-114 должен быть комплексным, охватывающим все этапы, включая серийное производство. Данный этап, как сказано выше, является наиболее важным и может потребовать вложения значительных средств. На них нужно будет не поспешить. В противном случае мы и в региональном сегменте утратим господство в воздухе на многие годы. Если не безвозвратно...
Пётр КРАПОШИН

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Объединению «Вертолетов России» и ОАК в одно юрлицо помешали арабские инвесторы

«Пусть существуют отдельно в рамках госкорпорации «Ростех», но при этом интегрироваться будут сами производственные единицы — не юридические лица, а технологические процессы. Слияния юрлиц на данном этапе пока не планируется», — сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в кулуарах ИИНОПРОМа. Он пояснил, что интеграция может спровоцировать нежелательные коллизии: например, обязательный выкуп акций со стороны арабских инвесторов, владеющих 12,5 процентами акций холдинга «Вертолеты России». «Мы бы не хотели сегодня тратить средства на это мероприятие», — добавил Мантуров.

Российская делегация посетит Фарнборо, но экспозиции на выставке в Англии не будет

«Мы всегда открыты для международного сотрудничества, однако условия, выдвинутые организаторами Фарнборо, делают работу на этой площадке практически невозможной. По этой причине в 2018 году на выставке отсутствует стенд «Рособоронэкспорта» и любая продукция наших оборонных компаний», — пояснил представитель «Ростеха». В ОАК подтвердили, что тоже не планируют демонстрировать свою гражданскую авиатехнику на британском авиасалоне, будет только шале. «Если честно, Ле Бурже и Фарнборо себя изжили, потому что техника, которая у нас сегодня производится, поставляется на другие рынки», — заявил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

Возможности «Авиастара» для модернизации производства «Руслана» и Ил-76МД оценил НИИТ

Стоимость работ по оценке состояния технологического оснащения для Ан-124 составит 9,5 млн рублей. Победителю торгов - ОАО «Национальный институт авиационных технологий» (НИИТ) предстоит проанализировать состояние stapельно-сборочного оснащения (ССО) и выяснить, возможно ли использовать оборудование завода для изготовления Ан-124 «Руслан», а также модернизированной версии Ан-124-1-М. Кроме того, необходимо определить, допустимо ли демонтировать часть ССО для изготовления Ан-124, чтобы освободить мощности для производства Ил-76МД-90А и Ил-276. Выполнение работ займет два месяца — с июля по сентябрь этого года.

УМПО присоединилось к программе производства новейших турбовинтовых двигателей ТВ7-117СТ

Работа по производству деталей и сборочных единиц для новейшего российского турбовинтового двигателя ТВ7-117СТ развернута в рамках кооперации предприятий Объединенной авиастроительной корпорации на уфимском ПАО «ОДК-УМПО». Разработчик ТВ7-117СТ — Санкт-Петербургское АО «ОДК-Климов». В программе его производства также участвуют АО «ММП имени В.В. Чернышёва», АО «НПЦ газотурбостроения «Салют», АО «ОДК-СТАР», ПАО «ОДК-УМПО». В ОДК-УМПО производятся все заготовки из титановых сплавов для деталей типа «гнездо подшипника», «кронштейн», «рычаг управления» и т.д.

В России продолжают активные испытания новейшего самолета ДРЛО и управления А-100

Одно из главных достоинств комплекса - его радиопрозрачность. Были созданы и отработаны уникальные технологии производства радиопрозрачных обтекателей больших размеров», — сообщил информированный источник в авиапроме. «Ни один в мире комплекс не обладает такими возможностями. По сравнению с А-50 существенно выросла дальность обнаружения воздушных и морских целей, увеличилось количество одновременно сопровождаемых воздушных (надводных) объектов, выдача и скорость обработки всей информации», — сказал эксперт. Он отметил, что А-100 сможет наводить на цели во всем диапазоне скоростей и высот в условиях наличия помех.

Ульяновское предприятие впервые в России применило новый грунт для заправщика Ил-78

Предприятие по окраске самолетов «Спектр-Авиа» (Ульяновск) впервые в России применило новый матовый грунт для окраски самолета. Покрытие опробовали на топливозаправщике Ил-78, сообщил директор АО «Спектр-Авиа» Сергей Карташов. Покрытие производится на основе нового матового грунта — это разработка российской компании «Авион». По словам Карташова, новое покрытие отличается от обычных грунтов тем, что в нем не применяется шестивалентный хром. Это самое ядовитое вещество в лакокрасочном покрытии, которое отрицательно влияет на здоровье. «В Европе уже давно применяются бесформатные грунты», — уточнил руководитель АО.

В России разрабатывают самолет, способный глушить и выводить из строя военные спутники

«Эта машина получит принципиально новое бортовое оборудование, благодаря которому он сможет вести радиоэлектронное подавление любых целей: наземных, воздушных, морских, выводить из строя спутники противника, которые обеспечивают навигацию и радиосвязь на земле», сообщил информированный чиновник ОПК. По его словам, на сегодняшний день готов эскизный проект, скоро должна начаться опытно-конструкторская работа. Собеседник добавил, что самолет заменит в Воздушно-космических силах России Ил-22П «Порубщик». При этом уточняется, что новая машина не будет мешать работе радиоэлектронных систем своих войск.

В прошлом году более 90 боевых самолетов получили заказчики на предприятиях ПАО «ОАК»

ПАО «ОАК» в 2017 году поставило заказчикам 94 боевых самолета, став мировым лидером в этом сегменте рынка. Так, корпорация Boeing за год произвела 39 боевых и 19 патрульных самолетов, а также 20 военных вертолетов, а компания Lockheed Martin Corporation (Aeronautics) поставила 74 боевые машины, приводятся данные в отчете ОАК. В ближайшие годы наибольшим успехом на международном рынке будут пользоваться самолеты семейств Су-30/35, МиГ-29 и Як-130. При этом кроме традиционных покупателей российских самолетов велика вероятность существенного расширения их числа. Всего же до 2035 года ОАК планирует произвести 2450 военных самолетов.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

В России завершается создание проекта СБВ – скоростного боевого вертолета для Минобороны

Специалисты холдинга «Вертолеты России» вышли на завершающую стадию в разработке аванпроекта скоростного боевого вертолета (СБВ) по заданию Минобороны. Компания уже сформулировала предложения по облику СБВ, работы над проектом близятся к завершению. Презентация двух концепций вертолета намечена на осень 2018 года, сообщил осведомленный источник. Ожидается, что перспективный СБВ будет летать со скоростью до 500 км в час, в то время как один из самых быстрых современных боевых вертолетов AH-64 Apache способен достигать только 365 километров. Напомним, о разработке СБВ для нужд Минобороны и Минпромторга стало известно в марте.

...А в США скоростной вертолет-разведчик S-97 Sikorsky вновь допустили к летным испытаниям

Американская компания Sikorsky возобновила программу летных испытаний перспективного скоростного вертолета-разведчика S-97 Raider, приостановленную в августе прошлого года, когда первый прототип машины совершил жесткую посадку. Как пишет Aviation-Week, второй прототип нового вертолета 19 июня 2018 года прошел тщательные наземные проверки, после чего летчики-испытатели подтвердили готовность машины к полномасштабной программе летных испытаний. В компании Sikorsky утверждают, что в конструкции второго прототипа S-97 Raider исправлены все недочеты, которые и послужили причиной жесткой посадки в прошлом году.

Все мощности Казанского вертолетного завода будут сконцентрированы на единой площадке

Президент Татарстана Рустам Минниханов, индустриальный директор ГК «Ростех» Анатолий Сердюков и другие участники состоявшегося на КВЗ рабочего совещания обсудили проект развития территории «Старое русло реки Казанки и Адмиралтейская слобода». Промышленные объекты предприятия должны быть перенесены с этого участка. Исторически завод располагался в Адмиралтейской слободе, но позднее появилась площадка в Авиастроительном районе Казани, со временем превратившаяся в основную. Сейчас предприятие завершает техническое перевооружение и модернизацию производства, предполагающие концентрацию мощностей на единой площадке.

AirbusHelicopters и Safran сделали вертолеты H125 и H130 ещё экономичнее в эксплуатации

Заказчики вертолетов H125 и H130 получат дополнительные преимущества при эксплуатации благодаря значительному сокращению прямых расходов на техническое обслуживание двигателей Safran Arriel 2D, которым оснащены эти однодвигательные модели. Компания Safran представила две опции по улучшению технической поддержки для вертолетов H125 и H130: увеличение на 25 процентов временного интервала между капитальным ремонтом новых вертолетов и уже эксплуатирующихся машин до 5000 часов; увеличение гарантийного срока до 3 лет или 2000 часов налета, вместо гарантии на 2 года или 1000 часов налета для вертолетов, поставленных в 2018 году.

Рационализаторы сберегли Улан-Удэнскому авиазаводу за год около 1 миллиона рублей

Экономический эффект от внедренных на Улан-Удэнском авиационном заводе холдинга «Вертолеты России» рацпредложений составил за год 919 904 рубля. Из 202 поданных за 2017 год и первый квартал 2018 года рацпредложений внедрено в производство 151. Также за этот период подано 524 кайдзен-предложения, из которых внедрено – 496, сообщила пресс-служба завода. В канун Дня рационализации предприятие отметило самых активных рационализаторов и уполномоченных по рационализации. Экономический эффект от рацпредложений увеличился по сравнению с 2016 годом в 3 раза, существенно выросло число поданных рационализаторских и кайдзен-предложений.

Холдинг «Вертолеты России» передал ГТЛК санитарный вертолет для Краснодарского края

Ми-8МТВ-1 с медицинским модулем производства КВЗ станет 4-й машиной этого типа, переданной Государственной транспортной линией компании по действующему контракту. Три машины уже отпраздновали в Республике Саха, где будут использоваться авиакомпанией «Полярные авиалинии». Во врачебной практике существует понятие «золотого часа» — времени, за которое можно спасти человека. Зачастую, уложиться в этот срок возможно только при использовании вертолетов. Опыт показал, что санавиация позволяет снизить смертность от дорожного травматизма на 60, а долю летальных исходов от сердечно-сосудистых заболеваний сократить до 3 процентов.

Спецназ в Сибири совершил массированное десантирование с вертолетов Ми-8 АМТШВ

Около 200 военнослужащих соединения специального назначения, дислоцированного в Новосибирской области, совершили десантирование парашютным способом с многоцелевых вертолетов Ми-8 АМТШВ. «Высадка десанта производилась с высоты до 2000 м с применением парашютных систем Д-10 и «Арбалет-2». Военнослужащие выполнили прыжки в полной экипировке с оружием с задержкой раскрытия и отработали длительное планирование на удаление от точки десантирования до 15 км. После приземления спецназ выполнил сбор в установленной точке, где получил задачу на дальнейшие действия», — говорится в сообщении пресс-службы Минобороны России.

Первый летный образец вертолета Ка-62 готов к предварительным летным испытаниям

На машине доработаны и усилены конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения, а также установлена трансмиссия типовой конструкции. Провести этап предварительных испытаний и начать сертификацию Ка-62 планируется до конца 2018 года, сообщает пресс-служба холдинга «Вертолеты России». К сегодняшнему дню в ААК изготовлены три опытных Ка-62. «Повышенный интерес к машине заставляет нас максимально критически оценить эксплуатационные характеристики каждого элемента вертолета. По плану холдинга, предприятие должно в 2019 году начать серийное производство», — отметил управляющий директор ААК «Прогресс» Юрий Денисенко.



Тучи над Монино встали

Уникальный Музей авиационной техники ВВС мирового значения — снова под угрозой закрытия



Вскоре сам министр обороны Сергей Шойгу заявил в СМИ: «Нужно разработать концепцию развития Музея ВВС, которая предусматривала бы не только пополнение фондов и экспозиций, но и сохранение, а самое главное – восстановление исторических экспонатов». А еще министр поручил «проработать вопрос создания в подмосковном Монино, где в следующем году откроется президентское кадетское училище, центра патриотического воспитания молодежи».

Прошло два года. Обещанного открытия в Монино президентского кадетского училища имени П.Н. Нестерова и учебно-авиационного центра пока не произошло. Зато над музеем в год его 60-летия снова сгустились тучи.

Исполняя поручение Министра обороны от 25 мая 2018 года, там уже вовсю работает комиссия оборонного ведомства, которая производит техническую экспертизу. По ее результатам должно появиться заключение о возможности переноса экспонатов в парк «Патриот». По слухам, туда уже перетаскивали часть исторической бронетанковой техники и замахнулись на экспонаты знаменитого Музея артиллерии в Санкт-Петербурге.

В планах – пополнить экспозицию сотней-другой воздушных судов. Идеологи этой кампании явно положили глаз именно на исторические машины, сохраненные ра-

ботниками авиационного музея в единственном экземпляре, как национальное и мировое достояние.

При этом военное ведомство располагает огромным количеством списанных и находящихся на базе хранения воздушных судов. Старые самолеты порой служат мишенями на полигоне в той же Кубинке. Некоторые вполне способны добраться к музейным площадкам по воздуху. Почему им не находится место в парке «Патриот»?

Стоит напомнить, что условия хранения техники там ничуть не лучше, чем в Монино: ангаров нет, открытые стоянки доступны всем ветрам и атмосферным осадкам. Главное, что там нет специалистов, которые десятилетиями самоотверженно продлевают жизнь ценным экспонатам. По большей части это ветераны авиации и растущий отряд волонтеров.

Именно волонтеры музея создали группу «ВКонтакте», где общаются всем интересующимся о своей деятельности и о динамике развития последних событий. Группу отличает редкий энтузиазм. В свое свободное время они красят экспонаты, меняют резину на шасси, укрепляют статические стойки бетоном, восстанавливают интерьеры кабин и салонов старых самолетов, реставрируют механизацию. Они способны искренне радоваться, когда удается раздобыть «стрелянку с гидравликой» или «мощный домкрат». И переживают о судьбе своих подопечных воздушных

судов, которые могут не пережить переезд. По крайней мере, целостность салонов и работа механизмов точно будет утрачена.

Волонтеры ссылаются на экспертные заключения ПАО «Туполев» и ОКБ им. А.С.Яковлева, полученные в 2016 году. А ведь самолеты с тех пор не помолодели...

Волонтеры настаивают на том, что Поручение С.К.Шойгу от 25 мая 2018 года прямо противоречит Федеральному закону «О Музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации», вступившем в силу 1 января 2017 года, статья 7 которого гласит, что «музейная коллекция является неделимой».

Волонтеры просят о помощи: «Мы разворачиваем кампанию по защите Монинского музея. Пусть своё мнение о переносе музея публично выскажут ветераны, учёные,

бравшиеся на автобусе от станции метро Партизанская (Измайлово – МЦК) на 322-м автобусе, который ходит максимум раз в 20 минут. С таким же интервалом ходит и 362-й автобус от метро Щёлковская. А маршрутка 587, которая ходит от метро Перово, заезжает прямо на территорию городка, где находится музей. С интервалом 20 минут от Ярославского вокзала ходят электрички до станции Монино, а помимо них раз в час до станции Фрязево.

А как добраться до парка «Патриот» «безлошадным»? В дни проведения форума «Армия» туда ходят автобусы от станций Голицыно и Кубинка-1, а что делать, когда форумы не проводятся? И еще одна полезная информация для организаторов: ближе всего к парку «Патриот» расположены платформа Сушкинская и станция Петелино, но оттуда никто пока



общественные деятели. В 2016 году с вашей помощью нам удалось его отстоять, и теперь мы снова надемся на вашу поддержку».

Со своей стороны, заметим, что с переводом в парк «Патриот» музей неминуемо лишится многих посетителей, так как транспортная доступность парка «Патриот» обеспечена только тем, у кого есть собственный выезд (да и то, если на Минском шоссе нет пробок и трасса не перекрывается при проезде по ней власть имущих). Для Монинского музея проблем транспортной доступности нет. Туда можно до-

не догадался пустить в «Патриот» шаттлы – хотя бы в дни проведения форумов. Дарим эту идею...

Вердикт о судьбе музея пока не озвучен. Готова ли общественность, и без того озадаченная социальными проблемами, снова встать на защиту уникального комплекса? По крайней мере, мы сделали для этого все, что может сделать дружелюбная и неравнодушная отраслевая газета.

«Будем отстаивать это, чтобы этого не допустить», — сказал бы по этому поводу популярный в свое время политик.

Не счесть алмазов...

Монино — всемирно известный авиационный бренд, ведущий начало от одноименного аэродрома.

Центральный музей Военно-воздушных сил (ЦМ ВВС) там был создан 28 ноября 1958 года под руководством маршала С.А. Красовского. Он изначально предназначался для организации практических занятий слушателей Военно-Воздушной Академии, начавшей свою деятельность в 1940 году. Основу экспозиции составили наглядные учебные пособия. Местом дислокации музея стали авиаремонтные мастерские, существовавшие со времен Великой Отечественной войны. В этих мастерских осуществлялся ремонт бомбардировщиков ТБ-3, а позже Пе-8. Здание было признано памятником промышленной архитектуры, так как больше нигде подобных сооружений не сохранилось.

Уникальность здания состояла в том, что сдвижные ворота могли раздвигаться во всю длину размаха крыльев воздушного судна (т.е. 42 и 39 метров соответственно) Ангар, в котором размещались бомбардировщики, и стал музейным зданием. К сожалению, он не сохранился, так как сгорел в 2005 году.

23 февраля 1960 года музей принял первых посетителей, имея 585 единиц хранения, в число которых входили 14 натуральных образцов самолетов. На сегодняшний день это крупнейший технический музей в России. Экспозиция насчитывает 51729 единиц хранения, из которых 35339 предметов входят в состав основного фонда. Он занял 20 гектаров по соседству с Военно-Воздушной академией им. Ю.А. Гагарина, в настоящее время объединенной с Военно-воздушной Академией имени Н.Е.Жуковского и Воронежским высшим инженерным авиационным училищем.

Площадь закрытых помещений музея составляет 5,5 тысяч квадратных метров. На этом пространстве размещены более 35 тысяч единиц хранения. Помимо богатейшей экспозиции летательных аппаратов гражданского и военного назначения (более 193 воздушных судна, 80 из них имеют статус памятника науки и техники), там собраны коллекции двигателей, оружия, инструментов, униформы, художественный архив и библиотека технической документации.

Большинство экспонатов музея — образцы, сохранившиеся в единственном экземпляре. Многие из них пришли сюда своим ходом еще во время функционирования бывшего аэродрома. В их число



входит образец самолета Ил-18, переданный музею Ленинградским авиапредприятием, в котором воздушные суда этого типа эксплуатировались 67-м летным отрядом. Представлены такие гиганты как Ту-114 (тот самый, что доставил в США советскую правительственную делегацию во главе с Никитой Хрущевым), Ту-95, Ту-144 (участвовал в съемках фильма «Мимино»). Экспериментальные не пошедшие в серию машины Т-4, М-50, В-12. Уникален Т-4 (Су-100 или в просторечии «сотка») — экспериментальный скоростной самолет, предназначенный для Дальней авиации. Он полностью изготовлен из титана. Опытные образцы-прототипы Ту-128, Су-24, Су-27, Як-130. Ту-128 — дальний перехватчик, созданный конструкторским бюро А.Н. Туполева. Он строился с 1962 по 1970 годы, и было изготовлено всего 188 экземпляров. До конца 80-х годов самолет составлял основу авиапарка ПВО. Затем он был заменен на МиГ-31.

Многие самолеты времен Великой Отечественной войны в советское время были восстановлены на авиазаводах специально для музея. В их число входит и американский истребитель «Кингкобра», и бомбардировщик «Бостон» поступивший в коллекцию музея в 1994 году. Он был отреставрирован на авиаремонтном заводе в Новосибирске объединением «Авиареста-

вращения» и доставлен из Новосибирска на аэродром Чкаловский на самолете Ан-22, затем по частям перевезен на музейную стоянку. В 2012 году в музей поступило около десяти экспонатов, в том числе Ту-95МС, Ил-76М и Ту-22М3.

В экспозиции музея отражена и история отечественной гражданской авиации. Многие экспонаты являются раритетами. Например, образец самолета Ил-12, которого в других авиационных музеях России нет. Он является первым гражданским самолетом конструкторского бюро С.В. Ильюшина. Всего было построено около 600 экземпляров. Ему на смену пришел Ил-14, но Ил-12 продолжал эксплуатироваться в подразделениях Министерства Обороны и в Полярной авиации.

Ценнейшим раритетом является образец самолета Ан-10, которого нет даже в составе экспозиции Киевского музея истории гражданской авиации, хотя создавался этот самолет именно в Киеве и получил имя «Украина».

Модельный ряд гражданских воздушных судов дополняет образец самолета Ту-104, который эксплуатировался в Центре подготовки космонавтов как летающая лаборатория для отработки поведения будущих космонавтов в условиях невесомости. Самолет был передан музею в 1979 году. Данный экземпляр самолета имеет богатую историю. Он был построен в 1958

году и первоначально эксплуатировался в Правительственном (235-м) авиаотряде (ныне СЛО «Россия»). В 1960 году был передан 207-му летному отряду, базирувавшемуся в международном аэропорту Шереметьево. В 1964 году его передали в Домодедовское авиапредприятие, где он эксплуатировался до 1967 года и после очередного планового ремонта «переехал» в Центр Подготовки Космонавтов.

Тематику гражданской авиации дополняет Ил-62 в классической версии (с двигателями НК-8-4). Сегодня образец этого самолета является ценнейшим памятником истории отечественной гражданской авиации. Уже нет ни одного коммерческого эксплуатанта, в чьем парке сохранился бы самолет Ил-62. Всего было изготовлено 282 воздушных судна этого типа. В классической версии самолет был построен в 92 экземплярах, все остальные строились только в версии Ил-62М. В настоящее время образцы самолетов Ил-62 в классической версии имеют только два российских авиамузея — Мониинский и Ульяновский.

Особое место в экспозиции музея занимает тема зарождения авиации в России. В отдельном ангаре помещены реплики аэропланов «Вуазен» и «Сопвич», а также знаменитого «Ильи Муромца», ставшего прародителем не только стратегических бомбардировщиков, но и магистральных воздушных судов. Образец, представленный в музее, использовался при съемке художественного фильма по истории авиации «Поэма о крыльях», посвященного А.Н. Туполеву и И.И. Сикорскому.

Особого внимания заслуживает и коллекция вертолетов, собранная в Мониинском музее. В нее входит и образец вертолета Як-24, единственного в нашей стране, построенного по продольной схеме. Он является первым, на котором начали проводиться вертолетные авиаработы, в том числе и уникальные. Як-24 известен как вертолет-реставратор. Он применялся при восстановлении зданий Павловского дворца, разрушенных в годы войны

«Такого разнообразия летающей техники нет нигде в мире», — восхищался приехавший в Монино президент Всемирного фонда безопасности полетов (Flight Safety Foundation), пилот НАСА Джек Эндерс.

...Неужели дадим ей пропасть?

**Галина ПОНОМАРЕВА,
Петр КРАПОШИН**

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

ФСВТС: МиГ-35 имеет хорошие перспективы в тендере на поставку самолетов для ВВС Индии

Российский истребитель МиГ-35 примет участие в тендере на поставку легких истребителей для индийских ВВС после того, как индийская сторона решила допустить к конкурсу двухдвигательные самолеты. Как сообщил российским журналистам глава делегации РФ на выставке Defexpo-2018, заместитель главы Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Владимир Дрожжев, российский самолет имеет хорошие перспективы. Стоимость контракта, по данным СМИ, оценивается в 15 млрд долларов. Среди основных кандидатов до сих пор рассматривались одномоторные самолеты — шведский Gripen E и американский F-16 Fighting Falcon.

ВМС США осуществили первую дистанционно управляемую посадку самолета на авианосец

ВМС США провели в марте первое и успешное практическое испытание системы дистанционного управления самолетом (ATARI) при осуществлении его посадки на борт авианосца, пишет журнал The National Interest. ATARI, по данному изданию, позволяет офицеру авианосца, осуществляющему визуальное управление посадкой, удаленно принимать на себя управление самолетом при его приближении к кораблю и самостоятельно — без участия пилота — сажать машину на палубу. Эта система, как отмечает журнал, уже некоторое время разрабатывается в ВМС, но практическая посадка на авианосец с ее помощью была осуществлена впервые.

Свыше 20 экипажей бомбардировщиков Су-34 ЗВО прошли подготовку для сверхдальних перелетов

«Летный состав изучил тактико-технические характеристики самолета для совершения сверхдальних перелетов, его технологическую базу и особенности пилотирования в экстремальных условиях. После теоретических занятий экипажи прошли специализированный курс на наземных тренажерах и выполнили полеты на бомбардировщиках Су-34 по маршруту и в зону», — отметили в Минобороны. Специализированный тренажер позволяет обучать летчика выполнению действий, связанных также и с дозаправкой самолета топливом в полете при визуальном обнаружении заправщика, как в простых, так и сложных метеоусловиях.

В России создадут роботизированную РСЗО с возможностью поражать вертолеты и дроны

НПК «Техмаш» планирует создать для ВДВ, морской пехоты и спецназа малокалиберную реактивную систему залпового огня (РСЗО) с элементами роботизации, способную, кроме наземных целей, поражать вертолеты и беспилотники. Об этом сообщил журналистам на выставке Arm-НITEC-2018 зам. генерального директора компании Александр Кочкин. Он уточнил, что компания планирует проработать с Минобороны техническое задание на новую РСЗО в ближайшее время. По словам Кочкина, РСЗО будет применять специально разработанные для нее снаряды и уже принятые на вооружение неуправляемые авиационные ракеты калибра 50-80 мм. Проект пока не получил рабочего названия.

Самолеты-перехватчики МиГ-31 с ракетами «Кинжал» заступили на боевое дежурство

«Десять МиГ-31 с гиперзвуковыми ракетами «Кинжал» уже стоят на опытно-боевом дежурстве», — заявил заместитель министра обороны Юрий Борисов. По его словам, это один из четырех образцов новых вооружений, о которых рассказывал Верховный главнокомандующий Владимир Путин. «МиГ-31 наиболее приспособлен для того, чтобы разогнать эту ракету до нужных скоростей на нужных высотах. Это современное оружие: гиперзвуковая ракета повышенной дальности, которая, по сути, может преодолевать системы ПВО и противоракетной обороны. Неуязвима и обладает очень серьезным боевым могуществом и потенциалом», — добавил Борисов.

Экипажи военно-транспортной авиации отработали посадку на грунтовый аэродром

В Оренбургской области экипажи военно-транспортной авиации (ВТА) отработали взлеты и посадки на заснеженной грунтовой ВПП. «Полеты проходили в дневное и ночное время. В полетах приняли участие, в том числе, и молодые летчики. Предварительно специалистами инженерно-аэродромной службы были оборудованы разметка в темном цвете и специальные контрастные ориентиры взлетно-посадочной полосы, а грунт и снег утрамбованы спецтехникой для посадки тяжелых военно-транспортных самолетов», — отметили в Минобороны. Экипажи ВТА регулярно отработывают в летнем и зимнем периоде обучения посадки на грунтовые и заснеженные взлетно-посадочные полосы.

Российские военные получают 22 штурмовика «Грач» в новейшей модификации Су-25СМ3

«Модернизированные самолеты штурмовой авиации Су-25СМ3 сейчас проходят приемку специалистами военного представительства. Через месяц они должны пойти в войска», — заявил информированный источник в авиационной отрасли. По его словам, партия состоит из 22 новейших штурмовиков, модернизированных до облика Су-25СМ3. Собеседник не исключил, что новые «Грачи» будут испытаны в Сирии. Он подчеркнул, что строевые самолеты подверглись масштабной модернизации — «все старое бортовое радиоэлектронное оборудование, которое стояло на Су-25 и Су-25СМ, выбросили и поставили новое». Как сообщалось, летные испытания Су-25СМ3 начались в январе 2017 года.

Мемориальная доска в честь военной авиации открылась в ярославском аэропорту «Туношна»

«История Ярославского аэропорта началась в 1941 году. Он строился как стратегическая площадка для военной авиации. Сведения о функционировании аэродрома в годы войны немного, и наш долг — сохранить память об этом героическом периоде», — заявил на церемонии открытия гендиректор аэропорта «Туношна» Анатолий Козлов. Согласно архивным документам, с апреля 1942 по октябрь 1943 года Туношна использовалась частями авиации дальнего действия: здесь базировались 455-й авиационный полк 36-й авиационной дивизии дальнего действия, 109-й авиационный полк дальнего действия, совершавший вылеты на уничтожение войск и техники противника.



АЭРОПОРТ 2018

Аэропорт Шереметьево занял второе место по темпам развития маршрутной сети в Европе

Международный аэропорт Шереметьево занял второе место по темпам развития маршрутной сети в Европе, согласно ежегодному отчету Международного совета аэропортов (ACI). За десять лет рост показателя direct connectivity в Шереметьево составил 109,5 процента, за пять лет с 2013 года — 50,8 процента. В течение пяти лет маршрутная сеть аэропорта расширилась с 181 до 200 направлений, при этом возросла частота выполнения рейсов. По показателю hub connectivity, учитывающему количество рейсов, имеющих стыковки внутри аэропорта, Шереметьево поднялся в мировом рейтинге аэропортов с 35-ой строчки на 17-ю, сообщает пресс-служба МАШ.

Александр Козлов оценил ход строительства аэровокзального комплекса аэропорта «Новый»

Министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Козлов в ходе рабочего визита в Хабаровский край посетил стройплощадку аэропорта «Новый» (Хабаровск). Строящийся терминал внутренних линий площадью 26 тысяч кв. м. позволит обслуживать 1200 пассажиров в час, до 3,5 млн пассажиров ежегодно. Терминал спроектирован по самым современным стандартам и позволит обеспечить требуемый уровень качества, удобства, безопасности и оперативности обслуживания пассажиров, в т.ч. маломобильных и их багажа. В частности, новый терминал внутренних авиалиний будет оснащен 3 телетрапами, 12 лифтами различного назначения и 7 эскалаторами.

Телетрапы в пермском аэропорту обустроят тот же подрядчик, что Пулково и Шереметьево

Конкурсная комиссия подвела итоги запроса предложений на выполнение работ по проектированию, изготовлению, доставке и монтажу оборудования телескопических трапов. Начальная (максимальная) цена контракта — 229 млн рублей. Единственным участником торгов выступило подмосковное ООО «Алекс». Компания снизила начальную цену до 228,9 млн рублей. Ее заявка признана соответствующей условиям аукциона. Аэропорту рекомендовано заключить контракт с единственным поставщиком. Новый терминал аэропорта «Большое Савино» сдан в эксплуатацию 30 ноября. Из-за отсутствия перрона, использование телетрапов пока невозможно.

1,5 миллиона пассажиров обслужил в первом полугодии международный аэропорт «Платов»

Пассажиропоток международного аэропорта «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») с января по июнь 2018 года составил 1 млн 519 тысяч человек, что на 23 процента больше, чем обслужил старый аэропорт Ростова-на-Дону за аналогичный период прошлого года. Количество самолето-вылетов увеличилось на 27 процентов и составило 7029 операций, сообщает пресс-служба аэропорта. Наиболее активный рост зафиксирован на международных направлениях. Рейсами за границу воспользовались 343 тысяч пассажиров, прирост — 29 процентов. Наибольшей популярностью пользовались рейсы в Анталию, Тбилиси, Дубай, Стамбул, Ереван.

В аэропорту Тюмени началась модернизация комплекса управления воздушным движением

Реализация проекта, одобренного Главгосэкспертизой России, позволит модернизировать комплекс средств УВД, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи. Так, аэропорт будет оснащен новыми радиомаячными системами посадки и ближней навигации и моноимпульсными вторичными радиолокаторами, также здесь будет оборудован приемно-передающий радиоцентр и установлены комплексные тренажеры. Благодаря этому оборудованию значительно повысится эффективность работы авиадиспетчеров филиала «Аэронавигация Севера Сибири». Планируется также реконструкция трассовой радиолокационной позиции и трассового РЛ-комплекса.

Новые топливозаправщики будут поставлены в аэропорт «Елизово» до конца текущего года

«В июле в рамках широкой программы инвестиций в модернизацию ТЗК на территории Дальнего Востока в одно из старейших предприятий ГК «Аэрофьюэлз» в аэропорту «Елизово» (г. Петропавловск-Камчатский) отправлен новый ТЗА-30 производства ГРАЗ, и до конца года еще один такой же топливозаправщик будет поставлен в аэропорт. Использование новых ТЗА-30 при заправке самолетов гарантирует авиакомпаниям уровень обслуживания, отвечающий стандартам IATA и требованиям зарубежных и отечественных производителей авиационной техники, а также позволяет существенно экономить время при заправке воздушных судов», — рассказали в компании.

В новосибирском аэропорту «Толмачево» построят современный цех бортового питания

Санкт-Петербургский филиал Главгосэкспертизы рассмотрел проект строительства нового здания фабрики бортового питания «Толмачево». Планируется, что здесь будут производить 16000 порций бортового питания в сутки для обслуживания внутренних и международных авиарейсов. На первом этаже отдельно стоящего 2-этажного здания общей площадью 4 841 кв.м. будут размещены складские и производственные помещения, столовая-раздаточная для персонала и загрузочная. На втором обустроят административно-бытовые и технические помещения. Финансирование будет осуществляться за счет собственных средств застройщика — аэропорта «Толмачево».

Международный аэропорт «Стригино» обслужил в первом полугодии более 512 тысяч пассажиров

Аэропорт «Стригино» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») подвел итоги работы в первом полугодии 2018 года. За шесть месяцев аэропорт обслужил более 512 тысяч пассажиров, на 30 процентов улучшив свой результат относительно аналогичного периода предыдущего года. «Основным драйвером роста, сообщает пресс-служба аэропорта, стало развитие внутренних перевозок. На ВВЛ аэропорт обслужил в первом полугодии 390 тысяч пассажиров (+21,8 процента к прошлому году), на МВЛ — 122 тысячи пассажиров (+66,3 процента). Самыми быстрорастущими направлениями за полгода стали Москва, Анталия, Дубай, Пхукет и Нячанг.

Глава Росавиации Александр Нерадько посетил строительную площадку аэропортового комплекса «Гагарин». В рамках рабочего визита состоялось совещание с участием представителей ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», ФГУП «Государственная корпорация ОрВД в Российской Федерации», представитель АО УК «Аэропорты Регионов» и АО «СарАэро-Инвест», органов исполнительной власти области, подрядных организаций, выполняющих работы на объекте.



Тайна «тощего» бетона

Александр Нерадько проинспектировал ход строительства объектов аэропорта «Гагарин»



В ходе совещания обсуждались вопросы строительства аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. Заслушаны промежуточные итоги реализации проекта, поставлены задачи на текущий период, а также отмечено, что строительство аэропорта г. Саратова находится на особом контроле Росавиации.

Было отмечено, в частности, что строительство пассажирского терминала и комплекса административно-производственных зданий аэропорта «Гагарин» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») ведется в соответствии с графиком и готовность их ввода в эксплуатацию будет обеспечена к апрелю 2019 года. Тем не менее, возведение объектов аэродромного комплекса, финансирование которого осуществляется за счет средств федерального бюджета, необходимо синхронизировать с готовностью объектов инвестиционной части строительства.

В настоящее время ведутся работы по установке радионавигационного оборудования, прокладке внутриплощадочных сетей связи и электроснабжения аэродрома, созданию контрольно-пусковых пунктов, внутриплощадочной системы теплоснабжения объектов аэродрома, периметрового ограждения и патрульной дороги. Выполняются работы по устройству основания аванперрона и другие мероприятия.

— Аэропорт Гагарин — вводной объект 2019 года, поэтому сейчас необходимо нарастить темпы, особенно по федеральной части, чтобы обеспечить ввод объекта в эксплуатацию в начале лета 2019 года, — подчеркнул Александр Нерадько, открывая совещание. — Для этого сегодня необходимо обсудить вопросы строительства федеральной части, возведение объектов служебно-технической территории, финансируемой инвестором, а также другие вопросы, которые находятся в ведении правительства Саратовской области.

В настоящее время в ФАУ «Главгосэкспертиза России» рассматривается корректировка проектной документации по строительству аэродромного комплекса. Дальнейшее выполнение графика строительно-монтажных работ будет зависеть от принятых технических решений.

В рамках реализации проекта обеспечено строительство инженерных систем. Открыт пожарно-спасательный пост. Выполнена реконструкция автомобильной дороги «Шевыревка—Сабуровка», попадающей в зону строительства объектов аэродрома. Ведется строительство Северного автодорожного подхода к аэропорту. Продолжается реализация мероприятий по созданию системы водоснабжения и

водоотведения аэропортового комплекса. Тем не менее, к качеству выполненных работ существуют серьезные претензии.

— В период корректировки проектной документации, связанной увеличением длины взлетно-посадочной полосы до 3000 метров, произошли неблагоприятные, с точки зрения технического состояния, изменения участка ВПП, который был выполнен в «тощем бетоне» на отрезке 2650 метров, — заявил по итогам совещания Александр Нерадько. — На участке в 600 метров «в тощем бетоне» образовалась трещина, поэтому этот участок подлежит разборке и необходимо заново уложить слои нового покрытия. На это потребуются дополнительное время, но мы договорились синхронизировать эти работы со сроками строительства аэровокзального комплекса.

— По инвестиционной части строительства мы идем в графике, на площадке задействовано 750 строителей, — проинформировал заместитель председателя правления Группы компаний «Ренова», председатель наблюдательного совета АО УК «Аэропорты Регионов» Ринат Халиков. — Те сроки, которые определены, мы соблюдаем и обеспечим готовность пассажирского терминала для ввода в эксплуатацию к апрелю 2019 года. Сегодня мы договорились, что для синхронизации федеральной, региональной

и инвестиционной части необходимо составить график, в котором будут четко определены сроки и ответственные за выполнение каждого вида работ.

По поручению губернатора Саратовской области Валерия Радаева в мероприятиях участвовал заместитель председателя Правительства области Василий Разделкин, который доложил о создании объектов инженерной и транспортной инфраструктуры региональной части проекта, а также о планах и основных задачах на 2018 год.

Отметим, что на сегодняшний день строительная готовность пассажирского терминала составляет 31 процент. Готовность монолитного каркаса составляет 100 процентов, металлического каркаса — 98 процентов. В настоящее время завершаются работы по монтажу покрытия кровли из профилированного настила (выполнено — 74 процента). На первом этаже здания завершается устройство внутренних кирпичных перегородок в зоне регистрации пассажиров, обработки и выдачи багажа в секторе внутрироссийских и международных рейсов. Ведется устройство профилей для монтажа витражного остекления терминала.

Выполнено возведение каркасов трех зданий: административного комплекса со столовой для персонала (строительная готовность — 44 процента), здания государственных контрольных органов (строительная готовность — 55 процентов) и технологического здания с контрольно-пусковым пунктом (строительная готовность — 46 процентов). На указанных зданиях выполнено возведение внешних стен из кирпича и газоблоков, а также устройство внутренних перегородок из кирпича и гипсокартона. Ведется прокладка внутренних инженерных коммуникаций, отделочные работы, утепление фасадов и установка стеклопакетов.

Напомним, распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.05.2018 года № 945-р с учетом результатов народного голосования международному аэропорту присвоено наименование «Гагарин». Площадь пассажирского терминала — 23,0 тысячи кв. м. Пропускная способность аэропортового комплекса — более 1 млн пассажиров в год.



Так есть...



...и так будет

В ТАСС состоялась пресс-конференция, посвященная проведению с 10 по 21 июля в Ульяновской области на берегу реки Волги в спортивно-оздоровительном лагере «Садовка» VII Международного молодежного промышленного форума «Инженеры будущего – 2018». Основной задачей проведения Форума является консолидация усилий молодежи Российской Федерации и зарубежных стран для разработки и совместной реализации проектов и программ, направленных на развитие машиностроения и смежных отраслей промышленности.

конструирования создавать прекрасную доброжелательную атмосферу».

Но самым важным, по мнению Владимира Гутенева, является то, что Форум получил признание и поддержку Президента России. «Впервые мы выступаем в новом статусе, — рассказал Владимир Гутенев. — В июле 2017 года в выездном расширенном заседании Бюро Союза машиностроителей России принимал участие Президент России Владимир Путин. Он обратил внимание на важность и полезность проводимой Союзом молодежной политики и дал ряд поручений, в частности, в адрес Министерства образования — по нашей Олимпиаде «Звезда», а также Росмолодежи по международному форуму «Инже-

трансформация. Образ инженера будущего», «Российские PLM-системы в условиях цифровой экономики», «Преобразование принципов работы конструкторских подразделений с развитием цифрового производства» и другие поставленные жизнью вопросы.

Первый вице-президент Союза машиностроителей России и первый заместитель председателя комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству акцентировал внимание на том, что молодые специалисты и студенты, участвующие в Форуме, получают замечательный шанс для резкого старта, для изменения своей карьерной траектории. Лучшие из участников, отобранные в результате рейтингов, делегируются

квалифицированных инженеров-конструкторов. Олег Сиенко подчеркнул, что благодаря Форуму «Инженеры будущего» «мы постоянно делаем срез — на каком этапе находится наша техническая молодежь. В течение 7 лет можем наблюдать, какие плоды приносит наша работа, чего мы достигли, как прогрессирует наша молодежь». При этом он отметил, что благодаря участию в Форуме большого количества представителей зарубежных стран, можно делать сравнительный анализ — как технически развивается молодежь в нашей стране и как за рубежом.

Директор Департамента Минпромторга РФ **Алексей Ученев** отметил, что в последнее время наблюдается тенденция повышения престижа инженерных профессий. Безусловно, это происходит и во многом благодаря проведению таких мероприятий как Форум «Инженеры будущего», как ежегодные отраслевые корпоративные национальные чемпионаты по стандартам WorldSkills, как «детские» Минпромторга России фестиваль «От винта!» и др. Он подчеркнул, что вопросы молодежной политики находятся под особым контролем Министра Дениса Мантурова. «Такие площадки, как площадка Форума «Инженеры будущего», для нас крайне важны, — сказал Алексей Ученев, — и мы будем поддерживать подобные инициативы».

Оценивая роль Форума в подготовке молодых инженерных кадров, **Андрей Дутов** подчеркнул, что «повышение престижа инженерных профессий — единственный способ локализовать новые технологии на территории нашей страны». «Если этого не удастся сделать, то тренд отъезда молодых специалистов в зарубежные страны будет только возрастать», — добавил он. Андрей Дутов выразил уверенность, что такая площадка как Форум «Инженеры будущего» будет способствовать запуску механизмов инновационного развития промышленности нашей страны. «Нужно быть в курсе тех событий, которые происходят в этой сфере за рубежом, — сказал он. — Появляются совершенно новые технологии, новые профессии, которые уже в ближайшем будущем перестроят всю нашу промышленность, и к этому нужно быть готовыми».

Поддерживая эту точку зрения, Владимир Гутенев продолжил: «Мы видим, как стремительно меняется мир, идет процесс цифровизации, развивается искусственный интеллект... Необходимо как можно раньше привлекать детей к соизиданию. В качестве примера, как действовать в этом направлении, Владимир Гутенев продемонстрировал обновленный журнал «Юный техник», который недавно взял под свой патронаж Союз машиностроителей России. Он выразил уверенность, что благодаря поддержке журнала ведущими машиностроителями России, издание для детей обретет вторую жизнь. По мнению Владимира Гутенева, важно находить технически талантливых ребят еще в начальной школе, далее вести их через школьные олимпиады, в том числе, Олимпиаду «Звезда», и уже потом из ВУЗов отбирать и направлять будущих инженеров на Форум».

«Весь этот комплексный механизм обязан сделать нашу страну экономически мощной и сильной», — подвел итог Владимир Гутенев.

Официальные организаторы и соорганизаторы Форума «Инженеры будущего»: Союз машиностроителей России, Правительство Ульяновской области, Федеральное Агентство по делам молодежи, при поддержке Государственной корпорации «Ростех» и Лиги содействия оборонным предприятиям.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Госсистеме учета гражданских дронов свяжут с коммерческими сервисами страхования БПЛА

Их объединят в рамках пилотного проекта подведомственного Минтрансу ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» (ЗИТ). В ходе его реализации придется преодолеть ряд сложностей: массовая регистрация дронов и их владельцев, определение размера страховки и уровня ответственности при ее отсутствии. При успешном запуске программы будет заложена основа будущей цифровой платформы БВС. Эксперты отмечают, что это станет импульсом для развития индустрии БПЛА. Совместно с одной из крупных страховых компаний ЗИТ планирует в ближайшее время реализовать пилотный проект. Он подразумевает создание цифрового сервиса страхования дронов.

Беспилотник, способный сутками летать на солнечной энергии, создаётся в России

«Сейчас мы делаем проект для компании «Иркут» — это беспилотник с солнечными батареями, весом до 25 кг и размахом крыльев более 5 метров», — сообщил декан факультета «Авиационная техника» МАИ Александр Ефремов. По его словам, первый опытный образец беспилотника уже приступил к лётным испытаниям — несколько полётов он успешно совершил в июне. Надеемся, в начале августа отправить в полёт второй образец, с более серьезными характеристиками. Третий аппарат уже сможет летать несколько суток», — сказал Ефремов. Аппарат МАИ может использоваться как для мониторинга поверхности земли, так и для ретрансляции сигналов.

Хакеры продавали в Dark web украденную информацию о боевых дронах MQ-9 ВВС США

«Международная аналитическая группа Recorded Future идентифицировала нового пользователя на форуме хакеров Dark web («темном интернете»), пытающегося продать документы о беспилотнике MQ-9 Reaper ВВС США... Аналитики связались с хакером и подтвердили подлинность скомпрометированных документов», — говорится в отчете, опубликованном на официальном сайте организации. Как сообщается, хакер предлагал купить учебные пособия, список военнослужащих, которые управляют беспилотниками и другую информацию. При этом стоимость документов о MQ-9 Reaper составляла 150-200 долларов США. Группа полагает, что документы украл хакер из Южной Америки.

Полигон ФПИ по отработке доставки грузов беспилотниками появится в Томской области

Межведомственная рабочая группа коллегии Военно-промышленной комиссии (ВПК) на совещании в Томске дала старт новому федеральному проекту «Тайга» по внедрению дронов в различные сферы, сообщает пресс-служба администрации области. По словам губернатора Сергея Жвачкина, регион для подготовки к старту проекта «Тайга» создал первый в России сибирский центр Фонда перспективных исследований. Кроме того, по словам главы региона, реализации проекта в Томской области поспособствует наличие центра робототехники, а также мощной научной базы из 12 академических институтов и шести государственных университетов, а также большой территории.

Подразделение РЭБ подавило управление БПЛА в ходе тренировок частей ЮВО под Волгоградом

В соединении Южного военного округа (ЮВО), дислоцированном в Волгоградской области, с подразделением радиоэлектронной борьбы (РЭБ) проведена тренировка по обнаружению и подавлению беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) условного противника. «В ходе тренировки военнослужащие отработали задачи обнаружения и перехвата управления разведывательных БПЛА, летящих на высотах от 30 до 500 м, и передачи их данных на комплексы РЭБ. Экипажи и расчеты подразделений РЭБ осуществили перехват и подавление каналов управления и передачи мультимедийной информации БПЛА», — отметили в Минобороны.

Компания «Совзонд» представила новую модель БПЛА с вертикальным взлётом и посадкой X8

VTOL X8 первый БПЛА в линейке SOVZOND, совмещающий преимущества самолета по длительности полёта, покрытия больших площадей и способность дрона зависать над точкой. Эргономичная форма VTOL X8 позволяет развивать большую скорость, а уникальное конструктивное решение обеспечивает повышенную защиту целостности полезной нагрузки при посадке. В отличие от большинства моделей новый дрон не нуждается в дополнительных установках для осуществления взлета. Компания «Совзонд» предоставляет официальную гарантию на всю продукцию сроком 1 год или 80 полетов, а также бесплатное обучение с поддержкой на всех этапах.

Палубный беспилотник-заправщик Stingray MQ-25 получит внутренние топливные баки

Разработкой аппарата занимается американская компания General Atomics, получит, Из внутренних топливных баков горючее во время воздушной дозаправки будет передаваться на самолеты. Как пишет Aviation Week, топливные баки планируется разместить в центроплане и крыле. Такое размещение внутри конструктивных элементов летательного аппарата позволяет перевозить относительно большие объемы горючего, не задействуя при этом объем внутри фюзеляжа, который можно использовать для грузов или размещения бортового оборудования. На MQ-25 внутренние топливные баки позволят перевозить больше топлива, чем в подвесных баках.

Министерство обороны намерено включить борьбу с дронами в боевую подготовку пехоты

Войска научатся сбивать беспилотники из автоматов, пулеметов, снайперских винтовок и даже автоматических пушек. Теперь бороться с современной угрозой будет не только войсковая ПВО, но и личный состав Сухопутных войск, морской пехоты и ВДВ. Уже этой осенью военные начнут осваивать специальные упражнения. Как рассказали в Минобороны, новая система борьбы с дронами была разработана с учетом опыта боевых действий в Сирии. Уже разработаны учебные места, мишени и алгоритм действий личного состава. Предполагается, что тренировки по стрельбе будут проводиться как в дневное, так и в ночное время, зимой и летом.

Форум «Инженеры будущего»

пополняет промышленность кадрами и идеями



О вовлечении молодежи в процессы инновационного развития машиностроительного комплекса, подготовке инженерных кадров, деловой и образовательной программах Форума рассказали первый вице-президент Союза машиностроителей России, первый заместитель председателя комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Владимир Гутенев, первый вице-президент Русской медной компании (РМК) Олег Сиенко, генеральный директор «Национального исследовательского центра «Институт им. Н.Е. Жуковского» Андрей Дутов, директор Департамента стратегического развития и корпоративной политики Минпромторга РФ Алексей Ученев.

Владимир Гутенев в своем выступлении коснулся истории развития Форума, отметив, что за 7 лет в мероприятии приняли участие около 12 000 молодых специалистов, учёных и студентов, представляющих 400 промышленных компаний и 85 ВУЗов из 60 регионов Российской Федерации. В этом году Форум собрал более 1500 участников, включая и тех, кто ведет площадки и участвует в дискуссиях. Растет интерес к Форуму и зарубежного инженерного сообщества. «За время проведения наш Форум посетили более 100 делегаций из 48 стран. Если в 2016 году в нем участвовали делегаты из 20 зарубежных государств, то в этом году мы принимаем гостей из 43 стран — для нас это рекорд», — сообщил Владимир Гутенев.

Он особенно отметил тот факт, что представители государств, между которыми существуют какие-то этнические, политические разногласия, прекрасно общаются и работают вместе на площадке Форума.

«Даже там, где есть какая-то напряженность, нам удается в рамках молодежной политики, в рамках инженерного духа, духа

инженеров будущего». Поэтому в этом году мы официально выступаем при поддержке Росмолодежи и Правительства России».

Спикер также отметил, что образовательный блок программы формируется более чем 60 крупнейшими российскими корпорациями - ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация», АО «Объединённая двигателестроительная корпорация», Госкорпорация «РОСКОСМОС», АО «Вертолёты России», ПАО Компания «Сухой», ПАО «Камаз», ПАО «Автоваз», АО «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» и рядом университетов.

Если в 2011 году факультетов было всего четыре, то в этом уже девять: это инженерно-конструкторский; инженерно-технологический; авиационный; аэрокосмический; судостроительный; факультеты организации производства; радиоэлектроники; цифровых технологий и факультет управления проектами. Гутенев подчеркнул, что при формировании программы большое внимание уделяется соответствию современным тенденциям в экономике и передовым направлениям развития технологий, а «сквозной темой занятий на различных факультетах последних лет являются вопросы импортозамещения и диверсификации отечественного производства».

В рамках образовательной программы учебные сервисы проводят более 200 спикеров, а деловой программой Форума запланировано проведение от 5 до 10 одновременно идущих панельных дискуссий в день с участием руководителей ведущих промышленных холдингов страны, политиков и представителей федеральных органов исполнительной власти.

Также запланированы бизнес-классы, тренинги личного роста, лекции, дискуссии. На круглых столах планируется обсудить такие актуальные темы, как «Цифровая

впоследствии в органы исполнительной власти, министерства и ведомства, в Экспертные Советы Комитета Государственной Думы РФ по промышленности, в частности, в советы по развитию предприятий ОПК, вопросам авиационно-космического комплекса, развитию технологической базы машиностроения и станкостроению.

«Наш форум стал взрослым, он состоялся, он привлекателен для российской молодежи, — подытожил Владимир Гутенев, — На Форуме царит уникальный дух. Та идея, которую Сергей Викторович Чemezov сформулировал 8 лет назад, — нам, его единомышленникам, удалось воплотить в жизнь и сохранить. Высокая оценка Форума Президентом России позволяет нам уверенно смотреть в будущее. Пока такие форумы будут проводиться в нашей стране, у отечественной высокотехнологичной промышленности будут прекрасные перспективы».

Отвечая на вопрос журналиста о том, насколько изменилась ситуация с «кадровым голодом» в инженерной области в 2018 году по сравнению с 2011 годом, Владимир Гутенев рассказал, что «кадровый голод действительно был, и руководителям наших корпораций приходилось по крупицам собирать высококлассных специалистов, которые могли бы не просто выполнять гособоронзаказ, но и создавать новое оружие, новую технику». Сейчас, по словам Владимира Гутенева, ситуация кардинально изменилась, государство действительно придает этому очень большое значение, но и Форум «Инженеры будущего» также внес весомый вклад в этот процесс.

В своем выступлении **Олег Сиенко** остановился на том, что сегодня важно обеспечить конкурентоспособность российских предприятий на мировом рынке. На предприятиях происходит «бесконечный процесс модернизации», и для этих целей необходимо наличие высоко-

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Комитет Госдумы поддержал инициативу по ужесточению наказаний для авиадебоширов

Комитет Государственной Думы России по законодательству поддержал правительственный законопроект, серьезно ужесточающий наказание для дебоширов на борту самолетов.

Законопроект, ужесточающий наказания за правонарушения на транспорте, был разработан осенью прошлого года и внесен в Госдуму в марте 2018 года. Его авторы из Минюста предложили фактически 10-кратно поднять штрафы за «невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна»: с нынешних 2–5 тысяч до 20–40 тысяч рублей (ч. 6 ст. 11.17 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации). Как альтернативное наказание предложен административный арест на срок от 5 до 15 суток. На этапе разработки проекта поправок чиновники обосновывали необходимость наказания как «высокой общественной опасностью» правонарушений, так и инфляцией в размере 80 процентов с 2009 года.

Новые инициативы по предотвращению несанкционированных занятий ВПП приняты FAA

Управление Генерального инспектора (УГИ) Минтранса США опубликовало результаты своей проверки усилий Федерального управления гражданской авиации США (FAA) по обеспечению безопасности ВПП.

В связи с ростом числа несанкционированных занятий ВПП FAA создала форум «Призыв к действию», где основное внимание уделялось разработке инициатив по минимизации последствий несанкционированных занятий ВПП и повышению уровней безопасности полетов. УГИ обнаружило, что по состоянию на ноябрь 2017 года FAA завершила 10 из 22 инициатив, включая инициативы, направленные на обучение пилотов знакам, маркировке и другим визуальным средствам в аэропортах с повышенными рисками, а также на обновление списка передовых практик. УГИ подготовило три рекомендации руководителю FAA относительно пересмотра некоторых положений «Призыва к действию». FAA согласилась со всеми.

Николай Патрушев обсудил вопросы безопасности авиаперевозок в Симферополе

На прошлой неделе Секретарь Совета безопасности России Николай Патрушев посетил новый терминал аэропорта Симферополя, где обсудил вопросы безопасности авиаперевозок в регионе.

«Отдельное внимание он уделит зоне досмотра пассажиров. С генеральным директором аэропорта Евгением Плаксиным и главой Республики Крым Сергеем Аксеновым были обсуждены вопросы безопасности авиационных перевозок и режима государственной границы», — сообщили в пресс-службе аппарата Совбеза РФ. Новый терминал, на открытии которого побывал Президент РФ Владимир Путин введен в эксплуатацию в марте, до начала летнего туристического сезона. Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей. Это самый крупный инвестиционный проект, реализуемый в Крыму при участии частного капитала. После совещания в аэропорту секретарь Совета безопасности РФ совершил рабочую поездку в Крым.

Идентификация «Бука» невозможна: немецкий эксперт признал блеф Запада о МН17

Европейское содружество откровенно лицемерит, призывая Россию взять на себя ответственность за крушение Boeing МН17 в Донбассе, утверждает исследователь из Германии Александр Сосновский.

Эксперт сообщил, что в немецком Бундестаге есть два документа. Первый составлен в 2015 году, и в нем есть российский ответ ФРГ с оценкой СВР трагедии в Донбассе. Также есть данные самолета НАТО, зафиксировавшего сигнал от ракеты ПВО над соседней страной. В новом документе «мнение России — непозволительная роскошь». Идентификация того, «Бук» это был или система СССР — невозможна, заверил эксперт. Именно из-за этого в ЕС часто подменяют понятие российской и советская система. Таким образом, немецкий политолог признал блеф Запада о крушении МН17. Россия обвинения следственной группы JIT не признает, поскольку никаких конкретных доказательств ему не предоставлено.

МАК начал расследование происшествия с самолетом «Аэропракт» компании «Аэропром»

30 июня в районе посадочной площадки «Долгий Мост» Красноярского края произошло авиационное происшествие с самолетом «Аэропракт-22L2» (РА-0323А), принадлежащим ООО «Аэропром».

По имеющейся информации, находившийся на борту пилот получил травмы, воздушное судно получило значительные повреждения. «В соответствии с российским воздушным законодательством Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссию по расследованию данного авиационного происшествия», — отметили в МАК. Официальный представитель Западно-Сибирской транспортной прокуратуры Оксана Горбунова уточнила, что самолет выполнял лесовырубные работы. По данному факту транспортная прокуратура начала проверку соблюдения безопасности полетов и эксплуатации воздушного судна. Сообщалось также, что проверку по данному факту ведет Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ.

О жесткой посадке самолета SSJ100 в ходе испытаний на ВПП ЛИИ им. Громова

12 июля при проведении испытаний SSJ100 при посадке не полностью вышла правая стойка шасси. После выработки топлива посадка была выполнена благополучно на специально подготовленную полосу.

На борту находилось три человека: летчик-испытатель, инженер по летным испытаниям и представитель сертификационного центра — никто не пострадал. Повреждения самолета после выполнения жесткой посадки незначительны, самолет будет восстановлен для продолжения испытаний. Причины инцидента устанавливаются. Пилотировал самолет заместитель начальника летной службы - летчик-испытатель, имеющий общий налет 11450 часов, из них на испытаниях более 1600 часов. На SSJ100 его общий налет составляет 3040 часов. Самолет SSJ100 с заводским номером 95032 был произведен в феврале 2013 года. С момента ввода в эксплуатацию выполнил 535 летных часов за 294 испытательных полета.

Лететь с одним крылом...

О нетрезвых пилотах и других проблемах безопасности воздушного движения и организации полетов в России



21 апреля с.г. в Хакасии жёсткая посадка легкомоторного самолета привела к гибели двоих человек.

К сожалению, уровень безопасности полетов в России и странах СНГ в последнее время продолжает падать — делают вывод в Межгосударственном авиационном комитете. Речь об «устойчивой отрицательной динамике», которую установили специалисты комиссии МАК по расследованию авиационных происшествий. В 2017 году в гражданской авиации государств СНГ произошло 58 авиационных происшествий, в том числе 32 катастрофы, похоронившие 72 человека. Больше всего авиационных происшествий — 39 — за 2017-й год зафиксировали в России. Число погибших в результате авиакатастроф в России — 51. На Украине произошло восемь авиационных происшествий с шестью погибшими, в Казахстане — семь с 11 жертвами, а в Белоруссии и Молдавии — по одному инциденту.

По данным МАК в 2017 году отнесительные показатели аварийности в коммерческой гражданской авиации государств СНГ по всем авиационным происшествиям остались, практически, на уровне 2016 года, они существенно хуже показателей 2013–2015 годов, по катастрофам — худшие за период 2013–2017 годов. По сути, налицо устойчивая отрицательная динамика, начиная с 2014 года.

Самое печальное, что коммерческие полеты берутся выполнять пилоты авиакомпаний, не готовых к этим работам. Подобный случай произошел в мае прошлого года, когда пилот самолета «Бекас-103» РА-0285А в Тамбовской области обрабатывал химикатами сельхозугодья, принадлежащие частному лицу. На высоте около 15 метров произошло столкновение судна с проводами ЛЭП. Самолет разрушился, пилот получил серьезные травмы. При расследовании выяснилось, что допуска к полетам пилот не имел, у него на руках не было даже полетных карт.

Статистика авиационных происшествий в нынешнем году тоже не внушает особого оптимизма. По данным Росавиации и МАК, в коммерческой авиации с начала года их произошло уже около десятка. Считая и катастрофу Ан-148 «Саратовских авиалиний». По заключению экспертов, вина экипажа, забывшего перед полетом выполнить обязательную операцию — включить обогрев всех трех приемников полного давления (ППД), сомнения не вызывает. Опираясь на выводы, сделанные комиссией Росавиации в отношении «Саратовских авиалиний», можно заключить, что эта авиакомпания не могла безопасно выполнять полеты, начиная еще с июля 2017 года. Но запретили ей выполнять полеты лишь по следам авиакатастрофы, случившейся в феврале 2018 года и унесшей жизни более 70 человек.

Окончание. Начало на с. 2

Отметим, что примерно половина всех происшествий приходится на частную авиацию. Немало случаев, когда пилоты выполняли частные рейсы, не имея медицинских заключений о допуске к полетам, не проходя врачебную экспертизу в течение нескольких лет. Причиной 80 процентов авиационных происшествий в СНГ в 2017 году признан «человеческий фактор». В МАК по этому поводу предложили создать единую базу данных авиационного персонала, а также разработать для государств-членов МАК



17 мая 2017 года самолет «Бекас X-32» зацепил провода высоковольтной линии под Пензой, пилот погиб.

«единое информационное медицинское пространство», в котором хранились бы данные о состоянии здоровья пилотов.

Эксперты МАК рассказали, что истинная оценка уровня безопасности полетов в авиации общего назначения затруднена в связи с отсутствием данных по налету экипажей. Вполне вероятно, что достоверный уровень еще ниже. О качестве медицинского контроля членов экипажей вообще речи нет, ибо он отсутствует. Характерный случай произошел в феврале прошлого года с самолетом NG-47 RA-1962G аэроклуба «Нормандия – Неман» Калужской области. В ходе выполнения показательного полета, при проходе над посадочной площадкой произошло сваливание воздушного судна и столкновение его с землей. Пилот, оказавшийся в состоянии алкогольного опьянения, и пассажир были травмированы.

Нечто подобное произошло около года назад и с самолетом СП-30 РА-0508А частного лица в Чеченской Республике. Пилот (с его слов) выполнял полеты по обработке и поливу полей, правда, разрешения на использование воздушного пространства и диспетчерского разрешения у него не было. Более того, за штурвалом, как потом оказалось, находился человек, не имеющий свидетельства пилота, не прошедший предполетный медицинский контроль перед вылетом. Выполняя посадку для дозаправки топли-

вом, самолет приземлился на автодороге и при взлете столкнулся со стоявшей на обочине легковушкой. Итолько здесь было установлено, что пилот находился в состоянии алкогольного опьянения. Результат — значительные повреждения воздушного судна и серьезные травмы пилота.

Вот комментарий президента Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерия Шелковникова:

«Я не удивлен, что половина происшествий падает на частную авиацию. Удивляюсь лишь тому, как долго наши государственные мужи будут решать, что с ней делать. Как первый президент Ассоциации владельцев воздушных судов и пилотов России от их имени я дважды обращался к помощнику Президента РФ, главе Комиссии по вопросам АОН Игорю Левитину с просьбой предпринять усилия по решению проблем безопасности полетов ее судов. В ней обратил внимание на то, что создано немало подкомиссий, кроме одной — по безопасности полетов. Но ведь делать что-то надо, особенно на фоне непрекращающихся катастроф.

знанные постулаты безопасности, включив предложения Минюста, Минпромторгу и другим заинтересованным ведомствам. Главная идея предложений — возложить ответственность за безопасность полетов в АОН на президентов Российской ассоциации владельцев воздушных судов и пилотов (РАОПА), Федерации любителей авиации (ФЛА РФ) и Объединенной федерации сверхлегкой авиации (ОФ СЛА).

В качестве важнейшего управленческого решения в сложившейся ситуации мы предлагаем организацию при них объединенного Фонда безопасности полетов АОН, который бы начал серьезно и настойчиво заниматься предотвращением трагедий, используя современные концепции и методы. Ни Минтранс, ни Ространснадзор, ни Росавиация, ни другие министерства и ведомства не справятся с этой задачей. А помогать этим Общественным объединениям они обязаны. Увы, наши предложения остались без ответа...».

К сказанному Валерием Георгиевичем Шелковниковым стоит добавить, что в начале нынешнего лета состоялся круглый стол по вопросу коммерциализации деятельности Авиации общего назначения с участием заинтересованных лиц — авиаторов, журналистов, юристов. АОН в России длительное время оставалась уделом энтузиастов и любителей авиации. Однако по мере того, как «любительскими» полетами увлеклись многие влиятельные представители власти и бизнеса, у сообщества авиаторов появился потенциал для решения назревших проблем, в том числе — в части регулирования деятельности АОН.

Коммерциализация АОН, по мнению участников круглого стола, должна происходить не на фоне полного снятия требований и ликвидации какого-либо контроля со стороны государства, а в формате разумного упрощения требований и передачи ответственности за обеспечение безопасности полетов от авиационных властей к отраслевому обществу. Внешний контроль должен быть заменен самодисциплиной и ответственностью эксплуатантов АОН. Чтобы минимизировать рост числа летных происшествий, необходимо как можно быстрее рассмотреть возможность создания по примеру ряда стран объединенного (АОПА, ФЛА, Профсоюз АОН, ОФСЛА) Фонда безопасности полетов АОН, который взял бы на себя распространение культуры безопасности полетов среди пилотов АОН.

Напомним, в 2017 году по информации МАК авиационные происшествия с воздушными судами АОН составляют половину от общего числа происшествий. Причем, в 75 процентах они происходят из-за ошибок и нарушений летного состава. И с этим надо срочно что-то делать...

Анна ТОМАШЕВСКАЯ



16 июня с.г. легкомоторный самолет Як-52 упал в 10 км юго-восточнее города Новоалтайска.

В конце прошлого месяца («ВТ» №26) мы опубликовали написанный специально для нашей газеты репортаж из Монреаля корреспондента FlightGlobal/AirTransportIntelligence Тома Зайцева «Ключ на старт» с точно передающим его содержание подзаголовком: Европейский (Airbus) и канадский (Bombardier) авиастроители включили отсчёт до пуска совместной программы по производству C-Series. Чем ответят их конкуренты из США и Бразилии?

Boeing Деннис Мюленбург. — Это значимое партнерство полностью соответствует долгосрочной стратегии Boeing по инвестированию в органический рост и возврату ценности акционерам, вкуче со стратегическими мероприятиями, стимулирующими и ускоряющими реализацию наших планов развития.

Стратегическое партнерство объединит более 150 лет совместного лидерства в авиакосмической отрасли и позволит максимально эффективно использовать линейки коммерческих продуктов обеих компаний, которые прекрасно дополняют друг друга. Это партнерство является естественным развитием более чем

После закрытия сделки совместное предприятие в сфере гражданской авиации будет находиться под управлением бразильского руководства, включая пост президента и главного исполнительного директора. Boeing будет осуществлять операционный и управленческий контроль над новой компанией, которая будет подчиняться напрямую Деннису Мюленбургу.

Совместное предприятие станет одним из центров компетенций Boeing в области сквозного производства, производства и обслуживания гражданских пассажирских воздушных судов, а также будет полностью интегрировано в расширенную производственную

Утверждение финансовых и операционных аспектов стратегического партнерства и достижение соглашений по окончательным параметрам сделки будут идти в течение ближайших месяцев. По достижении соглашений сделка подлежит одобрению со стороны акционеров и государственных органов, включая одобрение правительства Бразилии, а также соблюдению прочих стандартных условий закрытия сделки. Если все одобрения будут получены своевременно, ожидается, что сделка будет закрыта к концу 2019 года, через 12-18 месяцев с момента подписания окончательных соглашений.

— Это стратегическое партнерство является естественным развитием длительного сотрудничества между Boeing и Embraer по целому ряду авиакосмических проектов в течение почти трех десятилетий, — напомнил главный финансовый директор и исполнительный вице-президент в сфере корпоративной эффективности и стратегии компании Boeing Грег Смит. — Реализация стратегических инвестиционных возможностей, когда они действительно приносят ценность и ускоряют выполнение наших планов в области органического роста, соответствуют корпоративной стратегии Boeing. Это партнерство укрепляет вертикальные возможности Boeing и увеличит ценность, получаемую нашими заказчиками в течение всего жизненного цикла наших лучших в отрасли продуктов и сервисов.

Таким образом, оба партнера — и Boeing, и Embraer — получат несомненные преимущества от расширения масштабов, ресурсов и присутствия, включая глобальную цепочку поставок, продажи и маркетинг, а также сервисную сеть, что даст им возможность извлечь выгоду за счет лучшей на рынке эффективности работы на всех уровнях обеих компаний. Кроме того, стратегическое партнерство создаст возможность обмена передовыми практиками в производстве и в рамках программ разработок.

Со своей стороны отметим, что сделка не окажет влияния на финансовые прогнозы Boeing и Embraer 2018 года, на стратегию Boeing по размещению денежных средств, а также на обязательства компании по возврату 100 процентов свободных денежных потоков акционерам.

Вот теперь в Бразилии есть все!

Boeing и Embraer заключают стратегическое партнерство, меняя баланс на мировом рынке

И ответ не заставил себя ждать: на прошлой неделе Boeing и Embraer объявили о подписании Меморандума о взаимопонимании для установления стратегического партнерства, которое позволит обеим компаниям занять позиции для ускорения роста на мировых авиакосмических рынках.

Соглашение предполагает формирование совместного предприятия, включающего бизнес в сфере производства гражданских самолетов и сервисов Embraer, который будет стратегически встроены в деятельность Boeing в области коммерческих разработок, производства, маркетинга и обслуживания в течение жизненного цикла продуктов. По условиям соглашения Boeing будет владеть 80 процентами акций совместного предприятия, а Embraer получит оставшиеся 20 процентов.

— Выстроив это стратегическое партнерство, мы займем идеальные позиции, чтобы создавать значимую ценность для заказчиков, сотрудников и акционеров обеих компаний, а также для Бразилии и Соединенных Штатов, — заявил председатель совета директоров, президент и главный исполнительный директор компа-

20-летней истории сотрудничества Boeing и Embraer.

— Соглашение с Boeing создаст важнейшее стратегическое партнерство в авиакосмической отрасли, укрепляя лидерские позиции обеих компаний на мировом рынке, — заявил главный исполнительный директор и президент компании Embraer Пауло Сезар дэ Соуза э Сильва. — Ожидается, что партнерство с компанией Boeing задаст положительный импульс авиакосмической отрасли Бразилии, увеличив потенциал продаж и производства, создавая рабочие места и доходы, обеспечивая инвестиции и экспорт, таким образом предоставляя больше ценности заказчикам, акционерам и сотрудникам.

Согласно условиям обсуждаемой сделки, 100 процентов бизнеса Embraer в сфере гражданских самолетов оцениваются в \$4,75 млрд; из них \$3,8 млрд — или 80 процентов — будут принадлежать Boeing в рамках совместного предприятия. Ожидается, что предполагаемое партнерство приведет к увеличению прибыли на акцию компании Boeing с 2020 года и позволит достигнуть ежегодной синергии расходов в размере около \$150 млн до уплаты налогов через три года.

цепочку и цепочку поставок Boeing.

Boeing и совместное предприятие смогут предложить рынку широкую линейку гражданских самолетов в рамках своего портфеля, который будет включать воздушные суда с пассажироместимостью от 70 до более 450 кресел, а также грузовые лайнеры, предоставляя лучшие на рынке продукты и услуги, чтобы еще эффективнее работать для заказчиков во всем мире.

Кроме того, компании создадут еще одно совместное предприятие для продвижения и развития новых рынков и сфер применения для оборонных продуктов и сервисов, в первую очередь для многоцелевого самолета KC-390, основываясь на совместно выявленных возможностях.

— Совместные инвестиции в глобальный маркетинг KC-390, а также ряд специальных соглашений в сфере инжиниринга, НИОКР и цепочки поставок увеличат взаимную выгоду и еще больше укрепят конкурентоспособность Boeing и Embraer, — убежден исполнительный вице-президент в сфере финансов и отношений с инвесторами компании Embraer Нельсон Сальгадо.

Эмирэйтс представила 3D-модели кресел на сайте, став первой авиакомпанией, которая использовала технологию виртуальной реальности (VR) на своей цифровой платформе. 3D-модель кресел — это механизм визуализации, который демонстрирует интерьеры самолетов Emirates A380 и Emirates Boeing 777 с обзором 360 градусов, давая клиентам возможность изучить свои места, просторный салон и услуги, доступные на борту Emirates.

Эта новая функция, доступная на emirates.com, позволяет пользователям перемещаться по Экономическому классу, Бизнес-классу и Первому классу, а также по знаменитой зоне отдыха Onboard Lounge и душевым комнатам на борту Emirates A380 с помощью навигационных указателей.

«Мы рады стать первой в мире авиакомпанией, которая использовала передовые VR-технологии на своем сайте», — рассказал старший вице-президент подразделения Emirates по корпоративным коммуникациям, маркетингу и бренду (цифровым технологиям) Алекс Книгте. — Эта технология предлагает нашим клиентам возможность узнать больше о фантастическом сервисе Emirates до того, как они поднимутся на борт. С помощью тестирований удобства использования среди клиентов мы выяснили, что они особенно оценили 3D-модели кресел и

Хорошо сидим...

Emirates — первой в мире интегрировала на сайте технологию виртуальной реальности

салонов при выборе мест».

Высококачественная 3D-графика максимально реалистична. Эффект погружения сейчас доступен для Emirates A380 в трехклассной конфигурации, но вскоре сайт будет включать и 3D-модели всего парка Emirates, включая все виды компоновок A380 и Boeing 777.

Для более глубокого погружения 3D-модель салона с обзором 360 градусов включает элементы виртуальной реальности. Пользователи могут наслаждаться дистанционной навигацией по салону и могут выбрать места, используя любое VR-устройство, как, например, Google Cardboard. Эта отмеченная многочисленными наградами технология совместима со всеми устройствами без необходимости использования внешних приложений или плагинов. 3D-модели кресел были созданы в сотрудничестве с компанией Repasen, которая получила награду CrystalCabin Awards за лучший концепт, созданный для Emirates.

Клиенты, заходящие на сайт со своих мобильных устройств или через приложение Emirates, доступное

для iOS и Android, также смогут посмотреть свои места перед регистрацией на рейс с помощью 3D-карты кресел. Эта функция позволяет клиентам перемещаться от одного места к другому и даже дает возможность потенциальным клиентам забронировать предпочтительные места в 3D-среде.

В дополнение к 3D-моделям салонов на сайте emirates.com также доступны новые видео о сервисе Emirates во всех классах

обслуживания. Видео служат руководством для новых клиентов, давая им четкое представление обо всех уникальных особенностях полетов с Emirates. Авиакомпания также продолжает часто проводить тестирования удобства использования среди клиентов и часто летающих пассажиров в различных регионах, чтобы определить новые возможности для повышения качества сервиса через цифровые технологии.



МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Концерн Airbus поставил заказчикам 303 новых коммерческих самолета за 6 месяцев 2018 года

По данным на 30 июня 2018 года европейский авиастроительный концерн Airbus зарегистрировал твердые заказы на 206 коммерческих самолетов. Из них 156 заказов были сделаны на узкофюзеляжные самолеты и 50 заказов на широкофюзеляжные воздушные суда. Кроме того, по данным на 30 июня, Airbus уже поставил заказчикам 303 новых коммерческих самолета, из которых 239 лайнеров принадлежит узкофюзеляжному сегменту и 64 самолета — к широкофюзеляжному. По состоянию на 30 июня портфель заказов Airbus на коммерческие самолеты составляет 7 168 лайнеров, что примерно соответствует девяти годам производства по текущим темпам.

Boeing представит перспективные технологии на авиасалоне Farnborough в Великобритании

Американский авиастроитель представит инновации, которые способны произвести революцию в перевозке пассажиров, от гиперзвуковых и беспилотных полетов до пилотируемых космических запусков. Кроме того, Boeing продемонстрирует свой портфель первоклассных коммерческих и оборонных продуктов, а также расширенное сервисное подразделение, которое обеспечивает непревзойденную эффективность в течение всего жизненного цикла. Подход «One Boeing» позволил компании получить непрерывный поток заказов в коммерческом, оборонном и сервисном сегментах. Boeing также участвует в выставке Cargo Village со своим семейством грузовых лайнеров

Акции Embraer упали сразу на 11 процентов на фоне соглашения о создании СП с Boeing

Таковы данные торгов, которые проводятся на бразильской фондовой бирже в Сан-Паулу. Ранее стало известно, что Boeing и Embraer подписали соглашение о взаимопонимании, которое предполагает создание совместного предприятия по производству самолетов гражданской авиации. 80 процентов акций будущей компании будут принадлежать корпорации Boeing, а 20 процентов — бразильской бразильской Embraer. Стоимость нового СП оценивается в \$4,75 млрд. Предполагается, что за 80 процентов акций американская корпорация заплатит \$3,8 млрд. Embraer — третий по величине в мире производитель пассажирских самолетов, он насчитывает в своем штате около 18 тысяч человек.

Air India изменила на своем сайте место назначения с «Тайвань» на «Китайский Тайбэй»

То, что авиакомпания Air India изменила на своем официальном сайте географическое название «Тайвань» на «Китайский Тайбэй» заслуживает признания, заявил официальный представитель МИД КНР Лу Кан, пишет «Синьхуа». Он пояснил, что поступок Индии свидетельствует «об уважении объективного факта, об общем предположении и международном консенсусе, что в мире существует лишь один Китай и Тайвань является его частью». «Уважение к суверенитету и территориальной целостности Китая, уважение к чувствам китайских граждан являются основополагающими принципами для любого иностранного предприятия, ведущего хозяйственную деятельность в КНР», — отметил он.

Турция пригрозила ответными мерами, если США введет санкции из-за покупки С-400

Глава МИД Турции Мевлют Чавушоглу пригрозил США ответными мерами в случае введения санкций из-за покупки Анкарой российских зенитных ракетных систем С-400. «Так не делается. Мы покупаем С-400 — вы вводите санкции. Увидите, к чему это приведет. Если хотите таких отношений, это ваш выбор», — цитирует министра CNN Turk. При этом г-н Чавушоглу считает, что Дональд Трамп ищет выход из ситуации. «Решение остается за руководством, и оно не хочет портить отношения с нами... Мы критикуем США, но мы союзники», — добавил турецкий министр. Соглашение о поставке Анкаре четырех систем С-400 на сумму около \$2,5 млрд было заключено в июле 2017 года.

В сингапурском аэропорту Seletar запустят новый пассажирский терминал в два этажа

Новый терминал планируют открыть во втором сингапурском аэропорту Seletar в конце 2018 года. В строительстве нового двухэтажного здания было вложено около 80 млн сингапурских долларов. Он рассчитан на ежегодный пассажиропоток в 700 тысяч человек. Пока Seletar обслуживает только бизнес-авиацию. В новом терминале оборудованы четыре стойки регистрации для регулярных рейсов, шесть линий паспортного контроля, две линии контроля безопасности и зал ожидания на 200 пассажиров. В Seletar переведут некоторые рейсы из Чанги. Пока речь идет о небольшом количестве коротких маршрутов, однако в будущем ситуация может измениться — Чанги перегружен.

Сооружение нового международного аэропорта Пекин-южный завершится 30 июня будущего года

Новый аэропорт Пекина расположен в 46 километрах от центра города, главной причиной его строительства стало желание разгрузить международный аэропорт «Шоуду», являющегося одной из наиболее загруженных авиагаваней мира. Расстояние между двумя аэропортами составит порядка 67 километров. Новый аэропорт будет иметь четыре взлетно-посадочные полосы и в год сможет принимать до 620 тысяч рейсов. Его проект предусматривает, что пропускная способность воздушной гавани к 2025 году сможет составить 72 миллиона человек. Ранее китайские СМИ сообщали, что открытие нового международного аэропорта может состояться 1 октября 2019 года.

Власти штата Вашингтон хотят перевести местное авиасообщение на электрические и гибридные ЛА

Как сообщает General Aviation News, для оценки возможности такого перехода власти сформировали рабочую группу, которая уже начала консультации с авиастроителями, перевозчиками, аэропортами и авиационными властями штата. В частности, первая консультация уже была проведена со стартапом Zunum Aero, разрабатывающим полностью электрический региональный самолет. На первой консультации, проведенной рабочей группой, помимо Zunum Aero присутствовали также представители компаний Boeing, Vertergo Aero, Volta Companies и Faraday Aero, а также энергетических компаний и аэропортов. Свою работу группа должна завершить к 30 июня 2019 года.



ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

НОВАЯ РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ



SSJ 100

www.uacrussia.ru
office@uacrussia.ru