ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 38 (44179)
Сентябрь 2018

26-27 сентября. Москва

IX Международная выставка и конференция

«Наземное обслуживание в аэропортах 2018»

Москва, Ренессанс Москва Монарх Центр

Дивертисмент Рахманинова

Подробности на с. 6-9

Россия лидирует в области гидроавиастроения, однако плодами своего лидерства не пользуется

Инициатива сбоку

Любой авиаперевозчик видит в пассажире — клиента. «Победа» — средство наживы. Почувствуйте разницу

На снимке: собственное ноу-хау «Победы» – калибратор, устанавливающий параметры ручной клади для пассажиров. Удалось засунуть в этот металлический ящик свою сумку – лети, не вышло – плати. Интересно входят калибраторы Калмыкова в штатное (и, надо полагать, сертифицированное) оборудование в аэропортах маршрутной сети «Победы»? Или это опять самодеятельность лоукостера…

Подробности на с. 2, 4

Спасем Калифорнию!

ТАНТК им. Г.М. Бериева подписал контракт на поставку в США десяти самолетов Бе-200ЧС

Документ подписан генеральным директором ТАНТК Юрием Грудининым и президентом компании Seaplane Global Air Services Патриком Массарди. Подписанный в рамках работы «Гидроавиасалона-2018» контракт предусматривает поставку четырех самолетов-амфибий Бе-200ЧС и опцион ещё на шесть таких же самолетов.

Пожар на площади 81 500 гектаров, охвативший территорию, равную двум третям площади Лос-Анджелеса, стал самым крупным в истории штата, привел к эвакуации 16 000 жителей и уничтожил более 100 построек. Леса Калифорнии будут гореть до конца сентября - пожарные бессильны. Властям США не осталось ничего другого, как «забыть» о санкциях…

Воздушный транспорт гражданской авиации
№ 38
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/**

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

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «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. № 1479

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Инициатива сбоку

Любой авиаперевозчик видит в пассажире — клиента. «Победа» — средство наживы. Почувствуйте разницу

«Главное наше богатство — пассажир»! — любил повторять Валерий Окулов в бытность генеральным директором Аэрофлота. А вот у «дочки» Аэрофлота сегодня другие приоритеты. Для неё главное богатство — багаж пассажира либо егоручная кладь. И это мы констатируем отнюдь не ради красного словца. Будете покупать билет на рейс «Победы» — убедитесь сами. Когда полетите. Если вообще полетите…

В середине апреля 2018 года низкобюджетной авиакомпанией «Победа» был подан иск в Верховный Суд РФо признании незаконным пункта 135 Общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, утвержденных приказом Минтранса в октябре 2017 года. Ответчиками в споре выступали Минтранс и Минюст России. Компания-лоукостер сочла, что пассажиры злоупотребляют предоставленным им правом, а нормы перевозки ручной клади были приняты без учета технических характеристик современных самолетов, в которых вещи в салоне просто некуда класть.

Оспариваемый пункт содержит перечень предметов, которые можно взять на борт сверх нормы бесплатной ручной клади. Последняя сегодня составляет 5 кг. В список включили рюкзак, дамскую сумку, букет цветов, верхнюю одежду, детское питание для ребенка во время полета, костюм в портпледе, устройство для переноса ребенка, лекарственные препараты в количестве, необходимом для полета, специальные костыли, трости, ходунки, роллаторы и другие технические средства реабилитации, складную кресло-коляску и товары, купленные в магазинах беспошлинной торговли — dutyfree. Представители «Победы» настаивают, что все это, за исключением «социально значимых предметов» — лекарств, детского питания, переноски и медоборудования — не должно перевозиться бесплатно.

За неделю до рассмотрения дела Минтранс решил окончательно разрешить вопрос о ручной клади и представил законопроект, предлагающий изменить п. 133 ФАП. Согласно законопроекту, текст которого опубликован на официальном портале нормативно-правовых актов, предлагается полностью исключить взвешивание предметов, которые можно брать на борт сверх предусмотренных законом 5 кг, в числе которых — женские сумочки, портфели, букеты цветов и т.д. по приведенному выше списку.

Продолжение на с. 4

С математической точностью

Научно-технический задел для авиастроительной отрасли России создаётся в стенах КАИ-КНИТУ

«ВТ» продолжает публиковать обзор материалов деловой программы выставки АКТО-2018, проходившей в августе в Казани сразу на нескольких площадках и в разных форматах. Сегодня вниманию наших читателей предлагается репортаж о конференции «Новые технологии, материалы и оборудование российской авиакосмической отрасли», организованной Казанским авиационным институтом КАИ — КНИТУ. Представленные доклады являются результатами фундаментальных исследований.

В числе наиболее актуальных тем — обеспечение прочности конструкции летательных аппаратов и двигателей для них. Учёные **Ван Чэиз** Нанкинского университета аэронавтики и астронавтики, **Андрей Кретов и Павел Шатаев** из ОКБ имени М.П. Симонова рассмотрели вопрос о критериях оптимизации тонкостенных конструкций по жёсткости с учётом нагрева и нелинейной деформации. Последняя выражается в выполнении требований по ограничению деформаций или обобщенных перемещений (прогибов, углов закручивания) в целом по всей конструкции или в определенных точках или сечениях. Ученые обобщили результаты влияния различных нагрузок на силовой набор фюзеляжа и крыла самолёта.

Одна из важнейших задач учёных инженеров и конструкторов состоит в обеспечении надёжности и безопасности работы двигателя, что во многом зависит как от материалов, применяемых для его постройки, так и от выбора конструктивных решений. Учёный из КАИ-КНИТУ **Ильдар Саитов** исследовал вопрос моделирования ползучести в изделии из материала с различными свойствами в поперечном сечении. В представленной работе рассматривался характер и последствия протекания процесса ползучести материала массивных тел при вращении роторов турбин с изменяющимися свойствами по высоте поперечного сечения.

Продолжение на с. 5

Научить принимать решения

не менее важно, чем дать будущему пилоту сумму необходимых для профессии знаний

В последние годы постоянно ловлю себя на мысли, что, когда хочется отреагировать на авиационное событие каким-то материалом из области «человеческого фактора», чтобы хоть как-то помочь нашей славной гражданской авиации, то вынужден повторяться. И не потому, что нет свежей информации, а потому, что в происходящих событиях вскрываются старые, уже набившие оскомину психофизиологические причины. Вот и сейчас речь вновь пойдет о том, о чем уже писал — об особенностях принятия решений пилотами.

Сознаюсь, тема далеко не оригинальная. По ней были опубликованы статьи в разных авиационных изданиях, а сама она красной нитью проходит в рекомендациях ИКАО, направленных на совершенствование подготовки пилотов в области человеческого фактора, выделена отдельно, как приоритетная. Но, увы, никто нам не указ. По-прежнему не понимаем смысла подготовки в области человеческого фактора и CRM и продолжаем наступать на одни и те же грабли. Чтобы не обвинили в голословности перечислю несколько резонансных катастроф, связанных с ошибочным решением экипажа: донецкая, ярославская, иркутская (Ил-76, МЧС)... Теперь авария сочинская!

Итак, пилот (экипаж) принял неправильное решение, приведшее к авиационному происшествию. Кто ответственен за это? Человек далекий от авиации, например, из следственного комитета, или руководитель, мыслящий категориями периода зарождения авиации, уверенно скажет, что виноват пилот. И это будет глубочайшим заблуждением, т. к. пилот, о чем приходилось многократно писать, — продукт системы. И все присущие ей недостатки он отражает в себе.

Если пилота не научили принимать решения, если над ним «дамокловым мечом» висит ответственность за любые отклонения от полетного задания, влекущие материальные для авиакомпании потери, то рассчитывать, что он примет правильное решение, не приходится. Поэтому прежде, чем обвинять пилота (экипаж) в случившемся, давайте научим его принимать правильные решения и снимем висящий над ним груз «корпоративной мотивации».

Принятие решения — это важнейший этап в психической регуляции деятельности человека, когда, восприняв все необходимую информацию, переработав и проанализировав ее, он определяет для себя, что, **как и когда делать.** Причем в сложных ситуациях принятие решения крайне непростое действие. Во–первых, пилот должен знать какая информация ему необходима в конкретных условиях, чтобы не упустить значимую и по этой причине не принять ошибочное решение. Например, если посадка выполняется на ВПП, покрытую снегом или водой, то информация о коэффициенте сцепления становится приоритетной. Об этом должен помнить и диспетчер. Во–вторых, пилот должен уметь оценивать серьезность того или иного опасного фактора в своей деятельности. Если его этому не научили, то данное действие будет для него трудно выполнимым. В–третьих, никакие факторы, связанные с коммерческой деятельностью авиакомпании, не должны оказывать на пилота влияние при принятии решения. Если в скрытой от посторонних глаз политике авиакомпании доминируют «бизнес» и «расписание», а падчерицей является «безопасность», то требуется только время, чтобы это, фигурально выражаясь, «заряженное ружье», выстрелило.

Сбор необходимой для принятия решения информации — первый и крайне важный шаг. Как здесь не вспомнить знаменитую фразу: кто владеет информацией, тот владеет миром. К летной работе она имеет самое прямое отношение. Неточная, неполная или искаженная информация никогда не позволят принять правильное решение. Важно знать, что при принятии решения пилот, как и любой человек, использует три вида информации и опирается на мотивацию (в соответствие с моделью принятия решений, разработанной отечественными физиологами академиками Анохиным П.К. и Судаковым К.В.). В научных изданиях эти виды информации названы так: обстановочная, пусковая и извлеченная из памяти. Рассмотрим их, используя собственные ранее опубликованные материалы.

Обстановочная информация применительно к деятельности пилота включает сведения о состоянии ВС, окружающей среды и самого пилота. Т.е. прежде чем принять решение, пилот должен хорошо представлять на основе воспринятой информации состояние каждого из двух объектов (ВС и среды) и самого себя. Понятно, что, если будет получена негативная информация хотя бы из одного источника, то это серьезно отразится на принимаемом решении. Тем более опасно неполучение или не учет каких-то сведений хотя бы об одном из названных компонентов. Например, на исходе топливо, поэтому при принятии решения об уходе на второй круг это необходимо учитывать.

Или. Произошел отказ одной из систем ВС, поэтому требуется принимать во внимание данный фактор, определяя дальнейшую судьбу полета. Или. Сильный боковой ветер в аэропорту назначения, что следует учитывать при выборе аэродрома посадки. Или. Метеоминимум в аэропорту назначения ниже, чем уровень подготовки КВС, и это определяет выбор запасного аэродрома. В этих примерах важной обстановочной информацией являются сведения об остатке топлива, состоянии ВС, боковом ветре, уровне подготовки пилота к разным категориям метеоминимума. Приведенные случаи раскрывают роль обстановочной информации при принятии решения. Становится очевидным, что работа с обстановочной информацией имеет важное значение при принятии решения, и здесь возможны следующие ошибки: не вся информация воспринята; игнорирование определенной информации; неправильная оценка полученной информации. Допущение любой из этих ошибок непременно приведет к принятию неверного решения.

Продолжение на с. 10

Небо, самолеты, девушки

Ежегодная выставка бизнес-авиации во Внуково-3, сменив название на RUBAE, сохранила свой образ

Деловая авиация в России перестала быть экзотикой и стала полноценной составной частью отечественной авиатранспортной отрасли. Бизнес-джеты уже не воспринимаются как диковинка. Для бизнес-сообщества самолёт является не роскошью, а средством перемещения, которое одновременно может быть переговорной комнатой и рабочим кабинетом. Но средства эти настолько разнообразны, что сделать правильный выбор порой непросто.

Оказать содействие в этом представителям крупного бизнеса — такова задача выставок деловой авиации, которые ежегодно в сентябре проводятся в терминале Внуково-3. Очередная выставка состоялась с 12 по 14 сентября. С начала основания она именовалась JetExpo, но по итогам прошлого 2017 года было решено провести ребрендинг и изменить концепцию. С нынешнего года выставка носит название RUBAE (Russian Business Aviation Exhibition). Новая концепция ориентирована на западный опыт проведения авиационных выставок. Целью JetExpo было свести продавцов воздушных судов и покупателей. RUBAE отличается насыщенной деловой программой, состоящей из конференции, организованной и проведённой ОНАДА, и тематических круглых столов.

12 сентября состоялась торжественная церемония открытия RUBAE, в которой участвовали руководитель Росавиации Александр Нерадько, генеральный директор международного аэропорта Внуково Василий Александров и управляющий директор Центра деловой авиации «Внуково-3» Георгий Шаров. В своём приветственном обращении Александр Нерадько отметил, что деловая авиация в России ежегодно увеличивает объёмы перевозок, что свидетельствует как об успешном развитии отрасли в целом, так и о совершенствовании инфраструктуры. Александр Нерадько также подчеркнул, что услугами деловой авиации сегодня пользуются и пассажиры премиум-сегмента и что в нынешнем году особым испытанием для деловой авиации стало рекордное количество полётов в дни проведения Чемпионата мира по футболу.

Василий Александров отметил, что аэропорт Внуково активно развивается, и в нынешнем году ожидается выход на показатель по пассажирским перевозкам в 20 миллионов человек. Он также добавил, что выставка деловой авиации способствует развитию аэропорта Внуково.

Статическая экспозиция была представлена традиционными участниками, хорошо знакомыми посетителям выставки прежних лет. Ими являются представители семейств GulfsGlobal, Challenger, Legacy (созданные компанией «Бомбардье») и Falcon. Напомним, что последние являются открывателями страниц истории российской бизнес-авиации, которая началась в 90-х годах с поставки первого самолёта Falcon.

На выставке был представлен Falcon 6X, дальность полёта которого составляет более 10.000 километров. Самолёт отличается просторным салоном, ширина которого составляет 2,58 метра, а высота — 1,98 метра. Таким образом, этот самолёт является более просторным, чем даже GulfstreamG650, который относится к числу самых крупных бизнес-джетов.

В состав экспозиции вошли и деловые самолёты более лёгкого класса. Компания Embraer впервые демонстрировала в России шестиместный Phenom 300E. По сравнению с базовой моделью этот самолёт отличается более просторным пассажирским салоном, у которого изменена конструкция потолочной панели, а также улучшенной системой развлечений. Ряд лёгких самолётов дополняли Cessna-525 (Sitation) и турбовинтовой Beechcraft 350 KingAir, экспонировавшийся в выставочном ангаре.

Среди турбовинтовых самолётов особое место занимает Piaggio Avantill. Он сегодня является самым высокоскоростным турбовинтовым самолётом в мире. При скорости полёта 745 километров в час дальность составляет 3200 километров. В настоящее время выпущено 250 экземпляров. Самолёт сертифицирован и в России. Он построен по нетрадиционной схеме. В хвостовой части фюзеляжа расположено прямое крыло, на правой и левой консолях которого установлены два турбовинтовых двигателя с толкающими винтами. На самолёте установлено два стабилизатора — на верхней кромке киля (самолёт имеет Т-образное оперение) и в носовой части фюзеляжа, как у самолётов, построенных по схеме «утка».

Значимым событием прошедшей выставки стало участие в ней российских производителей. Авиакомпания «Русджет» представила образец самолёта «Суперджет-100», в бизнес-комплектации получившего название SukhoiBusinessJet (SBJ). В данной версии самолёт рассчитан на перевозку 19 пассажиров на расстояния до 5000 километров с полной загрузкой. Самолёт, демонстрировавшийся на выставке, летает под флагом авиакомпании «РусДжет» с августа 2015 года. Сегодня его средний налёт составляет 60-70 часов в месяц, что для делового самолёта является достаточно высоким показателем.

В первый день выставки, 12 сентября, компании «ГСС» и «Русджет» подписали соглашение о сотрудничестве в деле продвижения самолётов SBJ. Документ предусматривает предоставление авиакомпании права оказывать услуги по продажам и маркетингу воздушных судов данного типа и класса. Бизнес-оператор поможет ГСС на условиях взаимовыгодного сотрудничества с поиском потенциальных покупателей самолёта российского производства, а также займётся их сопровождением на всех этапах сделки, включая решение вопросов компоновки самолёта, поиска экипажа и пр. SBJ не является единственным самолётом российского производства, входящим в состав флота авиакомпании «РусДжет». Этот ряд дополняют также Як-42 и Ту-204, которые в настоящее время коммерческие эксплуатанты не используют.

Продолжение на с. 12

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин: Рассчитываем на расширение авиасообщения между КНР и регионами России

Во время круглого стола по российско-китайскому межрегиональному сотрудничеству на Восточном экономическом форуме Президент России отметил, что в Москву сегодня летают самолеты из более, чем 20 китайских городов: «прямое авиасообщение связывает многие китайские города также с Санкт-Петербургом, Екатеринбургом, Новосибирском, Красноярском». «Расширяем и возможности и по другим направлениям. Рассчитываем, что в ближайшем будущем наладятся регулярные рейсы в Казань и Сочи», — добавил глава российского государства. Сотрудничество между регионами России и Китая важно и для двух стран, и для в целом для мира, подчеркнул Владимир Путин.

Госдума России приняла в первом чтении законопроект о штрафах за дебош на транспорте

Так, за мелкое хулиганство на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом другом транспорте общего пользования, если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния, предлагается ввести штрафы от 30 до 50 тысяч рублей или арест до 15 суток. Действующая норма предусматривает штрафы от 500 до 1 тысячи рублей или административный арест до 15 суток. Кроме того, за невыполнение пассажирами самолета распоряжений командира ВС предусмотрен штраф от 20 до 40 тысяч рублей или административный арест от 5 до 15 суток. Сейчас штраф за подобное правонарушение составляет от 2 до 5 тысяч рублей.

Общая стоимость проекта создания самолета МС-21 составит 465 млрд рублей до 2025 года

«Это важный для развития отрасли страны проект, реализуется при поддержке государства. Общая стоимость проекта составит до 2025 года порядка 465 миллиардов рублей», — сообщил вице-премьер Юрий Борисов на совещании на Иркутском авиационном заводе. Он напомнил, что для МС-21 был создан и проходит сертификационные испытания новый тип двигателя — ПД-14. Сейчас уже сформирован стартовый портфель из 175 твердых заказов, по всем твердым контрактам получены авансы. Общий объем поставок планируется около 870 самолетов, из которых более 50 процентов будет поставляться российским авиакомпаниям.

Минтранс России планирует оставить квоту для авиаперевозчиков: 200 иностранцев в год

Срок разрешения Правительства на наем пилотов-иностранцев истекает в июле 2019 года. «Вероятнее всего, мы сохраним квоты на уровне прошлого года (200 пилотов). Но они ни в прошлом году, ни в позапрошлом не были выбраны даже наполовину», — заявил заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик. Квоты на пилотов-иностранцев распределяются Росавиацией один раз в квартал, при этом невыбранная квота переходит на следующий период. Нехватка пилотов в отрасли наблюдается с 2014 года. По словам Юрчика, дефицита в пилотах нет, не хватает только командиров воздушных судов. Ранее группа «Аэрофлот» предупредила, что проблема будет только усугубляться.

Какова цена компенсаций для сохранения цен на билеты из-за роста стоимости авиатоплива

Министерство транспорта оценило рост цен на авиатопливо по итогам 2018 года в России свыше 30 процентов и запросило 22,5 млрд рублей из федерального бюджета для компенсации авиакомпаниям его роста для сохранения цен на авиабилеты, сообщил министр транспорта Евгений Дитрих на заседании президиума госсовета. «Расчет показал, что порядка 50 млрд рублей в деньгах может составить такой рост. Попросили профинансировать около 22,5 млрд рублей. Частично единовременно профинансировать рост цен. Это позволит с учетом роста лизинговых платежей зафиксировать цены на авиабилеты и не допустить их дальнейшего роста», — сказал Дитрих.

Госдума приняла в первом чтении законопроект о порядке обложения аэропортовых услуг НДС

Сейчас действует особый порядок обложения услуг НДС. «Практика включения «входящего» НДС в себестоимость у одного субъекта производственной цепочки (аэропорт) с последующим отсутствием «входящего» НДС у следующего за ним хозяйствующего субъекта (авиакомпания) приводит к тому, что в сумме по всей цепочке налогооблагаемая база оказывается выше, чем добавленная стоимость, создаваемая производственной цепочкой», — говорится в пояснительной записке. Законопроект предоставляет Правительству полномочия по определению перечня услуг аэропортов, которые могут облагаться НДС по нулевой ставке, для упрощения налогового администрирования.

Минтранс поддержал инициативу по созданию мест для курения в «чистых» зонах аэропортов

Первый заместитель министра Иннокентий Алафинов приводит данные опросов ВЦИОМ, согласно которым «33 процента россиян не соблюдают запрет на курение в общественных местах». «Административный запрет курения в аэропортах на практике не только не привел к желаемым результатам, но и ухудшил положение некурящих граждан», — указывает замглавы ведомства на запрос автора соответствующего законопроекта, депутата Госдумы РФ Сергея Боярского. Вместе с тем, «отсутствие таких комнат ставит российские аэропорты в невыгодное конкурентное положение в борьбе за транзитный пассажиропоток», констатировал Алафинов.

Росавиация предложила нормировать требования перехода на российские системы бронирования

«Должна появиться качественная отечественная система, мы должны предложить этот комплекс услуг авиакомпаниям, а затем ввести нормативные требования — но только с отложенным сроком введения в действие. То есть, надо дать переходный период», - заявил глава ведомства Александр Нерадько в кулуарах выставки деловой авиации RUBAE. По его словам, такая система уже работает в Шереметьево, также ведутся разработки «под эгидой Ростеха». «Надо уходить в импортозамещение, в том числе и по бронированию, иначе малейший сбой в этих системах, серверы которых за рубежом, может привести к дезорганизации работы в крупных аэропортах», — отметил Нерадько.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Росавиация: рост пассажирских авиаперевозок в августе текущего года составил 7,5 процента

По оперативным данным Росавиации, в августе 2018 года российские авиакомпании перевезли 12,9 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 7,5 процента. Пассажирооборот увеличился до 31,3 млрд пасс/км, рост 7,1 процента. Перевезено грузов и почты 96,7 тысячи тонн, рост — 2,5 процента. Процент занятости кресел увеличился на +0,3 процентных пункта, до 90,2 процента; процент коммерческой загрузки +1,4 процентных пункта, до 75,5 процента. В январе-августе авиаперевозчики обслужили 77,2 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 9,9 процента. Коммерческая загрузка — 71,4 процента.

ОАК и Аэрофлот подписали соглашение на поставку еще 100 самолетов SuperJet 100

Объединенная авиастроительная корпорация и Аэрофлот заключили соглашение на поставку еще 100 самолетов SSJ 100. Документ подписали президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь и генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Виталий Савельев. Церемония прошла в рамках Восточного экономического форума-2018. Соглашение предполагает поставку 100 российских самолетов SSJ100 в период с 2019 по 2026 гг. Лайнеры будут поставлены в двухклассной компоновке – 12 мест в салоне бизнес-класса и 75 — в салоне экономического класса. Полная контрактная документация будет подписана после согласования сторонами условий и надлежащего корпоративного одобрения.

«Уральские авиалинии» в августе этого года перевезли более одного миллиона пассажиров

Как сообщает пресс-служба авиаперевозчика, в августе 2018 года услугами «Уральских авиалиний» воспользовались 1 078 374 пассажира (+12 процентов к показателям августа 2017 года). Всего за этот месяц было выполнено 6 576 рейсов, из которых 3 756 рейсов по территории России, 1 127 — в страны СНГ и 1 693 рейса — в страны дальнего зарубежья. Пассажирооборот за август составил 2 575 675 тысяч пассажирокилометров. В целом с начала года авиакомпанию выбрали для своих путешествий 6 021 808 пассажиров (+15 процентов к 2017 году). Пассажирооборот «Уральских авиалиний» вырос на 16 процентов и составил 14 миллионов 394 тысячи 629 пассажирокилометров.

Группа «Аэрофлот» не планирует повышать цены на билеты из-за роста расходов на авиатопливо

«Невозможно поднять сегодня цены на билеты, хотя это была бы вынужденная мера, потому что пассажир не готов платить. На рынке, по нашей оценке, от 10 до 12 процентов кресел больше, чем спрос, поэтому некоторые авиакомпании начинают демпинговать», — пояснил гендиректор перевозчика Виталий Савельев. «Чем это закончится, нам непонятно — мы наблюдаем за этим. Но такой тренд есть, поэтому так просто цену поднять из-за того, что подорожало топливо, невозможно», — добавил глава авиакомпании. Он отметил, что для «Аэрофлота» топливо подорожало на 32 процента по отношению к прошлому году, это эквивалентно выпадающим доходам в размере 28 млрд рублей.

Avia Solutions Group решила продать свою долю в управляющей компании аэропорта «Жуковский»

Литовская группа компаний Avia Solutions Group (ASG), планирует продать свою долю в управляющей компании подмосковного аэропорта «Жуковский» — АО «Рампорт Аэро» — и выйти из этого проекта, сообщил гендиректор ASG Йонас Янукенас. «Нам принадлежит 22,5 процента акций, ведутся переговоры с потенциальными покупателями. Причин ухода несколько. Мы концентрируемся на Азии», - сказал Янукенас на пресс-конференции. «Речь идет о продаже части акций нашей материнской компании — литовского холдинга ASG, косвенно владеющего долей в составе «Рампорт Аэро», но не участвовавшего в операционном управлении», — сообщил в свою очередь представитель «Жуковского».

Авиакомпании Аэрофлота — «Россия» и «Аврора» могут пополнить новые самолеты SupeJet 100

Ранее Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и «Аэрофлот» в рамках ВЭФ подписали соглашение на поставку еще 100 самолетов SSJ 100. Соглашение предполагает поставку самолетов в период с 2019 по 2026 годы. В настоящий момент авиакомпания эксплуатирует 49 машин этого типа и ожидает 50-й самолет SSJ 100. «Заказ, который мы разместили — 150 машин, конечно, они «Аэрофлоту» в одном месте не нужны: и «Россия», и «Аврора» реально могут получить в парк эти машины», — заявил журналистам гендиректор авиаперевозчика Виталий Савельев в кулуарах Восточного экономического форума. Срок передачи их «дочкам» будет прописан в стратегии группы.

Прекратившие полеты «Саратовские авиалинии» выплатили пассажирам более 300 млн рублей

Саратовская транспортная прокуратура (находится в ведении Южной транспортной прокуратуры) ранее начала проверку соблюдения прав пассажиров, которые приобрели билеты на рейсы авиакомпании. Всего перевозчик должен выплатить пассажирам 400 млн рублей. «С 30 мая АО «Саратовские авиалинии» не осуществляют деятельность по воздушным перевозкам. Ситуация, связанная с соблюдением прав пассажиров авиакомпании при возврате стоимости билетов, реализованных после 30 мая, находится на контроле прокуратуры, в настоящее время возвращено более 300 млн рублей», — сообщили в пресс-службе. Всего в адрес компании поступило более 10 тысяч претензий.

Оргкомитет премии Skyway Service Award 2018 приступил к приему заявок от соискателей

Skyway Service Award — ежегодная отраслевая премия, которой награждаются российские и зарубежные авиакомпании за лучший сервис и клиентские программы. Она присуждается исключительно на основе голосования пассажиров, которое проходит на портале AVIA.RU и сайтах партнеров. Это наиболее объективная форма определения лучших компаний отрасли, так как никто кроме самих клиентов авиакомпаний не может по достоинству оценить услуги, предоставляемые пассажиру. Соискателями Премии могут стать как российские, так и иностранные перевозчики, выполняющие рейсы в Российскую Федерацию, летающие как на регулярной основе, так и по чартерным программам.

Инициатива сбоку

Любой авиаперевозчик видит в пассажире – клиента. «Победа» — средство наживы. Почувствуйте разницу

Иначе говоря, предлагается исключить бесплатный провоз сумок, портфелей и других вещей из п. 135 ФАП как провоз «сверх нормы» и сделать перевозку указанных предметов частью этой бесплатной нормы для перевозчика. Без взвешивания в салон можно будет взять дамскую сумочку, портфель, букет цветов и пр. (см. выше). Взвешивать нужно будет рюкзак или пакет с товарами из DutyFree.

Представитель авиакомпании, ее генеральный директор Андрей Калмыков, решивший лично отстаивать в суде интересы перевозчиков, подчеркнул в ходе разбирательства, что характеристики их самолетов никто не учитывал, хотя предлагаемые «Победой» нормы по объемам ручной клади основаны на рекомендациях, представленных компанией Boeing: вещи можно размещать только на полках, под креслами — нельзя, а превышение норм по объемам багажа скажется и на безопасности, и на комфорте пассажиров.

Минтранс в свою очередь заявил, что согласование требований было проведено рабочей группой, включающей, в том числе перевозчиков и пассажиров, и исходили из «усредненных параметров» воздушного судна. При этом нормы по ручной клади составлялись с учетом того, что вещи можно класть на багажные полки и под впередистоящее кресло. В самолетах «Победы», однако, такой возможности нет.

Вопрос судьи о том, как ФАП должны применяться к «Победе» с учетом баланса интересов сторон, так и остался без ответа.

В «Победе» отмечали, что своим приказом Минтранс возложил на перевозчиков две взаимоисключающие обязанности. Согласно пункту 133 приказа, авиакомпании должны принимать к перевозке ручную кладь, «вес и габариты которой обеспечивают ее безопасное размещение в салоне». Тогда как пункт 135 приказа обязывает авиакомпании принимать вещи без учета их веса, габаритов, и возможности безопасного размещения в салоне самолета.

Действительно, названный пункт звучит странно и нелепо. Выходит, если пассажир решил в качестве ручной клади провезти сундук, авиакомпания должна разрешить пронести его на борт? И при этом воздушный кодекс России не закрепляет за пассажиром право перевозить в салоне вещи сверх установленной перевозчиком нормы.

Впрочем, правильнее будет руководствоваться здравым смыслом, чем, собственно говоря, и продиктовано требование обеспечения безопасного размещения ручной клади в салоне самолёта. Ваша поклажа не должна никому падать на голову, и никто не должен об неё спотыкаться. А помимо этого нужно иметь возможность удобно сидеть, если ваш баул или рюкзак вы засунули под кресло.

Стало очевидно, что в возникшем споре трудно или почти невозможно найти правых и неправых. Министерство транспорта России признало невозможность исключить все злоупотребления как пассажиров, так и авиакомпаний при перевозке ручной клади. В суде представитель Минтранса пояснил, что правила её перевозки составлялись исходя из того, что при покупке дешёвого билета пассажир берёт на борт ручную кладь по максимуму. Но каким должно быть решение, чтобы волки были сыты и овцы целы?

Казалось бы, найти золотую середину было просто. С 4 сентября 2018 года «Победа» увеличила минимальный тариф на провоз 10 кг багажа с 499 рублей до 777 рублей. Компания пошла

Козьма Прутков: Нельзя впихнуть невпихуемое…

на эту меру из-за требования УФАС Москвы снять ограничение на количество мест багажа по промотарифу на рейс. Ранее «Победа» для мотивации клиентов оплачивать услуги на своем сайте ввела специальный промотариф– 499 рублей для багажа весом до 10 кг, который был доступен только на сайте авиакомпании и на ограниченное количество мест багажа по специальной цене. При оформлении услуги в агентствах и аэропортах провоз 10 кг багажа на рейсах «Победы» стоит уже 1000 рублей.

Генеральный директор лоукостера Андрей Калмыков отметил: «У нас 70 процентов клиентов не покупают никакой дополнительный багаж, их полностью устраивает бесплатная норма ручной клади. Но мы хотели стимулировать клиентов приходить на наш сайт за самыми низкими ценами, поэтому и ввели промотариф на багаж 10 кг. Очевидно, что промотариф не может предлагаться без ограничений. Но каждая семья, оформлявшая перелет одним бронированием, имела возможность оплатить провоз багажа по промотарифу. По требованию УФАС Москвы нам пришлось снять ограничение на количество мест багажа до 10 кг и отменить по этой причине промотариф. Он был доступен для одного места багажа на каждую бронь»...

Напомним, что при покупке нескольких билетов на сайте авиакомпании можно было купить перевозку багажа весом до 10 кг за 499 рублей только на одного человека. Остальным пассажирам из брони предлагалось оформить багажное место до 20 кг, что стоит дороже — 1499 рублей. Именно после этого лоукостер и решил повысить минимальную стоимость провоза багажа до 777 рублей.

Итак, Соломоново решение найдено. Стоимость провоза багажа увеличилась всего на 278 рублей, что на фоне непомерно высоких цен на авиабилеты представляется каплей в море. Не такая уж большая цена, чтобы пассажиры не были вынуждены играть в лотерею. Иное дело, будет ли с помощью этой меры решена проблема доступности для пассажиров провозных ёмкостей для багажа и ручной клади.

Впору задать вопрос, который, когда речь заходила об авиакомпании «Победа», затрагивался не единожды: разумно ли в бизнес-модели лоукостера продолжать придерживаться принципа однотипности парка? Этот принцип позволяет снизить издержки по двум статьям — ТоиР воздушных судов и подготовка кадров, как лётных, так и наземных. Что касается клиентоориентированности, однотипность является медалью, имеющую обратную сторону.

Несомненно, говоря о проблеме компоновки воздушного судна, Андрей Калмыков отчасти прав: возможности самолёта Boeing-737-800 далеко не безграничны. Но существует ли сегодня такой самолёт, который не стеснял бы пассажиров с точки зрения возможности провоза ручной клади?

В советские годы этот вопрос был решен однозначно. Когда создавался самолёт Ил-86, прорабатывались вопросы об удобстве размещения не только самих пассажиров, но и их багажа и ручной клади. Не случайно в 90-х годах этот самолёт стал излюбленным для авиакомпаний, специализировавшихся на чартерных рейсах в интересах «челноков».

Чтобы окончательно исключить споры, возникшие между «Победой» и Минтрансом, руководству авиакомпании впору задуматься о поиске самолёта, удобного как для пассажиров, так и для их ноши. Конечно, Boeing-737-800 всегда был и останется самолётом, популярным у лоукостеров. В число обладателей таковых входят, например, и RyanAir, и FlyDubai. Но руководители этих и других низкобюджетных авиакомпаний, как начальник аэропорта Телави из кинофильма «Мимино», в первую очередь занимаются пассажирами. А кто хочет разбогатеть на багаже и ручной клади, тому нужны широкофюзеляжные самолёты.

Конечно, эксплуатация разнотипного парка обойдётся дороже. Но увеличение ресурса провозных ёмкостей для багажа и ручной клади сделает статью дохода по их перевозке более существенной. Дело останется за тем, чтобы исследовать, на каких направлениях и в какое время года пассажиры берут в полёт больше багажа и ручной клади и что собой представляет то и другое. В зависимости от этого и должно приниматься решение, какой самолёт нужно поставить на маршрут. И пассажирам не нужно будет играть в лотерею.

Пётр КРАПОШИН

P.S. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России считает, что лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») воспользовался предупреждением ведомства для повышения стоимости провоза багажа для пассажиров. Как указывает ФАС, «Победа» утверждала, что тариф в 499 рублей за 10 кг багажа был «промотарифом», однако в публичных правилах лоукостера об этом ничего не говорилось.

«Ранее в официальных ответах на запросы авиакомпания указывала, что оформление багажа до 10 кг на каждого пассажира в одном бронировании по цене 499 рублей невозможно только ввиду наличия «технической ошибки в работе системы бронирования», а также на «снижение доходности от продажи услуг» ввиду этой ошибки и обозначала свое желание ее устранить», — пояснили в ФАС. Ведомство добавило, что после получения официального ответа от «Победы» детально оценит действия авиакомпании на предмет нарушения антимонопольного законодательства.

Между тем, 7 августа сего года Верховный суд России отклонил иск авиакомпании «Победа», которая требовала от Министерства транспорта России частично отменить правила перевозки ручной клади, позволяющие пассажиру брать в салон помимо положенных 5 кг цветы, рюкзак, дамскую сумочку и какие-то дополнительно необходимые вещи. «Победа» в лице генерального директора Андрея Калмыкова (на снимках), а также адвокат компании Генрих Падва заявили, что намерены обжаловать решение Верховного Суда (уж не в Гааге ли?). Андрей Калмыков считает, что если решение суда вступит в силу, он будет вынужден пересмотреть действующие правила, что вызовет изменение графика оборота воздушных судов и, следовательно, повышение цен на авиабилеты. Это шантаж?

Окончание. Начало на с. 2

С математической точностью

Научно-технический задел для авиастроительной отрасли России создаётся в стенах КАИ-КНИТУ

Для подробного анализа поведения роторов турбин с различными свойствами материала по высоте поперечного сечения предлагается методика их математического моделирования в программном комплексе ANSYS, позволяющая отследить протекание процесса ползучести в стали, имеющей зоны, отличающиеся по физико-механическим свойствам и химическому составу. В качестве модельной задачи рассматривается проявление деформаций растяжения и прогиба растягиваемого массивного тела вращения цилиндрической формы (типа ротора), делящегося по высоте сечения на две области с различными коэффициентами в формуле ползучести. Результаты данных исследований будут использоваться и уже востребованы в авиационном двигателестроении.

Авиадвигателестроительное направление было представлено также докладом, с которым выступили специалисты УМПО **Наталья Баляева, Данис Зайдуллин, Антон Макарычев и Антон Терешко.** Тема доклада: «Влияние моментной податливости в болтовых фланцевых стыках на значение критических частот вращения ротора». Предметом доклада стал анализ причин дефекта с применением метода конечных элементов при решении задач роторной динамики. Для проведения исследований использовался вакуумный балансировочный стенд, на котором монтируется роторная установка. Задача исследований состоит в том, чтобы определить, при какой частоте колебаний происходит разрушение ротора. По результатам эксперимента проводится моделирование процесса. Конечной целью данных исследований является поиск конструктивных решений, направленных на повышение эксплуатационного ресурса двигателя, его надежности безопасности эксплуатации.

Эту же цель имеют исследования, результатами которых поделился учёный и инженер из МАИ **Ирина Андросович.** При конструировании двигателей необходимо учитывать активные и пассивные системы управления радиальными зазорами. Минимальный износ лопаток, уплотнений и двигателя в целом достигается путем изменения их значения с помощью системы управления зазорами. Благодаря чему увеличивается межремонтный эксплуатационный ресурс в два-три раза.

Одним из актуальных предметов исследований по авиадвигателестроительной тематике стал процесс сгорания топлива в камере газотурбинного двигателя. **Андрей Бакланов** в качестве предмета исследования избрал струйную подачу газообразного топлива как способа его эффективного сжигания. В статье, опубликованной в научном сборнике материалов конферен-

Окончание. Начало на с. 2

ции, описывается решение проблемы завышенной концентрации оксидов углерода в продуктах сгорания ГТД НК-16СТ, путем изменения способа подачи топлива в камеру сгорания. Решением данной проблемы стала разработка форсунки со струйной подачей топлива. Для ее решения был выполнен расчет и определено оптимальное количество отверстий и их диаметры. Помимо этого, проводятся исследования двух форсунок с закруткой газа и его струйной подачей.

В материаловедческом направлении конференции значительный интерес представляет тема, связанная с композитными материалами. **Андрей Корнейчук, Юлия Литковская, Антон Чугунов,** представлявшие АО «ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина», выступили с докладом по исследованию прочностных свойств термостойких стеклопластиковых сотовых заполнителей для конструкции аэродинамического экрана. Предметом исследования являются стеклосотопласты, которые используются в конструкции самолётов и космических летательных аппаратов.

В авиастроении данные материалы применяются для изготовления носовых обтекателей, панелей киля, рулей высоты и направления, панелей крыла, фюзеляжа и палубы самолёта, агрегатов механизации крыла и звукопоглощающей конструкции двигателя. В космической индустрии данные материалы используются для изготовления силовых трёхслойных конструкций. Кроме того, стеклосотопласты применяются для изготовления аэродинамического экрана, использующегося с парашютами, на которых осуществляют посадку космические летательные аппараты.

Аэродинамический экран предназначается для гашения вертикальной скорости снижения, которая падает с 1700 до 240 километров в час.

Ряд работ, выполняемых специалистами КАИ-КНИТУ, проводится в интересах развития вертолётной индустрии. Это направление входит в число наиболее актуальных для вуза, так как Казань является одним из центров вертолётостроения. **Ильяс Губайдуллин** и **Евгений Николаев** представили анализ последствий отказных ситуаций системы улучшения устойчивости вертолёта «Ансат» с бесшарнирной втулкой. Предметом исследований является система управления с рулевыми приводами для отклонения автомата перекоса несущего винта трёхточечной схемы и изменения общего шага рулевого винта.

Вертолёт «Ансат», оснащённый системой улучшения устойчивости, соответствует требованиям по отказобезопасности АП-29 по правилам визуального полёта: «Конструкция системы улучшения устойчивости или любой другой автоматической, или бустерной системы должна позволять выполнение начальных действий, парирующих отказы и не требующих от пилота исключительного мастерства или чрезмерных усилий для парирования отказа путем перемещения органов управления полетом с нормальными реакциями, и отключения отказавшей системы».

Специалисты пришли к следующим выводам: по результатам компьютерного и стендового моделирования выявлен наиболее критичный отказ системы улучшения устойчивости СУУ вертолёта «Ансат» — втягивание с максимальной скоростью штока рулевого механизма до упора на больших скоростях полёта; схема навески лопастей на втулке несущего винта и нетрадиционная схема управления автоматом перекоса оказывают неблагоприятное влияние на поведение вертолёта после отказа СУУ на больших скоростях полёта.

По результатам предварительных летных испытаний были внесены изменения в конструкцию установки рулевых механизмов СУУ с уменьшением диапазона перемещения штока РП за счет перемещения штока рулевой машинке. В руководство по лётной эксплуатации внесены признаки возникновения неконтролируемого отказа СУУ и необходимые действия для парирования отказа.

К тематике, связанной с совершенствованием вертолёта «Ансат», относится и доклад, с которым выступил инженер-конструктор 3-й категории ПАО «Казанский вертолётный завод» **Михаил Сурай.** Он проводил исследования влияния конструктивного угла конусности на распределение нормальных напряжений в торсионе в зависимости от взлетного веса вертолета. Целью работы является исследование влияния конструктивного угла конусности на распределение нормальных напряжений по высоте торсиона в зависимости от взлетного веса вертолета на режимах висения и горизонтального полета.

Втулка несущего винта сделана бесшарнирной, упругим элементом является многослойная балка, изготовленная из композиционных материалов и не требующая смазки. В дальнейшем планируется исследование напряженно-деформированного состояния торсиона в горизонтальном полете вертолета с учетом силы сопротивления и закручивания торсиона при управлении лопастью.

Одной из актуальных тем прошедшей конференции была работа органов управления самолётом. Учёные и инженеры ПАО «Туполев» **Павел Ерохин, Елена Кудашкина** и **Максим Гончаров** представили результаты численного моделирования коэффициентов шарнирных моментов органов управления. В качестве объекта исследования были выбраны элементы механизации крыла самолёта Ту-204. Шарнирные моменты органов управления определяют экспериментально при продувках тензометрированных моделей в аэродинамических трубах. Такой эксперимент является дорогостоящим и трудоёмким, поэтому выполняется на поздних этапах проектирования, когда основные параметры самолёта определены.

Для исследования шарнирных моментов на ранних этапах проектирования целесообразно использовать численное моделирование обтекания. Конечной целью проводимых работ является поиск технических решений для оптимизации работы органов управления самолётом Ту-204. Эти решения могут быть реализованы и в конструкции будущих самолётов.

Объектами численного моделирования являются также отрывно-вихревые течения в каверн. По данной теме с докладом выступили специалисты ПАО «Туполев» **Павел Рогов** и **Павел Ерохин.** В настоящее время как у нас в стране, так и за рубежом проводятся исследования, направленные на изучение замкнутых отрывно-вихревых течений (вихревых ячеек). Известны различные способы их получения: между щитком и поверхностью крыла, между двумя перегородками (установленными на поверхности крыла) и в кавернах (к которым можно отнести ниши шасси, бомболюки и т.д.).

Целями данной работы являются:

— Сравнение экспериментальных и расчетных данных по распределению коэффициента давления по стенкам каверны;

— Численные исследования структуры течения в каверне с различным отношением глубины к длине при различных моделях турбулентности.

Расчётная модель представляла собой стенку с расположенной на ней каверной бесконечной ширины. Численное исследование проводилось на вычислительном программном комплексе для гидрогазодинамики ANSYS FLUENT. Проведенные исследования могут быть использованы для изучения влияния каверн, применяемых в конструкции летательного аппарата, на аэродинамические характеристики изделия в целом.

На прошедшей конференции также рассматривались вопросы организации промышленного производства в авиастроительной отрасли и совершенствования его технологий. Обзор материалов по указанной теме будет представлен в одном из очередных выпусков нашего издания.

Пётр КРАПОШИН

КУРЬЕР АВИАПРОМА

ОАК хочет создать пожарный самолет на базе модернизированного самолета-амфибии А-42

«Модернизация может включать ремоторизацию самолета с двигателя Д-30 на новый ПД-14, а также разработку нового крыла в целях улучшения характеристик самолета. Также ведется проработка варианта самолета для МЧС России в варианте пожаротушения. Самолет сможет брать на борт в полтора раза больше воды. С новым авиадвигателем дальность полета самолета может превысить 10 000 километров», - рассказали в компании. Самолет А-40/А-42 «Альбатрос» был разработан еще в СССР в ТАНТК имени Г.М. Бериева. Планировалось, что он заменит Бе-12, однако проект закрыли в 1993 году. Были построены только два опытных образца этой машины.

ЦИАМ и УЗГА планируют восстановить в России производство авиационных поршневых двигателей

В этих целях АО «УЗГА» основало дочернюю компанию — ООО «УЗГА-Авиационные поршневые двигатели». В рамках сотрудничества с ЦИАМ планируется развернуть масштабные работы по разработке поршневых двигателей для самолетных и вертолетных, пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов. «Потребность в малой авиации, в частности, для обучения пилотов ГА, растет с каждым годом. «Развитие малой авиации в России невозможно без развития отечественного рынка поршневых авиационных двигателей. Кроме того, необходимо иметь мощности и условия для поддержания летной годности этих двигателей», — заявил генеральный директор АО «УЗГА» Вадим Бадеха.

«Технодинамика» создала спасательный плот для авиационной техники в случае приводнения

Аварийно-спасательный плот обеспечивает поддержание на плаву группы до 17 человек в течении 14 суток, предохраняя от непогоды и колебаний наружной температуры воздуха в диапазоне от –30°С до +65°С. Время полного раскрытия спасательного изделия не превышает 10 секунд. Специальная ткань, используемая для создания плота, отличается высокими характеристиками по морозостойкости, защищает от озона, ультрафиолетовых лучей и загрязняющих жидкостей. Разработанный холдингом плот стал первым в России образцом, полностью соответствующим международным стандартам, предъявляемым к аварийно-спасательному оборудованию, способному автоматически раскрываться на воде.

Испытания боевых самолётов «в цифре» помогут вдвое сократить количество полетов

«Испытания современного боевого самолёта поколений 4++ или 5 могут длиться от 5 до 10 лет. Если при испытаниях самолётов третьего или четвертого поколений укладывались в 500 —1000 полетов, то современные самолёты, например, пятого поколения, должны совершить до 5 тысяч вылетов на полигонах, прежде чем изделие примут на вооружение», — заявил представитель ОАК. — Сегодня используются такие методы испытаний систем самолётов, как моделирование и сквозная зачётность результатов испытаний. Благодаря этому можно почти вдвое сократить количество полётов для отладки систем вооружений, почти на четверть — для оценки аэродинамических характеристик».

ОДК представила на «Гидроавиасалоне-2018» новый двигатель РД-33МК для палубной авиации

РД-33МК — турбореактивный двухконтурный двигатель с форсажной камерой — модификация базового двигателя РД-33, подвергнутая серьезной конструкторской доработке. При создании РД-33МК были сохранены все преимущества базовой платформы, при этом двигатель обладает повышенной тягой (на максимальных режимах повышена до 10 процентов), оснащен современной цифровой системой автоматического управления, существенно увеличен ресурс за счёт применения модернизированной системы охлаждения турбин. Благодаря РД-33МК самолет может осуществлять взлет с палубы авианосцев, эффективно выполнять боевые задачи в условиях жаркого климата.

Начало продаж модернизированного самолета Ил-114 отложено до 2022 года. В который раз?

Такой срок обозначил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров на заседании президиума Госсовета, отвечая на вопрос Владимира Путина. Он отметил, что в настоящее время завершаются опытно-конструкторские работы и подготовка к производству Ил-114-300. Напомним, Президент поручил Правительству рассмотреть вопрос организации серийного производства Ил-114 еще в 2014 году, с тех пор сроки создания и выхода на рынок лайнера неоднократно переносились, в последний раз — на 2021 год. Ил-114-300 — модернизированная версия регионального Ил-114-100, разработанного КБ Ильюшина в 1980-х годах. Всего до 2029 года планируется выпустить порядка 100 машин.

В Новосибирской области появится сборочное производство легкомоторных самолетов Pipistrel

В Новосибирской области появится сборочное производство легкомоторных и электрических самолетов и парапланов. О приобретении лицензии у словенской Pipistrel сообщил директор по развитию «Корпорация «Сибинжиниринг» Хинко Хрибершек. Права могут обойтись в 5 млн евро. По словам представителя Pipistrel в Новосибирске, для запуска производства требуется закупить 50 комплектов самолетов. Хрибершек заверяет, что уже на этом этапе у проекта появились заинтересованные инвесторы. Сейчас ведется поиск сотрудников на проект, который разместится на площадях «Бердского электромеханического завода», - авиамехаников, авиаинженеров, пилотов.

АЭРОПОРТ-2018

Шереметьево объявил конкурс на лучший дизайн-проект зон ожидания для пассажиров

Международный аэропорт «Шереметьево» объявил конкурс на лучший дизайн-проект зон ожидания для пассажиров. Предварительный отбор прошли три компании: «Студия Артемия Лебедева», «Инова» и международная студия RMJM. С победителем конкурса будет заключен контракт стоимостью 10 млн рублей, сообщает RosTender.info. Согласно техническому заданию, до 1 ноября каждая компания должна предоставить 4 варианта дизайн-проектов зон ожидания. Все решения должны подчеркивать, что «Шереметьево» — это российский аэропорт. «Приветствуется присутствие в дизайне акцентов на элементы, вызывающие ассоциацию с Россией», говорится в документах тендера.

Новая система с 3D-сканером вдвое ускорила обработку багажа в столичном Домодедово

Новый высокоскоростной сканер для досмотра багажа с автоматической системой обнаружения взрывчатых веществ HI-SCAN 10080 XCT установлен на цокольном этаже, где чемоданы пассажиров проходят обработку в автоматической системе сортировки багажа (АССБ). Машина позволяет ускорить процедуру досмотра в два раза за счет увеличения пропускной способности до 1200 единиц в час. Уникальность системы в том, что в ее устройстве используются две технологии — линейный рентгеновский сканер и трехмерная компьютерная томография. Система создает трехмерные изображения высокого разрешения, что повышает эффективность анализа содержимого багажа.

Новый топливозаправочный комплекс в Пулково будет введен в эксплуатацию до конца 2020 года

Его мощность составит 390 000 тонн в год. Склад ГСМ, проект которого получил положительное заключение Главгосэкспертизы, входит в состав объектов будущего ТЗК и предназначен для приема, хранения и выдачи авиатоплива, ГСМ и спецжидкостей, используемых для заправки ВС.Территория склада будет поделена на четыре функциональных зоны: производственную, административно-хозяйственную, очистных сооружений и резервуарный парк, где будет сооружено четыре резервуара для авиатоплива емкостью 2000 кубометров и три со вспомогательными жидкостями емкостью 75 кубометров. Грузооборот склада ГСМ составит 250 000 тонн топлива в год.

Исполнительным директором аэропорта «Платов» назначен выпускник МГТУ ГА Александр Серов

Александр Юрьевич Серов родился в 1973 году. В 1999 году окончил Московский государственный технический университет гражданской авиации по специальности «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей».Позже прошел повышение квалификации в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации и профессиональную переподготовку в Южном федеральном университете по федеральной программе подготовка управленческих кадров для организаций народного хозяйства Российской Федерации по направлению — «Менеджмент».Вся трудовая деятельность Александра Серова связана с авиацией.

На строительство нового аэропорта «Гагарин» привлекли 7,7 млрд рублей частных инвестиций

Северный автоподход к строящемуся аэропортовому комплексу «Гагарин» в Саратовской области будет достроен к 30 сентября. Об этом заявил представитель подрядчика — ООО «Автотрасса» Александр Калашников. В настоящее время объект готов на 98 процентов. Строительно-монтажные работы планируется завершить до конца этого года, введение в эксплуатацию объекта состоится в 2019 году. В настоящее время Идут работы по строительству административного комплекса, здания государственных контрольных органов, технологического здания с контрольно-пропускным пунктом. Администрацией области привлечено 7,7 млрд рублей частных инвестиций.

В международном аэропорту «Воронеж» предложили создать транзитный грузовой узел

Предложение прозвучало во время совещания главы региона Александра Гусева и помощника президента Игоря Левитина.«Чтобы создать узел, необходима широкая взлетно-посадочная полоса для приема широкофюзеляжных грузовых самолетов. Полосу надо удлинять на 400 м и расширять на 5 м. В федеральном бюджете на эти цели заложено 840 млн рублей, еще необходимо около 1,2 млрд рублей. Кроме того, в аэропорту может появиться новый терминал», — отметил Игорь Левитин. Участники совещания также обсудили создание автовокзала на территории аэропорта. Пассажиры смогут уезжать в близлежащие субъекты РФ сразу после приземления самолета.

Компания «Аэроэкспресс» прогнозирует рост пассажиропотока в сентябре на 10 процентов

«Мы ожидаем прирост пассажиропотока в связи с окончанием сезона отпусков и началом учебного года. По нашим прогнозам, в первом осеннем месяце пассажиропоток вырастет на 8-10 процентов, поездами «Аэроэкспресса» воспользуются порядка 1,2 млн человек», — рассказал сотрудник пресс-службы компании. Он уточнил, что услугами «Аэроэкспресса» в первой половине августа воспользовались более 700 тыс. пассажиров — на 20 тысяч больше показателя аналогичного периода прошлого года. Самым популярным направлением стало шереметьевское, его выбрали порядка 290 тысяч пассажиров.Внуковское направление обслужило166 тысяч пассажиров.

Перрон красноярского аэропорта «Емельяново» работает без разрешения на эксплуатацию

«По результатам проверки было выявлено, что данный объект эксплуатируется без разрешения на ввод в эксплуатацию, что является грубым нарушением Градостроительного кодекса Российской Федерации», — говорится в сообщении Ростехнадзора. Отмечается, что эксплуатирует перрон красноярское государственное предприятие «Центр транспортной логистики». По итогам проверки Ростехнадзор принял решение оштрафовать эксплуатирующее перрон аэропорта предприятие на сумму 10 тысяч рублей по ч. 5 ст. 9.5 КоАП РФ (эксплуатация объекта капитального строительства без разрешения на ввод его в эксплуатацию).

Дивертисмент Рахманинова

Россия лидирует в области гидроавиастроения, однако плодами своего лидерства не пользуется

Динамика пассажиропотока в крупных аэропортах внушает оптимизм: авиатранспортная отрасль вновь на подъеме. И отечественный авиапром, вроде бы, постепенно встает на крыло. Однако про гидроавиацию этого, к сожалению, не скажешь. В этом и состоит парадокс. Россия омывается более чем десятком морей, имеет выход в океан, на территории страны находятся сотни озёр и рек. И при этом гидросамолёт остаётся экзотическим видом транспорта.

Неделей ранее мы опубликовали репортаж о прошедшем в Геленджике с 6 по 9 сентября «Гидроавиасалоне-2018». Рассказали о достижениях гидроавиационной мысли. К ним относятся и не имеющий аналогов в мире Бе-200 (партия которых закуплена американцами, не взирая на санкции!), и герой кругосветки «Орион», ставший одним из многочисленных наследников «старушки-шаврушки».

Напомним, что экспозиция авиасалона отражала и достижения в области традиционной сухопутной авиации. При этом МС-21 близок к началу своей карьеры, а SuperJet 100 уже начал триумфальное шествие и те, кто добирались в Геленджик через Краснодар, видели его «живьём». Желающие могли туда же прилететь на нём: авиакомпания «Азимут» уже начала выполнять рейсы из Москвы в столицу Кубани.

Но где же гидросамолёты, их регулярные маршруты? Куда они летают и где можно купить билет? Да и есть ли они вообще в регистре гражданской авиации...

Это также парадоксальный факт, но гидросамолёты стояли у истоков истории отечественной гражданской авиации. Речь идёт о северных, сибирских и дальневосточных регионах. Если вы посмотрите иллюстрации к монографии по истории гражданской авиации СССР, изданной к 60-летию отрасли, то обратите внимание на фотографию 1925 года с изображением первого самолёта, прибывшего в Сыктывкар (в ту пору Усть-Сысольск). На фотографии изображён гидросамолёт — поплавковый «Юнкерс-13». На ранних этапах развития отечественной гражданской авиации этот самолёт был так же популярен, как сегодня, например, Boeing-737 или А320.

Доказательством триумфа гидроавиации является даже знаменитый фильм «Волга-Волга». На кадрах, изображающих Северный речной вокзал, видно, что по Химкинскому водохранилищу плавают не только пароходы, но и гидросамолёт конструкции Игоря Сикорского. Если не у всех, то у многих зрителей мог возникнуть вопрос, откуда он там взялся?

По сему поводу даём комментарий. На противоположном от речного вокзала берегу водохранилища, рядом с деревней Захарково, существовала гидроавиабаза, аналогичная геленджикской. Её основателем стал А.Н. Туполев, конструкторскому бюро которого было поручено строить гидросамолёты. Само собой, разумеется, возник вопрос, где их испытывать — в Москве в отличие от Таганрога, в котором с 1934 года работало КБ Георгия Бериева, моря нет. Но в тот год, когда перед туполевским КБ была поставлена данная задача, начал работу канал Москва-Волга. Туполев пришёл на берег Химкинского водохранилища, осмотрел его и, найдя его пригодным для гидробазы, сам сделал все обмеры.

Андрей Николаевич до того, как стал авиаконструктором, был уездным землемером в Тверской губернии. Гидросамолёты А.Н. Туполева крупной серией не строились, а гидробаза активно использовалась. Аэродром Захарково, находившийся по соседству с гидробазой, использовался для базирования самолётов Полярной авиации. Там же, в Захаркове, базировались и гидросамолёты.

Именно с гидробазы в Захаркове на гидросамолёте «Каталина» в годы Великой Отечественной войны был отправлен в США композитор Сергей Рахманинов. В послевоенные годы в Захаркове действовала база ремоторизации гидросамолётов «Каталина», на которых двигатели «Райт-Циклон» заменялись на отечественые АШ-73. Ремоторизованный самолёт имел название «ГСТ». Гидробаза в Захаркове просуществовала до 1955 года и была закрыта после того, как один из гидросамолётов совершил грубую посадку, после чего утонул.

Сухопутные самолёты Полярной авиации базировались в Захаркове до 1959 года, а затем были переведены в Шереметьево. Таким образом, до 1955 года подмосковное Захарково было прообразом геленджикского Тонкого мыса, где есть как гидробаза, так и сухопутный аэродром.

Подмосковные страницы — это только часть истории той эпохи, когда гидросамолёт был не роскошью, натуральным средством передвижения. С гидросамолётов начиналась и гражданская авиация Карелии. В столицу этого края, Петрозаводск, на гидросамолёте можно было прилететь из Ленинграда. По сёлам и деревням на берегах Онежского озера поплавковые Ан-2 летали и в 70-х годах. В Мурманске гидропорт действовал до начала 60-х годов.

Подобных примеров можно привести множество, и все они приведут нас к одной мысли: сегодня в России гидроавиация балансирует между блеском и нищетой. Блеск — это уникальный научно-технический задел, позволивший построить не только Бе-200, но и А-42, являющийся трансатлантическим гидросамолётом. Он предназначался для авиации ВМФ и для Министерства чрезвычайных ситуаций. В Гидроавиасалоне 2008 года он принимал активное участие. Однако в серийное производство самолёт не поступил. Заметим также, что гидросамолётов подобного класса и с ТРД кроме России ни одна страна не строит.

И, наконец, российская гидроавиация имеет славную историю, связанную с именем Дмитрия Григоровича, чьи летающие лодки М-5 и М-9 сражались в годы 1-й Мировой войны, с именами Роберта Бартини, Георгия Бериева и их учеников. Но Дмитрий Григорович — это конструктор,воздушные суда которого строились серийно!

Напомним ещё один факт из истории отечественной авиации. Второй по счёту самолёт, построенный в России — это гидросамолёт. Его построил изобретатель Василий Кресс, работавший настройщиком роялей. Летал этот аппарат или нет — сегодня этот вопрос является предметом дискуссий. Уместно будет вспомнить и факт из биографии Валерия Чкалова. Он первоначально работал кочегаром на пароходе, а лётчиком решил стать после того, как увидел гидросамолёт.

Но как только мы доходим до практического применения гироавиации на благо нашей страны, сталкиваемся с полной нищетой. Увы, гидросмолёты можно увидеть сегодня только на авиасалонах.

Впрочем, прошедший Гидроавиасалон отражал далеко не весь российский сегмент гидроавиации. По сути, тему раскрывали только три участника: сами «хозяева поля», т.е. ТАТК имени Г.М.Бериева, представивший в очередной раз своих «свадебных генералов» — Бе-200 и Бе-103,тюменская компания, демонстрировавшая «Орион», и УЗГА, презентовавший поплавковый L-410.

Стендовая экспозиция таганрогских авиастроителей всегда отражала деятельность предприятия достаточно широко: на подиуме представлялись модели перспективных самолётов — лёгкий Бе-101и региональные турбовинтовые Бе-112 и Бе-114. Однако на выставке нынешнего года мы их не увидели. Почему? Не попали в государственную программу? Но тогда грош цена такой программе, которая пренебрегает проектами, призванными обеспечить транспортную мобильность населения в труднодоступных регионах. Предан забвению и Бе-32, который, кстати, также планировалось строить в поплавковой версии. Исчез и тяжёлый трансатлантический гидросамолёт Бе-2500, который также является и экранопланом.

Говоря об экранопланах, также следует заметить, что ныне эта тематика оказалась не в чести. В выставке приняло участие конструкторское бюро имени Ростислава Алексеева, представившее широкую линейку судов на подводных крыльях, но в экспозиции присутствовал только один макет экраноплана. Речь шла о среднем морском экраноплане, речные же не были представлены вовсе.

Экранопланная тематика входит и в профиль деятельности государственного Крыловского научного центра, в экспозиции которого демонстрировались модели перспективных скоростных судов. Моделей экранопланов в экспозиции не было, хотя при этом демонстрировался макет лаборатории для аэродинамических испытаний. Конструкторские бюро по созданию экранопланов, действующие в Мытищах и в Петрозаводске, не участвовали в выставке.

Россия является признанным лидером в сегменте гидроавиации, но из предприятий ОАК, специализирующихся на данной теме, ТАНТК имени Г.М. Бериева, является единственным. Он же является и единственным разработчиком гидросамолётов среднего и тяжёлого классов. Остальные предприятия данного сектора заняты только разработкой гидросамолётов лёгкого класса.

ИНТЕГРАЦИЯ

Канадская компания предлагает наладить сборку пассажирских бортов DHC-6 в Приморье

Детали проекта намечено обсудить на Восточном экономическом форуме во Владивостоке, сообщил врио губернатора Андрей Тарасенко. «Она (компания - ред.) предлагает собирать в Арсеньеве самолеты. Если договоримся, подпишем соглашение. Вы эти самолеты знаете, они у нас в «Авроре». Им понравилась наша эксплуатация, поэтому они готовы открыть здесь сборку», - сказал Тарасенко. Парк «Авроры» насчитывает три самолета DHC-6 канадского производства, которые были закуплены администрацией Приморского края для развития внутренних авиамаршрутов. В 2017 году они перевезли 38 тысяч жителей региона, планируется, что в этом году показатель достигнет 42 тысяч.

КРЭТ и Space Era Materials and Processes подписали соглашение о сотрудничестве

Российский концерн Радиоэлектронные технологии (КРЭТ, входит в Ростех) и индийская компания Space Era Materials and Processes заключили международное соглашение, в соответствии с которым компании смогут совместно участвовать в конкурсных процедурах, проводимых правительством Индии в области послепродажного обслуживания ранее поставленной ПВН. В соответствии с подписанным соглашением, КРЭТ и Space Era должны будут разработать совместный план работ на следующие пять лет, а также выстроить необходимую логистику и обмен специалистами и информацией для создания необходимой материальной базы для реализации проекта.

В аэропорту туркменского Мары приземлился самый большой грузовой самолёт в мире Ан-225

В международном аэропорту города Мары (Туркменистан) совершил техническую посадку в целях дозаправки самолёт Ан-225 «Мрия» (авиатранспортное подразделение «Антонов», Украина), сообщил телеканал Turkmenistan. Этот авиалайнер является самым большим грузовым самолётом в мире. На его счету ряд мировых рекордов, в том числе абсолютный рекорд грузоподъёмности — 253,8 тонны. Сегодня транспортный сегмент выступает в ряду определяющих направлений устойчивого развития, напрямую влияя на стабильность и сбалансированность мирохозяйственных связей, становится важнейшим фактором глобальной геоэкономики, говорилось в репортаже.

Таганрогский авиазавод намерен заказать новую версию двигателя украинской «Мотор Сич»

Производитель самолетов-амфибий Бе-200 Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева продолжает сотрудничать с украинской компанией «Мотор Сич» и намерен заказать новую версию двигателя Д-436. Об этом сообщил генеральный директор — генеральный конструктор ТАНТК Юрий Грудинин. В компании добавили, что планируют продвигать самолет-амфибию на зарубежные рынки в двух вариантах: с двигателями украинского производства Д-436 и российско-французскими SaM146. «Это первый случай в нашей отечественной практике, когда мы поставим на рынок самолет с двумя двигателями», — пояснил Грудинин.

Компания «Газпромнефть-Аэро» провела первый международный конкурс по топливообеспечению

Соревнования Aviation Fuelling Challenge были организованы при поддержке Международной ассоциации воздушного транспорта IATA и международного аэропорта Толмачево, выступившего площадкой для проведения практической части состязаний. Участие в конкурсе принимали восемь команд: CNAF (Китай), Petrolimex Aviation (Вьетнам), NIS (Сербия), Manas (Кыргызстан), Aerofuels (Россия), Sovex (Россия), Domodedovo Fuel Services (Россия) и Газпромнефть-Аэро (Россия). Победителем Aviation Fuelling Challenge в командных соревнованиях стала команда Sovex (Россия), второе место — «Газпромнефть-Аэро» (Россия), третье место — команда Manas (Кыргызстан).

Министерство обороны Индии выпустило «запрос на приобретение» 200 машин Ка-226

По словам заместителя командующего ВС Индии маршала авиации Р. Намбиара, запрос был одобрен правительством. Первые машины планируется ввести в эксплуатацию через 3 года. На первом этапе будут переданы необходимые компоненты и технологии для организации производства в Индии, затем начнется производство компонентов из поставляемых материалов для сборки вертолетов, и, наконец, будет организовано полное производство вертолетов в Индии. Уровень локализации производства компонентов вертолета Ка-226Т в Индии, как ожидается, составит 70 процентов. Для Сухопутных войск Индии будет произведено 135 вертолетов, для Военно-воздушных сил — 65 единиц.

Аэропорт «Хабаровск» и японские инвесторы устанавливают стратегическое партнерство

10 сентября т.г. во Владивостоке президент Sojitz Corporation Масайоши Фуджимото и председатель совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк подписали Меморандум о совместной реализации проекта по строительству и эксплуатации аэровокзального комплекса. Церемония подписания Меморандума состоялась в присутствии Президента РФ Владимира Путина и Премьер-министра Японии Синдзо Абэ в рамках его визита в Россию. Объем инвестиций в проект — 4,9 млрд рублей. 3,9 млрд за счет кредитных средств ведущих российских институтов развития — ВЭБ и АО «Фонд развития Дальнего Востока», 1 млрд рублей — собственные средства инвестора.

Россия не считает актуальным распространять режим «открытого неба» на аэропорт Хабаровска

Правительство Хабаровского края обращалось в Правительство РФ по распространению режима «открытого неба» на аэропорт, однако там это посчитали неактуальным, сообщил губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт во время Восточного экономического форума во Владивостоке. Режим «открытого неба» в аэропорту дает иностранным авиакомпаниям право осуществлять международные полеты без ограничений по количеству рейсов и авиаперевозчиков, вне зависимости от наличия межправительственных соглашений об авиасообщении между странами. Режим «открытого неба» в РФ действует в аэропортах нескольких городов, в том числе во Владивостоке.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Ростех поставит Национальному оператору санитарной авиации 150 медицинских вертолетов

Договоренности о поставке будут реализованы в рамках масштабного проекта по созданию Единого оператора услуг санитарной авиации в регионах РФ. В присутствии министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова документ подписали на «Гидроавиасалоне-2018» генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский, генеральный директор «Национальной службы санитарной авиации» (НССА) Руслан Голик и генеральный директор «Авиакапитал-Сервис» Роман Пахомов. Специально для НССА будет изготовлено и поставлено 150 вертолётов — рекордный объём заказа в интересах санавиации. Инвестиции в проект превышают 40 млрд рублей.

Холдинг «Вертолеты России ведет переговоры с ФАВТ по поставкам «Ансатов» в училища ГА

«Этот диалог мы начали вести с главой ведомства Александром Нерадько — получаем полную поддержку и понимание, что необходимо обучать уже на «Ансате», потому что данный вертолет уже начинает поступать в российские авиакомпании, и востребованность пилотов и инженерно-технического состава будет расти», — рассказал журналистам глава компании Андрей Богинский, Онтакже напомнил, что в Министерство обороны России уже поставлено несколько десятков «Ансатов-У»: «Они активно используются для обучения курсантов летных училищ». Добавим также, что более 100 «Ансатов» будут поставлены в интересах Национальной службы санитарной авиации.

Новейший российский вертолет Ка-62 совершил первый перелет на остров Русский

Летный образец Ка-62, изготовленный в ААК «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина, совершил первый перелет и приземлился на территории кампуса ДВФУ города Владивостока, где будет представлен участникам и гостям Восточного экономического форума. Первый испытательный полет Ка-62 состоялся в мае 2017 года. За прошедший год проведены летные испытания, по результатам которых выполнен ряд доработок. В частности, усовершенствованы и усилены конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения, а также установлена трансмиссия типовой конструкции. До конца 2018 года планируется завершить заводские испытания Ка-62 и приступить к сертификационным.

Улан-Удэнский авиационный завод обучает своих специалистов проектной деятельности

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» провел обучение руководителей и специалистов предприятия работе в информационной системе управления проектами на базе программного обеспечения «Адванта». Масштабное мероприятие с использованием форм онлайн-семинара и очного обучения прошли почти 140 сотрудников У-УАЗ. «Адванта» — российская онлайн-система управления проектами, ориентированная на повышение эффективности всей организации. Она содержит параметры оценки идей, критерии их отбора, а также инструменты для соотнесения их с корпоративными целями. Это единое информационное пространство для совместной работы.

Андрей Богинский: Ударные Ка-52 и Ми-28НМ смогут управлять беспилотными соединениями

Ударные вертолеты Ка-52 и Ми-28НМ смогут управлять беспилотниками для разведки или целеуказания, такая концепция сейчас разрабатывается, сообщил гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. «Основные миссии дронов — это наблюдение, разведка, наведение авиационных средств поражения, выдача целеуказания и так далее. Исходя из этого, требуется работа по дополнению или изменению функционала бортовых комплексов радиоэлектроники вертолета, управления вооружением», — сказал гендиректор холдинга. В настоящее время идет выработка унифицированных требований, чтобы сделать сопряжение с беспилотниками вообще, а не с каким-то конкретным типом.

Медицинские вертолеты компании АО «РВС» заступят на дежурство в Нижегородской области

Победителем аукциона на предоставление услуг санитарной авиации в Нижегородской области стала компания АО «Русские Вертолетные Системы» — крупнейший гражданский эксплуатант новых отечественных вертолетов «Ансат», которые и будут задействованы при выполнении медицинских полетов в регионе. Создание современной службы санитарной авиации является одним из приоритетов ответственной социальной политики, реализуемой Администрацией и губернатором Нижегородской области Глебом Никитиным. Помимо создания вертолетного центра, Компания планирует модернизацию существующих и создание новых вертолетных площадок в регионе.

Авиационную технику «Полярных авиалиний» задействовали в тушении пожаров в Якутии

С начала сезона вертолеты Ми-8, самолеты Tundra Da-40 и Ан-2 выполнили порядка 83 рейсов, общий налет составил 903 часа. «Работа на пожарах — это полеты в очаги возгорания, выброс групп на неподготовленные площадки, посадки на задымленной местности. На вылеты по пожаротушению у нас планируются и ставятся самые опытные экипажи, потому что здесь не прописаны все тонкости работы, квалификация экипажа должна быть на высочайшем уровне», — рассказал заместитель летной службы авиакомпании «Полярные авиалинии» Александр Литовченко. В настоящий момент в Якутии зафиксировано 16 пожаров на землях лесного фонда площадью 11 350га.

В Самаре серийно производится лёгкий гидросамолёт «Корвет», способный летать со скоростью от 120 до 140 километров в час на расстояния до 650 километров. НПО «Авиатех» серийно строит Л-42, дальность полёта которого составляет уже 1100 километров. В Геленджике он неоднократно демонстрировался как на статической стоянке, таки в воздухе. Разработчиком самолёта является компания «Чайка».

История этой организации начинается с 1986 года, когда по приказу министра авиационной промышленности при КНПО «Труд» (ныне СНТК им. Н.Д. Кузнецова) была организована конструкторская группа по разработке и изготовлению опытных экземпляров легкой авиационной техники. Предприятие выделило помещение, оборудование, материалы и утвердило штатное расписание. Кроме штатных сотрудников группы в разработке и постройке самолетов принимали участие студенты Куйбышевского авиационного института.

Создателями новой техники были Игорь Вахрушев, Петр Альмурзин, Юрий Яковлев и Евгений Юнгеров, поднимал первые самолеты Борис Чернов. Первым шагом нового коллектива стало создание одноместного учебно-тренировочного самолета «Снегирь». Конструкция самолета выполнялась из композиционных материалов с применением деревянных силовых элементов. Работы по созданию самолета велись с большим энтузиазмом и полной самоотдачей. Большую помощь оказывали ставшие уже корифеями малой авиации Игорь Вахрушев и Борис Чернов. Осенью 1990 года самолет был поднят в воздух.

По мере эксплуатации первого самолета в КБ шло проектирование летающих лодок Л-3 и «Пеликан». Самолеты представляли собой двухмоторные трехместные монопланы с фюзеляжем типа «лодка», для эксплуатации с сухопутных аэродромов предусматривалась установка не убираемых шасси. Проектирование и строительство самолетов велось в тяжелых условиях начала 90-х, но не смотря на всеобщую разруху 24 февраля 1996 года самолет Л-3 был поднят в воздух. Через полтора года 10 июля 1997 года первый полет совершил «Пеликан».

В процессе заводских испытаний и дальнейшей эксплуатации новых гидросамолетов выявлялись их сильные и слабые стороны. Используя опыт работы со столь различными по своим схемам самолетами, постепенно вырисовывался облик самолета-амфибии, который мог бы претендовать на звание лучшего в своем классе. В 1999 году совместно с Конструкторским бюро роторно-поршневых двигателей ВАЗа была разработана программа по проектированию и созданию опытного экземпляра шестиместного гидросамолета Л-6 взлетным весом 1500 кг, с двумя двигателями РПД-413 по 135 л.с каждый.

Самолет появился на свет через девять месяцев с начала работ. Летные испытания Л-6 начались в июне 2000 года. Первые руления и пробежки выявили ряд недостатков, связанных с дефицитом носового водоизмещения, такие, в частности, как высокое брызгообразование при выходе на глиссирование и наличие продольной неустойчивости глиссирования на предвзлетных скоростях. Были проблемы по силовой установке, в основном связанные с недостатком охлаждения. Но как хорош он оказался в воздухе: скороподъемность до 7 м/с, крейсерская скорость 180 км/ч, неприхотлив в болтанку, прекрасное сочетание устойчивости и управляемости. В течение месяца была удлинена носовая часть самолета и организована более эффективная продувка двигателей, и в августе 2000 года самолет был представлен на Самарском слете гидроавиации.

Осенью 2000 года в конструкторском бюро началось проектирование самолета-амфибии Л-6М взлетным весом 1800кг, с убираемым шасси с хвостовой опорой и двумя двигателями РПД-416 по 165 л.с. Для отработки гидродинамических обводов лодки был заключен договор с гидроканалом ЦАГИ. Работы завершились успешно. В настоящее время все выпускаемые в

Самаре амфибии имеют глиссирующие обводы лодок, отработанные при проведении этих испытаний.

С августа 2004 года в КБ велась разработка четырехместного самолета-амфибии Л-42 с двумя двигателями Rotax-912 ULS. Самолет вобрал в себя лучшие качества самолетов Л-6 и все передовые разработки авиационной науки. Кроме выше перечисленных организаций, связи с ограниченным спросом на 6-ти местные амфибии, основой производства компании стал самолет-амфибия Л-42. С 2005 по 2009 года предприятие осуществляло выпуск и модернизацию самолетов Л-42. Общий налет выпущенных самолетов составляет порядка 5000 часов. По мере эксплуатации самолетов частично изменялась его конструкция и состав бортового оборудования. В июле 2009 года была поднята в воздух очередная модификация — самолет Л-44, с более мощными двигателями Rotax-914UL-2 и расширенным составом бортового оборудования.

в разработке композиционных технологий изготовления самолета принимал участие Ульяновский филиал ВИАМ, который в настоящее время — законодатель в области авиационных композитов. В июне 2005 года самолет вышел на летные испытания, которые с успехом завершились в сентябре.

В 2005 году компания преобразована в ООО «Самолетостроительная компания «Чайка» и организуется московский филиал. В

На страницах нашего издания неоднократно освещалась тема экранопланостроения. Одним из его центров, получивший название «Орион», находится в Петрозаводске, где экранопланное дело основали офицеры запаса из расформированного истребительного авиационного полка. Первые три экраноплана уже поставили в Иран, а в настоящее время получен заказ ещё на три.

Производство уникальных судов в столице Карелии началось в 2010 году по инициативе Ассоциации разработчиков экранопланов. Строительство амфибий, которые могут летать на десятки километров, перевозить большие грузы и развивать огромные скорости, ведется в двух больших цехах на территории бывшего судостроительного завода «Авангард» на берегу Онежского озера. В Ассоциацию входит также находящееся в Мытищах КБ «Небо+море», создавшее семейство экранопланов «Буревестник». Один из них, «Буревестник-24»,планировалось серийно строить в Якутии.

Естественно, продолжает развиваться экранопланная тематика и в конструкторском бюро имени Р.Е. Алексеева, знаменитого в первую очередь своими «Ракетами» и «Меторами». Именно Ростислав Алексеев не только изобрёл экраноплан, но и воплотил изобретение в жизнь. В экспозиции КБ на нынешнем Гидроавиасалоне демонстрировался макет пассажирского морского экраноплана «Чайка». Всего в настоящее время в КБ создано семь проектов экранопланов — два речных и пять морских.

В том, что проекты могут быть воплощены в жизнь, сомневаться не приходится. Но от независимых экспертов ещё в январе нынешнего года получена информация о совещании в Министерстве транспорта, где прозвучало заявление: строить экранопланы экономически нецелесообразно. При этом никакими математическими расчётами «мнение» это не было подкреплено. Нецелесообразно — и баста. А тем временем наши экранопланы поставляются в Иран. А Китай и вовсе успешно строит свои.

Между тем, необходимость обеспечить населению России транспортную мобильность постоянно декларируется на самом высоком уровне. Как тут не вспомнить анекдот. Приходит муж домой и говорит жене: Маша, дай мяса! А Маша ему в ответ: Пожалуйста, вот тебе вырезка. Из продовольственной программы! Точно так же — с транспортной доступностью. Жителям Карели, Якутии, Крайнего Севера и т.п. нужны не программы и обещания транспортной мобильности, а гидросамолёты и экранопланы. Им там жить надо. Не всё же нефть и газ качать, да алмазы чужому дяде добывать...

Пётр КРАПОШИН,
специальный корреспондент «Воздушного транспорта», г. Геленджик

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

Военно-морской флот России заказал проект авианосца с ядерной энергетической установкой

Об этом сообщил начальник управления кораблестроения ВМФ России контр-адмирал Владимир Тряпичников. «Очень сложный вопрос. Он действительно сегодня прорабатывается проектными бюро ОСК. Прорабатывается судостроительными заводами, потому что, чтобы создать такой корабль, нужны мощности», — сообщил он, отвечая на вопрос о том, нужен ли флоту авианосец с ядерной энергоустановкой.Также работу над этой тематикой ведут научно-исследовательские институты ВМФ. «Сегодня запущен двигатель. И в ближайшее время какая-то концепция сегодня будет утверждена. Да, это дорого, но этот корабль должен иметь место», — подчеркнул Тряпичников.

Американские журналисты назвали российский Су-35 «ночным кошмаром» американских ВВС

По данным издания The National Interest, российские Су-35, которые поступили на вооружение ВВС Китая, значительно укрепляют силы КНР в регионе. Как отмечается, новые китайские ракеты PL-15, которые могут устанавливаться на Су-35, представляют опасность для США. Ранее СМИ сообщили, что российский Су-35 может «секретным способом» сбить американский F-22. Как отмечалось, F-22 не имеет боковых радаров, которые помогают отслеживать перемещение ракет противника, не изменяя траектории полета. Контракт на поставку 24 истребителей Су-35 поколения 4++ Россия и Китай подписали в 2015 году. Самолеты этого типа также состоят на вооружении ВКС России.

ОАК обсуждает с Минобороны РФ параметры создания самолета с вертикальным взлетом

«Проект находится на этапе общения с заказчиком в лице Министерства обороны, которое отвечает за требования к этому самолету. Такая тема существует, мы сейчас интенсивно общаемся: какой самолет нужен, с какими характеристиками», — рассказал журналистам глава ОАК Юрий Слюсарь на выставке «Гидроавиасалон-2018». Он отметил, что внутри ОАК создано «виртуальное КБ, некое облако», которое объединяет силы всех конструкторских школ России. В его рамках и распределяются работы по созданию перспективных машин. Глава корпорации не уточнил сроки создания такого самолета, отметив, что до получения техзадания от заказчика говорить об этом преждевременно.

Работы по созданию глубоко модернизированного стратегического ракетоносца Ту-95МСМ начались

«К работам по созданию опытного образца ракетоносца-бомбардировщика Ту-95МСМ в Таганроге приступили в 2018 году. К концу 2019 года по плану состоится первый полёт этого самолёта», — заявил гендиректор «Туполева» Александр Конюхов. По его словам, испытания стратегического ракетоносца в новом облике займут от полутора до двух лет. Ранее начальник Генштаба ВС России Валерий Герасимов говорил, что в рамках модернизации Ту-160 и Ту-95МС на них устанавливаются более мощные двигатели, бортовое радиоэлектронное оборудование переводится на отечественную элементную базу, расширяется спектр применяемых средств поражения.

ВКС России в ближайшей перспективе получат 15 серийных истребителей 5-го поколения Су-57

«Мы подписали контракт с Минобороны и начинаем поставлять самолеты ВКС уже с 2019 года. Это непосредственно серийные машины, которые сразу поступят в эксплуатацию. Всего у нас в ближайшей перспективе 15 машин будет поставлено», — сообщил в Геленджике президент Объединённой авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь.Он подчеркнул, что, находясь в опытно-боевой эксплуатации, истребители Су-57 хорошо проявили себя в ходе операции в Сирии. «Были в Сирии, получили так называемое боевое крещение, все задачи были решены и по самолёту, и по вооружению, которое применялось. Заложенные характеристики подтвердили», —сказал Слюсарь.

Все военно-транспортные самолеты Ан-12 будут выведены из эксплуатации до 2030 года

Ресурс Ан-12 рассчитан до 2030 года, после чего их эксплуатация завершится, сообщил источник в Минобороны. Разработанный в Советском Союзе в 1950-х годах прошлого столетия военно-транспортный Ан-12 в настоящее время эксплуатируется Воздушно-космическими силами России. Согласно данным из открытых источников, парк Ан-12 в ВКС сейчас насчитывает несколько десятков. Самолет способен перевозить до 21 т грузов. Ожидается, что в середине 20-х годов начнется производство перспективного среднего транспортника Ил-276, который придет на замену устаревшим «Анам». В настоящее время идет эскизное проектирование среднего транспортника.

Перспективный истребитель-перехватчик ПАК ДП придет на смену МиГ-31 в 2030 году

«Это должно быть по логике синхронизировано с завершением планового ресурса МиГ-31. К этому времени нужно будет новую машину разработать, то есть, мы говорим о рубеже 2030 года», — заявил президент Объединённой авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь, отвечая на вопрос о возможных сроках создания ПАК ДП (МиГ-41).По его словам, для перспективного перехватчика, в том числе, будет разрабатываться новый планер. «Мы прорабатываем новую концепцию, да. И при создании этого авиационного комплекса планируем использовать новые технологии и материалы», — сказал глава ОАК. Сейчас ведётся исследовательская работа по созданию концепции нового самолёта.

Серийное производство лёгких истребителей МиГ-35 начнётся в рамках ГПВ после 2020 года

Первая партия лёгких истребителей МиГ-35 поступит военным в 2018-2019 годах, после чего начнётся его серийное производство, сообщил президент Объединённой авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь. Он напомнил, что на форуме «Армия» был подписан контракт по МиГ-35 на поставку шести машин, две из которых будут поставлены уже в этом году. Ранее гендиректор РСК «МИГ» Илья Тарасенко сообщил, что компания работает над подписанием контрактов по поставке МиГ-35 с 29 странами, где уже присутствует самолёт МиГ-29. Среди потенциальных покупателей он назвал Казахстан, Мьянму, Бангладеш, государства Латинской Америки, в частности Перу.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Универсальное средство спасения
для авиационной техники создано Ростехом

Холдинг «Технодинамика» разработал аварийно-спасательный плот с автоматической системой раскрытия и установки в рабочее положение для спасения людей в случае приводнения ВС в аварийной ситуации.

Аварийно-спасательный плот обеспечивает поддержание на плаву группы до 17 человек в течение 14 суток, предохраняя от непогоды и колебаний наружной температуры воздуха в диапазоне от –30 до +65 °С. Время полного раскрытия спасательного изделия не превышает 10 секунд. Специальная ткань, используемая для создания плота, отличается высокими характеристиками по морозостойкости, защищает от озона, ультрафиолетовых лучей и загрязняющих жидкостей. Разработанный холдингом плот стал первым в России образцом, полностью соответствующим международным стандартам и нормам, предъявляемым к аварийно-спасательному оборудованию, способному автоматически раскрываться на воде.

Авиакомпания «Якутия» рассматривает
возможность прекращения эксплуатации SSJ 100

Из-за низкой исправности SSJ 100 «Якутия» «фактически провалила лето», пояснил ее директор по флоту Иван Винокуров, добавив, что из заявленных в летнем расписании четырех бортов исправны были только два.

По данным Росавиации, в летнем сезоне авиакомпания регулярно задерживала рейсы. В июле задержано 12 процентов из 75 международных чартеров, а общая доля рейсов с задержкой достигла 14 процентов.«Якутия» может стать уже второй авиакомпанией, вернувшей SSJ 100 лизингодателю: в 2016 году от пяти ВС отказалась Red Wings. Ее гендиректор Евгений Ключарев жаловался на высокую себестоимость перевозки. При этом компания не смогла найти для SSJ линии, где он летал бы с полной загрузкой. По словам технического директора «Якутии» Александра Зинкова, выявлено 33 случая выхода из строя двигателей из-за конструкторских недостатков камеры сгорания.

В СК заявили: версия о взрыве
Ту-154 под Смоленском не подтвердилась

Версия о взрыве на борту самолета Ту-154 президента Польши Леха Качиньского проверялась и подтверждения не нашла, сообщила журналистам официальный представитель Следственного комитета Светлана Петренко.

К таким же выводам пришли и специалисты Межгосударственного авиационного комитета по итогам проведения собственного расследования.Петренко напомнила, что расследование с самого начала имело международный характер, так как российские следователи постоянно взаимодействуют с польскими компетентными органами на основании Европейской конвенции о взаимной правовой помощи по уголовным делам и действующего между двумя странами договора. «Польские коллеги 11 раз приезжали в Россию для работы с вещественными доказательствами. При их участии неоднократно проводились осмотры как места падения самолета, так и его фрагментов», — сообщила представитель СК.

Росавиация имеет претензии к Utair
в обеспечении безопасности полетов группы

«Да, есть претензии, — заявил глава ведомства Александр Нерадько. — Авиакомпании надо усилить направления работы, которые связаны, прежде всего, с контролем летной деятельности, с человеческим фактором».

«Есть так называемые системы управления безопасностью полетов — видимо, эта система в авиакомпании UTair недостаточно эффективна», — отметил руководитель Росавиации. Напомним, в ночь на 1 сентября самолет Boeing 737 UTair, следовавший рейсом Москва — Сочи выкатился со взлетно-посадочной полосы в реку. В результате ЧП 18 человек получили травмы, трое из них были госпитализированы. Погиб сотрудник аэропорта, который помогал эвакуировать людей — у него случился сердечный приступ. 4 августа в Туруханском районе потерпел катастрофу вертолет Ми-8 авиакомпании UTair. На борту находились 18 человек: три члена экипажа и 15 вахтовиков. Все они погибли.

Пилот, посадивший вертолет во дворе
жилого дома в Стерлитамаке, заплатит штраф

Пилот из Уфы, который, не согласовав с мэрией, посадил вертолет в дворе дома в башкирском Стерлитамаке, заплатит штраф в размере 25 тысяч рублей, сообщили в Приволжской транспортной прокуратуре.

В начале августа днем во дворе жилого дома в Стерлитамаке совершил посадку частный вертолет Robinson R44. Спустя час он улетел в Уфу. Транспортная прокуратура выяснила, что в салоне судна был пилот из Уфы и несовершеннолетний ребенок. При проверке документов вертолета и пилота оказалось, что вся документация в порядке, у пилота имеется сертификат летной годности. Но пилот не согласовал посадку судна в черте города с мэрией для обеспечения жизни, здоровья и имущества жителей населенного пункта. В отношении пилота возбуждено административное производство, и он заплатит штраф в размере 25 тысяч рублей», — сообщили в транспортной прокуратуре ПФО.

Прокуратура Петербурга проверяет
видеоролик с пролетом под мостомвертолета

Северо-Западной транспортной прокуратурой в связи с размещенным в Интернете роликом о пролете вертолета под опорами моста Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге организована проверка.

10 августа вертолет,внешне похожий на французский Gazelle SA-0682G, на небольшой высоте пролетел под вантовым мостом Западного скоростного диаметра (ЗСД) через Петровский канал (устье рек Малая Нева и Малая Невка). Видео попало в социальные сети и выпуски новостей региональных телеканалов. По факту пролета, вызвавшему широкий общественный резонанс, возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного статьей 267.1 УК РФ (Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств). Как полагают следователи, пилот создал опасность для пассажиров экскурсионных судов, проплывавших в тот момент, и водителей, ехавших по ЗСД.

Научить принимать решения

не менее важно, чем дать будущему пилоту сумму необходимых для профессии знаний

Дежавю: год назад в аэропорту Калининграда самолет выкатился за пределы ВПП. Пассажиров, как и в Сочи, эвакуировали по надувным трапам. Урок — не впрок

Пусковая информация — это информация, которая свидетельствует о том, что момент принятия решения наступил и никакой отсрочки быть не может. Отсюда и название «пусковая информация». Например, при малом остатке топлива наступает момент, когда его (по величине показаний на приборе) остается только для безопасного совершения посадки. Это и есть пусковая информация, после восприятия которой принимается решение на немедленное выполнение посадки. Или. При отказе одной из систем ВС появились признаки, требующие немедленного завершения полета. Или. Величина бокового ветра достигла такого значения, когда требуется уходить на запасной аэродром. Или. При снижении пилот достиг высоты принятия решения без установления контакта с землей, что предполагает сразу же уходить на второй круг или запасной аэродром. Возможные ошибки при работе с данной информацией следующие: позднее ее восприятие; неправильная оценка; игнорирование.

Рассмотренные виды информации являются внешними, т. е. пилот их воспринимает из вне. Но есть еще один вид информации, который хранится в памяти пилота. Особенность этой информации заключается в том, что она получена значительно раньше и накопилась благодаря обучению, а также профессиональному и даже житейскому опыту пилота. Роль этой информации также велика при принятии решения. Опираясь на данную информацию, пилот хорошо представляет значимость каждого воспринимаемого сигнала при принятии решения. Т. е. хранящаяся в памяти информация выступает в роли эталонной и используется для оценки воспринимаемой. Очень важно, чтобы эталонная информация была объемной (представлена в большом количестве), разнообразной и правильной. Такое наблюдается у пилотов с многотысячным налетом и переживших немалое число разнообразных профессиональных ситуаций. В противном случае воспринимаемая информация будет оценена неправильно. Например, пилот хорошо должен знать, с каким остатком топлива, сколько времени он может лететь. Или. Какую опасность представляет тот или иной отказ. Или. Какая величина бокового ветра недопустима. Или. Какую опасность таит попытка выполнения посадки при отсутствии контакта с землей на высоте принятия решения. Уместно вспомнить, что одна из трагедий на Западе в недалеком прошлом произошла, когда в кабине ВС находились два вторых пилота (КВС пошел отдыхать). Самолет под их контролем в автоматическом режиме полета вошел в зону опасных метеоусловий, что привело к катастрофе. Думается, что пребывание на рабочем месте КВС с его большим профессиональным опытом обеспечило бы правильную оценку складывающейся обстановки и принятие адекватного решения, направленного на облет мощных засветок.

Вот три вида информации, используемые при принятии решения. Но есть еще один компонент, который играет важную, а подчас решающую (к сожалению, даже роковую!) роль в принятии адекватного решения, и о котором говорилось выше, — это мотивация. Именно искажение мотивации, как базового регулятора нашего поведения, зачастую приводит к неправильным решениям, нарушениям, и, как следствие, авиационным событиям.

Мотивация — это то, что побуждает пилота действовать в определенном направлении в интересах решения конкретной задачи. Важно понимать, что мотивация (как производное от мотива) — векторная величина, т. е. направлена на определенный предмет. Таким предметом в сознании пилота может быть безопасность полета, а может быть эффективность. Если в первом случае пилот осознает опасность неверных решений и все подчиняет во имя обеспечения безопасности полета, то во втором, он может отдать предпочтение эффективности и делать все возможное для этого, пренебрегая даже безопасностью. Например, пилот осознает опасность посадки с первого захода в условиях плохой видимости, но у него высокая мотивация это сделать в силу определенных причин, поэтому он принимает решение на такую посадку, пренебрегая поступающей информацией об отсутствии контакта с землей на высоте принятия решения и т. п.

Мотивация может быть также разной по силе: от низкой (что называется работать «спустя рукава») до очень высокой. Исключительно опасно, когда у пилота выраженная мотивация на эффективность, например, посадку с первого захода при отсутствии для этого необходимых условий и т. д. Выраженная неправильная мотивация сильно влияет на отношение к воспринимаемой информации. Понятно, что если пилот будет очень заинтересован (мотивирован) в решении какой-то задачи, то, не имея соответствующей подготовки в области человеческого фактора, даже негативная обстановочная информация и поступающая пусковая не всегда смогут его остановить. Тем более, если в памяти пилота не хранятся случаи, когда пренебрежение этими видами негативной информации приводило к авиационным событиям.

Необходимо понимать, что мотивация очень чувствительный механизм, подверженный воздействию многих факторов. Так, на мотивацию оказывают негативное влияние: личностные качества пилота, прежде всего, изъяны в духовно-нравственной сфере (безответственность, недисциплинированность, склонность к необоснованному риску, и т.д.), низкий уровень профессиональной готовности (например, к уходу на второй круг и т.п.), нарушение работоспособности (при утомления и др.), изменение психического состояния (например, из-за приема алкоголя и т.п.), социальные факторы (возвращение после долгой разлуки с семьей, уход последнего автобуса из аэропорта, негативное отношение руководства авиакомпании к перерасходу топлива и т. п). Наиболее опасными оказываются факторы, обусловленные личностными качествами пилота, проявляющиеся в сознательном искажении мотивации. Но не менее опасным фактором, влияющим на мотивацию пилота, является политика авиакомпании в области безопасности полетов (негативное отношение к уходу на второй круг или запасной аэродром, жесткая экономия топлива и т. п.).

Нельзя не отметить и такой психологический фактор, мощно влияющий на мотивацию (когда он не известен пилоту) — феномен «гипноз целью». Суть его в том, что чем ближе цель, к которой стремился человек, выполняя деятельность, тем сложнее от нее (цели) отказаться и поменять на другую при появлении, особенно неожиданном, нового опасного фактора, препятствующего ее достижению. Например, экипаж завершает полет, уже готовится заходить на посадку, а ему сообщают о негативном изменении погоды. Если КВС заранее не отработал и не заложил в памяти другие варианты своей деятельности при заходе на посадку и не провел предпосадочный брифинг с обсуждением действий при запасном варианте, то ему будет психологически крайне сложно изменить цель, для достижения которой осталось сделать «чуть-чуть». Это и есть проявление феномена «гипноз целью».

Еще одним психологическим фактором, влияющим на мотивацию и способствующим ее искажению, является психологический защитный механизм, который можно сформулировать так: «со мной трагедии не произойдет». Это важнейший защитный механизм каждого человека, позволяющий людям выживать в условиях нарастающей агрессивности мира. Мы понимаем, что если с кем–то случилась беда, то не считаем, что это произойдет и с нами. Понятно, что использовать пусть и непроизвольно этот защитный механизм в опасных профессиях крайне неразумно. Если пилот все-таки на него опирается при принятии решения, то безопасность полета снижается вплоть до авиационного происшествия.

Таким образом, становится очевидным, что, зная роль мотивации в принятии решений, необходимо ею управлять, а не позволять стихийно воздействовать на нее различным факторам. Не должно провоцировать издержки в принятии решений пилотами и руководство авиакомпании своей политикой в области безопасности полетов. Инструментами управления мотивацией выступают высокие духовно-нравственные качества (совесть, честь, ответственность, дисциплинированность и т.п.), интеллект в содружестве с системным мышлением, а также воля. Высоконравственный пилот никогда не допустит даже намеков на нарушение летных законов, стандартов и правил. Разобраться в ситуации ему помогает достойный уровень интеллекта, подкрепленный выраженным профессиональным системным мышлением, а также воля, дающая дополнительные силы, когда пилот устал и в других случаях. Недостатки в перечисленных инструментах управления мотивацией приводят к ее искажению с негативными для безопасности полета последствиями. Сознательное искажение мотивации является нарушением, требующим адекватного дисциплинарного воздействия. Из описания роли мотивации в принятии решения видно, что это приоритетный компонент, который не только имеет наиважнейшее самостоятельное значение, но и определяет отношение к указанным видам информации, а также качество восприятия и анализа каждого из них. Как тут не вспомнить о значимости в летной профессии профессионального психологического отбора, который также как подготовка в области человеческого фактора и CRM во многих авиакомпаниях не понимается и не реализуется. Вспоминать же о внедрении СУБП и управления рисками даже не стоит. Этого в ряде авиакомпаний нет вообще.

Подводя итог, следует подчеркнуть, что изложенный механизм принятия решения четко раскрывает роль всех компонентов и показывает, насколько важно правильно относится к каждому из них, при доминирующем значении мотивации. Еще раз отметим, что ошибки в принятии решения во многом обуславливаются низкими духовно-нравственными качествами, недостаточным интеллектом в сочетании с неумением системно мыслить, слабой волей, незнанием негативного воздействия на данный процесс ряда опасных факторов. Поэтому в профилактике неправильных решений важную роль играют профессиональный психологический отбор, подготовка пилотов в области человеческого фактора и CRM, ответственная политика авиакомпании в области безопасности полетов, включающая и внедрение СУБП.

Не менее важно, чтобы контроль со стороны государства за соблюдением этих требований был на высоком уровне и обеспечивался квалифицированными специалистами.

Валерий КОЗЛОВ,
доктор медицинских наук, профессор, член Экспертного совета в области ГА России, член Совета ОРАП

Окончание. Начало на с. 2

Алексей Бушняк против Utair

Пассажир рейса UT579 Москва — Сочи требует денежной компенсации за моральную травму

По инициативе информационного агентства «Национальная Служба Новостей» в Москве состоялась пресс-конференция «Аварийная посадка: пассажир сгоревшего Boeing против авиакомпании». Еще не прошло и двух недель после резонансного авиапроисшествия в аэропорту Сочи, еще не стерлись из памяти кадры ночного пожара, фотографии поврежденного самолета в русле реки Мзымты, гибель сотрудника, руководившего эвакуацией, перепуганные пассажиры и относительно благополучный исход аварии, которая могла иметь куда более трагические последствия.

Слева направо: руководитель пресс-центра НСН Олег Цуриков, пассажир Utair Алексей Бушняк, адвокат Александр Карабанов, правозащитник Дмитрий Бабанов, психолог Марина Лисагор.

Хотя последствия — дело индивидуальное: от легкого испуга до тяжкого вреда здоровью. Одним из пассажиров этого рейса оказался житель Сочи Алексей Бушняк. По его словам, первые сутки он находился в шоке. На второй день начались приступы страха, головокружение, бессонница, панические атаки, вспыльчивость и неадекватное поведение, затем визит к психиатру, назначившему прием антидепрессантов. Опасение не справиться с ситуацией заставилоАлексея обратиться к адвокату и потребовать у авиакомпании компенсацию материального и морального вреда.

К слову сказать, А. Бушняк — человек крепкого телосложения, в прошлом десантник-парашютист ВДВ, сейчас является часто летающим пассажиром, поскольку работает в сфере энергетики и постоянно бывает в командировках.

Что же происходило на борту самолета и в здании аэропорта в ту ненастную ночь глазами очевидца?

«После жесткой посадки я не сразу понял, что самолет поврежден и выкатился за пределы аэродрома. Мужской голос по громкой связи объявил, что эвакуации не будет. Пассажиры закричали «Мы горим!» Через иллюминатор я увидел горящее крыло и открытые аварийные выходы. Возле одного из них стояла стюардесса. Я выбрался на крыло, спрыгнул на землю, отошел подальше от самолета. Кругом темнота. Крики людей о помощи. Кто-то был ранен и просил аптечку, но ее в суете потеряли. Эвакуацией никто не руководил.

Горело русло реки, куда стекало топливо из поврежденного крыла. Его относило течением. Это спасло нас от взрыва. У хвоста самолета образовалась заводь, где полыхало сильнее всего. Когда прибыли пожарные и аварийные бригады, выстроился коридор из спасателей, пассажиров пересчитали и повели по этому коридору. Я видел, как пытались реанимировать потерявшего сознание сотрудника аэропорта, ему делали непрямой массаж сердца. Мы шли в сплошном потоке воды, она доставала до щиколоток.

Самый ад начался в аэропорту. Мы были насквозь мокрые, грязные, в саже и в керосине. Мы дрожали от холода и пережитого стресса, просили аптечку, пледы, чай, чтобы хоть как-то согреться и прийти в себя. Трудно поверить, но сотрудники аэропорта на нас кричали: «Радуйтесь, что живы остались…» Из здания аэропорта нас не выпускали несколько часов. Уже утром, вероятно по распоряжению руководства аэропорта, нас поселили в гостинице, позже выдали уцелевший багаж. За все это время только один раз позвонил представитель авиакомпании Utair, чтобы узнать о нашем самочувствии».

В рассказе потерпевшего есть свои нюансы. Если эвакуацией никто не руководил, то как же оказались открытыми люки и стюардессы стояли возле этих люков, как и положено по инструкции, и покинули горящий самолет последними, успев прихватить с собой аптечку, которая на беду потом затерялась. Но не будем придираться к словам человека, действительно пережившего трагедию.

Известно, что Следственный комитет Российской Федерации возбудил уголовное дело по статье 338 в связи с оказанием услуг, не отвечающих требованиям безопасности потребителей. Что является предметом иска частного лица?

По словам адвоката Александра Карабанова, председателя Московской коллегии адвокатов «Карабанов и партнеры», подача иска в суд не самая основная его задача, главное — вникнуть в ход дела, добиться объективного расследования и наказания виновных должностных лиц. Мы будем формировать список пострадавших, будем считать расходы на лечение, не исключено, что это будет коллективный иск с суммой возмещения в несколько десятков миллионов рублей, заявил А. Карабанов. Адвокаты должны быть допущены ко всем материалам дела. Рано говорить о том, кто виноват, взвешенно заявил юрист, но на поверхности лежит наблюдение, что аэропорт был абсолютно не готов к такому развитию событий, необходимые службы бездействовали.

Президент некоммерческой организации по защите прав авиапассажиров Дмитрий Бабанов призвал всех пассажиров обратиться к авиакомпании за возмещением материального ущерба и морального вреда, размер которого может оценить только сам пострадавший. Мы оказываем помощь на безвозмездной основе, в том числе и пассажирам этого рейса, сообщил Д. Бабанов.

Каковы психологические последствия для людей, переживших катастрофу, рассказывает психолог Марина Лисагор: «Страх — нормальная реакция человека на опасность. Люди, пережившие стресс, нуждаются в достаточно длительной реабилитации с участием психологов. Иначе страх полетов может закрепиться и остаться навсегда. Паника всегда деструктивна, коллективная паника — еще более опасна. Это неконтролируемая эмоция. Тревога тоже совсем не безобидна: ею легко «заразиться», находясь в толпе. После случившегося гармонизировать свое внутреннее состояние следует еще и потому, что в очередном полете такой человек может вести себя неадекватно, неосознанно вносить панику и создать хаос в полете».

По мнению психолога, в этой ситуации многое зависело от экипажа, который должен был предупредить пассажиров о плохой погоде в аэропорту прибытия, о причинах ухода на второй круг перед посадкой, успокоить людей и, возможно, комментировать ситуацию».

Была ли у экипажа такая возможность в тех погодных условиях, мы не знаем. Предусмотрены ли такие действия должностной инструкцией? Имеется ли международный опыт по этой части? Намерена ли авиакомпания Utair мирно урегулировать конфликтную ситуацию и добровольно возмещать нанесенный ущерб, не доводя дело до суда? Известно, что экипаж этого рейса продолжает полеты. Раз пилотов не отстранили от работы на время расследования, значит в их действиях не нашли нарушений? Жаль, что эти вопросы и множество других остались за рамками пресс-конференции, на которой не было представителей Utair. Организаторы мероприятия заверили, что площадка «Национальной службы новостей» всегда открыта для дискуссий и UTair при ее желании будет предоставлена возможность публично объяснить свою позицию.

А пока пассажиры пострадавшего самолета создали группу в социальных сетях и обсуждают там свои психологические проблемы — многие, как и Алексей Бушняк, теперь подвержены паническим атакам и вынуждены принимать лечение, весьма недешевое по нынешним временам. Правозащитники советуют требовать компенсации. Специалисты считают, что психозы и панический страх после таких событий могут проявиться даже через годы. Кстати, Алексей Бушняк рассказал, что, направляясь в Москву для участия в пресс-конференции, он буквально силой воли заставил себя вновь зайти на борт самолета и с большим трудом перенес полет.

В компании Utair пока не комментируют ни выводы экспертов, ни возможный судебный иск. Возможно, позиция перевозчика изменится, когда МАК завершит свое расследование и выдаст официальное заключение.

Галина ПОНОМАРЕВА

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Среднестатистический человек пользуется услугами авиакомпаний один раз в 22 месяца

Авиаперелеты еще никогда не были настолько доступными, как сейчас: на сегодняшний день среднестатистический человек пользуется услугами авиакомпаний раз в 22 месяца – почти в два раза чаще, чем в 2000-м. Такие данные приводит Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) в очередном отчете WorldAirlineTransportStatistics. В 2017 году эксперты зафиксировали рекордный мировой пассажиропоток — число путешественников составило 4,1 млрд. Это на 7,3 процента больше, чем в 2016-м. В прошлом году чаще всего перелеты совершали пассажиры из США (632 млн), Китая (555 млн), Индии (161,5 млн), Великобритании (147 млн) и Германии (114,4 млн).

Корпорация Boeing планирует продать Китаю почти 7,7 тысяч самолетов за 20 лет

Американская авиастроительная корпорация Boeing сообщила, что, по оценкам ее аналитиков, Китай в ближайшие 20 лет сможет закупить у нее 7 тысяч 690 новых самолетов. Сумма контрактов должна в этом случае составить 1,2 триллиона долларов США, сообщает агентство Bloomberg. Оценки корпорации по продажам самолетов китайским авиакомпаниям на период до 2037 года на 6,2 процента выше, чем предыдущие, когда она рассчитывала поставить в Китай 7 тысяч 240 авиалайнеров. Кроме того, по расчетам Boeing, за указанный период Китай должен будет заплатить за коммерческое обслуживание авиатехники $1,5 триллиона.

В Россию и страны СНГ в ближайшие 10 лет будут поставлены более 300 бизнес-джетов

Об этом рассказал вице-президент по продажам Airbus Corporate Jets (ACJ, подразделение Airbus, занимающееся самолетами деловой авиации) Шади Сааде. Россия является одним из ключевых рынков для ACJ: количество миллиардеров в России — более 100 человек, а в течение 2016-2018 годов их стало еще на 29 человек больше. Совокупное их состояние равно $485 млрд (+$29 млрд в течение 2016-2018 годов), говорится в презентации ACJ. По данным компании, всего в России и странах СНГ эксплуатируется 29 бизнес-джетов Airbus. «Растущее количество миллиардеров в стране дает нам перспективы не только сохранить свой объем присутствия на этом рынке, но и увеличить его», — отметил Сааде.

Россия ждет от США встречных предложений по правовому регулированию движения в космосе

Москва ждет от Вашингтона предложений по международно-правовому режиму управления движения в космосе, заявил заместитель министра иностранных дел России Сергей Рябков, выступая на первой Конференции Организации Объединенных Наций по космическому праву и космической политике. По его словам, Россия «активно прорабатывает идеи потенциального регулирования, которое исключало бы возникновение конфликтов в космическом пространстве». «Мы выступаем за всестороннее изучение факторов, ставящих под угрозу безопасность в космосе. Россия готова к предметной работе», — подчеркнул дипломат.

Состоялась премьера первого в мире фильма, снятого авиакомпанией и оператором аэропорта

Finnair и аэропорт Хельсинки Вантаа отмечают знаковый юбилей: уже 35 лет национальный авиаперевозчик Финляндии соединяет Восток и Запад через Хельсинки. Чтобы отпраздновать этого событие, Finnair и Finavia, оператор аэропортов Финляндии, представили короткометражный фильм «Eastand West Side Story». Премьера состоялась 6 сентября прямо в аэропорту Хельсинки-Вантаа, где авиационный ангар на один вечер превратился всовременный кинотеатр. Сюжет разворачивается в США, Южной Корее и Хельсинки. Герои фильма путешествуют самолетами Finnair, которая насчитывает 19 азиатских, 7 североамериканских и более 100 европейских направлений.

Россия и Иран продолжат готовить контракт на поставку самолетов SukhoiSuperjet 100

«Мы работаем в этом направлении, обсуждаем с иранскими компаниями, но пока доложить о каком-то контракте на данном этапе не могу», — сообщил глава Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь. По его словам, стороны стремятся к скорому оформлению сделки. «Для них (Ирана — ред.) нужно снизить количество американских комплектующих до уровня ниже 10 процентов», — объяснил сложность задачи президент ОАК. В апреле сообщалось, что АО «Гражданские самолеты Сухого» «на полях» авиасалона EurasiaAirshow подписало два рамочных соглашения о намерениях на поставку в Иран 40 самолетов Sukhoi Super Jet 100 в модификации RRJ-95R.

Британская компания Vertical Aerospace испытала прототип электрического аэротакси

В будущем компания планирует создать на его основе беспилотное пассажирское аэротакси для полетов между городами, сообщает Bloomberg. В летательном аппарате VerticalAerospace используется схема квадрокоптера с четырьмя электровентиляторами в кольцевых обтекателях, расположенными попарно в передней и задней части корпуса. Аппарат опирается на три статичные стойки шасси и имеет массу 750 килограммов. Первый прототип может находиться в воздухе около пяти минут и развивать скорость до 80 километров в час. Изначально компания планирует создать пилотируемую версию аэротакси, которая сможет перевозить одного пилота и четырех пассажиров.

Небо, самолеты, девушки

Ежегодная выставка бизнес-авиации во Внуково-3, сменив название на RUBAE, сохранила свой образ

Привлек внимание посетителей и специалистов образец вертолёта AW139. Он относится к классу средних вертолётов, которые российская вертолётная индустрия никогда не производила, хотя в перспективе данная ниша будет занята вертолётом Ка-62. Полноцикловое производство этого вертолёта развёрнуто в подмосковном Томилине компанией «ХелиВерт».

В экспозиции прошедшей выставки акцент был сделан на наземное обслуживание воздушных судов деловой авиации. Одной из таких компаний является «Эй-Джи-Эс», предоставляющая полный комплекс услуг по обслуживанию воздушных судов как в самом международном аэропорту Внуково, так и в терминале Внуково-3. В ассортимент услуг входят мойка и уборка воздушных судов. В сегменте бизнес-авиации в настоящее время наблюдается тенденция совмещения различных видов деятельности — эксплуатация воздушных судов, их обслуживание и ремонт, а также покупка и продажа.

Одним из примеров является действующая в Великобритании компания AVBUYER. Разные виды деятельности практикует и базирующийся в Германии авиационный холдинг Avangard Aviation, в состав которого входит оператор Baden Aircraft. Флот его состоит из четырёх самолётов CessnaX и двух Legacy 600. В холдинг входят также собственный технический центр в Германии и станции технического обслуживания в аэропортах Внуково и Домодедово.

Одним из лидеров рынка в сфере управления частными воздушными судами, их коммерческой эксплуатации, а также проектирования, дизайна и сборки кабин является компания Comlux. Универсальным является и профиль деятельности компании Jet Aviation, основанной в 1967 году и являющейся одной из ведущих мировых компаний в области бизнес-авиации. Сервисная поддержка клиентам предоставляется более чем в 50 аэропортах мира. Компания осуществляет техническое обслуживание, внутреннюю отделку и переоборудование воздушных судов, инжиниринг, а помимо этого решает вопросы авиатопливообеспечения и оказывает услуги по управлению флотом и организацией чартерных рейсов.

Среди компаний, предоставляющих услуги по техническому обслуживанию воздушных судов, особое место занимает «Люфтганза Бомбардье эвиэйшн сервисис», базирующаяся в аэропорту Внуково. Она является единственным авторизованным центром технического обслуживания самолётов деловой авиации производства Bombardier Aerospace и поставщиком авиакомплектующих в Россию. В число оказываемых ею услуг входит полный объем оперативного и межрейсового обслуживания, гарантийные работы, оперативная техническая поддержка в городах Российской Федерации. Для решения этих задач компания имеет свой таможенный склад в Москве.

Универсальной по роду деятельности является и компания Sirius-Aero — один из старейших операторов деловой авиации в Восточной Европе с крупнейшим флотом, который состоит из самолётов различных типов — Legacy 600, Hawker 700/750/850XP/1000, Callenger 601, Challenger850 и даже Ту-134. К ключевым направлениям деятельности относятся чартерные VIP- перевозки, менеджмент воздушных судов, базовое техническое обслуживание и ремонт двигателей, услуги по поддержанию лётной годности и авиационный консалтинг.

Уникальной по своему роду деятельности является чешская компания ABSJets. Она предлагает услуги по управлению воздушными судами, по ТОиР, по поддержанию и продлению лётной годности, чартерным перевозкам и брокерским операциям. Флот компании состоит из восьми бизнес-джетов, находящихся в коммерческой эксплуатации, и ещё нескольких самолётов в частном владении. В настоящее время компания приступила к внедрению программы управления проектами по методу критической цепи.

Ключевой принцип этой методики состоит в контроле изменений в ходе технического обслуживания воздушных судов. Таким образом выявляются проблемные места, с которыми начинают работать специалисты. Технология направлена на сокращение времени проведения ТО, а также на уменьшение рабочей нагрузки, снижение рисков, повышение производительности и эффективности управления процессами. Запуск проекта запланирован на конец нынешнего 2018 года — начало 2019. Изначально метод преимущественно внедрялся для выдачи ежедневных нарядов на работу, перераспределения функций персонала, оптимизации оснащения оборудованием и улучшения системы снабжения. Пилотный проект будет реализован в рамках проведения тяжёлой формы ТО, запланированного на конец года. В дальнейшем программа будет внедряться во все виды ТО.

Прошедшая выставка позволила обратить внимание на основные тенденции в современном развитии сегмента бизнес-авиации. Как было упомянуто выше, одна из них состоит в универсальности профиля деятельности. Это неудивительно — ограничиваться только эксплуатацией самолётов невозможно, так как бизнес-джеты не летают с такой интенсивностью, как коммерческие воздушные суда, и поэтому эксплуатация может и не принести прибыль в требуемом размере.

Знакомясь с экспозицией по бизнес-джетам, можно было обратить внимание на деталь, свойственную и традиционному коммерческому сегменту: все самолёты имеют иностранную регистрацию. Операторы бизнес-джетов идут на это по той же причине, что и коммерческие перевозчики — регистрация воздушных судов за рубежом с точки зрения процедуры проще, чем в России.

Несколько слов нужно сказать и о сегменте бизнес-авиации в отечественном авиапроме. Это парадоксальный факт, но история развития отечественной гражданской авиации именно с этого сегмента и началась. Самолёт «Илья Муромец», на котором был совершён исторический перелёт из Санкт-Петербурга в Киев, имел, выражаясь современным языком, компоновку делового воздушного судна: на борту были гостиная и каюты со спальными местами.

Сегмент бизнес-джетов в России начал развиваться, когда руководство страны начало предпочитать самолёт пароходу и поезду. Бизнес-джеты (в советское время говорили — административные самолёты) представляли собой серийные воздушные суда, строящиеся для коммерческой эксплуатации, но имеющие специальную компоновку. ОКБ А.Н. Туполева построило самолёт, который, выражаясь современным языком, можно называть деловым. Речь идёт о Ту-116, представлявший собой Ту-95, снабжённый пассажирской гермокабиной (не путать с Ту-114, для которого был спроектирован новый фюзеляж).

Как мы не раз упоминали, в качестве административного был изначально задуман Ту-134, который в этом амплуа выступил на закате своей карьеры. Но специализированных бизнес-джетов (равно как и бизнес-пропов) российский авиапром никогда не строил и, вероятно, никогда не построит. Причина этому не является технической. Ряд проектов есть в портфеле ПАО «Туполев» (Ту-324 и Ту-414) и в конструкторском бюро имени А.С. Яковлева (Як-48).

Препятствием может стать конъюнктура рынка. Чтобы войти в него, время создания воздушного судна должно быть сведено к минимуму. А оно потребуется не только для того, чтобы запустить воздушное судно в серийное производство, но и для создания инфраструктуры по его послепродажной поддержке. Место на рынке ждать не будет...

Григорий ГОРДОН

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Арбитражный суд взыскал 2,2 миллиарда рублей с авиазавода «Авиакор» по иску Минобороны РФ

Иск Минобороны был заявлен о расторжении госконтракта от 11 мая 2011 года и взыскании неотработанного аванса. Суд первой инстанции полностью удовлетворил исковые требования. В то же время арбитраж Москвы отклонил встречный иск, в котором «Авиакор» требовал также расторгнуть госконтракт и взыскать с оборонного ведомства более 435 млн рублей долга. Ранее столичный арбитраж приостановил до окончания рассмотрения этого спора разбирательство по другому иску Минобороны. В нем истец требует взыскать с авиазавода штраф за нарушение условий контракта в размере около 153 млн рублей и проценты за пользование авансом около 776 млн.

300 деревьев незаконно срубили на трассе Волгоград — аэропорт, отремонтированной к ЧМ

Полиция Волгограда возбудила уголовное дело по факту незаконной вырубки почти 300 тополей и вязов вдоль шоссе Авиаторов - главной магистрали, ведущей из Волгограда в аэропорт, которая была реконструирована перед чемпионатом мира по футболу. «Прокуратура провела проверку в связи с обращением муниципального учреждения «Горэколес» и установила, что с 25 по 28 апреля этого года вдоль шоссе Авиаторов были вырублены 25 пирамидальных тополей и 244 вяза мелколистного. Сумма ущерба составила 413 тысяч рублей. По материалам проверки полицейские следователи возбудили уголовное дело», — рассказал старший помощник облпрокурора Олег Пикуров.

Выживший в катастрофе Ми-8 на Ямале вахтовик отсудил у авиакомпании компенсацию

Ленинский районный суд г. Тюмени частично удовлетворил иск чудом выжившего в авиакатастрофе мужчины. Иск о взыскании компенсации морального вреда был обращен к ООО «Авиакомпания «Скол». Суд взыскал в пользу пострадавшего 300 тысяч рублей и 300 рублей судебных расходов. В октябре 2016 года на вертолете МИ-8 мужчина с другими пассажирами-вахтовиками возвращался из командировки с Сузунского месторождения. По пути вертолет упал и разбился. Нефтяника нашли и эвакуировали только через 6 часов после авиакатастрофы. Температура воздуха была примерно минус 10 градусов Цельсия и истец долго лечился от обморожения и травм.

Часы Patek Philippe за 2,7 миллиона изъяли у пассажира из Женевы таможне в Домодедово

По результатам таможенной экспертизы было установлено, что корпус и застежка наручных часов на каучуковом ремешке Patek Philippe модели Aquanaut выполнены из золота 750 пробы. Стоимость товара составляет более 2,7 млн рублей, соответственно, сумма неуплаченных таможенных платежей — более 600 тысяч рублей. «В отношении гражданина Швейцарии возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 1 ст. 16.2 КоАП РФ «Недостоверное декларирование товаров». Товар изъят, дело находится на рассмотрении. Максимальное наказание за данное правонарушение — штраф в двукратном размере стоимости товаров и их конфискация.

Награда из Канады

Шереметьево удостоен премии ASQAwards

Анна Захаренкова (Шереметьево), Анжела Гиттенс (ACI), Алексей Смагин (Шереметьево)

12 сентября Международный аэропорт Шереметьево награжден как лучшая воздушная гавань Европы по качеству обслуживания. Церемония награждения премией Airport Service Quality (ASQ) Awards состоялась в рамках Всемирного саммита по качеству обслуживания Международного совета аэропортов (ACI), который проходил в городе Галифакс, Канада.

Программа ASQ объединяет аэропорты по всему миру, общий пассажиропоток которых составляет половину из 7,7 миллиарда авиапутешественников. Шереметьево победил в номинации «Лучший аэропорт Европы с пассажиропотоком 25-40 млн пассажиров в год.

«Церемония награждения ASQ Awards отмечает приверженность нашей отрасли к высоким стандартам обслуживания пассажиров, — подчеркнула Анджела Гиттенс, Генеральный директор ACI World. — Церемония награждения и Всемирный саммит — это особые возможности для сообщества аэропортов общаться, обмениваться передовым опытом и выражать преданность нашим клиентам. Я поздравляю всех победителей за их достижения и за то, что они служат образцом для подражания в стремлении к совершенству в обслуживании клиентов».

В 2018 году Международный аэропорт Шереметьево вошел в топ-лист лучших аэропортов мира по версии Международного Совета Аэропортов — ACI Director General's Roll of Excellence. В почетный список включены аэропорты, которые за последние 10 лет не менее пяти раз признавались лучшими в рейтинге качества облуживания пассажиров ASQACI.