

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года

№ 39-40 (44141)
Октябрь 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

**Поставка и ремонт
АВИАКОМПОНЕНТОВ**

Широкая номенклатура в наличии на складах
Центра Дистрибуции



24/7 AOG Desk +7 (916) 580-08-08

wcd@asc.aero, mro@asc.aero

ТЕХНОДИНАМИКА

Авиационно-сервисный центр

ФАП 285-16-017, EASA 145.0792

В минувшую субботу в Краснодарском авиационном училище приняли военную присягу шестнадцать будущих лётчиц. Первый набор девушек для обучения в Краснодарское высшее военное авиационное училище лётчиков имени Героя Советского Союза А. К. Серова (КВВАУЛ) произведен в соответствии с решением Министра обороны Российской Федерации генерала армии Сергея Шойгу.

На рассмотрении приемной комиссии находилось свыше 200 личных дел кандидаток, поступивших из военных комиссариатов более чем 30 субъектов Российской Федерации, на учебу зачислили лишь 16 девушек.

— Вы добились права быть курсантами именитого Краснодарского высшего военного авиационного училища лётчиков. Вы показали себя достойными, лучшими из лучших, — обратился к будущим военным лётчицам генерал-полковник, начальник Главного управления кадров Министерства обороны России Виктор Горемыкин.

Присутствующая на торжественной церемонии депутат Госдумы, Герой России, лётчик-космонавт Елена Серова пожелала курсанткам упорства, стойкости и настойчивости.

Продолжение на с. 12



Феи на реактивной тяге

Шестнадцать девушек приняли присягу в Краснодарском авиационном училище



Подробности на с. 11

Поймать рыбу за хвост

Аэропорт Шереметьево решил помочь с организацией нашего отдыха и учредил «Фестиваль путешествий»

Не вернулись из полёта

30 сентября на Новом Донском кладбище Москвы в 27-й раз состоялся День поминовения авиаторов



Подробности на с. 10

Воздушный транспорт гражданской авиации № 39-40

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

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

© — 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 «ТрастАвиа»

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. № 1431

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

В ожидании «кукурузника»

Кто станет наследником рекордсмена из книги Гиннеса?

Нынешний год отмечен многими памятными датами из истории отечественной авиации. Ровно 70 лет назад, 31 августа 1947 года, впервые поднялся в небо знаменитый «кукурузник» Ан-2. Первый полет он совершил под управлением летчика-испытателя ОКБ-153 (будущий концерн «Антонов») Павла Володина. Государственные испытания машины начались уже в декабре 1947 года, а 23 августа 1948 года Ан-2 был принят на вооружение ВВС.

%Серийное производство нового самолета стартовало в Киеве. В СССР, Польше и Китае было построено более 18 тысяч бипланов Ан-2. КНР производит его до сих пор под обозначением Y-5. Советский «кукурузник» попал в Книгу рекордов Гиннеса как единственный в мире самолет, который выпускается уже более 60 лет. А до первого полета Ан-3 в 1980 году Ан-2 оставался самым большим одномоторным бипланом. На сегодняшний день в

мире используется более двух тысяч «кукурузников» в различных вариантах. Его эксплуатируют около 20 стран мира. В России пригодны к полетам около 300 воздушных судов, многие из которых находятся в строю уже более 30 лет.

Ан-2 отличается удивительной судьбой. Он появился в то время, когда самолеты данного класса уже были признаны архаичными. Заметим также, что и схема биплана также была признана пережитком про-

шлого. Те самолеты, на которых осваивали лётное мастерство воспитанники аэроклубов, т.е. Як-18 и Як-11, были монопланами. Впрочем, в лётных училищах гражданской авиации для первоначального обучения продолжал применяться По-2. В Сасовском училище этот самолёт являлся выпускным до 1959 года. В дальнейшем таковым стал именно Ан-2.

Руководство авиапрома конца 40-х годов не приветствовало соз-



дание нового «небесного тихохода», а НИИ ГВФ и вовсе дал по нему отрицательное заключение. Но Олег Константинович Антонов смог убедить всех руководителей, что его детище будет востребовано для решения различных задач как в военной, так и в гражданской авиации. Его правоту подтвердила история.

Конечно, девиз «быстрее, выше и дальше» находился и будет сиять на знамени, под которым развивается авиация. Но существенным дополнением к этим качествам является вездесущность. Много ли места нужно Ан-2, чтобы

взлететь и сесть! Освоение просторов Крайнего Севера, земель Западной и Восточной Сибири без него точно не обошлось. О каком самолёте идёт речь в строке «Под крылом самолёта о чём-то поёт зелёное море тайги»? Нет сомнения — это Ан-2. Его знали в разных концах бывшего СССР — от архангелогородского Заостровья до абхазского Псху. В истории Полярной авиации легендарный биплан был единственным воздушным судном, которому разрешалось летать ночью.

Продолжение на с. 4

На земле идеям тесно

Конкурс «Авиастроитель года» стал зеркалом тенденций развития крылатой отрасли России

В репортаже с торжественной церемонии награждения участников конкурса «Авиастроитель года» («ВТ» №38) были названы номинации, по которым проводился конкурс, а также перечислены предприятия, принявшие в нём участие и выдвинувшие своих соискателей. Сегодня вниманию читателей «Воздушного транспорта» предлагается обзор ряда наиболее интересных и значимых, на наш взгляд, работ, отмеченных профессиональным жюри и независимыми экспертами.

случае общетехнического осмотра) составлял черновик ведомости дефектов. По окончании проверки, контролер направлялся к терминалу в цехе или на рабочее место, оборудованное ПК, где производил ввод данных с черновика в систему iKiosk, на что тратилось дополнительное время.

Второй проблемой при внедрении системы iKiosk явилось отсутствие информированности производственного мастера, руководителя цеха и службы качества о состоянии операционного контроля в тот или иной момент времени. После предъявления производственного задания на контроль в системе iKiosk,

оно погружалось в «информационный вакуум»: сведения о том, кем оно взято на контроль, какие выявлены замечания и прочая информация становились доступны только после того, как осмотр завершен и данные внесены контролером в систему.

Продолжение на с. 6-7

Хендлинг на вольных хлебах

Наземное обслуживание в аэропортах: фокус — на повышение качества услуг

На прошлой неделе в Москве прошла 8-я Международная конференция и выставка «Наземное обслуживание в аэропортах — 2017». Участниками стали более 200 специалистов аэропортов и авиакомпаний, компаний-поставщиков услуг и оборудования, отраслевых ассоциаций. Организатору форума, компании ATO Events, неизменно удастся внести новшества в традиционную тематику ежегодной конференции. На этот раз аудитории был представлен «взгляд иностранных специалистов на организацию наземного обслуживания в воздушных гаванях России и СНГ».

В романтическом ключе открыл форум Владимир Тасун, президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), заявив, что «мы все вместе плывем на одном корабле» и «нам не жить друг без друга». Подразумевалось, что авиакомпании и аэропорты находятся в столь тесном сотрудничестве, их деятельность настолько взаимосвязана, что любой сбой в системе влечет за собой последствия сопоставимые с судьбой «Титаника». Об-

мевалось, что авиакомпании и аэропорты находятся в столь тесном сотрудничестве, их деятельность настолько взаимосвязана, что любой сбой в системе влечет за собой последствия сопоставимые с судьбой «Титаника». Об-

раз оказался вполне актуальным: именно в эти дни развивались события с авиакомпанией «ВИМ-авиа», основным ньюсмейкером конца сентября. На момент проведения конференции еще были надежды, что перевозчик удер-



жится на плаву и не покинет рынок, оставив за собой след невыполненных обязательств.

В основной сессии, посвященной взаимодействию авиакомпаний и аэропортов, выступил г-н Janne Suomalainen, представитель авиакомпании Finnair, выполняющей полеты в 70 городов Европы, в числе которых — и российские маршруты. До-

кладчик отметил, что проблемой является наличие единственного оператора наземных услуг, и так обстоят дела не только в России. Перевозчику выгодно наличие конкуренции среди хендлинговых компаний, что дает возможность выбора, которого они сейчас лишены.

Продолжение на с. 8



Для этого руководство аэропорта решило учредить новую традицию: проводить «Фестиваль путешествий», в рамках которого авиакомпании-партнеры и национальные туристические администрации смогут знакомить будущих клиентов с лучшими предложениями по программам внутреннего и международного туризма, а также знакомят с культурой и национальными особенностями своих стран.

Торжественное открытие Фестиваля состоялось 14 сентября на третьем этаже в Терминале D. С

приветственными речами выступили представитель Департамента государственной политики и регулирования в сфере охраны окружающей среды Министерства природных ресурсов и экологии РФ Сергей Фокин и директор представительства Министерства туризма Израиля в России и СНГ Ксения Кобякова. Для гостей фестиваля аэропорт Шереметьево совместно с авиационными партнерами и национальными представительствами по туризму подготовил обширную программу ин-

Поймать рыбу за хвост

Аэропорт Шереметьево решил помочь с организацией нашего отдыха и учредил «Фестиваль путешествий»

Собираетесь мир посмотреть или просто на отдых, если подошло время отпуска? Дело за тем, чтобы выбрать страну, куда отправитесь, авиакомпанию, самолётом которой вы воспользуетесь, и туристическую фирму, которая не обанкротится, пока вы жаритесь на пляже. Аэропорт Шереметьево — именно то место, где вы можете сделать этот выбор.

теллектуальных развлечений и состязаний. Основные площадки праздника действовали в зоне вылета Терминала D и Терминале E. Впервые для участников Фестиваля аэропорт провёл мега-квест по всем экспозициям партнеров, что позволило в игровой форме ознакомиться с многообразием предложений, а также получить сувениры и угощения. Интерес

участников подогревал призовой фонд квеста — пять сертификатов на проживание в подмосковном загородном клубе и премиальные карты программы лояльности аэропорта и Бинбанка SVO club Premium.

Авиакомпания Air France предложила гостям совершить путешествие в очках виртуальной реальности, KLM презентовала по-

дарки в виде цветочных композиций, выдержанных в стиле цветочных голландских традиций, а AirBaltic дарила скидочные ваучеры на перелеты из аэропорта Шереметьево по пяти новым направлениям авиакомпании — в Лиссабон, Сплит, Малагу, Бордо, Гданьск и обратно...

Продолжение6 на с. 11

Росавиация информирует										
Основные показатели работы гражданской авиации России за август 2016-2017 гг.										
Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)			Регулярные перевозки		Нерегулярные перевозки			
		2016 август	2017 август	% авг. 2016 г. 2017	2016 август	2017 г. август	% авг. 2016 г. 2017 г.	2016 август	2017 август	% авг. 2016 г. 2017 г.
ПАССАЖИРООБОРОТ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки ТОННОКИЛОМЕТРЫ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки ГРУЗООБОРОТ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ в том числе: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ из них: местные перевозки	тыс.пасс.км.	24 933 268,02	29 241 198,52	117,3	20 140 328,08	22 878 167,07	113,6	4 792 939,94	6 363 031,45	132,8
		12 015 919,53	15 650 444,93	130,2	7 939 415,11	9 769 600,35	123,1	4 076 504,42	5 880 844,58	144,3
		10 588 952,55	14 278 734,21	134,8	6 566 920,10	8 425 910,53	128,3	4 022 032,45	5 852 823,68	145,5
		1 426 966,98	1 371 710,72	96,1	1 372 495,01	1 343 689,82	97,9	54 471,97	28 020,90	51,4
		12 917 348,49	13 590 753,59	105,2	12 200 912,97	13 108 566,72	107,4	716 435,52	482 186,87	67,3
		131 641,15	150 330,69	114,2	96 459,80	118 686,21	123,0	35 181,35	31 644,48	89,9
	тыс.ткм.	2 797 911,00	3 262 217,49	116,6	2 330 946,27	2 647 473,74	113,6	466 964,73	614 743,75	131,6
		1 558 525,60	1 960 932,19	125,8	1 161 946,22	1 396 643,85	120,2	396 579,38	564 288,34	142,3
		1 425 070,09	1 832 445,99	128,6	1 033 742,09	1 271 215,26	123,0	391 328,00	561 230,73	143,4
		133 455,51	128 486,20	96,3	128 204,13	125 428,59	97,8	5 251,38	3 057,61	58,2
		1 239 385,40	1 301 285,30	105,0	1 169 000,05	1 250 829,89	107,0	70 385,35	50 455,41	71,7
		13 051,50	14 757,22	113,1	9 242,61	11 286,93	122,1	3 808,89	3 470,29	91,1
	тыс.ткм.	553 916,88	630 509,62	113,8	518 316,74	588 438,70	113,5	35 600,14	42 070,92	118,2
		477 092,84	552 392,15	115,8	447 398,86	517 379,82	115,6	29 693,98	35 012,33	117,9
		472 064,36	547 359,91	116,0	442 719,28	512 883,31	115,8	29 345,08	34 476,60	117,5
		5 028,48	5 032,24	100,1	4 679,58	4 496,51	96,1	348,90	535,73	153,5
		76 824,04	78 117,48	101,7	70 917,88	71 058,89	100,2	5 906,15	7 058,59	119,5
		1 203,80	1 227,46	102,0	561,23	605,17	107,8	642,57	622,29	96,8
	чел.	10 302 133	12 018 498	116,7	8 734 011	9 846 405	112,7	1 568 122	2 172 093	138,5
		3 708 164	4 989 099	134,5	2 582 039	3 123 841	121,0	1 126 125	1 865 258	165,6
		3 087 837	4 382 134	141,9	1 986 875	2 530 523	127,4	1 100 962	1 851 611	168,2
		620 327	606 965	97,8	595 164	593 318	99,7	25 163	13 647	54,2
		6 593 969	7 029 399	106,6	6 151 972	6 722 564	109,3	441 997	306 835	69,4
		214 497	220 222	102,7	148 214	160 309	108,2	66 283	59 913	90,4
	тонн	82 365,75	94 365,72	114,6	70 706,87	81 564,94	115,4	11 658,88	12 800,78	109,8
		58 685,29	69 804,67	118,9	50 519,80	60 460,81	119,7	8 165,49	9 343,86	114,4
		56 522,41	67 507,29	119,4	48 493,66	58 418,71	120,5	8 028,75	9 088,58	113,2
		2 162,88	2 297,38	106,2	2 026,14	2 042,10	100,8	136,74	255,28	186,7
		23 680,46	24 561,05	103,7	20 187,07	21 104,13	104,5	3 493,39	3 456,92	99,0
		2 258,96	1 882,34	83,3	776,31	820,19	105,7	1 482,65	1 062,15	71,6
	%	89,4	89,9	0,5	88,9	89,3	0,4	91,5	92,3	0,8
		90,1	90,7	0,6	88,3	88,5	0,2	94,0	94,4	0,4
		90,0	90,7	0,7	87,6	88,3	0,7	94,2	94,6	0,4
		4 271 261	5 232 573	- 1,2	91,6	90,4	- 1,2	82,3	73,5	- 8,8
		88,7	89,0	0,3	89,3	89,8	0,5	79,5	72,6	- 6,9
		64,9	71,1	6,2	65,2	73,9	8,7	64,0	62,0	- 2,0
	%	73,2	74,1	0,9	72,6	73,5	0,9	76,1	76,8	0,7
		71,6	73,6	2,0	69,7	71,8	2,1	78,1	78,5	0,4
		71,3	73,5	2,2	69,0	71,4	2,4	78,2	78,7	0,5
		75,0	74,8	- 0,2	75,1	75,6	0,5	73,5	51,0	- 22,5
		75,3	74,9	- 0,4	75,9	75,5	- 0,4	66,4	61,7	- 4,7
		66,0	70,8	4,8	66,8	72,0	5,2	64,3	67,2	2,9

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-август 2016 — 2017 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№ Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %			
	январь-авг. 2016 г.	январь-авг. 2017 г.	% к пр.	январь-авг. 2016 г.	январь-авг. 2017 г.	% к пр.	январ.-авг. 2016 г.	январ.-авг. 2017 г.	+/- к пр.	
1 Аэрофлот — российские авиалинии	19 033 237	21 793 605	114,5	54 350 405,40	60 891 253,50	112,0	81,6	82,6	+ 1.0	
2 Россия	5 125 478	7 769 356	151,6	11 201 551,60	19 363 361,92	172,9	83,8	84,6	+ 0.8	
3 Сибирь	6 500 044	6 590 376	101,4	12 378 652,00	12 826 302,00	103,6	86,3	85,8	- 0.5	
4 Уральские Авиалинии	4 271 261	5 232 573	122,5	10 110 822,44	12 441 722,32	123,1	78,5	83,4	+ 4.9	
5 ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	4 315 089	4 806 053	111,4	7 110 309,13	7 873 769,09	110,7	71,5	74,9	+ 3.4	
Итого по 5 авиакомпаниям	39 245 109	46 191 963	117,7	95 151 740,57	113 396 408,83	119,2	-	-	-	
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	67,1	65,7		67,4	65,5					
6 Глобус	2 327 485	2 967 918	127,5	5 767 021,00	7 317 127,00	126,9	84,6	85,2	+ 0.6	
7 Победа	2 881 597	2 947 012	102,3	4 503 758,61	5 029 893,50	111,7	87,1	94,3	+ 7.2	
8 АЗУР эйр	1 457 431	2 481 735	170,3	7 382 693,27	11 776 687,49	159,5	94,7	96,9	+ 2.2	
9 Северный Ветер	1 130 168	2 078 374	183,9	3 861 796,34	4 953 314,93	128,3	90,7	87,9	- 2.8	
10 ВИМ-АВИА	1 396 304	1 834 184	131,4	3 204 209,13	4 948 433,77	154,4	77,1	76,1	- 1.0	
11 Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 014 559	1 170 504	115,4	2 033 149,00	2 412 636,50	118,7	68,9	72,4	+ 3.5	
12 Аврора	915 992	1 042 482	113,8	1 492 012,28	1 601 577,95	107,3	73,0	72,6	- 0.4	
13 Ред Вингс	668 470	1 018 435	152,4	1 218 677,31	1 961 476,38	161,0	86,7	85,6	- 1.1	
14 Икар	622 392	1 017 996	163,6	3 191 740,26	4 496 334,51	140,9	82,3	89,7	+ 7.4	
15 РОЯЛ ФЛАЙТ	611 442	1 000 457	163,6	2 623 249,44	4 231 583,06	161,3	92,2	94,0	+ 1.8	
Итого по 15 авиакомпаниям	52 270 949	63 751 060	122,0	130 430 047,21	162 125 473,92	124,3	-	-	-	
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	89,4	90,7		92,4	93,6					
16 НордСтар	883 565	956 448	108,2	1 910 596,27	2 023 429,66	105,9	74,5	79,4	+ 4.9	
17 Нордавиа-региональные авиалинии	623 699	799 063	128,1	929 176,00	1 209 271,67	130,1	78,2	76,5	- 1.7	
18 Якутия	442 109	601 894	136,1	1 185 513,91	1 555 280,89	131,2	83,4	83,3	- 0.1	
19 Саратовские авиалинии	337 663	527 868	156,3	429 362,00	697 148,00	162,4	84,7	84,5	- 0.2	
20 АЙ ФЛАЙ	271 922	503 145	185,0	916 749,20	1 569 676,75	171,2	85,3	92,2	+ 6.9	
21 РусЛайн	392 964	421 855	107,4	391 914,58	335 116,76	85,5	66,1	66,2	+ 0.1	
22 АЛРОСА	301 625	304 965	101,1	786 564,54	792 816,18	100,8	78,9	82,3	+ 3.4	
23 Ангара	279 933	284 330	101,6	320 073,79	308 681,45	96,4	77,0	77,3	+ 0.3	
24 Ижавиа	208 008	269 895	129,8	297 492,00	401 036,57	134,8	82,2	79,0	- 3.2	
25 ИрАэро	143 171	236 891	165,5	192 576,01	443 725,21	230,4	68,9	67,9	- 1.0	
26 КрасАвиа	170 448	217 275	127,5	219 090,53	286 824,87	130,9	65,6	66,0	+ 0.4	
27 Турухан	157 965	174 396	110,4	125 573,64	148 122,84	118,0	60,6	61,5	+ 0.9	
28 Газпром авиа	162 852	164 194	100,8	313 115,70	315 416,04	100,7	59,3	59,5	+ 0.2	
29 Северсталь	148 317	162 072	109,3	106 263,06	149 764,46	140,9	48,7	64,0	+ 15.3	
30 ЮВТАЭРО	133 300	158 337	118,8	191 751,23	232 683,67	121,3	77,4	77,1	- 0.3	
31 Комиавиатранс	136 718	97 181	71,1	159 301,63	106 487,39	66,8	73,7	67,7	- 5.6	
32 Полярные авиалинии	80 511	75 488	93,8	53 399,40	46 847,17	87,7	58,8	59,8	+ 1.0	
33 Международный аэропорт «Оренбург»	57 919	52 167	90,1	24 383,88	26 710,76	109,5	60,8	56,8	- 4.0	
34 ЗАО "ЮТэйр"	38 365	46 814	122,0	27 118,92	31 916,67	117,7	99,4	99,5	+ 0.1	
35 Хабаровские авиалинии	45 065	44 442	98,6	41 557,04	38 897,97	93,6	61,8	67,9	+ 6.1	
Итого по сумме авиакомпаний	57 287 068	69 849 780	121,9	139 051 620,54	172 845 328,90	124,3	-	-	-	
В целом по ГА	58 475 183	70 285 430	120,2	141 180 341,55	173 119 376,82	122,6	81,6	83,7	+ 2.1	
Удельный вес, %	98,0	99,4		98,5	99,8					

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин объявил главе Минтранса РФ Соколову о неполном служебном соответствии

Президент России резко раскритиковал главу Максима Соколова за «скандальную ситуацию», сложившуюся вокруг «ВИМ-Авиа», и объявил ему «о неполном служебном соответствии». «Хочу сказать прямо: Если справиться с этой ситуацией быстро и эффективно, тогда мы подумаем с Дмитрием Анатольевичем (Медведевым — ред.), что делать дальше с этим неполным служебным соответствием. Если не справитесь, то тоже подумаем», — предупредил Президент. «Обращаю внимание курирующего транспорт вице-премьера: вы недостаточно внимание уделяете этой отрасли. Может быть, вы перегружены слишком?», — заявил Путин на встрече с членами кабинета.

Совет Федерации утвердил Виктора Бондарева главой комитета СФ по обороне и безопасности

Совет Федерации утвердил на очередном заседании бывшего главнокомандующего ВКС Виктора Бондарева председателем комитета палаты по обороне и безопасности. Сенаторы проголосовали за это единогласно. Ранее комитет по обороне включил Бондарева в свой состав и выбрал его своим председателем. О решении комитета сообщил первый заместитель председателя комитета Евгений Серебренников. Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко вручила Бондареву удостоверение сенатора. В июле СФ РФ освободил от должности председателя комитета по обороне и безопасности Виктора Озерова, который написал заявление по собственному желанию.

Виталий Ефимов: В России необходимо вводить постоянный финансовый мониторинг авиакомпаний

Так считает первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов, комментируя ситуацию вокруг «ВИМ-Авиа»: «У нас есть некоторый пробел в управлении авиацией, его, наверное, надо ликвидировать. Существуют две системы допуска на рынок. Первая — это допуск на рынок технический, то есть способность обеспечить кадрами, техникой, а также надежность и безопасность полетов. Этот допуск у нас неплохо работает, и если сравнивать безопасность полетов по европейским стандартам, то мы, в общем-то, не на плохом месте. Но есть вторая система, которая у нас пока слабо развита — это допуск по экономической составляющей».

Президент России поручил сравнить параметры эффективности GPS и ГЛОНАСС до 2020 года

«На заседании комиссии военно-промышлен

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Правительство России выделило Росавиации 98 млн рублей на обслуживание ВС «ВИМ-Авиа»

«Росавиации выделены бюджетные ассигнования в размере 98 млн рублей из резервного фонда Правительства России на оплату авиационных ГСМ и оказанных услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полётов воздушных судов ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», — говорится в заявлении вице-премьера Аркадия Дворковича, которое приводит пресс-служба правительства РФ. К настоящему времени общая задолженность авиакомпании составляет порядка 1,3 млрд рублей, уточнили в Правительстве РФ. «Наша основная задача на данный момент — обеспечить возвращение людей домой. Это одно из решений, направленных на снятие данной проблемы», — пояснил Дворкович.

В Государственную Думу внесут предложение об отмене НДС на авиаперевозки в Калининград

Предложение об отмене НДС на авиаперевозки в Калининград и обратно будут внесены в Госдуму РФ вместе с пакетом поправок в налоговое законодательство. Об этом сообщил журналистам вновь избранный губернатор Калининградской области Антон Алиханов. Он отметил, что для Калининграда будет предложена норма, отличающаяся от принятой для Крыма, которая завершает действие в 2020 году: «С учетом поручения Президента России будет отдельная норма для Калининграда с бессрочным отменением НДС». Губернатор также отметил, что отмена НДС не повлияет на объем средств, выделяемых на субсидирование авиаперевозок в регион.

Предлагаемые размеры штрафа за овербукинг для авиаперевозчиков необходимо обосновать

Сумма штрафов за овербукинг (продажу большего числа билетов, чем мест в самолете) должна быть обоснована, а не «взята с потолка», считает глава комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников. Ранее депутат от «Справедливой России» Игорь Ананских сообщил, что подготовил и внес законопроект, обязывающий авиакомпанию вернуть пассажиру десятикратную стоимость билета, если он не сможет улететь из-за овербукинга. В свою очередь первый зампред комитета ГД по госстроительству и законодательству Михаил Емельянов («Справедливая Россия») подчеркнул, что сумма штрафов за овербукинг достаточна и не является чрезмерной.

Ассоциация Туроператоров предложила Минтрансу сделать чартерный авиарынок более прозрачным

В обращении АТОР отмечается, что ситуация с «ВИМ-Авиа» возникла из-за неурегулированности вопросов заключения авиакомпаниями договоров с туроператорами на определенные объемы перевозок туристов. В частности, туроператоры не имеют сегодня технической возможности проверить факт соответствия объемов, которые заявляет перевозчик, его реальным возможностям. АТОР предлагает сделать открытым для туроператоров сам порядок выдачи допусков авиакомпаниями и публиковать в открытом доступе (например, на сайте Росавиации) актуальные сведения о емкостях перевозчиков, об имеющемся воздушном парке и планируемом вводе новых ВС.

Минтранс разработал меры для авиакомпаний, задерживающих отправки чартерных рейсов

По нашим сведениям, в Минтрансе прорабатывался следующий вариант компенсации: если время задержки прибытия пассажира в аэропорт назначения будет более 2-х, но менее 6 часов, то объем компенсации составит 12 тысяч рублей. Для задержек от 6 до 12 часов компенсация составит 18 тысяч, а от 12 до 24 часов — 21 тысячу рублей. За ожидание вылета более суток пассажир получит 28 тысяч рублей. Также предусматривалось, что авиакомпания при «сверхбронировании» обязана будет предложить пассажиру альтернативный вариант перелета. Если он устроит пассажира, авиакомпания выплатит ему только компенсацию, если не устроит — и компенсацию, и стоимость билета.

По объему выручки авиакомпания AZUR air вошла в топ-500 крупнейших компаний России

AZUR air вошла в ежегодный рейтинг лидеров бизнеса по версии РБК. Перевозчик стал первой чартерной авиакомпанией, включенной медиа-холдингом в число 500 крупнейших компаний России. «По объему полученной выручки AZUR air занимает 427 место. По сравнению с 2015 годом она выросла на 69 процентов, при этом составители рейтинга отмечают, что в целом рост выручки крупнейших компаний России замедлился в три раза. Кроме того, следует из результатов рейтинга, AZUR air вошла в топ-20 быстрорастущих компаний», — заявили в AZUR air. Рейтинг «РБК 500» публикуется в третий раз. Основным показателем, по которому ранжировались компании, является выручка.

Обязательства компании-банкрота «Трансаэро» почти в 144 раза превышают стоимость активов

«Если учесть определенную экспертным путем ликвидационную стоимость имущества должника, то обязательства превышают активы в 143,69 раза. И значит, даже в случае реализации всех активов должник не сможет погасить свои обязательства в полном объеме», — говорится в опубликованном на прошлой неделе решении арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Из анализа финансового состояния «Трансаэро» следует, что возможная стоимость активов для реализации на рыночных условиях, по состоянию на 21 августа 2017 года, составляет около 1,6 млрд рублей (без учета денежных средств на расчетных, валютных счетах и в кассе должника).

Росавиация: По программе субсидирования авиаперевозок обслужено 436,5 тысячи человек

В январе-августе 2017 года по программе субсидирования региональных воздушных перевозок на территории Российской Федерации было выполнено 7 тысяч парных рейсов, количество перевезенных пассажиров составило 436,5 тысячи человек, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 23 процента. Об этом сообщает Росавиация. Программа действует на круглогодичной основе, с 1 января по 31 декабря 2017 года. Сумма субсидий, выделенных на программу в текущем году, составляет более 3 миллиардов рублей, из которых по результатам восьми месяцев освоено 1,9 миллиарда рублей (63 процента средств федерального бюджета).

В ожидании «кукурузника»

Кто станет наследником рекордсмена из книги Гиннесса?

О роли Ан-2 как земледельца также сказано немало слов. В этом качестве он продолжает использоваться и по сей день. Заметим, что именно для решения сельскохозяйственных задач Ан-2 и создавался изначально. Проект был разработан ещё перед войной и получил название СХ-1. Война не дала возможности полноценно поработать над ним и отодвинула его реализацию до конца 40-х годов. Вероятно, благодаря тому, что изначально самолёт был задуман как сельскохозяйственный, его и прозвали «кукурузником» (скался кукурузный бум эпохи Хрущёва). Впрочем, и По-2 называли «кукурузником» — об этом есть упоминание в повести Фазиля Искандера «Созвездие Козлотура».

Трудно, если не сказать, невозможно, найти самолёт с такой же историей, как Ан-2. Ни в отечественной, ни в мировой авиации не было такого воздушного судна, которое бы эксплуатировалось 70 лет. Как было упомянуто выше, в Китае этот самолёт производится по сей день. Казалось бы, знаменитому биплану сносу нет. Но вечной техники человечество не изобрело и придёт время, когда на роль «кукурузника» нужно будет искать нового актёра. Есть ли достойные кандидаты на смену ветерану?



Собственно говоря, поиски наследника начались достаточно давно. Первый опыт состоял в постройке Ан-14, который представлял собой моноплан с высококорасположенным крылом и двухкилевым оперением. Силовая установка состояла из двух двигателей АИ-14РФ конструкции Александра Ивченко. В гражданской авиации самолёт широкого распространения не получил, так как полноценной заменой Ан-2 не стал. Он был рассчитан на перевозку 6-7 пассажиров, в то время как Ан-2 брал на борт от 10 до 12. Не превзошёл он «старшего брата» и по крейсерской скорости, которая составляла 175 километров в час (максимальная — 222 километра в час). У Ан-2 крейсерская скорость составляла 185 километров в час, а максимальная — 250. Уступал Ан-14 и по практической дальности — 470 километров против 2000 у Ан-2. Превосходство состояло только по потолку — 5000 метров против 4500 у Ан-2.

Очередную попытку создать замену Ан-2 сделал авиаконструктор из коллектива О.К. Антонова Р.А. Измайлов. Он предложил семейство сельхозников под общим названием И-711. Один из них должен быть оснащён турбореактивным двигателем АИ-25. Этот вариант проекта и был реализован. Самолёт был запущен в серийное производство в польском городе Мелец и получил название М-15. В 1973 году совершил первый полёт опытный образец, после чего началось серийное производство. Самолёт прошёл госиспытания, в ходе которых совершал полёты в Армении и на Кубани. Отряд из воздушных су-

Окончание. Начало на с. 2



дов М-15 существовал в Майкопе.

Однако и этот самолёт себя не оправдал — он был неэкономичен, сложен в пилотировании и отличался низкими показателями по маневренности, что для сельскохозяйственной авиации было существенным недостатком. В 1981 году программа производства М-15 была свёрнута: было построено 120 воздушных судов, хотя программа предусматривала 3000 экземпляров.

Специалисты конструкторского бюро О.К. Антонова ещё в конце 50-х годов пришли к выводу, что целесообразнее будет ремоторизовать Ан-2, заменив поршневой двигатель на турбовинтовой. Подсчёты показали, что стоимость авиационно-химических работ снизится на 35-40 процентов, так как керосин дешевле, чем бензин. Кроме того, в са-

— их планировалось устанавливать на самолёты Ан-28 и Л-410, а также вертолёт Ми-2. В ходе испытаний двигатель продемонстрировал высокие характеристики, но в серию запущен не был. Тем не менее, ОМКБ продолжало работы по развитию семейства ТВД-10. Была построена версия ТВД-10Б мощностью 1025 лошадиных сил, которую планировалось установить на Ан-28 и Бе-30. Кроме того, у варианта ТВД-10А была увеличена мощность до 1375 лошадиных сил.

Руководство Министерства авиационной промышленности отнеслось к проводимым работам с одобрением, и в июне 1975 года Антонов добился постановления ЦК КПСС и Совмина СССР, которое предписывало МГА передать на баланс киевского ОКБ новый

дальше проект. К началу 1998 года в Омске на ПО «Полёт» был построен опытный Ан-3Т, а в 2000 году первый серийный самолёт был передан авиакомпании «Заполярье». Серийное производство было прекращено в 2009 году, когда было построено в общей сложности 17 машин. Самолёты этого типа эксплуатировались также в МЧС.

В декабре 2001 года Ассоциация советских полярников (АСПОЛ), президентом которой является Герой Советского Союза Артур Чилингаров, в честь 40-летия первого перелета Москва-Антарктида организовала экспедицию на шестой континент, намереваясь достичь по воздуху Южного полюса. Для осуществления этого перелета российская авиакомпания «Атлант-Союз» выделила Ил-76 (РА-76425), а ПО «Полёт» — Ан-3Т (борт 9801), оснащенный лыжами с подогревом. До чилийской антарктической базы «Патриот-Хиллс» Ан-3 и 14 участников экспедиции добрались на борту Ил-76. После выгрузки «тройке» были пристыкованы крылья и оперение. На «Патриот-Хиллс» не было ни ангара, ни осанстки, и эта несложная в обычных условиях операция растянулась на сутки. После сборки самолет совершил два контрольных полета под управлением экипажа во главе с летчиком-испытателем АНТК С.М. Тарасюком.

Одним словом, «тройка» имеет все шансы стать такой же летающей легендой, как и «двойка». И созданием Ан-3 попытки дать новую жизнь «Аннушке» не исчерпываются. Мы уже не раз писали о проекте АО «Мотор Си» по установке на Ан-2 двигателя МС-14. Этот вариант для нас потерян по причинам, не требующих комментариев. Несомненные перспективы имеет проект СиБНИА, который внешне, впрочем, отличается от Ан-2 — он является кольцевым. Как и в случае с Ан-3, может возникнуть проблема с двигателем, так как российского аналога нет, а с поставками американского Honeywell могут возникнуть трудности в связи с санкциями со стороны США.

Были и другие попытки найти замену Ан-2. Наиболее известная — создание научно-коммерческой фирмой «Техноавиа» двухмоторного моноплана с низкокорасположенным крылом «Рысачок». Он совершил первый полёт в конце 2010 года, а в 2011 году демонстрировался на авиасалоне МАКС-2011. В конце 2012 года Минпромторг заявил о начале серийного производства самолёта с 2015 года с темпами выпуска 320 машин в 9-местном варианте до 2025 года. Но, по заявлению генерального конструктора НКФ «Техноавиа» В. П. Кондратьева, в серийное производство будет направлен разрабатываемый в настоящее время 16-местный вариант «Рысачка». Остаётся надеяться, что судьба этого варианта станет более счастливой, хотя отечественных двигателей для него и сегодня нет.

Одним словом, вопрос о новом обладателе звания «Кукурузник» остаётся открытым.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Ан-2, который должен быть переоборудован в Ан-3. Но на пути продвижения проекта встала новая преграда — в это же время была поставлена задача построить ВСУ для самолёта Ил-86, и омские моторостроители построили её на базе ТВД-10. Работы по двигателю для Ан-3 снова затормозились. В декабре 1977 года вышел приказ МАП №313, предписывающий построить первый экземпляр Ан-3 в 1978 году. Благодаря этому был построен не только опытный образец двигателя (он получил название ТВД-20), но и бокс для его испытаний и доводки.

Самолёт Ан-3 был построен в конце 1979-го начале 1980 года, а 13 мая 1980 года он совершил первый полёт. После этого начались испытания, которые проводились в Туркмении, Краснодарском крае, в Крыму и в других районах СССР. Передать самолёт на Государственные испытания оказалось невозможно, так как двигатель ТВД-20 обладал ресурсом всего в 50 часов. Работы по повышению ресурса этого двигателя не начинались вследствие вновь обострившегося противостояния ОКБ О.К. Антонова и МАП.

В апреле 1984 года Олег Константинович умер, а через месяц после его смерти появилось решение МАП об увеличении ресурса ТВД-20 с последующим запуском его в серию. В 1988 году работы по этому двигателю были прекращены, и акцент был сделан на ТВД-1500, создаваемый Рыбинским БК моторостроения.

Проект Ан-3 был приостановлен в связи с экономическим кризисом начала 90-х годов, которым сопровождался распад СССР. В 1997 году было решено возро-



Хорошо летим!

Исполнилось десять лет публичной презентации первого летного экземпляра Sukhoi SuperJet 100

10 лет назад, 26 сентября 2007 года, в городе Комсомольск-на-Амуре на Дальнем Востоке России состоялась выкатка самолета Sukhoi SuperJet 100 — первая публичная презентация летного экземпляра. Через восемь месяцев после этого события, в мае 2008 года, был выполнен первый испытательный полет первого опытного образца самолета SSJ 100.

Уже весной 2011 года компания Гражданские самолеты Сухого (ГСС) — производитель Sukhoi SuperJet 100, начала поставлять серийные самолеты в авиакомпанию. По состоянию на сентябрь 2017 года в эксплуатации находится 105 самолетов SSJ 100. В общей сложности с начала коммерческой эксплуатации они выполнили более 220 000 коммерческих рейсов продолжительностью свыше 330 000 летных часов.

По оценке ПАО «ОАК» общий спрос в сегменте 100-местных самолетов в период 2017-2036 годов может превысить 2300 воздушных судов. В ближайшие пять лет планируется поставить порядка 170-180 самолетов, включая бизнес-версии, с расчетом выхода на поставки 35-40 самолетов в год.

На сегодняшний день Sukhoi SuperJet 100 эксплуатируется в российских авиакомпаниях и государствах: Аэрофлот, «Газпром авиа», «Якутия», «Ямал», «ИрАэро», МВД России, МЧС, СЛО «Россия», «Азимут», «РусДжет», а также в иностранных: Interjet (Мексика), CityJet (Ирландия) и Королевских ВВС Таиланда.

В рамках разработки самолета Sukhoi SuperJet 100 создана новая современная платформа. Она включает в себя не только планер самолета, обладающего определенными аэродинамическими и летно-техническими характеристиками, но и оборудование, которое может быть использовано для разработки самолетов других типов. Была выстроена производственная кооперация, проведено техническое перевооружение авиационных заводов и созданы новые рабочие места на современном производстве, отрабатываются новые технологии и внедряются инновационные решения.

Самолет SSJ 100 — это продукт, включающий самолет сам по себе, систему финансирования продаж, обучение экипажей, послепродажное обслуживание. Российское авиастроение получило беспрецедентные компетенции в области создания нового самолета с нуля, сертификации, в том числе иностранной, продаж на высоко конкурентном рынке и системы послепродажного обслуживания.

Sukhoi SuperJet 100 во многом стал первым. Это первый российский самолет, отправной точкой создания которого стали требования к продукту, сформированные ведущими авиаперевоз-

чиками мира. Этот комфортабельный лайнер обладает рядом преимуществ как для авиакомпании, так и для пассажиров.

Для авиакомпаний - это «раскатка» новых маршрутов до того уровня спроса, при котором будет целесообразно ставить на них узкофюзеляжные самолеты большей вместимости; подмена, при необходимости, более вместительных узкофюзеляжных самолетов, эксплуатирующихся с низкой пассажирской загрузкой в периоды сезонных спадов авиаперевозок. Самолеты сегмента подменяют воздушные суда большей вместимости как на длительный период в «низкий» сезон, так и в течение суток. Авиакомпания, при наличии в парке самолетов большей размерности, может заменять их без ущерба для комфорта пассажиров. Кроме того, SSJ100 - активное дополнение в концепции хабов, что позволяет авиакомпании оптимизировать свои расходы: «подвоз» пассажиров на самолете меньшей размерности в базовый аэропорт авиакомпании. И другие преимущества.

Для пассажиров по комфортабельности салон SSJ100 сравним со средне и дальнемагистральными самолетами. Высота салона в центральном проходе составляет 212 см, удобные широкие кресла, сравнимые с теми, которые обычно устанавливаются на средне и дальнемагистральных самолетах и широкий центральный проход. Увеличенное жизненное пространство для каждого пассажира: большой шаг кресел в базовой конфигурации самолета SSJ100 до 32 дюймов позволяет даже высоким пассажирам чувствовать себя на борту комфортно. Большие иллюминаторы для естественного освещения и лучшего обзора. Просторные и вместительные багажные полки длиной 2 м без внутренних перегородок для удобного размещения ручной клади. Просторные туалеты, туалет в задней сервисной зоне приспособлен для пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Кроме того, он оснащен широким пеленальным столиком. Поездка пассажиров в SSJ100 может осуществляться как через обычный трап, так и через телетрап.

Самолет в рекордные сроки получил Сертификат типа Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета, выполнив беспрецедентно обширную программу испытаний: с момента первого полета в

2008 году прошло всего три года.

Сертификационная кампания SSJ100 включала 200 программ стендовых, наземных и летных испытаний, в том числе 25 специальных программ испытаний во всем диапазоне ожидаемых условий эксплуатации. Летная программа составила 2594 летных часов в 1087 полетах. В ходе испытательных полетов самолеты SSJ100 опробовали свыше 20 аэропортов России, СНГ и Европы, подтвердив на практике возможность успешной эксплуатации. В ходе испытаний SSJ100 подтвердил соответствие существующим и перспективным требованиям по уровню шума на местности и эмиссии вредных веществ.

Самолет изначально создавался с учетом выхода на зарубежные рынки, поэтому Sukhoi SuperJet 100 стал первым российским пассажирским самолетом, сертифицированным в соответствии с авиационными правилами Европейского агентства по авиационной безопасности EASA в категории «транспортный самолет» (пассажирский). Тем не менее, первые поставки, и их большая часть, пришлось на российский рынок, где SSJ100 успешно эксплуатируется в различных регионах страны, в разнообразных климатических условиях.

В производстве самолета применяются ранее не использовавшиеся в отечественном гражданском самолетостроении технологии, такие как бесстапельная сборка, автоматическая стыковка агрегатов планера, автоматическая клепка и ряд других.

Сейчас в составе Комсомольского-на-Амуре филиала компании Гражданские самолеты Сухого, где выполняется окончательная сборка SSJ100, действует: Технокомплекс - центр распределения комплектующих на производственные площадки филиала; цех сборки фюзеляжа, цех окончательной сборки самолета и летно-испытательная станция.

В цехе окончательной сборки одновременно работы ведутся на семи производственных участках, на четырех в цехе сборки фюзеляжа и на двух участках летно-испытательной станции выполняются наземные проверки выпускаемых самолетов.

Филиал в полной мере использует leap-технологии. Их применение направлено на повышение эффективности производства и его планирования. В основе leap-технологий лежат современные методики, оптимизация процесса закупки оборудования, минимизация трудовых и временных затрат.

Производственные мощности завода позволяют выпускать до 50 самолетов в год.

Наша справка. Компания АО «Гражданские самолеты Сухого» основана в 2000 году с целью создания и продвижения новых моделей гражданских самолетов. На сегодняшний день основным проектом компании является программа по созданию и развитию самолета Sukhoi SuperJet 100. Основными направлениями деятельности компании являются разработка, производство, продажи и техническое обслуживание самолета Sukhoi SuperJet 100. Главный офис компании находится в г. Москве, самолеты производятся в филиале компании в г. Комсомольск-на-Амуре.

Впервые в России помимо технического предложения и бизнес-плана проекта разработки самолета, была представлена также концепция послепродажного обслуживания

В настоящее время программы обеспечения запчастями включают два пакета услуг. Базовый комплексный пакет (Basic Super-Care Plan) — предоставление доступа к пулу, гарантия сроков поставки и ремонта комплектующих, техническое обслуживание компонентов самолета. И Дополнительный пакет (SuperCare Plan Option) — предоставление доступа к возвратно-обменному фонду запчастей, техническое обслуживание вспомогательной силовой установки и шасси, инженерная поддержка эксплуатации. Склады запчастей для поддержки эксплуатации SSJ100 находятся как в России, так и за ее пределами: Форт-Лодердейл (США) и Мюнхен (Германия). Партнеры по проекту — компания PowerJet, производитель двигателя, открыла в Подмоскovie свой склад для поддержки эксплуатации SSJ100. ГСС рассматривает возможность оптимизации сети распределения запчастей и увеличения количества наименований запчастей, что позволит оказывать круглосуточную поддержку эксплуатантам самолетов данного типа по всему миру.

Компания ГСС находится в контакте с авиакомпаниями. Они указывают свои пожелания, и указывают на места, требующие особого внимания со стороны производителя. Совместная работа планомерно улучшает как эффективность, так и надежность SSJ100. Поэтому ГСС постоянно реализует программу повышения исправности парка SSJ100, которая охватывает весь спектр направлений поддержки эксплуатанта и состоит из обширного плана конструктивных, производственных, информационных, организационных мероприятий, большая часть из которых уже внедрена.

В самолете SSJ100 используются наилучшие современные технологии, разработанные известными компаниями — лидерами авиационной отрасли.

Экономическая эффективность в эксплуатации и комфорт салона на уровне узкофюзеляжных самолетов являются ключевыми преимуществами самолета SSJ100, определяющими интерес к нему со стороны как российских, так и зарубежных авиакомпаний. Готовность производителя — компании Гражданские самолеты Сухого - быть гибким с учетом требований авиакомпаний, а также широкий спектр эксплуатационных возможностей, позволяют использовать SSJ100 в уникальных аэропортах Европы с ультра-короткими полосами, в условиях высокогорья и жаркого климата, не теряя при этом своих возможностей и при полетах на Крайнем Севере России.

Идя навстречу заказчикам, ГСС предлагает различные компоновки салонов, в том числе трансформируемые, в зависимости от актуальных потребностей эксплуатанта.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Президент ОАК Юрий Слюсарь провел рабочее совещание на Иркутском авиационном заводе

Оценивая второй этап заводских доводочных испытаний MC-21, он заявил: «Испытания самолета проходят успешно и в соответствии с графиком. Мы постепенно расширяем эксплуатационные диапазоны по высоте, скорости и массе. Недавно самолет достиг высоты 10 000 м и скорости свыше 900 км/час. Сегодня машина соответствует всем заявленным характеристикам». В настоящий момент на заводе строятся 4 опытных самолета MC-21-300. До конца года второй самолет поступит в Летно-испытательное подразделение предприятия. Участники совещания рассмотрели планы по загрузке предприятия государственными и экспортными заказами на Су-30СМ, Як-130 и Як-152.

На создание российско-китайского самолета в 2018 году могут выделить 3,9 млрд рублей

Минпромторг России запросил в Правительстве 3,9 млрд рублей на финансирование в 2018 году создания российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС), сообщил журналистам министр промышленности и торговли России Денис Мантуров. «Мы рассчитываем на поддержку Правительства. Китайские коллеги на 100 процентов финансируют из бюджета свою долю совместного проекта», — отметил он. В 2018 году планируется утвердить эскизный проект самолета. В конце мая ОАК и COMAC открыли в Шанхае совместное предприятие China-Russia Commercial Aircraft International Corporation (CRAIC). СП будет выполнять функцию оператора программы.

ОДК предлагает модернизировать силовые установки российских вертолетов в Китае

В рамках авиационной выставки Aviation Expo China в Пекине ОДК представила китайским эксплуатантам российской гражданской вертолетной техники программу модернизации силовых установок вертолетов. Большая часть сертифицированной вертолетной техники российского производства в КНР оснащена двигателями семейства ТВЗ-117 разработки НПО им. В.Я. Климova (ныне — АО «ОДК-Климов», г. Санкт-Петербург). Однако к настоящему времени предприятием разработаны и сертифицированы гораздо более эффективные и современные двигатели. Среди них следует выделить перспективный вертолетный двигатель ВК-2500М.

Ульяновский «Авиастар» передал на испытания новый пассажирский Ту-204-100В в VIP-версии

Таким образом, на летно-испытательной станции АО «Авиастар-СП» в настоящее время находятся два самолета семейства Ту-204. Первый авиалайнер подобной модификации уже успешно выполнил летную программу в рамках сертификационных и предвзлетных испытаний. В настоящее время на этот самолёт оформляются документы для передачи его заказчику. «Ту-204-100В — это первый ту-полевский самолёт, где реализовано разделение по разным каналам систем подачи сигналов интерьера от сигналов основного борта, благодаря чему интерьер устанавливается как готовое изделие», — отмечает директор УФКБ ПАО «Туполев» Станислав Рыжаков.

КРЭТ и Союз машиностроителей объявили победителей Второй премии им. В.А. Ревунова

Церемония награждения прошла в рамках конференции «Будущее машиностроения России» в МГТУ им. Н.Э. Баумана. За год, прошедший с момента проведения Первой премии, количество соискателей выросло в четыре раза. «Радует факт, что, по сравнению с прошлым годом, Премия фактически стала общенациональной», — отметил генеральный конструктор РПКБ, член Бюро «Союза машиностроителей России» Гиви Джанджава. — Если в прошлом году мы приняли 27 заявок, почти все из КРЭТ, то в этом году в оргкомитет поступило около 130 заявок из разных предприятий и регионов России. Фонд премии составляет 5 млн рублей и формируется за счет чистой прибыли КРЭТ.

ВИЛС разработает технологию производства турбинных дисков для авиадвигателя ПД-35

ОАО «Всероссийский институт легких сплавов» начал разработку опытной технологии производства биметаллических заготовок дисков, а также дисков с переносной структурой из гранул новейших жаропрочных никелевых сплавов класса «ВВП». Создание этой инновационной технологии является одним из главных направлений научной деятельности ОАО «ВИЛС» в рамках программы создания ПД-35 тягой 35-50 тонн. Работа ведется по заданию конструкторского бюро АО «ОДК-Авиадвигатель». Еще одно значимое направление — проведение испытаний и паспортизация новейшего гранулируемого никелевого суперсплава с очень высокой жаропрочностью ВВ753П.

Авиационный испытательный стенд «Кузнецова» аттестован под новые серийные авиадвигатели

Ввод в эксплуатацию данного объекта является значимым шагом в постановке на серийное производство двигателя НК-32 серии 02 для бомбардировщика-ракетоносца Ту-160 — именно здесь будут проходить испытания новые и ремонтные двигатели этого типа. Ранее на ПАО «Кузнецов» испытания производились на двух стендах, однако с учетом роста производственной программы по Г03 возникла необходимость в расширении пропускной способности испытательного комплекса. Модернизированный стенд №1 значительно сократит время работ и повысит качество продукции за счет внедрения новой автоматизированной системы измерения и оценки параметров двигателей.

В России в 2019 году может появиться головной экраноплан на 100 мест компании «Небо+море»

Экраноплан — это высокоскоростное транспортное средство, гибрид между тяжелым самолетом и легким катером. Аппарат летит в пределах действия аэродинамического экрана, на высоте до нескольких метров от поверхности воды или земли. Сейчас проходят испытания экраноплана «Буревестник-24» вместимостью 24 человека. «Сто-местный экраноплан пока только в расчетах. На его производство нужно несколько миллионов долларов. Первая, головная машина — очень дорогая. На ее изготовление должно уйти порядка двух лет при соответствующем финансировании», — рассказал гендиректор компании «Небо+море» (разработчик экранопланов) Владимир Буковский.

Минфин РФ предлагает изъять у ГК по ОрВД 41 млрд рублей чистой прибыли в госбюджет

Минфин предлагает изъять в бюджет у Госкорпорации по организации воздушного движения 100 процентов чистой прибыли в 2018-2020 гг. на общую сумму 41 млрд рублей, свидетельствует протокол сентябрьского заседания рабочей группы при правительственной комиссии по транспорту. Эти деньги предлагается направить на развитие аэродромной инфраструктуры. Обвалившийся в 2014 году рубль позволил России зарабатывать на зарубежных авиакомпаниях, которые платят за аэронавигационное обслуживание в валюте. Таким образом, в 2014-2016 гг. чистая прибыль госкорпорации выросла в несколько раз. На конец 2016 года на ее счетах скопилось 48,5 млрд рублей.

Североатлантическое бюро ICAO отметило благодарностью филиал «Камчатэроавиация»

Руководство Североатлантического бюро Международной организации гражданской авиации (ICAO) в Париже выразило благодарность филиалу «Камчатэроавиация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» за организацию и успешное проведение Совещания руководящей группы по подготовке учений по вулканическому пеплу для Дальневосточной части Европейского региона ICAO (EUR EAST) VOL-CEX/SG/11) 7-9 августа 2017 года в г. Петропавловск-Камчатский. Как сообщает ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в благодарственном письме также сформулированы вопросы, подлежащие отработке на учениях VOLCAM 18, которые пройдут с 19 по 20 апреля 2018 года.

По решению EASA европейские авиакомпании могут прекратить полеты на восток Украины

Госавиаслужба Украины подтвердила получение проекта бюллетеня EASA. Если агентство считает, что для европейских авиакомпаний существуют риски для безопасности рейсов над определенной территорией, оно издает Conflict Zone Information Bulletin, которым рекомендует ограничить полеты. Несмотря на то, что бюллетени EASA носят рекомендательный характер, они, по сути, являются обязательными к исполнению. Днепропетровский район полетной информации включает в себя воздушное пространство над Харьковской, Днепропетровской, Запорожской, Донецкой, Луганской областями и над Крымом. На его территории действуют четыре международных аэропорта.

Azimut оснастил аэродром Екатеринбурга инструментальной системой посадки ILS2700

«Инструментальная система посадки нового поколения ILS2700, оснащенная дальномерным радиомаяком DME/NL2700, является всепогодной, и в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (ICAO) признана неавиационным средством точного захода воздушных судов на посадку. Система также облегчает пилоту выполнение захода на посадку и посадку при наличии облачности или в условиях ограниченной видимости. Подобные радиотехнические средства обеспечения полетов производства АО «Азимут» успешно функционируют в аэропортах Волгограда, Владикавказа и Анапы», — отметили в АО «Азимут».

Бюджет возместит Госкорпорации по ОрВД затраты на строительство ВПП-3 Шереметьево

Корпорация, за счет средств которой планируется достроить взлетно-посадочную полосу № 3 Шереметьево, вернут средства из федерального бюджета в 2020-2011 годах, рассказал министр транспорта России Максим Соколов. ГК по ОрВД получит функции заказчика-застройщика по строительству ВПП и направит на ее финансирование 7,7 млрд рублей. По словам Соколова, принципиальное решение правительства о финансировании ВПП-3 уже принято. «В настоящее время общая готовность объекта приблизилась к 50 процентам, ввод в эксплуатацию запланирован на май 2018 года. В конце июня Соколов оценил дефицит средств на достройку ВПП-3 Шереметьево в 7,5 млрд рублей.

В Анкаре подписан Меморандум о сотрудничестве между ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и DNHM

На прошлой неделе в столице Турции городе Анкара состоялось совещание с участием представителей ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и провайдера аэронавигационного обслуживания Турецкой Республики DNHM. Представители DNHM рассказали о реализуемых в настоящее время проектах и внедряемых технологиях в области УВД. В ходе встречи стороны обсудили важность сотрудничества при организации воздушного движения между Россией и Турцией, обменялись мнениями по целому ряду вопросов и наметили перспективы дальнейшего сотрудничества. Итогом встречи стало подписание Меморандума о сотрудничестве между ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и DNHM.

Швейцарская компания Skyguide испытала диспетчерскую систему для дронов U-Space

Skyguide, занимающаяся аэронавигационным обслуживанием, провела успешные испытания прототипа перспективной диспетчерской системы для дронов, которая должна будет руководить полетами автономных дронов. Как пишет Aviation Week, во время испытаний проверялась возможность автоматической регистрации, идентификации и геозонирования. Разрабатываемая швейцарцами диспетчерская система, получившая название U-Space, должна будет сделать полеты беспилотников безопасными. При этом она позволит реализовать полностью автономные полеты дронов, которые сегодня с серьезными ограничениями могут летать только под полным управлением оператора.

У авиационных властей России нет данных о спорных ситуациях с диспетчерами Украины

«Информация о конфликтных ситуациях с диспетчерскими службами Украины при использовании воздушного пространства Украины и республики Крым, являющейся субъектом РФ, у российской стороны отсутствует», — уточнил источник, знакомый с ситуацией. Ранее министр транспорта РФ Максим Соколов сообщил, что не получал от Украины уведомления о штрафах для российских авиакомпаний из-за якобы нарушения воздушного пространства Украины. На данный момент воздушное пространство над Крымом и открытыми водами Черного моря контролируется Россией. Страны Черноморского бассейна поддержали идею диспетчерского контроля РФ.

На земле идеям тесно

Конкурс «Авиастроитель года» стал зеркалом тенденций развития крылатой отрасли России

Третьей проблемой было формирование и сопровождение каталога дефектов — информационного материала из категории «как не надо делать» для цеховых рабочих с фотографиями основных несоответствий, на основании которого проводятся плановые и внеочередные инструктажи по качеству. Данный каталог формировался вручную специалистами УТК, обновлялся ежемесячно и размещался в 2-3 местах в цехе в бумажном виде. Формирование данного каталога требовало дополнительных трудовых и материальных (бумага, расходные материалы для принтеров) затрат.

Процесс формирования основных форм отчетности по качеству также был не оптимален, так как в данном случае присутствовал двойной ввод информации и не было возможности получать информацию в режиме реального времени. Отчетность формировалась с использованием программных продуктов MS Excel, MS Word, данные для формирования графиков вносились дополнительно, дата формирования отчетности была установлена — последнее число месяца.

Отсутствие доступа к информации о выявленных дефектах на текущий момент времени не позволяла оперативно предпринимать предупреждающие и корректирующие действия в вопросах качества. По результатам выявленных проблем был разработан дополнительный инструмент к системе iKiosk, позволяющий контролеру в режиме реального времени вносить данные в систему и производить фотофиксацию выявленных дефектов. Данным инструментом стало мобильное автоматизированное рабочее место контрольного работника АСП. Все запланированные мероприятия теперь выполняются в срок.



В авиастроении, как и в каждой отрасли, есть свой гуру

В конкурсе участвовала группа «Кронштадт», которая была награждена дипломом в номинации «Лучший инновационный проект» за системную работу в сфере создания перспективных БЛА». Работа заключалась в создании беспилотного летательного аппарата вертикального взлета и посадки «Фрегат». Он рассчитан на применение в военном и гражданском ведомствах.

В военном деле данный аппарат может применяться для ведения разведки и решения транспортных задач. В гражданском секторе «Фрегат» может использоваться для перевозки грузов на большие расстояния в районы с неразвитой транспортной инфраструктурой, офшорных авиаработ и в поисково-спасательных операциях.

Конструкция конвертоплана имеет ряд особенностей. Так, например, единые поворотные двигатели обеспечивают как взлет, так и горизонтальный полет. Таким образом, отсутствуют элементы конструкции, задействованные только

периментальная летающая модель, выполнившая более 30 полетов.

Холдинг «Росэлектроника» представил малогабаритный вертолетный доплеровский измеритель скорости и сноса, совмещенный с высотомером (ДИСС-ВГ). Оборудование предназначено для измерения скорости в разных режимах — навигационном, в режиме висения, а также малых скоростей, высоты и наклонной дальности летательного аппарата. ДИСС входит в состав автономных систем навигации, которые позволяют вертолету автоматически держать курс и ориентироваться даже в сложной обстановке, при радиоэлектронных помехах и отсутствии спутниковой связи.

Вместо нескольких устройств, которые использовались ранее для определения параметров полета, применяется один блок. Он сочетает в себе функции доплеровского измерителя угла сноса и скорости, радиовысотомера и радиолокатора, что позволяет оптимизировать бортовую электронику, наращивая полезное пространство и боевые возможности машины.

Особое место в конкурсе заняла номинация «За достижения в выполнении оборонного заказа». Представленная на конкурсе работа иллюстрировала процессы поставки истребителей Су-30СМ и учебно-боевых самолетов Як-130. Многоцелевые истребители Су-30СМ изготавливаются по ГОЗ и поставляются в ВВС России с декабря 2012 года, а в морскую авиацию России с июля 2014 года. В 2015-2016 годах были подписаны контракты на поставку для Минобороны пяти партий этих самолетов. В 2016 году корпорация Иркут» перевооружила на Су-30СМ пилотажную группу «Русские витязи», поставив в Центр показа авиационной техники в Кубинке 8 самолетов. До этого времени группа, основанная в 1991 году, была вооружена самолетами Су-27. В марте 2017 года группа впервые продемонстрировала возможности новых истребителей за рубежом, приняв участие в выставке LIMA-2017 (Малайзия). В январе 2017 года в ВВС и авиацию ВМФ в общей сложности было передано 83 истребителя данного типа.

На Иркутском авиазаводе было освоено производство учебно-боевого самолета Як-130. Он стал первым военным самолетом, спроектированным, испытанным и освоенным в производстве после 1991 года. Разработка и подготовка к производству были осуществлены с минимальным привлечением государственного финансирования. При этом поставки

Министерству обороны начались уже в 2010 году. В 2011-2016 годах были подписаны контракты на поставку Министерству Обороны партии из 97 самолетов, из которых в январе 2017 года было поставлено 77. Большинство из них было передано в учебно-научный центр ВВС Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина. В 2013 году состоялся первый выпуск курсантов на этих самолетах, а с 2014 года они состоят на вооружении учебной авиабазы в Армавире, входящей в состав Академии. В составе ВВС России была создана пилотажная группа «Крылья Тавриды», которая выступает на самолетах этого типа. В 2017 году запланирована также поставка в подразделения Минобороны учебно-тренировочных самолетов Як-152.

Благодаря аналогичным достижениям победителем конкурса в своем сегменте стало Арсеньевское предприятие «Прогресс», выполнившее обязательства по производству вертолетов Ка-52 «Аллигатор». Боевой разведывательно-ударный вертолет нового поколения Ка-52 предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы и вертолетов противника на переднем крае и в тактической глубине, при любой погоде и в любое время суток. Этот вертолет также способен обеспечивать разведку целей, целераспределение и аппаратурное целеуказание на взаимодействующие вертолеты и командные пункты сухопутных войск. Помимо этого Ка-52 может обеспечивать огневую поддержку десанта, вести патрулирование и сопровождать военные колонны.

В 2016 году предприятие провело ряд работ, которые позволили дополнительно передать две машины в счет поставок 2017 года. К основным проведенным мероприятиям относятся реконструкция цехов подготовки производства, техническое перевооружение и строительство аэродромной базы, включая новую ВПП. Помимо этого на предприятии внедрены в производство новые стенды различного назначения, в частности, для отработки бортового радиоэлектронного оборудования. Наряду с этим проведена реконструкция энергетической инфраструктуры, агрегатно-сборочного и композитного производств, а также ряда других подразделений предприятия.

Среди представленных на конкурс отметим разработку несущего винта нового поколения для перспективного вертолета. Эту работу представил научный руко-

Окончание. Начало на с. 2

водитель группы НИО-5 ФГУП «ЦАГИ» Михаил Головкин. Новая аэродинамическая компоновка позволяет добиться высокого коэффициента полезного действия в режиме висения. Благодаря новому винту также становится приемлемым уровень пролётных шумов от вертолёта.

ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина» представил разработку зализа крыла и фюзеляжа существенно меньших габаритных размеров и площади для снижения веса конструкции при сохранении исходного уровня аэродинамического совершенства легкого транспортного самолета. Принцип нового метода заключается в создании единой твердотельной модели. В отличие от ранее использованных методик создания поверхностей, в результате которых получались многочисленные отдельные фрагменты, новый метод позволяет создавать единую параметризованную поверхность более высокого качества и гладкости за значительно меньшее время.

В рамках государственного оборонного заказа для силовой установки беспилотного летательного аппарата на НПП «Аэросила» разработан новый воздушный винт. При его разработке создателем Романом Куликовым использовались как классические конструктивные решения, так и новые подходы для обеспечения работоспособности и прочностных характеристик основных узлов при условии соответствия требованиям по массе. Конструктивная особенность данного винта состоит в том, что угол установки лопастей изменяется с помощью электромеханической системы, а не гидравлической. В настоящее время изготовлено 16 опытных образцов, часть из которых успешно прошла испытания. Один из экземпляров готовится к лётным испытаниям.

На этом же предприятии в рамках выполнения ГОЗа был разработан воздушный винт АВ112 для самолёта Ил-112. Работу представил начальник бригады серийного сопровождения НПП «Аэросила» Валентин Колышкин. В конструкции винта были применены современные материалы и технологии, что позволило увеличить на взлётном режиме энерговооружённость винта на 23,5 процентов по сравнению с теми винтами, которыми оснащены двигатели самолётов Ан-140 и Ил-114. Помимо этого была разработана конструкция изометрического положения лопастей путём снятия электрического сигнала с индукторов, расположенных во втулке винта, с помощью датчика частоты вращения. Современные материалы и технологии позволили уменьшить габаритно-массовые характеристики и уменьшить трудоёмкость изготовления винта.

В тематике конкурсных работ особое место заняли материаловедение и обработка материалов. Это не случайно, так как в авиационной промышленности сегодня данные вопросы входят в число ключевых. Специалисты ФГУП «ВИАМ» создали прорывную аддитивную технологию селективного лазерного сплавления отечественных металлических порошков для изготовления деталей авиационных двигателей на примере завихрителя камеры сгорания двигателя ПД-14. Целью проведённой работы является разработка новой технологии изготовления деталей данного двигателя методом селективного лазерного сплавления.

Аддитивные технологии в отличие от традиционных формообразующих позволяют изготавливать детали любой сложности. Отсутствие фазы подготовки производства позволяет сократить сроки разработки. Наиболее дешёвым способом изготовления металлических порошков с требуемыми характеристиками является газовая атомизация. Её характерной чертой является ши-

рокий гранулометрический состав получаемого порошка. Детали, изготовленные с помощью аддитивных технологий, имеют тонкие стенки и сложный профиль геометрии элементов конструкции.

Завихритель камер сгорания двигателя ПД-14, например, имеет сложный профиль лопаточного канала, который классическим методом литья получить невозможно. АО «ОДК-Авиадвигатель» не имел технической возможности изготовить его из отечественных материалов на собственной установке. Специалисты предприятия изготовили этот узел совместно с ВИАМ. Впервые в России завихритель изготовлен с использованием данного метода и с применением отечественного материала. В составе конструкции я ПД-14 данная деталь была испытана на летающей лаборатории Ил-76.



«Последний из мОгикан» — Александр Иноземцев

Ряд разработок, представленных на конкурсе, предназначен для обеспечения безопасности полётов. Специалисты ФГУП «ЦАГИ» разработали технологию испытаний устройств реверсирования тяги двигателей для перспективных магистральных самолётов. Анализ статистики эксплуатации самолетного парка в России и за рубежом показывает, что с применением реверса тяги может быть связан ряд авиационных происшествий, среди которых — выкатывание воздушного судна за пределы ВПП, помпаж двигателя, забрасывание в двигатель посторонних предметов с ВПП реверсивными струями, а также снижение заявленных характеристик ВС — устойчивости и управляемости при пробеге, сцепления колес шасси с ВПП, искажение показаний приборной скорости в кабине экипажа...

Для решения проблем безопасности и эффективной интеграции двигателей разработана современная технология, примененная при испытаниях реверсивных устройств самолёта МС-21-300. С помощью расчетных и экспериментальных методов впервые выполнены детальные исследования физической картины распространения струй из реверсивных устройств решетчатого типа. Средства визуального контроля, измерение температуры потока на входе в воздушозаборник двигателя, а также визуализация расчетных полей течения

позволили достоверно определить критическую скорость выключения реверса.

В ходе исследований было установлено, что наличие реверса тяги оказывает существенное влияние на поведение самолета. С одной стороны, включение реверса тяги приводит к уменьшению коэффициента подъемной силы самолета, что является благоприятным фактором, так как увеличивает сцепление колес шасси с ВВП. С другой стороны, работа реверса при снижении скорости движения по полосе приводит к появлению кабрирующего момента, что может вызвать отрыв носового колеса, который следует парировать отклонением штурвала.

Изменение аэродинамики планера необходимо учитывать при разработке систем управления самолета, а также техники пилотирова-

ния. По результатам испытаний были определены режимы, при которых реверсивные струи могут повлиять на газодинамическую устойчивость двигателя, а также установлена критическая скорость пробег самолета по ВПП, при которой необходимо отключать реверс, исходя из условий попадания реверсивных струй в воздухозаборник двигателя. Полученные в ходе исследований результаты будут использованы в ходе дальнейших испытаний самолёта МС-21. Разработанная технология может быть применима и для испытаний других типов перспективных гражданских воздушных судов.

Из других разработок, ориентированных на гражданскую авиацию, следует выделить радиомаячную систему посадки СП-2010. Она является инструментальной системой формата ILS метрового диапазона волн, соответствует требованиям ICAO для III категории и предназначена для обеспечения посадки самолетов на аэродромы гражданской авиации и совместного базирования в сложных метеословиях днем и ночью. Аппаратура выполнена на основе современной элементной базы с применением цифровых технологий формирования и обработки сигналов. В высококачественных устройствах применены новейшие на сегодняшний день микросхемы и материалы.

Впервые в мировой практике на рынке систем посадки ILS предлагается комплекс, не требующий в зимний период уборки снега перед антеннами глассадного радиомаяка, что обеспечивает дополнительное существенное сокращение эксплуатационных затрат. Его выходные характеристики не зависят от изменения свойств и уровня подстилающей поверхности перед антеннами радиомаяков.

СП-2010 — совместная разработка акционерного общества «Челябинский радиозавод «Полёт» и научного коллектива Южно-Уральского Государственного университета. Потенциальные заказчики данной системы — Росавиация, Роскосмос и ряд зарубежных компаний. Серийная поставка СП-2010 планируется с 2018 года.

Представленные на конкурсе работы позволяют охарактеризовать положение дел в отечественной авиастроительной отрасли и выявить основные тенденции её развития. Наибольшее число победителей определено в номинации «За создание новой технологии». Многие работы, относящиеся к данной номинации, связаны с применением в авиационной композиции материалов. Этот факт является показателем актуальности данного направления отрасли. В тематике представленных работ значительное место занимает и радиоэлектронное оборудование. Значительное внимание было уделено и разработкам испытательного оборудования.

Нельзя не обратить внимания и на тот факт, что продукция, с производством которой связаны отмеченные на конкурсе разработки, большей частью ориентирована на военный сектор. Показателем этого является значительное количество призеров в номинации «За успехи в выполнении государственного оборонного заказа». Но за поставку гражданских воздушных судов никто победных лавров удостоен не был. Собственно говоря, такой номинации не было, да и быть не могло: каковы темпы производства самолётов для коммерческой авиации, нам хорошо известно. Но наряду с этим конкурс показал: чтобы переломить ситуацию, предпосылки есть. Если созданы эффективные технологии для серийной постройки боевой техники, значит, могут быть разработаны и аналоги для организации производства гражданских ВС. Для упрочения позиций отечественного авиапрома это необходимо — только с применением современных технологий и конструкторских решений «Ильи» и «Ту» могут производиться в количествах, сопоставимых с «Боингами» и «Эрбасами». В противном случае перевозчики будут продолжать отдавать предпочтение иномаркам: серийный самолёт дешевле, чем штучный, и билет на него обойдётся дешевле.

Будут внедряться новые производственные технологии — появится и номинация «За успехи в производстве гражданских воздушных судов». А лучшая награда творцам — их господство в воздухе.

Пётр КРАПОШИН



Третья слева — Светлана Савицкая

ИНТЕГРАЦИЯ

ОДК подписала меморандум по разработке двигателя нового самолета с китайской AECC

В рамках проходившей в Пекине авиационной выставки Aviation Expo China 2017 Объединенная двигателестроительная корпорация подписала с китайской компанией AECC Commercial Aircraft Engine Co., Ltd. (AECC CAE) меморандум о сотрудничестве по разработке газотурбинного двигателя для перспективного широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС). Первоочередные задачи программы создания двигателя для ШФДМС будут включать в себя проведение совместных исследований рынка широкофюзеляжных самолетов и конкурентного анализа продукции, определение требований потенциальных заказчиков и основных технических параметров двигателей.

Россия поможет вновь запустить производство в Ташкенте комплектующих для самолета Ил-114

По словам вице-президента Торгово-промышленной палаты России Владимира Падалко, сегодня между Узбекистаном и Россией существует много проектов, которые возможно реализовать совместными усилиями. Российские предприниматели, в частности, хотят запустить производство комплектующих для самолетов на бывшем Ташкентском авиапроизводственном объединении им. Чкалова (ТАПОиЧ). Всего здесь было произведено 17 машин Ил-114. В конструкцию узбекской версии Ил-114-100, в отличие от базовой, были внесены существенные изменения. Российская сторона готова приобрести оставшиеся фюзеляжи самолетов у ТАПОиЧ, а также использовать узбекские наработки.

Власти Японии изучают вопрос о содействии в модернизации АП Менделеево на Кунашире

23-24 сентября он был задействован для безвизовой поездки туда группы его бывших японских жителей и их родственников. «В правительстве нашей страны намерены проработать конкретные вопросы улучшения качества поездок бывших жителей для посещения могил их предков, — сказала официальная представительница МИД Японии. Договоренность о проведении такой поездки на безвизовой основе была достигнута на встрече президента РФ Владимира Путина и премьер-министра Японии Синдзо Абэ 27 апреля в Москве. В июле, когда они встретились в Гамбурге, премьер и президент договорились организовать рейс в сентябре.

Минэнерго направило Казахстану предложения по поставкам авиационного топлива на 2018 год

По словам замминистра энергетики РФ Кирилла Молодцова, Россия на текущий момент удовлетворила все запросы Казахстана в авиатопливе, и острой проблемы в поставках авиакеросина пока нет. Тем не менее, индикативный баланс на следующий год пока не подписан. Ранее в Минэнерго РФ сообщали, что производственные мощности российских НПЗ позволяют в полном объеме обеспечить потребности топлива для реактивных двигателей в 2017 году, в том числе, объемы, предусмотренные индикативным балансом топлива для реактивных двигателей Российской Федерации и Республики Казахстан. В 2017 году потребность гражданской авиации Казахстана в топливе составляет 800 тысяч тонн.

Чартерные авиабилеты становятся доступными для бронирования в России через Amadeus

Компания Amadeus объявила о запуске продаж билетов на чартерные рейсы на российском рынке. Теперь чартерные перелеты и блоки мест на регулярных рейсах доступны для бронирования через специализированный модуль онлайн-платформы Amadeus Content Rail & LCC. Система позволяет искать и заказывать билеты из 43 городов России в 50 стран мира, включая варианты багажных и безбагажных тарифов. При этом турагентству для начала работы с чартерами нужно заключить всего один договор с Amadeus Россия, что позволит сэкономить время на оформлении сделок с отдельными поставщиками. Все взаиморасчеты по продажам авиабилетов производятся в рублях.

«Международные авиалинии Украины» вводят плату за регистрацию пассажиров в аэропорту

Авиакомпания «Международные авиалинии Украины» вводит плату за регистрацию на стойке в аэропорту для пассажиров экономкласса с 1 октября. Сумма сбора — €10. Правило распространяется только на собственные регулярные рейсы перевозчика. Бесплатно получить посадочный талон по-прежнему можно будет при оформлении через сайт или мобильное приложение. Кроме того, пассажирам, корректно заполнившим все паспортные и контактные данные при бронировании билета доступна опция «Автоматическая регистрация». За 12 часов до вылета система выбирает им место автоматически. МАУ выполняет перелеты более чем по 80 международным направлениям.

В РКС начались занятия международной школы по спутниковой навигации и геоинформатике

Более 50 слушателей — специалистов российских и зарубежных компаний-участников рынка навигационных и геоинформационных услуг — прослушали курс лекций с практическими занятиями в VII Международной школе по спутниковой навигации, сообщает АО «Российские космические системы» (РКС). Курс направлен на повышение квалификации специалистов и знакомит их с новейшими возможностями использования технологий ГЛОНАСС и дистанционного зондирования Земли в различных отраслях экономики. Мероприятие проходило с 18 по 23 сентября в главном здании РКС в Москве. Все слушатели получили удостоверения о повышении квалификации, рассказали в РКС.

Белоруссия заинтересована вместе с СибНИА в модернизации самолетов семейств «Як» и «Ан»

Об этом заявил премьер-министр Белоруссии си Андрей Кобяков на встрече с губернатором Новосибирской области Владимиром Городецким. Кобяков подчеркнул заинтересованность в расширении сотрудничества в области технического обслуживания, ремонта и модернизации самолетов малой и бизнес-авиации. «В Беларуси сохранены кадровый потенциал и производственные мощности по ремонту, модернизации и техническому обслуживанию гражданских самолетов, в том числе Як-40, Як-42, Як-52. У нас строится новый авиаремонтный завод. И мы очень заинтересованы в организации совместной работы с учеными СибНИА», — отметил глава правительства.

АЭРОПОРТ 2017

Максим Соколов поддержал создание центра для пилотов-любителей АОН в Санкт-Петербурге

На базе аэродрома «Горелово» может быть создан центр авиации общего назначения. С просьбой поддержать инициативу по его созданию и приданию аэродрому статуса совместного базирования АОН предприниматели обратились во время личного приема граждан главой Минтранса Максима Соколова. Ранее аэродром использовался для нужд государственной авиации и был в ведении Минобороны. Сейчас, по словам бизнесменов, он исключен из реестра аэродромов государственной авиации и в интересах авиации ВС РФ не используется. Сейчас прорабатывается вопрос о передаче объекта в ведение Минпромторга. Бизнесмены готовы вложить в реконструкцию аэродрома свои средства.

ФАС выявила коллективное доминирование сетей после проверки цен на питание в Шереметьево

Заместитель главы управления Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Московской области Дмитрий Стрельников заявил, что по ряду позиций компании в два раза завышали цены. О каких именно компаниях идет речь, господин Стрельников не сообщил. О том, что УФАС по Московской области проведет проверку всех торговых точек в московских аэропортах, сообщалось в июне. Стрельников тогда заявил, что кроме объектов общепита ведомство проверит торговые точки, которые продают непродовольственные товары. До этого ФАС возбуждала дела в отношении сетей фастфуда Burger King, «Шоколадница» и «Му-Му» в аэропортах Домодедово и Жуковский.

Аэропорт Сочи стал победителем I Евразийской премии в области региональных авиаперевозок

В рамках VII международной конференции «Региональная авиация России и СНГ — 2017» прошла церемония награждения победителей I Евразийской премии. По результатам проведенной оценки, Международный аэропорт Сочи вошел в пятерку ведущих аэропортов и стал победителем премии в номинации «Топ 5 лучших аэропортов». Определение победителя происходило путем анализа объективных критериев и качественных характеристик деятельности авиаузла. По итогам работы за 8 месяцев т.г. в сравнении с аналогичным периодом 2016 года объем прямых региональных перевозок аэропорта Сочи опережает по динамике объем перевозок в Москву.

Новый аэропорт Ростова на начальном этапе сконцентрируется на внутренних перевозках

«Пока мы не видим большого спроса со стороны иностранных перевозчиков. Я думаю, что пока надо сконцентрироваться на внутренних перевозках», — сказал на совещании в Ростове-на-Дону генеральный директор УК «Аэропорты Регионов» (строит новый аэропорт) Евгений Чудновский. Он отметил, что в настоящее время переговоры о начале полетов успешно ведутся с рядом российских авиакомпаний. При этом, по его словам, «рывком» для развития аэропорта и отрасли в целом могло бы стать обнуление НДС для внутрироссийских перевозок. В свою очередь министр транспорта РФ Максим Соколов пояснил, что пока такое решение есть только в отношении Калининградской области.

МА «Кольцово» объявил конкурс на разработку концепции интерьера международного терминала

К участию в нем приглашаются российские и зарубежные архитекторы и дизайнеры, обладающие опытом разработки интерьеров общественных и multifunctional пространств. Конкурс пройдет в два этапа. В рамках квалификационного отбора будет проанализирован опыт и общая компетентность архитекторов и определены шесть потенциальных претендентов (заявки принимаются до 7 сентября). Далее архитектурным бюро, допущенным к участию в конкурсе, предстоит разработать эскизные проекты интерьера. Затем конкурсная комиссия объявит результаты основного этапа, а победитель приступит к финализации концепции и архитектурному проектированию.

УФАС обязало УК «Пулково» увеличить время бесплатной стоянки для машин с пассажирами

Управление Федеральной антимонопольной службы по Санкт-Петербургу выдало ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» (управляет АП «Пулково») предупреждение о нарушениях законодательства. Как пояснили в УФАС, с 1 июня бесплатный интервал посадки-высадки пассажиров в зоне Центрального пассажирского терминала (так называемая зона kiss and fly) уменьшился до 10 вместо прежних 15 минут. Штраф при превышении лимита времени был 1 тысяча рублей (в настоящее время 700 рублей). В жалобах граждан указывалось, что в бесплатные 10 минут уложиться не представляется возможным из-за автомобильных пробок внутри терминала.

Делегация Ямала представила в Москве проект реконструкции аэропорта Нового Уренгоя

«Команда ЯНАО представляет в рамках этой программы проект реконструкции аэропорта Новый Уренгой на базе заключения концессионного соглашения с частным инвестором. Программа проходит на базе Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) уже второй год. Ее главная цель — «обмен лучшими российскими и международными практиками улучшения инвестиционного климата». В пресс-службе отметили, что правительство ЯНАО объявило соответствующий конкурс 25 июля, в качестве его участников заявили компании двух крупнейших аэропортовых холдингов России — «Ренова» и «Новаяпорт».

ФАВТ выдало разрешение на строительство нового терминала в аэропорту Петрозаводска

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало разрешение на строительство нового терминала аэропорта «Петрозаводск» (Бесовец), в столице Карелии сообщила представитель пресс-службы администрации республики журналистам нашего издания. «Разрешение на строительство терминала на 300 мест было подписано 15 сентября. Площадь застройки составит более 3,7 тысячи квадратных метров», — подтвердили в Росавиации. Реализация проекта, стоимость которого составляет порядка 800 млн рублей, позволит создать не менее 200 новых рабочих мест. С введением нового терминала аэропорт получит статус международного.



Хендлинг на вольных хлебах

Наземное обслуживание в аэропортах: фокус — на повышение качества услуг

Российские аэропорты отличаются настолько высокими ставками за наземное обслуживание, что за эту сумму можно обслужить как минимум три борта в любом европейском аэропорту. Причем это фиксированная сумма, а хотелось бы оплачивать каждую операцию отдельно. При этом нелишне быть уверенными в качестве услуг и ответственном отношении подрядчика. Сейчас этой уверенности нет. Технический представитель Finnair почти всегда присутствует во время обслуживания рейса и контролирует ход работ. По мнению докладчика, это излишняя нагрузка, которой хотелось бы избежать.



Есть проблема языкового барьера. Проще говоря, российский технический персонал не знает английского, а «люди, выполняющие общую задачу, должны говорить на одном языке». Объемные отчеты, которые предоставляет оператор, — тоже на русском, и перевод доставляет отдельные расходы и неудобства.

Взгляд российского перевозчика вполне совпадает с мнением иностранного коллеги. **Алексей Аношин**, начальник отдела наземного обеспечения компании Red Wings, отметил те же проблемы, за исключением разве что языкового барьера. Нет гибких условий оплаты за наземное обслуживание: либо предоплата, либо отказ. Нет четких расценок на отдельные услуги. Подача обычной стремянки может стоить столько же, сколько она сама. Можно, конечно, в целях экономии возить с собой некоторые технические приспособления и наземное оборудование, но этот путь нельзя назвать продуктивным. А. Аношин отметил также важность проведения независимого аудита качества наземных услуг и необходимость создания пула единой базы данных о проведенных аудитах, доступной всем заинтересованным перевозчикам.

Окончание. Начало на с. 2

Над созданием единой системы оценки качества аэропортовых услуг давно уже работает ИАТА. Представитель этой международной организации г-жа **Stefania Tomasini** представила новую концепцию уровня обслуживания в аэропортах различных категорий, в рамках которой учтены мнения архитекторов, проектировщиков и самих пассажиров. Концепция учитывает такие параметры, как время ожидания пассажира на линии регистрации (экономический класс — 5-8 минут, бизнес-класс не более двух минут), в зонах таможенного и паспортного контроля на вылете и на прилете, время выдачи багажа и другие пока-

земного обслуживания снижать цены и повышать качество обслуживания, достигшее высокого уровня автоматизации. «Бумажные» отчеты давно упразднены, весь персонал снабжен айпадами, где отражаются все процедуры, произведенные с каждым воздушным судном — затраченное время, выявленные проблемы и другие параметры. Вся техника снабжена датчиками JPS, руководители смен четко осведомлены кто где находится и какую процедуру производит.

Эффективное время разворота — важная позиция в условиях интенсивной работы аэропорта, отметил докладчик. Все усилия наземных служб сосредоточены на этом. Перрон снабжен системой оповещения о нештатных ситуациях. Специальная аварийная кнопка может быть задействована, например, в случае пересечения автомобилем разметки стоянок самолетов.

Проблема повреждения воздушных судов на перроне — общая для всех крупных аэропортов с интенсивным движением. «Хитроу» старается такие ситуации исключить. Г-н John Hamshare отметил важность «человеческого фактора» в безаварийной работе хендлеров. В практику «Хитроу» введено добровольное сообщение персонала о допущенных ошибках, разбор каждого случая и внимательное отношение к людям, допустившим непреднамеренные ошибки, то есть отсутствие «карательных» мер. Все это вместе взятое дает высокое качество обслуживания, которым по праву гордится «Хитроу».

Тема конкуренции признана важной и российскими авиационными властями. В коротком сообщении представителя Минтранса **Андрея Шнырева** прозвучало обещание, что в скором будущем в Федеральные авиационные правила (ФАП) будут внесены подробные описания каждой процедуры наземного обслуживания, на основании которых авиакомпании смогут обеспечи-

вать его своими силами, если стоимость или качество предоставляемых аэропортом услуг их не устраивает. Такая возможность должна у перевозчиков быть, ее юридическое основание — это антимонопольное законодательство.

В четырех тематических сессиях выступили 30 ведущих специалистов крупнейших авиакомпаний и аэропортов страны, международных ассоциаций, российских и зарубежных специализированных хэндлинговых компаний и научных институтов. Они познакомили аудиторию с передовой международной практикой, обозначили проблемные вопросы, поделились опытом, озвучили инициативы, направленные на повышение эффективности и уровня безопасности полетов. Были затронуты важнейшие на сегодняшний день вопросы наземного обслуживания в аэропортах России и СНГ.

Первый заместитель генерального директора Международного аэропорта Внуково, **Дмитрий Ерзакович**, выступил с докладом на тему «Выделение хэндлинговой компании из состава аэропорта: цели, задачи, преимущества». Аэропорт Сочи поделился опытом работы в период проведения Кубка конфедераций в 2017 году. **Эдуард Овагимян**, руководитель службы СТИНО Международного аэропорта Сочи, рассказал об уникальном опыте сочинского аэропорта по обслуживанию воздушных судов и пассажиров во время массовых мероприятий, — что особенно ценно в преддверии Чемпионата мира по футболу 2018 года.

Трибуна конференции была использована для ознакомления профессионального сообщества с опытом крупнейшего аэропорта России — Международного аэропорта Шереметьево — по управлению производственной деятельностью в условиях сбойных ситуаций в аэропорту. С докладом на эту тему выступил первый заместитель генерального директора по производству АО «МАШ» **Андрей Никулин**.

На форуме были представлены последние тенденции в области информационных технологий, применимых в аэропортовой сфере. Участники ознакомились с результатами новейших исследований в области противообледенительной обработки и обеспечения ее качества, а также с практическим опытом применения технологий «дейсинга» с работающими двигателями самолетов.

В выставке, сопровождающей работу конференции, участвовали компании «ЕвроТэк», «Роснефть Аэро», «Сирена-Трэвел», «Техноформ», «Умный Сервис», Cavag, IMS, Integro Technologies, LAS-1, TLD, FL Technics, Международный аэропорт «Внуково» и Международный аэропорт «Манас».

Участники форума отметили высокий организационный уровень и безусловную практическую ценность конференции, которая остается наиболее продуктивной деловой площадкой в России и СНГ, ежегодно собирающей профессионалов наземного обслуживания.

Галина ПОНОМАРЕВА



Сделано для снaвиции

Казанский вертолетный завод передал ГТЛК новые машины в медицинском исполнении

Заказчику – Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) переданы две новых машины производства Казанского вертолетного завода. «Ансат» будет эксплуатироваться компанией «Русские вертолетные системы» в Псковской области, а Ми-8МТВ-1 пополнит парк компании «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд».



Основным назначением машин будет медицинская эвакуация в труднодоступных районах, а также выполнение полетов по санитарным заданиям. До конца нынешнего года ГТЛК получит 10 вертолетов Ми-8МТВ-1, 13 машин Ми-8АМТ и шесть «Ансатов».

Псковская область получила медицинский Ансат в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

«Мы рады заявить о передаче еще одной медицинской машины. Увеличение российского парка санитарной авиации — крайне важная задача, и «Вертолеты России» с гордостью принимают участие в ее решении. Все вертолеты передаются заказчику в срок и оперативно начинают использоваться по своему прямому назначению», — подчеркнул первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Сергей Фомин.

Контракт на поставку ГТЛК 6 медицинских вертолетов «Ансат» и 10 вертолетов Ми-8МТВ-1 производства KB3, а также 13 вертолетов Ми-8АМТ производства Улан-Удэнского авиационного завода был подписан в конце 2016 года. Все машины должны быть переданы заказчику до конца 2017 года.

«Ансат» — легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство ко-

торого развернуто на Казанском вертолетном заводе. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Медицинский «Ансат» имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Прежде всего — это меньшая стоимость обслуживания, обучения и ремонта. Кроме того, вертолет обладает самой вместительной кабиной в классе и имеет высокую скорость, что позволяет использовать его при полетах на большие расстояния.

Первым заказчиком медицинской версии нового вертолета «Ансат» в медицинском исполнении производства Казанского вертолетного завода стало Министерство здравоохранения Республики Татарстан. Вертолет, который предназначен для медико-эвакуационных работ и оказания экстренной медицинской помощи на борту, уже поступил в распоряжение Республиканской клинической больницы в качестве средства для экстренной медицинской эвакуации и транспортировки пострадавших.

В рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) хол-

динг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию «Ростех») осуществил передачу очередного медицинского вертолета Ми-8МТВ-1. Машина будет использоваться как для гражданской авиации, так и для выполнения медицинской эвакуации и полетов по санитарным заданиям. Новый Ми-8МТВ-1 пополнит парк вертолетной техники АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд». В ближайшее время машина начнет оказывать экстренную медицинскую помощь гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации.

«Вертолетная техника в Архангельской области — фактически единственный круглогодичный вид транспорта. Ее роль невозможно переоценить, в особенности, когда речь идет о спасении человеческих жизней. Холдинг «Вертолеты России», как участник федеральной программы развития санитарной авиации, готов способствовать увеличению и модернизации вертолетного парка региона. Наши современные вертолеты с медицинскими модулями способны не только обеспечить быструю эвакуацию из любой труднодоступной местности, но и поддерживать жизнедеятельность пострадавшего в течение всего полета», — заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

«Программа развития санитарной авиации активно развивается на территории Российской Федерации, и мы фиксируем большой спрос со стороны региональ-

ных авиакомпаний на современную вертолетную технику. Мы рады передать «2-му Архангельскому объединенному авиаотряду» новый вертолет Ми-8МТВ-1, который уже в ближайшее время начнет спасать человеческие жизни», — подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

В 2017 году «Вертолеты России» должны поставить ГТЛК 10 вертолетов Ми-8МТВ-1, 13 машин Ми-8АМТ и 6 вертолетов «Ансат». Согласно контракту, вертолеты будут задействованы в реализации приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Кроме того, холдинг и ГТЛК в рамках международного авиакосмического салона МАКС-2017 заключили соглашение о поставке в 2018 году еще 31 вертолета. В соответствии и подписанным соглашением, в 2018 году ГТЛК будут поставлены 13 вертолетов Ми-8АМТ производства Улан-Удэнского авиационного завода, а также 6 Ми-8МТВ-1 и 12 вертолетов «Ансат», производимых на Казанском вертолетном заводе.

Вертолет Ми-8МТВ-1 является мощным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданными на базе вертолета Ми-8. Многоцелевые вертолеты семейства Ми-8МТВ-1 имеют уникальные летно-технические и эксплуатационные характеристики, они могут быть использованы практически во всех климатических условиях.

Конструкция и оборудование вертолета Ми-8МТВ-1 позволяет эксплуатировать его при автономном базировании на необорудованных площадках. Ми-8МТВ-1 принципиально отличается от вертолета Ми-8Т более мощной силовой установкой, которая состоит из двух газотурбинных двигателей ТВ3-117ВМ и главного редуктора ВР-14. Мощность каждого двигателя составляет 2200 л.с. Максимальный вес перевозимого на внешней подвеске груза зависит от дальности полета, высоты посадочных площадок над уровнем моря, температуры воздуха и других факторов, и составляет до 4 тонн.

ОТ ВИНТА!

В рамках поручения Президента, госкомпаниям могут обзять заказывать российские вертолеты

Владимир Путин поручил проработать вопрос обеспечения заказа «Прогресс» заказами на производство вертолетов со стороны госкомпаний, говорится в опубликованном поручении на сайте Кремля. «Правительству РФ... проработать вопрос обеспечения публичного акционерного общества «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина» заказами на строительство вертолетов со стороны государственных корпораций, государственных компаний, хозяйственных обществ, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации превышает пятьдесят процентов, а также их дочерних обществ и компаний ТЭК», - говорится в поручении.

Сергей Чemezov: Индия получит в первой партии 100 вертолетов Ка-226 плюс машинокомплекты

По контракту с РФ Индия получит в первой партии 100 из 200 вертолетов Ка-226Т, в дальнейшем поставки могут расширить, заявил в Совете Федерации гендиректор «Ростеха» Сергей Чemezov. «Что касается 226Т — контракт подписан. Планируется, что первоначально Индия будет закупать 100 вертолетов Ка-226Т, из них 40 будет уже готовых, которые произведут в России. Остальные 60 будут сделаны в Индии, и то, это будут машинокомплекты», — сказал он. «Заказы растут, они (индийские партнеры) планирует увеличить поставки, может быть, ещё 100, а то и 200 вертолетов, но всё будет зависеть от того, как они себя там зарекомендуют», — добавил Чemezov.

Airbus Helicopters представил универсальные модели вертолетов на выставке Helitech 2017

Компания Airbus Helicopters приняла участие в международной выставке Helitech 2017, которая проходила в Лондоне с 3 по 5 октября. В рамках выставки был представлен практически весь модельный ряд Airbus Helicopters. На стенде С100 демонстрировался вертолет H145 в медицинской конфигурации и модель H125 для деловой авиации. Всего в мире эксплуатируется более 4,5 тысяч вертолетов H125. На статической экспозиции компания представила два вертолета, в том числе H135 с комплексом авионики Helionix. Кроме того, гости стенда смогли совершить виртуальную экскурсию по H160, увидеть вертолет в различных конфигурациях и оценить все его преимущества.

«Вертолеты России» и Avicopter определили технические параметры тяжелого вертолета

«С китайскими партнерами нам удалось прийти к единому мнению относительно технических параметров проекта ПТВ, мы четко представляем себе характеристики машины. На China Helicopter Expo 2017 мы с коллегами из Avicopter провели переговоры, в ходе которых обменялись мнениями и по финансовой стороне проекта. Российская сторона готова завершить предконтрактную работу и выйти на подписание к концу года», — подчеркнул глава холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. Планируется, что в рамках совместного проекта китайская сторона будет осуществлять серийное производство, а также продвижение вертолета на рынок и общую координацию работ.

Пентагон поставил первые четыре вертолета UH-60 Black Hawk для нужд ВВС Афганистана

Пентагон доставил в Афганистан первые четыре вертолета UH-60 Black Hawk для местных ВВС, сообщила газета Military Times, ссылаясь на официального представителя контингента США в Афганистане капитана Уильяма Сэлвина. По его словам, вертолеты были переправлены в Кандагар на борту военно-транспортного самолета C-17. Он уточнил, что «эти четыре машины предназначены для переобучения афганских пилотов, которые летают сейчас на российских Ми-17. Первые две группы должны приступить к занятиям в период с октября по ноябрь. Одна из них, включающая 36 летчиков, — на авиабазе в Кандагаре, другая — 25 пилотов — на авиабазе в Форт-Ракере (штат Алабама).

Характеристики нового скоростного вертолета для Минобороны «ВР» определят в 2019 году

«В рамках международного военно-технического форума «Армия 2017» холдинг «Вертолеты России» подписал с Министерством обороны РФ контракт на формирование концепции скоростного боевого вертолета (СБВ). Контракт рассчитан на два года, по итогам его исполнения должен быть определен облик СБВ и сформировано техническое задание на проведение опытно-конструкторских работ», — говорится в сообщении пресс-службы. В компании также отметили, что в работах над перспективным вертолетом используется задел предшествующих научно-технических работ как за счет собственных средств, так и с помощью государственного финансирования.

МИД сообщил о готовности поставок боевых вертолетов Ми-35 Кабулу. Но только за деньги

Москва готова рассмотреть вопрос поставок Кабулу партии новых боевых вертолетов Ми-35, но только на коммерческой основе, заявил специальный представитель Президента Российской Федерации по Афганистану, глава второго департамента Азии МИД России Замир Кабулов. «Мы предложили афганскому руководству поставить вертолеты Ми-35. Они просили в долг либо на бартерной основе, мы предложили на коммерческой основе, за деньги. В этом случае мы готовы», — сказал Кабулов. Ранее он провел встречу по этому вопросу с исполняющей обязанности специального представителя США по Афганистану Элис Уэллс и подтвердил ей новую позицию России.

ГК «Кронштадт» поставит интерактивный класс для подшефной школы компании «Роствертол»

Группа «Кронштадт» подписала с ПАО «Роствертол» контракт, по условиям которого до конца года поставит интерактивный мультимедийный класс с уникальными программами в подшефную вертолетному производственному комплексу среднюю школу в Ростове-на-Дону. Он состоит из четырех интерактивных столов на 20 человек и рабочего места инструктора, оснащен современной проекционной системой и содержит библиотеку общеобразовательных программ и программ военно-патриотического воспитания: историческую военную видеореконструкцию «Курская битва» и викторину «Современные виды российских вооружений» с разделом, посвященным современной авиации ВС РФ.

В рамках международного саммита IoT World Summit Russia 2017, который прошел в казанском «Иннополисе» с 19 по 20 сентября, холдинг «Вертолеты России» представил практику реализации проектов в сфере цифрового производства. Саммит был организован для ознакомления участников рынка с опытом государств и компаний, лидирующих в создании и внедрении цифровых и автоматизированных решений, обеспечивающих цифровую трансформацию.

С докладами выступили директор по информационным технологиям холдинга «Вертолеты России» Михаил Носов и директор службы IT и связи Московского вертолетного завода им. М.Л. Милы Сергей Воробьев. Они представили наиболее значимые и эффективные проекты, обеспечивающие проектирование, изготовление, сопровождение вертолетной техники с применением цифровых технологий, «интернета вещей» (IoT) и «облачных технологий».

Концы — в «облако»

Холдинг «Вертолеты России» поделился опытом внедрения цифровых технологий в авиастроении

В частности, были продемонстрированы результаты внедрения автоматизированных систем для мониторинга производственного оборудования на предприятии «Редуктор-ПМ», а также системы для выпуска, согласования и сопровождения электронной конструкторской документации на Казанском вертолетном заводе. Кроме того был изучен опыт применения на MB3 систем параллельного инжиниринга изделий конструкторами и цеховыми технологами.

Эффективность реализованных систем и связанных организационных преобразований подтверждается снижением трудоемкости изготовления, минимизацией и отказом от покупки дорогостоящего оборудования, снижением количества изменений и сокращением

времени выпуска КД в электронном виде при повышении качества его проработки.

Михаил Носов рассказал о выполняемых в настоящее время проектах, обеспечивающих взаимодействие сотрудников территориально-распределенного холдинга: корпоративный интранет-портал, система управления инвестиционными проектами и вертолетными программами, электронный документооборот с цифровой подписью. Эти проекты обеспечивают один из главных принципов цифрового предприятия — безопасный и регламентированный доступ к достоверной информации вне зависимости от места положения сотрудника или системы.

Кроме того, в рамках саммита специалисты холдинга обозначили

актуальную потребность и перспективы использования решений в области анализа «больших данных» (Big Data), инновационных методик и инструментов прогнозирования и управления техническим состоянием (PHM), оценки надежности, доступности и эксплуатационной пригодности (RAM) технических систем и конечных изделий.

В заключение директор по информационным технологиям холдинга «Вертолеты России» отметил, что при выполнении задач цифровой трансформации важно обеспечить устойчивость программ, баз данных, систем связи и вычислительной инфраструктуры перед внешними рисками и использовать там, где это возможно и экономически оправданно, отечественные решения.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

ICAO готовит новый глобальный план безопасности полетов гражданской авиации
Как ожидается, он будет принят уже в ноябре, сообщила генсек ICAO Фан Лю на заседании Совета Безопасности ООН, посвященном защите гражданской авиации в контексте террористической угрозы.

«Будучи лидером в сфере безопасности авиации, ICAO разработала новый глобальный план, сосредоточенный на угрозе гражданской авиации со стороны терроризма», — сказала она, добавив, что в подготовке документа принимали участие правительства различных государств и авиаперевозчики. Реализация этой программы позволит улучшить осведомленность гражданской авиации о рисках в сфере безопасности и реагирование на них, а также будет способствовать внедрению новых технологий и углублению международного сотрудничества. Как заявила глава ICAO, организация станет следить за реализацией плана, успех которого зависит от того, насколько добросовестно ему будут следовать государства.

Разворот в деле о крушении МН17: Запад больше поверил Владимиру Путину
Пока Нидерланды продолжают отмачиваться в расследовании о крушении малазийского Boeing-777, на немецкоязычном интернет-ресурсе разгорелась дискуссия о причинах трагедии, сообщает издание «Русская весна»....

Популярный публицист Флориан Рётцер выразил недоумение скрытностью спецслужб, включая американские, продолжающих утаивать известные им данные о гибели лайнера в небе над Донбасом. Ознакомившись с результатами работы Объединённой следственной группы JIT, Рётцер пришёл к заключению, что все собранные факты укладываются в другую теорию, согласно которой рейс МН17 был сбит украинским военным самолётом. Её, в частности, озвучил Владимир Путин в интервью американскому режиссёру Оливеру Стоуну. Таким образом, версия российского Президента для западной общестственности выглядит намного более убедительной, чем то, что озвучивает международная следственная комиссия....

Правительство России одобрило проект свободного воздушного пространства
Правительственная комиссия по транспорту во главе с вице-премьером Аркадием Дворковичем одобрила проект развития аэронавигационной системы, согласно которому полеты ВС могут проходить без жесткой привязки к маршрутам.

Нововведение позволит оптимизировать траектории, уменьшить время перелетов и сэкономить средства на топливо. В настоящий момент проходит подготовительные этапы к окончательной реализации проекта. Не позднее 20 декабря текущего года будут рассмотрены «дорожная карта» стратегии и пакет предложений по внесению необходимых изменений в нормативно-правовые акты. По мнению экспертов, стратегия станет важным шагом на пути к модернизации аэронавигационного обслуживания в России. Разработчиками выступают ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и стратегический консультант, компания Strategy Partners Group. Работу над проектом планируется завершить к маю 2018 года.

Следственная группа из пяти стран заключила соглашение по расследованию
Австралия, Бельгия, Малайзия, Нидерланды и Украина подписали соглашение, которым выразили свое намерение сотрудничать по вопросу наказания виновных в катастрофе Boeing 777 рейса МН17, сообщает нидерландский МИД.

«Подписав соглашение, стороны взяли на себя обязательство организовать судебный процесс над обвиняемыми в причастности к катастрофе, согласно 2166-й резолюции СБ ООН», — пояснили в министерстве. Международная следственная группа решила, что суд над подозреваемыми пройдет в Нидерландах. Как добавил министр иностранных дел Нидерландов Берт Кундерс, принято решение о том, что суд будет проходить по голландским законам, «но при активной поддержке со стороны мирового сообщества»: «В конце концов, мы хотим установить истину и достичь справедливости в память не только о голландских жертвах трагедии, но и всех остальных погибших в авиакатастрофе».

В Египте рассказали о мерах, принятых для возвращения наших туристов
Египетские авиационные власти сделали все необходимое для того, чтобы вернуть туристов из России, и ожидают положительного решения этого вопроса, заявил министр гражданской авиации страны Шериф Фатхи.

«Полагаю, мы сделали все, чтобы вернуть туристов из России, наши аэропорты обеспечивают очень хороший уровень мер безопасности и услуг», — сказал египетский министр в интервью местному телеканалу Dream. — Но в каждом государстве свои механизмы принятия решений». «Думаю, мы уже преодолели этап обсуждения каких-либо замечаний, в частности, в том, что касается Каирского аэропорта», — добавил Фатхи. Он также выразил надежду, что возобновление полетов между Каиром и Москвой станет началом возвращения авиасообщения с Россией в целом. В то же время, отметил Фатхи, долгое отсутствие туристов из России заставило многих задуматься об открытии новых рынков.

Новая версия о причинах катастрофы в Ростове Boeing 737-800 рейса FZ-981 из Дубая
Около четырех утра 19 марта 2016 года в аэропорту Ростова Boeing 737-800 врезался в землю при заходе на посадку. KBC потерял ориентацию в пространстве, однако положился на собственные ощущения, а не на показания приборов.

Как выяснилось, самолет был оснащен системой HUD, с помощью которого пилот мог контролировать и настраивать параметры полета. При этом бортовые самописцы не фиксируют изменения, которые вносят в HUD. Поэтому следователи обратились в американскую компанию Rockwell Collins, Inc, которая производит дисплеи. Представители компании пообещали восстановить последовательность изображений на дисплее и оформить их в виде фильма. Однако, по мнению экспертов, информация HUD не поможет в установлении причин трагедии, но может помочь установить предполагаемую связь между работой дисплея и потерей пространственной ориентировки.

НИКТО НЕ ЗАБЫТ

Не вернулись из полёта

30 сентября на Новом Донском кладбище Москвы в 27-й раз состоялся День поминовения авиаторов



В Санкт-Петербурге на кладбище Александро-Невской лавры сложился авиационный некрополь. На нём находятся могилы пионеров российской авиации. В Москве авиационный некрополь был основан на Новом Донском кладбище. В нём покоятся пионеры магистральной газотурбинной авиации. Им мы обязаны тем, что сегодня воздушный транспорт получил широкое распространение и стал надёжным, безопасным и самым быстрым видом транспорта.

Организатором Дня поминовения традиционно является Ассоциация лётного состава России. Все заботы по организации и проведению церемонии, как и в предыдущие годы, взял на себя ответственный секретарь Ассоциации, ветеран гражданской авиации, первый бортинженер самолёта Ту-154 Валерий Щёголев. Спонсорами мероприятия выступили Аэрофлот и Шереметьевский профсоюз лётного состава. Вел церемонию Заслуженный пилот России, Почётный работник транспорта Владимир Сорвин. Значительный вклад в подготовку внёс и клуб ветеранов лётного состава гражданской авиации «Экипаж». Женщины-ветераны службы бортпроводников постоянно ухаживают за могилами авиаторов как на Донском авиационном некрополе, так и на других кладбищах, где покоятся авиаторы. В организации Дня Поминовения активное участие также принял клуб ветеранов руководящего состава гражданской авиации «Опыт».

По установившейся традиции церемония Дня поминовения началась с митинга, который открыли Валерий Щёголев и Владимир Сорвин. Владимир Николаевич в своём выступлении отметил, что те авиаторы, которые погибли в катастрофах в 50-60-е годы, являются первооткрывателями. Современная авиация является более совершенной, но, тем не менее, и она ведёт свой счет потерь. Валерий Щёголев вспомнил о тех, кто ушел из жизни недавно. В их числе — знакомые каждому авиатору Иван Васин и Пётр Дейнекин. Председатель клуба «Экипаж» Московского авиаузла Сергей Лыков вспомнил Анатолия Кочура, считающегося по праву основателем Дня поминовения. Память ушедших из жизни авиаторов почтил в своей речи и Заслуженный пилот СССР Жорж Шишкин. Он заверил присутствующих, что День Поминовения будет проводиться ежегодно. Однако обратил внимание на то, что на нынешней церемонии по сравнению с предыдущими годами стало меньше ветеранов, но при этом увеличилось число молодёжи.

В церемонии участвовали и авиационные династии. Ветеран Аэрофлота, штурман самолёта Ил-62 Алексей Холин пришёл на День поминовения со своим внуком Леонидом, который собирается стать пилотом и уже освоил тренажёр самолёта Боинг-737. Обеспечить преемственность поколений — задача Общероссийской организации ветеранов граждан-

ской авиации. 18 августа нынешнего года, т.е. в День Воздушного флота, эта организация зарегистрирована и учреждена. В настоящее время создаются ее региональные отделения. Она будет действовать не только в России, но и в странах бывшего СССР.

Почётный гражданин города Москвы, ветеран вертолётной индустрии Адольф Милованов обратил внимание присутствующих на то, что в церкви Дмитрия Солунского (на месте которой находился крематорий, созданный на месте храма, построенного в начале XX века) захоронены 25 урн с прахом авиаторов. Он также выразил уверенность, что традиция проведения Дня поминовения будет продолжена с участием молодёжи.



Людмила Звягина

О значимости Дня поминовения говорили председатель совета Ветеранов аэропорта Шереметьево Евгений Ломакин и председатель Шереметьевского профсоюза лётного состава Игорь Дельдюжев. Он отметил, что и сегодня, к сожалению, лётчики продолжают преждевременно уходить из жизни. Но если полвека с лишним назад причиной были стихия или отказ техники, сегодня — напряжённый и жёсткий график работы без выходных и отпусков. К управлению Аэрофлотом пришли экономисты и банкиры, которые не имеют представления об авиации и особенностях лётного дела. А в прошлом же у руководства авиапредприятиями находились лётчики, которые понимали заботы лётного состава.

Председатель Шереметьевского отделения клуба «Экипаж» Людмила Звягина в своём выступлении отдала дань памяти участникам и ветеранам Великой Отечественной войны. В послевоенные годы они осваивали газотурбинную магистральную авиационную технику. Их могилы находятся на многих кладбищах, в том числе и на Донском авиационном некрополе. В их числе — Герой Советского Союза Николай Пысин, с которым Людмила Викторовна неоднократно летала на самолёте Ту-114. В годы вой-



Жорж Шишкин

ны Николай Васильевич Пысин попал в плен, где хранил звезду Героя за щёкой.

Здесь похоронен один из создателей клуба «Экипаж» Сергей Карапетян. Здесь же погребен и Заслуженный пилот СССР Борис Егоров, с которым Людмила Звягина участвовала в полётах на эксплуатационных испытаниях самолёта Ил-62 в Хабаровск, Ташкент, Алма-Ату и другие города, куда планировались рейсы на воздушных судах этого типа.

На Донском некрополе находится также памятник Герою Советского Союза Якову Минину, в экипаже которого Людмила Звягина выполняла свой первый стажёрский рейс. В этом полете произошла комическая сцена: Людмила Викторовна попросила Якова Минина... открыть люк, чтобы выбросить за борт пустые банки из под первого бортового питания для пассажиров — товарищи разыграли. Став год спустя бригадиром, а через два года инструктором, она запретила подобные розыгрыши — они могут оказаться опасными.

Людмила Звягина продолжила перечислять имена авиаторов, похороненных на Донском некрополе. В их числе ветеран Великой Отечественной войны Пётр Солдатов, Виктор Филонов, Александр Житов, Юрий Валериус, погибшие 17 февраля 1966 года, а также Александр Завальный, погибший в катастрофе самолёта Ил-62 13 октября 1972 года. В нынешнем году мы отмечаем скорбную дату — 45 лет со дня этой трагедии.



Запомнилось выступление почётного ветерана аэропорта Внуково Марии Синиченковой. Она проработала там 42 года и сначала исполняла должность дежурного по посадке, после чего руководила подготовкой воздушных судов к полёту. Она вспомнила о событиях, связанных с гибелью Нади Курченко, и рассказала как, хотя и опосредованно, была связана с этой историей. Синиченкова вспомнила, что отец и сын Бразинскасы явились на посадку за 5 минут до отгона трапа и с собой не имели никаких вещей, кроме канистры с водой. После трагедии сотрудники КГБ рассказали, что злодеи, прилетев в Сухуми, перебрались в Батуми, откуда первоначально и пытались сбежать за границу. Таким образом, Мария Синиченкова стала последней, кто запомнил в Москве террористов. Гибель Нади Курченко для работников аэропорта Внуково стала всеобщим горем.

Доброй традицией стало чтение на митинге стихов собственного сочинения. Людмила Звягина прочла своё стихотворение, посвящённое лётчикам, погибшим в Великой Отечественной войне. Мария Синиченкова представила своё поэтическое посвящение аэропорту Внуково. Сегодня эта воздушная гавань начинает возвращаться к былой многонациональности прибывающих пассажиров — из Германии, Чехии, Греции... В Турцию выполняются несколько рейсов в день, и не на чём-нибудь, а на А330. Напомним, что недавно во Внуково прибыл из Багдада самолёт национальной авиакомпании Ирака.

Митинг завершился выступлением вдовы Анатолия Кочура Александры Фёдоровны. Она поблагодарила организаторов за проведение мероприятия и призвала помнить о подвигах авиаторов старшего поколения. Её сын продолжил дело отца — сегодня он является командиром экипажа самолёта Боинг-737.

После митинга состоялось традиционное траурное шествие. Участники почтили память экипажей самолётов Ту-114, разбившегося при взлёте в аэропорту Шереметьево в феврале 1966 года, а также Ил-62, который, как было упомянуто выше, разбился 13 октября 1972 года при заходе на посадку. Шествие было завершено рядом с могилами экипажей самолётов Ту-104, погибших в катастрофах в феврале и в ноябре 1958 года.

Нынешний день Поминовения имеет важную особенность — он совпал с Днём Веры, Надежды и Любви и их матери Софьи. Эти святые, как и другие, хранят души авиаторов. А нам завещано — хранить память о них...

Григорий ГОРДОН



Поймать рыбу за хвост

Аэропорт Шереметьево решил помочь с организацией нашего отдыха и учредил «Фестиваль путешествий»



сещать Израиль круглый год, в стране действует безвизовый режим, что удешевляет поездку и сокращает время на подготовку к ней. И, кроме того, языкового барьера практически нет. В Израиле государственным языком является иврит, но многие граждане этой страны являются выходцами из России и из стран бывшего СССР, которые не забыли русский язык. Они, собственно говоря, и были в числе первых, кто прибыл в Израиль, когда это государство было основано в 1948 году (прежде говорили — в Палестину).

Одна из главных особенностей евреев — их музыкальность. На это обратили внимание гости



нынешнего фестиваля. Дуэт, который составили два музыканта, Ян Бидерман и Сергей Кузнецов, исполнил национальные мелодии. Многие из них были известны только знатокам иудаизма и еврейской культуры, но «Хава Нагила» известна всем, даже тем, кто евреем не является.

Для путешествий можно выбрать разные страны, но и в самой России можно найти немало достопримечательностей. Среди них



особое место занимают природные заповедники. В этот же день, 14 сентября, в аэропорту Шереметьево открылась экспозиция, посвященная дикой природе нашей страны — «Россия заповедная». Фотовыставка показывает жителям и гостям России всё богатство и разнообразие родной природы и, тем самым, привлекает внимание общества к проблеме сохранения объектов природного наследия.

Выставка «Россия заповедная» является своеобразным подарком к празднованию столетнего юбилея заповедной системы России. В 1917 году был открыт первый российский заповедник в Забайкалье. Любители экологического отдыха могут добраться из аэропорта Шереметьево до целого ряда российских заповедников, в частности, находящихся в Астраханской области и на Камчатке. Так, например, в Астрахань выполняют рейсы Аэрофлот, «Икар» и Nordwind Airlines, в Махачкалу и Петропавловск-Камчатский — Аэрофлот. По итогам текущего года наибольший спрос пассажиров зафиксирован на рей-

сах в Астрахань — на 34 процента больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года).

На одной из фотографий, сделанной в камчатском заповеднике, изображен медведь, поймавший рыбу. Примечательно, что он не боится посетителей и невозмутимо держит рыбу за хвост. Не меньший интерес вызвала фотография среднеазиатской черепахи, сделанной в Сакурском заповеднике (Дагестан, вблизи с границей с Азербайджаном). В названные заповедники до недавнего времени свободного доступа не было, и поэтому сегодня возможность их посещения представляется экзотикой.

Одним словом, пришла пора дороги дальше — проявляй инициативу. Выбор маршрутов сегодня огромен, география — весь мир. И сегодня у каждого из нас есть возможность поймать за хвост свою рыбу...

Сегодня в маршрутной сети Шереметьево — 63 уникальных направления, восемь из которых китайские. За январь-август нынешнего года наибольший прирост международного пассажиропотока продемонстрировали Анталья (+484 процента), Ереван (+54), Лондон (+43), Тель-Авив (+22) и Шанхай (+30 процентов); внутреннего пассажиропотока — Санкт-Петербург (+22), Сочи (+30), Екатеринбург (+38), Волгоград (+53) и Ростов-на-Дону (+44процента).

Наиболее востребованными курортными направлениями у пассажиров Шереметьево стали Анталья и Сочи. Согласно данным аэропорта, с января по август курорты на побережье Черного моря посетили 1,9 млн пассажиров, курорты на побережье Средиземного моря — 1,5 млн путешественников...

Соб. инф.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Основатель SpaceX Илон Маск представил пассажирскую ракету для полетов над Землей

Во время 68-го Международного конгресса по астронавтике в Австралии глава корпорации SpaceX Илон Маск показал проект свой новый проект — BFR. По словам Маска, высота аппарата составит 100 метров, и он будет оснащен 31 двигателем для обеспечения необходимой безопасности: при отказе одного из них ракета сможет успешно приземлиться. Отмечается, что стоимость постройки ракеты составит меньшую сумму по сравнению с Falcon 1, Falcon 9 и Falcon Heavy. При этом корабль рассчитан на 120 человек и перевозку 150 тонн грузов. В промовидео, которое использовали представители SpaceX, ракета осуществляет полет с пассажирами от Нью-Йорка до Шанхая всего за 30 минут.

Компания Airbus открыла новый сборочный цех самолетов A330 в китайском Тяньцзине

Расположенный на том же участке, что и финальная монтажная линия ВС семейства A320, центр поставки A330 охватывает операции по завершению производства самолетов, включая установку кабины, проведение летных испытаний, а также прием и поставку самолетов клиентам. Около 150 китайских сотрудников центра прошли обучение у экспертов Airbus в Тулузе. Новый завод состоит из цеха покраски, взвешивающего ангара и одного основного ангара с тремя площадками для самолетов общей площадью 16 800 м². Центр A330 в Тяньцзине будет обслуживать более 250 человек. К началу 2019 года центр готов выйти на темп поставок воздушных судов в 2 самолета в месяц.

Британский лоукостер EasyJet готовится к использованию электрических самолетов

EasyJet намерен выполнять рейсы длительностью до двух часов на самолетах, оснащенных только электрическими двигателями. Для этого компания сотрудничает с американским стартапом Wright One, цель которого создание экологичных самолетов, которые смогут преодолевать расстояния до 480 км. Таким образом, easyJet сможет применять их на 20 процентах рейсов, вроде, Лондон — Париж или Эдинбург — Бристоль. Случиться это, надеются в easyJet, должно в течение 10 лет, а их примеру последуют и другие игроки на рынке. По заверениям стартапа, электросамолет будет на 50 процентов тише самолетов на топливе и будет обходиться компаниям на 10 процентов дешевле.

General Electric ради экономии отказывается от корпоративных самолетов и вертолетов

Американская корпорация General Electric (GE) в целях сокращения расходов прекращает эксплуатацию почти всех корпоративных самолетов и вертолетов бизнес-класса, которые закупались для руководящего состава. Это решение вступило в силу на прошлой неделе, сообщила в своей электронной версии The Wall Street Journal. GE держит несколько самолетов бизнес-класса, включая минимум два Challenger канадской авиационной корпорации Bombardier. Авиапарк использовался в течение десятилетий для доставки членов руководства компании на деловые встречи и совещания по всему миру. На всякий случай компания сохранит несколько ВС в своих филиалах за пределами США.

Компании Lufthansa и EasyJet стали основными претендентами на активы прогоревшей Air Berlin

Комитет кредиторов Air Berlin продолжит переговоры с Lufthansa и EasyJet до 12 октября с целью продать транспортные активы компании. Параллельно продолжатся переговоры с участниками, желающими приобрести другие виды имущества Air Berlin. Дробление Air Berlin будет неизбежным, поскольку ни Lufthansa, ни EasyJet не подали заявку на компанию целиком. В августе власти Германии и независимые органы, борющиеся против нечестной конкуренции в сфере авиаперевозок, выразили протест против намерения Lufthansa приобрести часть активов Air Berlin, поскольку компании были прямыми конкурентами. Lufthansa уже контролирует 34 процента рынка авиаперевозок в ФРГ.

Turkish Airlines намерена заказать у Boeing 40 самолетов Dreamliner на \$10,8 миллиарда

Соглашение подписали председатель совета директоров Turkish Airlines Илькер Айджи и заместитель председателя американской корпорации Boeing Рой Коннор в Нью-Йорке. На торжественной церемонии подписания также присутствовал президент Турции Тайип Эрдоган. Широкофюзеляжный пассажирский самолет Boeing 787-9 Dreamliner является самым технологически продвинутым самолетом в мире. «Нам необходимы широкофюзеляжные самолеты для третьего стамбульского аэропорта. Мы также хотим усилить наш парк самолетов к 100-летию Турецкой Республики», — отметил Айджи. Сегодня авиапарк компании Turkish Airlines насчитывает 335 самолетов.

Более 60 процентов пассажиров предпочитают летать на внутренних маршрутах без багажа

Такой расклад показало исследование британского трэвел-поисковика Cheapflights.com. На международных рейсах чемоданы на борт берут 50,5 процентов респондентов. Более 40 процентов опрошенных считают приемлемой ценой за провоз багажа \$25 или меньше, 38 процентов готовы платить \$50, 14 процентов — \$75 и 7 процентов — \$100. Однако есть авиакомпании, предлагающие такую услугу бесплатно: например, Emirates, Japan Airlines, All Nippon Airways, Air India и другие. Некоторые перевозчики готовы зарегистрировать без доплат даже две сумки — но только если их суммарный вес не превышает 30 кг (Singapore Airlines, Etihad) или 20 кг (Turkish Airlines, Korean Airlines, China Eastern).

Тереза Мэй обещает защитить рабочие места в Белфасте в споре между Boeing и Bombardier

В заявлении, распространенном канцелярией премьер-министра, отмечается, что Британия разочарована и обеспокоена принятым американскими властями решением и влиянием конфликта между компаниями на экономику Северной Ирландии. Boeing весной обвинил Bombardier в том, что компания выиграла заказ авиакомпании Delta, предложив самолеты по «абсурдно низкой» цене — 19,6 миллиона долларов каждый. Это гораздо ниже себестоимости, которая составляет 33,2 миллиона долларов, утверждает Boeing. Американский концерн также обвинил канадского конкурента в получении субсидий за счет налогоплательщиков. Власти США начали



VII КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ЮСУПОВСКИЙ ДВОРЕЦ
6 ОКТЯБРЯ 2017 ГОДА

+7 911 9616196
oleg@aerohelp.com

Приглашаем юристов авиационного сообщества

Хотелось бы подчеркнуть особую значимость этого знаменательного события. На верность народу и Отечеству в этих стенах впервые приняли воинскую присягу 16 прекрасных девушек, решившие посвятить свою жизнь благородному и престижному делу — защите Родины, — отметил перед принятием присяги врио главнокомандующего Воздушно-космическими силами генерал-лейтенант Сергей Дронов. — Именно вам, будущим офицерам, предстоит осваивать новейшие образцы авиационной техники, обеспечивать военную безопасность страны, приумножать ратную славу авиации России.

Генерал подчеркнул, что по окончании училища девушки ждут в объединениях, соединениях и воинских частях Воздушно-космических сил и озвучил адресованные будущим военным летчицам слова Верховного главнокомандующего Вооруженными силами РФ Владимира Путина: «Будущее обороны России будет обеспечено вами!»

После принятия присяги Виктор Горемыкин обратился к девушкам:

— С сегодняшнего дня у вас появились новые права и обязанности. Государство ценит своих защитников и даёт им различные привилегии и социальные гарантии. Но при этом граждане России должны быть уверены в том, что они доверили свою безопасность и независимость в надежные руки профессионалов своего дела. А потому ваша задача и обязанность как курсантов — добросовестно изучать преподаваемые вам науки.

Каждой курсантке в этот день был вручен ценный подарок от министра обороны РФ Сергея Шойгу. «Пусть они станут символом начала нового времени в вашей жизни, новых перспектив и

Феи на реактивной тяге

Шестнадцать девушек приняли присягу в Краснодарском авиационном училище



возможностей», — заключил начальник Главка МО.

По окончании церемонии присяги девушки высадили на территории училища символическую аллею из 16 деревьев и заложили капсулу с обещанием самим себе, которую предполагается открыть через 5 лет.

...Всего в текущем году в высшие учебные заведения Воздушно-космических сил поступило более 100 девушек, сообщили Минобороны РФ.

«Помимо Краснодарского училища они будут проходить обучение в Военно-космической академии им. А.Ф. Можайского и Воен-

ной академии воздушно-космической обороны им. Г.К. Жукова. Подготовка девушек проходит по специальностям: военная картография, метеорология специального назначения, эксплуатация автоматизированных систем управления, эксплуатация летательных аппаратов», — рассказали в министерстве.

Срок обучения составляет 5 лет, при этом, стоит отметить: адаптационный период к военной службе у девушек-курсантов проходит значительно легче, чем у курсантов мужского пола.

ПОИСК НЕ КОНЧАЕТСЯ!

Взлет, прерванный войной

Сахалинские поисковики отметили табличкой место гибели Lockheed на курильском острове

Активисты сахалинского подразделения поискового движения России обнаружили место гибели военного самолета на курильском острове Шумшу и установили там памятную табличку, сообщил руководитель подразделения Артём Бандура.

«Работая с архивными документами, мы случайно наткнулись на информацию о трагическом происшествии на острове 11 октября 1945 года. В тот день во время взлета потерпел катастрофу самолет американского производства Lockheed PV-1 Ventura. В результате трагедии погибли шесть членов экипажа и четыре пассажира (фельдшер и рядовые). В нынешнюю экспедицию мы решили отыскать это место, выяснить, были ли похоронены люди, так как в документах эта информация отсутствует», — рассказал Артем.

Обработав архивную информацию, поисковики нашли все данные по катастрофе: обстоятельства, причины, а также список погибших. Табличку изготовили на Сахалине, на ней перечислены имена и фамилии погибших советских летчиков, фельдшера и рядовых. Прибыв на остров, в район аэродрома Байково (в 1945 году аэродром Катаока), подняли в воздух отрядный квадрокоптер. С его помощью и удалось обнаружить обломки самолета и двигатель.

Мотор лежал наполовину в земле в еле заметной каплевидной воронке, а под ним находились обломки от фюзеляжа, крыльев и прочие детали самолета. На месте падения самолета удалось найти заводскую табличку двигателя. Номер, указанный на ней, совпал с номером в архивных документах. Двигатель активисты поставили в качестве памятника, а рядом установили памятную табличку с данными о членах экипажа и пассажирах, погибших в катастрофе.

По словам Артема, поисковики нашли парашютные пряжки, а также элементы от пристыжной системы членов экипажа. Останков они не обнаружили. Участники экспедиции предполагают, что погибшие похоронены на кладбище рядом с аэродромом Байково, который в настоящее время практически перестал существовать.

«В солнечный день табличку будет видно со стороны Второго Курильского пролива, а значит, есть вероятность, что туристы, посещающие Шумшу, придут на место гибели самолета и отдадут дань памяти погибшим минутой молчания», — резюмировал Бандура.



Lockheed PV-1 Ventura
Фото с сайта militarymodelling.com

Героям вернули имена

Татарстанские поисковики нашли в Заполярье разбившийся в 1942 году бомбардировщик Пе-2

Поисковики из татарстанской региональной общественной молодежной организации «Объединение «Отечество» нашли в Заполярье самолет, который разбился в 1942 году. Причины гибели воздушного судна и экипажа пока не установлены.



Самолет Пе-2 был обнаружен на дне озера Среднее Ваенгское в Мурманской области. Части самолета были подняты на берег. Сообщается, что самолет входил в состав 29-го бомбардировочного авиационного полка Особой морской авиационной группы ВВС Северного флота.

Останки членов экипажа будут с почестями захоронены. Экипаж состоял из трех человек: командир 2-й авиационной эскадрильи капитан Щербинин Георгий Павлович, 1909 года рождения; штурман 2 АЭ старший лейтенант Зильберг Исаак (Игорь) Александрович, 1918 года рождения; начальник связи 2 АЭ младший лейтенант Пластинин Леонид Кириллович, 1916 года рождения.

Часть останков экипажа была найдена в самолете вместе с личными вещами: наручными часами, перьевой ручкой, монетами, пуговицей с якорем. Остальные фрагменты самолета и останки людей будут искать в следующем году.

В Северном море нашли обломки самолета Short Stirlings Британских ВВС

Обломки, предположительно, бомбардировщика Short Stirling, принятого на вооружение ВВС Великобритании во время Второй мировой войны, найдены в Северном море, сообщает британская телерадиокорпорация Би-би-си.

Предполагаемые фрагменты воздушного судна нашли специалисты, проводившие исследование морского дна при помощи гидроакустического оборудования в рамках проекта прокладки кабельной линии между Великобританией и Норвегией. Эксперты по авиации полагают, что обломки принадлежат одному из бомбардировщиков, пропавших в ходе выполнения миссий в ходе Второй мировой войны. Тогда самолеты Short Stirlings использовались для доставки грузов из Великобритании в Норвегию.