ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 45-46 (44144)
Ноябрь 2017

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

До недавнего времени Czech Airlines выполняла из Праги в Москву два ежедневных рейса на самолётах А319. Маршрут стал настолько популярным, что руководство авиаперевозчика решило ввести третий.

А и Б сели в Шереметьево!

Подробности на с. 11

Чешские замки и китайские пагоды ждут россиян

Новенький Boeing 787-8 Dreamliner китайской авиакомпании Hainan Airlines совершил посадку в Международном аэропорту Шереметьево. В зимнем расписании «Лайнер мечты» вместимостью 211 кресел будет обслуживать маршрут Пекин-Москва-Пекин дважды в неделю.

Воздушный транспорт гражданской авиации № 45-46
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

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

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на «Воздушный транспорт» обязательна.

Издатель ООО «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. № 1683

Подписку можно оформить в любом отделении связи

Стерх – парящий, как чайка

Российский инженер предложил построить самый крупный в мире гидросамолёт

Гидроавиация как направление авиастроения вновь способно поднять на щит отечественный авиапром. Показателем этого является гидросамолёт-амфибия Бе-200, аналогов которому сегодня в мире нет. Он строится только для нужд авиации МЧС в пожарном и спасательном вариантах, но существует и проект пассажирского варианта, получившего наименование Бе-210.

К сожалению, все еще не ясно, когда он может получить развитие. Но в 2010 году в ходе одной из пресс-конференций, проводимых в рамках Гидроавиасалона в Геленджике, тогдашний генеральный директор ТАНТК имени Г.М. Бериева Виктор Кобзев сообщил, что работа по данному проекту начнётся только после того, когда будет выполнена производственная программа по самому Бе-200, который будет освоен как в производстве, так и в эксплуатации. Эта позиция вполне объяснима: в этом случае у пассажирского аналога Бе-200 «детские болезни» если не будут изжиты вовсе, то, по крайней мере их будет меньше, чем могло бы быть в случае запуска проекта полностью « с нуля».

Самолёт Бе-210 рассчитан на перевозку 72 пассажиров на расстояния до 2000 километров с крейсерской скоростью 750 километров в час. Салон самолета оборудуется совместно с фирмой AIM AVIATION (FLITEFORM), Великобритания. Воздушное судно спроектировано в соответствии с нормами летной годности АП-25, что соответствует нормам FAR-25 Федеральной Авиационной Администрации США (FAA). Он должен быть оснащен новым пилотажно-навигационным комплексом (ПНК) «АРИА-200», совместной разработки и производства российско-американского предприятия АРИА (Научно-исследовательский Институт Авиационного Оборудования и AlliedSignal Aerospace). Комплекс обеспечивает навигацию и управление полетом на всех этапах в любых метеорологических условиях. На самолете (по первоначальному проекту) должны быть установлены два двухконтурных турбореактивных двигателя Д-436Т-1П с тягой 7,5 тонн запорожского моторостроительного предприятия «Мотор-Сич». Помимо этого предусмотрена возможность установки по желанию заказчика двигателей типа BR-715 (BMW-Rolls Royce).

Продолжение на с. 5

«Выше политических гроз»

Тренды мировой гражданской авиации формируются по законам экономики

Ключевым событием ноября стал прошедший в российской столице 15-й евразийский авиатранспортный форум «Крылья будущего». В двухдневном мероприятии, организованном компанией ATO Events, участвовали более 400 делегатов и спикеров – представители среднего и высшего управленческого звена российских и международных компаний: в том числе операторы авиационной техники, ведущие производители самолетов, провайдеры услуг и разработчики IT-решений.

Рост перевозок в России, прорывные технологии для авиастроения и туризма, инновационные решения завтрашнего дня и перспективы развития воздушного транспорта в мире — только часть тем, обсуждавшихся в контексте экономических, технологических и политических реалий.

Спикерами сессий первого дня форума были большей частью представители зарубежных компаний. Почти все отметили в своих вступлениях «многолюдность, представительность и особый драйв мероприятия, обретшего пару лет назад «второе дыхание». К удовольствию организаторов высокую оценку поддержала и российская часть участников.

Виват, лоукостеры!

Глава скандинавской бюджетной авиакомпании Norwegian г-н Bjorn Jjos (Бьорн Кьос) представил доклад, в котором на примере своей авиакомпании доказывал, что именно лоукостеры могут стать драйверами экономического роста страны и региона. Norwegian действительно совершила революцию в этом сегменте авиаперевозок. 20 лет назад она была маленькой никому не известной региональной авиакомпанией. В 2012 году она потрясла воображение авиастроителей, сделав единовременный заказ 222 новых, в том числе широкофюзеляжных, самолетов.

Сегодня это крупнейший авиаперевозчик, выполняющий полеты по всему миру, в том числе в 55 городов США. 600 долларов стоит билет из Европы в Нью-Йорк и это безусловная заслуга Norwegian, подчеркнул г-н Bjorn Jjos. Он отметил, в России есть потенциал роста для низкобюджетных компаний, и одной-единственной «Победы» очень мало для такой огромной страны.

Продолжение на с. 6-7

Освоите Boeing – дадим дельталет

Почему авиации общего назначения не удается встроиться в систему воздушного транспорта

Сегодня для авиации общего назначения один из актуальных вопросов состоит в том, какими правами и возможностями обладают частные пилоты. От этого зависит, как авиация общего назначения будет встраиваться в систему воздушного транспорта в целом. Эти и многие другие насущные вопросы обсудила очередная XI конференция Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА), прошедшая 28 октября в конференц-зале Оздоровительного комплекса Метрополитена в Лесном городке.

В заседании приняли участие руководители региональных отделений АОПА. Конференция началась с традиционного отчётного доклада, с которым выступил президент и председатель правления АОПА-Россия **Владимир Тюрин.** В его выступлении был назван ряд задач, решаемых стараниями АОПА. Одна из них — распространение базовой аэронавигационной информации Российской Федерации и ряда сопредельных государств. Эта информация содержит сведения обо всех зонах и районах системы УВД, запретных зонах, воздушных трассах, NOTAM, искусственных препятствиях.

АОПА также обеспечивает пользователей воздушного пространства открытой базой аэродромов. Она включает все аэродромы, вертодромы и посадочные площадки России, Беларуси, Украины и Казахстана. Сегодня на территории России и СНГ действуют 1500 аэродромов, 3600 вертодромов. Эту базу может редактировать любой пользователь, и она постоянно обновляется. В настоящее время ведётся работа по организации регулярного аудита данных. Эта мера необходима в связи с тем, что многие данные устаревают. В настоящее время создан ресурс АОПА-трекер, уведомляющий об экстреннем контакте в случае неприбытия воздушного судна в пункт назначения. Сегодня известно о 273 зарегистрированных трекерах, что для России совсем немного.

Продолжение на с. 8-9

Предания земли Сибирской

Появлению на востоке России предприятий авиапрома мы обязаны Октябрю и Великой Отечественной войне

В нынешнем году нас ожидает важная юбилейная дата: столетие Великой Октябрьской социалистической революции в России. Благом или злом являются для России события 1917 года, по данному вопросу пусть дискутируют историки. Но, бесспорно, революционные и особенно последующие события стали стимулом для развития отечественной промышленности вообще и авиационной, в частности.

С 19 по 21 октября в городе Заводоуковске Тюменской области состоялась традиционная конференция «Наше наследие», посвящённая 100-летию революции 1917 года. Учредителем конференции является комитет по культуре администрации Заводоуковского городского округа. К участию в ней были приглашены эксперты, учёные и исследователи, специализирующиеся в области истории науки и техники, сотрудники музеев, преподаватели и студенты средне-специальных и высших учебных заведений, учащиеся общеобразовательных школ и краеведы-любители.

Предметом обсуждения вклад сибиряков в развитие отечественной авиации и космонавтики. Известен факт, что в Заводоуковск была эвакуирована Московская спецшкола ВВС, в которой учился космонавт Владимир Комаров. В нынешнем году исполнилось 90 лет со дня его рождения и 50 – со дня его трагической гибели после завершения космического полёта на первом корабле семейства «Союз». У корабля не сработала парашютная система, и он падал с высоты в несколько километров, а после удара о землю взорвался и сгорел.

Связь Заводоуковска с историей отечественной авиации состоит, прежде всего, в том, что в годы войны в этом городе был создан завод № 499. С докладом по страницам истории этого завода выступил директор музея Тюменского электромеханического завода Александр Сохан-ской. Этот завод входит в структуру авиапрома и его продукцией являются различные изделия, входящие в состав электрических сетей воздушных судов (реле и т.п.). Предпосылкой к созданию в Заводоуковске завода № 499 стала эвакуация в сентябре 1941 года воронежского авиазавода № 18.

Продолжение на с. 10

Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь—сентябрь 2016-2017 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-сентябрь 2016 г.	январь-сентябрь 2017 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот	тыс.пасс.км.	163 460 787,01	199 131 391,45	121,8
в том числе:				
Международные перевозки		82 525 697,96	110 416 892,27	133,8
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		71 855 502,39	98 810 816,21	137,5
между Россией и странами СНГ		10 670 195,57	11 606 076,06	108,8
Внутренние перевозки		80 935 089,05	88 714 499,18	109,6
из них:				
местные перевозки		939 736,27	982 204,51	104,5
Тоннокилометры	тыс.ткм.	19 372 119,19	23 496 048,07	121,3
в том числе:				
Международные перевозки		11 488 243,86	14 871 186,29	129,4
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		10 489 467,68	13 780 513,40	131,4
между Россией и странами СНГ		998 776,18	1 090 672,89	109,2
Внутренние перевозки		7 883 875,33	8 624 861,78	109,4
из них:				
местные перевозки		94 714,58	97 716,80	103,2
Грузооборот	тыс.ткм.	4 660 648,36	5 574 222,84	119,6
в том числе:				
Международные перевозки		4 060 931,04	4 933 665,99	121,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		4 022 472,46	4 887 539,94	121,5
между Россией и странами СНГ		38 458,58	46 126,04	119,9
Внутренние перевозки		599 717,32	640 556,85	106,8
из них:				
местные перевозки		10 138,32	9 318,39	91,9
Перевозки пассажиров	чел.	67 627 223	80 974 604	119,7
в том числе:				
Международные перевозки		24 182 076	32 998 096	136,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		19 557 833	27 909 617	142,7
между Россией и странами СНГ		4 624 243	5 088 479	110,0
Внутренние перевозки		43 445 147	47 976 508	110,4
из них:				
местные перевозки		1 409 435	1 463 455	103,8
Перевозки грузов и почты	тонн	685 461,84	819 105,90	119,5
в том числе:				
Международные перевозки		495 470,82	615 543,71	124,2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		478 598,19	594 608,62	124,2
между Россией и странами СНГ		16 872,63	20 935,09	124,1
Внутренние перевозки		189 991,02	203 562,19	107,1
из них:				
местные перевозки		14 935,79	12 932,18	86,6
Процент занятости пассажирских кресел	%	82,1	84,0	1,9
в том числе:				
Международные перевозки		83,2	86,2	3,0
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		83,4	86,6	3,2
между Россией и странами СНГ		82,4	83,1	0,7
Внутренние перевозки		80,9	81,3	0,4
из них:				
местные перевозки		64,4	64,2	- 0,2
Процент коммерческой загрузки	%	68,0	70,3	2,3
в том числе:				
Международные перевозки		67,2	71,2	4,0
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		67,1	71,3	4,2
между Россией и странами СНГ		68,4	69,8	1,4
Внутренние перевозки		69,4	68,9	- 0,5
из них:				
местные перевозки		66,9	65,3	- 1,6

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-сентябрь 2016 — 2017 гг.(Международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс. тонн,			Процент коммерческой загрузки %		
		январь-сент. 2016 г.	январь-сент. 2017 г.	% к пр.	январь-сент. 2016 г.	январь-сент. 2017 г.	% к пр.	янв.-сент. 2016 г.	янв.-сент. 2017 г.	+/- к пр.
1	ЭйрБриджКарго	363 018,16	416 538,78	114,7	3 545 442,03	4 105 776,76	115,8	66,2	70,5	+ 4.3
2	Аэрофлот — российские авиалинии	118 867,41	161 841,68	136,2	551 766,18	751 499,33	136,2	65,0	68,3	+ 3.3
3	Волга-Днепр	21 147,38	27 153,70	128,4	120 687,32	146 810,74	121,6	45,2	40,2	- 5.0
4	Сибирь	25 330,00	25 279,00	99,8	56 550,21	56 455,63	99,8	73,1	72,0	- 1.1
5	Россия	12 278,94	23 864,10	194,3	46 950,49	109 738,19	233,7	69,4	67,9	- 1.5
	Итого по 5 авиакомпаниям	540 641,89	654 677,26	121,1	4 321 396,23	5 170 280,65	119,6	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	78,9	79,9		92,7	92,8				
6	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	17 623,32	16 832,41	95,5	39 635,24	34 138,25	86,1	56,6	58,9	+ 2.3
7	Авиастар-ТУ	11 126,36	16 155,97	145,2	34 002,19	49 166,37	144,6	46,5	47,1	+ 0.6
8	Абакан Эйр	12 904,93	15 846,92	122,8	12 443,23	16 369,18	131,6	43,3	46,8	+ 3.5
9	Уральские Авиалинии	14 134,37	15 504,98	109,7	39 905,23	42 126,86	105,6	73,8	78,1	+ 4.3
10	ВИМ-АВИА	5 124,68	13 329,79	260,1	21 737,42	58 263,36	268,0	59,3	48,7	- 10.6
11	Глобус	10 414,00	13 322,00	127,9	32 310,86	42 106,50	130,3	75,0	77,3	+ 2.3
12	АТРАН	6 934,42	11 673,69	168,3	8 808,43	19 365,99	219,9	39,4	48,2	+ 8.8
13	АВИАКОН ЦИТОТРАНС	8 772,66	9 906,97	112,9	30 430,25	41 975,59	137,9	57,2	55,9	- 1.3
14	Якутия	7 575,92	7 671,64	101,3	28 542,35	27 568,23	96,6	75,9	76,1	+ 0.2
15	АЛРОСА	7 081,00	6 680,88	94,3	18 593,67	16 563,06	89,1	75,4	69,2	- 6.2
	Итого по 15 авиакомпаниям	642 333,55	781 602,51	121,7	4 587 805,10	5 517 924,04	120,3	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	93,7	95,4		98,4	99,0				
16	Аврора	5 193,75	5 593,58	107,7	10 075,51	10 592,28	105,1	64,0	66,5	+ 2.5
17	ИрАэро	2 956,27	3 266,99	110,5	2 602,16	3 203,42	123,1	72,5	74,0	+ 1.5
18	НордСтар	4 321,38	3 035,84	70,3	10 495,56	6 870,23	65,5	72,8	79,0	+ 6.2
19	КрасАвиа	1 933,25	2 678,04	138,5	2 461,84	3 675,07	149,3	75,7	75,5	- 0.2
20	Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 847,20	1 848,51	100,1	3 517,33	3 585,86	101,9	74,7	73,4	- 1.3
21	Нордавиа-региональные авиалинии	1 605,27	1 693,33	105,5	1 791,02	1 867,23	104,3	73,9	77,6	+ 3.7
22	Ангара	2 434,69	1 613,68	66,3	1 540,45	1 464,37	95,1	71,4	71,0	- 0.4
23	Северо-Запад	1 652,81	1 311,15	79,3	189,21	132,96	70,3	36,3	34,1	- 2.2
24	Икар	2 590,48	1 170,35	45,2	15 717,76	7 098,15	45,2	86,6	91,3	+ 4.7
25	Псковавиа	1 233,06	1 153,66	93,6	1 433,59	1 082,69	75,5	52,9	62,3	+ 9.4
26	Шар инк Лтд.	2 572,58	1 084,80	42,2	5 579,83	1 757,69	31,5	50,6	51,2	+ 0.6
27	Полярные авиалинии	1 254,92	1 084,19	86,4	1 026,39	825,28	80,4	80,2	85,6	+ 5.4
28	ВИТЯЗЬ-АЭРО	1 269,00	999,00	78,7	199,28	123,36	61,9	28,1	23,5	- 4.6
29	Ижавиа	852,86	896,68	105,1	905,64	995,83	110,0	84,6	82,5	- 2.1
30	Амур	1 010,00	875,69	86,7	1 557,07	934,83	60,0	73,6	70,5	- 3.1
31	АСК МЧС России	386,81	845,64	218,6	1 024,72	1 811,13	176,7	39,0	24,9	- 14.1
32	Саратовские авиалинии	732,90	810,80	110,6	639,54	770,87	120,5	73,7	74,9	+ 1.2
33	224 летный отряд	1 294,73	700,00	54,1	2 898,06	1 918,26	66,2	24,1	25,3	+ 1.2
34	Турухан	618,96	670,27	108,3	507,07	568,78	112,2	67,8	65,7	- 2.1
35	Северный Ветер	254,32	627,18	246,6	870,13	1 447,05	166,3	91,1	82,6	- 8.5
	Итого по сумме авиакомпаний	678 348,79	813 561,89	119,9	4 652 837,26	5 568 649,38	119,7	-	-	-
	В целом по ГА	**685 461,84**	**819 105,90**	**119,5**	**4 660 648,36**	**5 574 222,84**	**119,6**	**68,0**	**70,3**	**+ 2.3**
	Удельный вес,%	99,0	99,3		99,8	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Международный авиационно-космический салон в 2019 году пройдет, как и прежде, в Жуковском

Пятнадцать международных выставок вооружения будут проведены на территории России в 2018 — 2019 годах. Соответствующее распоряжение от 30 октября 2017 года №2403-р за подписью премьер-министра РФ Дмитрия Медведева опубликовано на сайте Правительства РФ. Ежегодно будут проводиться Международная выставка вертолётной индустрии, «Комплексная безопасность» и Международная выставка средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех». На 2019 год запланированы Международный военно-морской салон (Санкт-Петербург) и Международный авиационно-космический салон «МАКС» (Жуковский, Московская область).

Правительство РФ продлило льготные ставки НДС на внутренние авиаперевозки до 2021 года

«Мы продлеваем на три года льготный режим налогообложения для внутрироссийских маршрутов. Сейчас на них действует льготная ставка в части обложения НДС услуг по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа. Это ставка составляет 10 процентов, а для рейсов в Крым и из Крыма, с учетом специфики ситуации на полуострове, эта ставка нулевая», — заявил премьер-министр Правительства России Дмитрий Медведев на заседании правительства. Председатель Кабмина отметил, что благодаря этому решению цены на авиабилеты стали доступнее, авиакомпании получили дополнительные возможности, чтобы обновлять свой авиапарк.

В России могут пересмотреть основания для отмены авиарейсов в нештатных ситуациях

Правительственная комиссия по транспорту, возглавляемая вице-премьером Аркадием Дворковичем, рассмотрела проблемные вопросы наземного обслуживания самолетов и оперативного реагирования в аварийных ситуациях и при нелетной погоде. По итогам обсуждения, инициированного Аэрофлотом и аэропортом Шереметьево, «Минтрансу России и Росавиации дано поручение с участием аэропортов и авиакомпаний подготовить и представить в Правительство... предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты в целях решения данных проблем». В Росавиации, между тем, не видят необходимости изменять существующие правила.

СФ одобрил закон об утверждении перечня услуг без НДС при обслуживании самолетов

Соответствующее решение было принято в ходе заседания Верхней палаты Парламента. Данным законопроектом предлагается внесение изменения в подпункт 22 п. 2 ст. 149 Налогового кодекса РФ, предусматривающего наделение правительства РФ полномочиями по определению перечня услуг по обслуживанию воздушных судов, освобождаемых от налога на добавленную стоимость. Ранее подлежали освобождению от налогообложения НДС услуги, оказываемые непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве России по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание.

Минтранс РФ поддержал освобождение от НДС иномарок при условии их регистрации в России

Это предусматривается проектом поправок к Налоговому кодексу (НК), который Минтранс направил авиакомпаниям. Основная идея — освобождение от налога самолетов, двигателей, запчастей и комплектующих при условии, что они будут зарегистрированы в российском реестре (самолеты до 50 кресел освобождаются от НДС без условий). Перечень техники должен утвердить Минпромторг. Также в проекте предлагается освободить от НДС российских производителей на аналогичных условиях. Это должно снизить финансовую нагрузку на российские компании и риски проектов по созданию перспективных самолетов в России, говорится в пояснительной записке.

Решение об электронных посадочных билетах в аэропортах будет принимать Правительство РФ

Ранее Минюст отказался зарегистрировать приказ Минтранса, позволяющий авиакомпаниям ввести прохождение предполётного досмотра по электронным билетам, отменив их бумажные версии. В Минюсте сочли, что документ не доработан. «Это замечания силового ведомства, и, по мнению Минтранса, вопросы абсолютно не взаимосвязаны. Минтранс получил ответ Минюста. Решение об избыточности замечаний будет приниматься на площадке Правительства РФ», — сообщили в пресс-службе министерства. Ранее представители аэропортов говорили о готовности ввести необходимое оборудование после принятия соответствующего приказа Минтранса.

Главкомом ВКС стал командующий российской группировкой войск в Сирии Сергей Суровикин

Командующий российской группировкой войск в Сирии генерал-полковник Сергей Суровикин приступит к исполнению обязанностей главкома Воздушно-космических сил (ВКС). Он стал первым общевойсковым генералом, возглавившим этот вид Вооруженных Сил. Однако пока Сергей Суровикин останется в Сирии «из-за отсутствия определенности с преемником». По сведениям источников, «в Генштабе планировали назначить главой группировки командующего ВДВ (генерал-полковника) Андрея Сердюкова, но он сейчас восстанавливается после автокатастрофы». До командировки в Сирию Сергей Суровикин командовал войсками Восточного военного округа.

Минтранс опроверг слухи о перераспределении обязанностей между министерством и Росавиацией

План по повышению ответственности авиаперевозчиков и туроператоров перед пассажирами, разработанный комиссией по транспорту, возглавляемой вице-премьером Аркадием Дворковичем, не предусматривает перераспределения обязанностей между Минтрансом и Росавиацией и направлен исключительно на усиление ответственности авиаперевозчиков и туроператоров. В соответствии с ним, Росавиация должна будет на постоянной основе вести мониторинг за деятельностью авиакомпаний, рассказали в ведомстве, уточнив, что «предположения по перераспределению обязанностей являются измышлениями отдельно взятых экспертов, и не имеют под собой оснований».

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

В России могут существенно измениться правила полетов для некоммерческой авиации

Появится возможность совершать их в уведомительном порядке в контролируемом воздушном пространстве, упростится процедура уведомления о полете, станет необязательной радиосвязь с диспетчерами, если установить ее невозможно. Такие изменения разработало Министерство транспорта России в соответствии с поручением Правительства. Также предлагается разрешить уведомительный порядок при движении по правилам визуальных полетов (не по приборам) в воздушном пространстве класса С (высота до 8,1 тысячи м). Подавать план полета в органы обслуживания воздушного движения придется, но это можно будет сделать непосредственно перед его началом.

Минтранс будет мониторить долги перевозчиков перед ТЗК, аэропортами и лизингодателями

«Нам нужно ориентироваться не на ту отчетность, которую дает авиакомпания, а на более оперативные индикаторы, коими является возникновение нарастаний задолженности перед провайдерами. Допустим, перед аэропортами, перед лизинговыми компаниями, перед топливо-заправочными компаниями... Если где-то пошло наращивание этой задолженности, то это точно уже сигнал неблагополучия, должна загораться красная лампочка. Мы этого не найдем с вами в квартальной отчетности перевозчиков, а нам это нужно получать лично... Поэтому мы выстраиваем сегодня именно такие механизмы мониторинга», — рассказал замминистра транспорта РФ Валерий Окулов.

Глава Росавиации заявил о вероятном сговоре авиакомпании «ВИМ-Авиа» с туроператорами

Об этом сообщил на заседании комитета по экономической политике в Совете Федерации глава Росавиации Александр Нерадько. «При вывозе брошенных в зарубежных аэропортах россиян мы обнаружили следующее: что у многих пассажиров туристических операторов не было обратных билетов. На руках у пассажиров находились так называемые маршрутные квитанции электронного билета, сами по себе билетами не являющиеся. Это о чем свидетельствует: наверное, может свидетельствовать — скажу грубо, но откровенно — о сговоре недобросовестной компании с недобросовестными туроператорами, которые продавали туристический продукт без обратных билетов», — сказал он.

Владимир Тасун: На долю воздушного транспорта в РФ приходится 42 процента пассажирооборота

340 тысяч человек работает в авиации и еще 1 миллион в сопутствующих отраслях. За последнее время мы вышли на уровень 90 млн пассажиров. Отрасль преобразилась с точки зрения самолетов, персонала и тренажеров. Она максимально соответствует принципам деятельности мировой ГА. Эти цифры озвучил на форуме «Крылья Будущего» глава Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун. По его словам, ситуация парадоксальная: экономика не растерт, доходы населения падают четвертый год, а пассажиропоток растет на 19,7 процента, пассажирооборот растёт на 20 процентов. Темп роста аэропортовых расходов составил 16, на топливо 30 процентов.

Условия сделки по объединению «Нордавиа» и Red Wings будут согласованы до конца года

Об этом в кулуарах традиционного отраслевого клуба руководителей авиа- и туриндустрии DME Business Forum сообщил журналистам генеральный директор Red Wings Евгений Ключарев. По его словам, на единый бренд планируется перейти в течение будущего 2018 года. Ключарев отметил при этом, что Red Wings может остаться ведущим брендом, но не исключил и возможности появления нового — общего бренда. Ранее уже сообщалось, что авиакомпании «Нордавиа» и Red Wings будут объединены. В течение некоторого адаптационного периода объединения каждая из компаний будет работать под своим брендом, а после его завершения у холдинга появится новое название.

Аэрофлот решил отказаться от практики сдачи невозвратных билетов при отказе в визе

Отказ пассажиру в визе не будет больше являться обстоятельством, при котором возможно сдать невозвратный билет, следует из направленной авиакомпанией агентам телеграммы. В компании считают меру справедливой: пассажир сам должен просчитывать свои риски. «У пассажира есть опция — приобрести невозвратный билет или с небольшой доплатой возвратный. Компания не должна брать на себя риски пассажиров и финансовые потери. В федеральных авиационных правилах не прописан возврат за отказ в визе. Например, в ФАП прописана возможность возврата денег по медицинским показаниям, но пассажир должен предоставить все необходимые документы», — пояснили в Аэрофлоте.

Правительство Магаданской области развивает региональные авиаперевозки и инфраструктуру

Доступность перевозок воздушным транспортом обеспечивается не только федеральными, но и региональными программами субсидирования. Ярким примером такой поддержки являются программы Приморского края и Магаданской области, которые включают в себя обновление парка воздушных судов и аэропортной инфраструктуры, отметил губернатор Владимир Печеный на сессии Восточного экономического форума: «Это стало возможным, благодаря принятию нормативных решений на уровне налогового законодательства страны». Он подчеркнул, что без развития авиации экономика любого региона не будет полноценно развиваться.

С января по октябрь текущего года российские авиакомпании перевезли почти 90 млн человек

По оперативным данным Росавиации, в октябре 2017 года российские авиакомпании обслужили почти 8,9 млн пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 15 процентов. Пассажирооборот увеличился до 21,6 млрд пассажирокилометров, рост — 14 процентов. Грузооборот достиг 657,6 млн тоннокилометров, рост — 5 процентов. В период с января по октябрь авиакомпании обслужили 89,9 млн пассажиров, обеспечив рост перевозок на 19 процентов. За десять месяцев пассажирооборот достиг 220,7 млрд пассажирокилометров, рост составил 21 процент; грузооборот – 6,2 млрд тоннокилометров, рост 18 процентов.

Пассажир – как мера всех вещей

Место его сумки в самолете порой стоит столько же, сколько его собственное место. А иногда и больше...

Казалось бы, скандально известный российский лоукостер «Победа» своими постановками в театре абсурда уже едва ли способен удивить искушенную российскую публику. Но креативности его актеров в режиссуре на тему алчности и беспардонности нет предела. В нашей коллекции историй с участием неутомимых сотрудников «Победы», особое место занимает скандал, причиной которого стала… дискриминация пассажира по половому признаку.

В июле прошлого года адвокат Андрей Овечкин совершал перелет по маршруту Москва — Белгород — Москва. Из багажа у пассажира с собой была небольшая тканевая сумка, в которой находилась легкая куртка, документы и лекарства. Вес предмета составлял 2,4 килограмма, а суммарный размер измерений — 62 сантиметра. Сумку Андрей одолжил на время поездки у жены, но внешне ее можно было охарактеризовать как унисекс. По пути в Белгород пассажир спокойно пронес сумку в салон, но на обратном пути пропускать его в самолет отказались.

Сотрудники «Победы» заявили, что в понятие «сверхнормативный багаж», за который не взимается дополнительная плата, для мужчин входит только портфель. Имеющуюся у Андрея сумку они определили как дамскую и отказали в праве провезти ее бесплатно, сказав при этом прямым текстом: «Если бы с этой сумкой ехала женщина, мы бы ее пропустили». При этом в категорической форме пригрозили клиенту вызвать полицию и снять его с рейса, если он не сдаст сумку в багаж или не доплатит около 2000 рублей за право взять ее с собой. Эта сумма была практически идентичной стоимости билета.

Овечкин спорить не стал, сдал сумку в багаж и отправился в салон с пустыми руками. Но позднее решил восстановить справедливость и подал иск в Гагаринский районный суд. Фемида тщательно рассмотрела вопрос о «гендерной» характеристике сумки. В самом билете указано, что в салоне можно перевезти бесплатно только дамскую сумочку или портфель с суммой измерений до 75 сантиметров. Андрей предоставил фотографии пассажиров при проходе на посадку, на которых видно, что размеры дамских сумочек значительно превышают размеры, указанные на сайте компании. При этом на сумках отсутствовали бирки, которые выдают после оплаты дополнительного багажа. Исходя из этого, истец просил обратить внимание суда, что авиаперевозчик осуществляет дискриминацию пассажиров по половому признаку, позволяя женщинам не оплачивать превышающий норму багаж. Будет ли дозволено женщине пронести в салон мужской портфель, сказать не беремся, так как подобного рода прецеденты пока не отмечены.

Суд согласился с доводами истца и обязал авиакомпанию выплатить в пользу их клиента компенсацию морального вреда, штраф и расходы на оплату услуг. В совокупности сумма выплат составила 8000 рублей. Правда, изначально истец требовал 20 000 рублей, но, согласимся, моральное удовлетворение для г-на Овечкина тоже дорогого стоит.

Кроме того... Проверку исполнения требований законодательства авиакомпанией «Победа» при оказании услуг по перевозке ручной клади и багажа в связи с обращением пассажира провела Белгородская транспортная прокуратура. Было установлено, что «…в аэропорту г. Белгорода при посадке на рейс Белгород — Москва представителями авиаперевозчика в ходе регистрации пассажиру было неправомерно отказано в бесплатном провозе в салоне ВС в качестве ручной клади пакета с вещами, под предлогом того, что они не входят в перечень вещей, разрешенных Федеральными авиационными правилами к провозу без взимания платы сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа». За провоз данных вещей перевозчиком был взыскан с пассажира сервисный сбор в размере 1500 рублей.

В связи с выявленными нарушениями закона, ограничивающими права пассажиров при перевозке ручной клади, а также незаконном взимании денежных средств Белгородской транспортной прокуратурой в отношении ООО «Авиакомпания «Победа» возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч.1 ст. 14.4 КоАП РФ (продажа товаров, не соответствующих образцам по качеству, выполнение работ либо оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов, устанавливающих порядок (правила) выполнения работ либо оказания населению услуг). Постановлением Управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей по Белгородской области авиакомпания привлечена к административной ответственности в виде штрафа в размере 20 тысяч рублей. Для компании в отличие от физического лица эта сумма пустяковая. Но еще одно пятно на репутации — дело серьезное.

Не менее абсурдный инцидент произошел в августе прошлого года, с 47-летним бизнесменом. При посадке на рейс «Москва — Екатеринбург» грозная сотрудница авиакомпании всем телом преградила путь пассажиру и потребовала от него дополнительной платы за букет цветов, который он вез в подарок на день рождения дочери. Свои действия она объяснила тем, что... «растения не считаются ручной кладью». Мужчина отказался платить, поскольку посчитал данное требование незаконным, и обратился в полицию. Пока стражи порядка оформляли протокол, самолет улетел без него.

Впрочем, впоследствии авиакомпания признала незаконность своих действий и предоставила коммерсанту другой билет. Но улететь коммерсант смог только на следующий день и уже без подарка для дочери. Это был красивый букет, состоявший из маленьких роз, и украшенный конфетами за 2,5 тысячи рублей. За 14 часов пребывания в аэропорту он просто завял.

Возмущенный предприниматель (не пожелавший оглашать свое имя) обратился с иском к авиаперевозчику в суд и попросил взыскать с ответчика убытки в размере 11 тысяч рублей, моральный вред в размере 200 тысяч рублей, и штраф в размере 50 процентов от суммы, присужденной в пользу потребителя. Представитель ответчика в судебное заседание не явился, но в письменном виде просил отказать в удовлетворении исковых требований. Правда, при этом он все-таки подтвердил, что отказ в посадке на рейс был неправомерным.

Фемида приняла сторону истца, но не полностью. Мировой судья судебного участка №424 района Западное Дегунино г. Москвы взыскал в пользу заявителя... 4,5 тысячи рублей. Вероятно, это была сумма стоимости пропавшего авиабилета и увядшего букета. А моральный ущерб — его как будто и не было.

В дальнейшем в отношении авиаперевозчика Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте возбудила дело об административном правонарушении, а Управлением Роспотребнадзора по Чувашской Республике авиакомпания признана виновной с назначением штрафа в размере ... все тех же 20 тысяч рублей, как в истории с г-ном Овечкиным. Серьёзен этот штраф или нет – судите сами. Эту сумму можно собрать с 10 пассажиров, осмелившихся войти в салон самолёта с портфелями или баулами. Вместимость самолёта Боинг-737-800 (из воздушных судов данного типа состоит парк «Победы») составляет 180 пассажиров. Ощутимо ли наказание для перевозчика, диктующего свое право на бесправие для пассажиров?!

Впрочем, 2000 рублей за сумку — это ещё полбеды! Радуйтесь, что сами попали на борт! И не попали... под овербукинг. В последнее время на конференциях по воздушному праву ведутся оживлённые споры по вопросу о том, правомерна ли такая практика и, собственно говоря, чем она является для пассажира — благом или злом. Но одно дело — дискутировать в конференц-зале. А каково столкнуться с этим лично, за минуты до вылета с билетом на руках?

Это ощутила на себе гражданка, которая в марте сего года приобрела билет на рейс авиакомпании «Победа» Красноярск — Москва. Пассажирка заблаговременно прибыла в аэропорт, но в нарушение федеральных авиационных правил, согласно которым пассажиру гарантируется закрепление места на воздушном судне, ей было отказано в регистрации на рейс по причине отсутствия на борту... посадочных мест.

В ходе проверки прокуратура установила, что при вместимости самолёта в 189 кресел авиакомпанией на вышеуказанный рейс было продано 196 билетов. В связи с этим прокуратурой было возбуждено дело об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена уже процитированной выше ч. 1 ст. 14.4 КоАП РФ. А Управление Роспотребнадзора по Красноярскому краю назначило авиакомпании штраф в размере... все тех же 20 тысяч рублей (!!!). Красная цена индульгенции для потерявшего ориентиры лоукостера!

За рубежом овербукинг рассматривается авиакомпаниями как защита от убытков, которые приносят пустые места в самолёте. Но в то, что «Победа» может пожаловаться на пустые места в салона своих ВС, поверим едва ли. На многие направления билеты проданы за полгода вперёд. И не только на курортные. Зарубежные лоукостеры конкурентами «Победе» на внутренних линиях не являются. Но по низким тарифам сегодня уже можно купить билет и у полносервисных перевозчиков, например, у Red Wings и «ЮТэйр», а также у «Уральских авиалиний». Отчего бы в этих условиях не дорожить своей репутацией — иначе может выйти себе дороже...

Есть такое выражение: гора родила мышь. Оно как нельзя лучше характеризует ситуацию, когда наши облеченные огромной властью правоохранительные, судебные, а также надзорные органы, переведя килограммы бумаги, затратив сотни человеко-часов на расследование жалоб обиженных граждан-потерпевших, выносят вердикты, являющиеся для зарвавшегося нарушителя-рецидивиста комариным укусом, поощряющим и провоцирующим последнего на новые и новые посягательства на наши законные права!

И если уж наши власть предержащие так любят ссылки на зарубежный опыт, напомним, что в США, например, размер возмещения морального ущерба доходит до нескольких миллионов долларов (как, например, в недавней истории с United Airlines, наказанной таким образом за отказ ее сотрудников, в отсутствии амбулифта, помочь спуститься по трапу безногому пассажиру). Чувствительный удар по карману воспитывает лучше, чем любые проповеди. В том числе, и эта...

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

P.S. *Один из крупнейших бюджетных авиаперевозчиков в Центральной и Восточной Европе венгерский лоукостер Wizz Air объявил о введении новых правил. Теперь пассажир имеет право провезти в ручной клади чемодан весом до 10 кг бесплатно. Размер сумки, которую путешественник может взять в салон, не должен превышать 55Ч40Ч23 см. Кроме того, дополнительные сборы не налагаются на товары из магазинов duty-free. Вот что бы и нашим бизнес-радикалам не последовать разумному примеру...*

Стерх – парящий, как чайка

Российский инженер предложил построить самый крупный в мире гидросамолёт

С одной стороны, Бе-210 сегодня мог бы стать самым крупным гидросамолётом не только в России, но и в мире. Но если рассмотреть историю мировой гидроавиации, можно найти и примеры, намного превосходящие его как по размерам, так и по вместимости. Одним из наиболее выдающихся стал гидросамолёт Do X, рассчитанный на перевозку 169 пассажиров. С такой загрузкой самолёт совершил первый полёт 20 октября 1929 года, совершив взлёт с Боденского озера. На линии он не вышел из-за невысоких лётно-технических характеристик — крейсерская скорость не превышала 120 километров в час, максимальная — 210. Практический потолок составлял 1250 метров, что делает самолёт в значительной степени зависимым от метеоусловий. Экипаж состоял из двух пилотов, штурмана, бортинженера и радиста. Силовая установка состояла из 12 двигателей, которыми управлял не пилот, а бортинженер из специальной кабины. Управление двигателями осуществлялось по команде, отдаваемой командиром экипажа по внутреннему телефону. Самолёт совершил несколько демонстрационных полётов в Африку, а также Южную и Северную Америку. В 1935 году полёты были прекращены. Всего было построено 3 экземпляра.

На постройке гидросамолётов специализировался и Игорь Сикорский. Самым вместительным стал созданный в 1931 году S-40, рассчитанный на перевозку 40 пассажиров. Он значительно уступал Do X, но находился в эксплуатации у различных американских авиакомпаний и был построен в количестве более 100 экземпляров. S-40 считался лучшим гидросамолётом в мире, равно и как самым крупных из тех, что перевозили пассажиров и строились серийно. В дальнейшем подобных воздушных судов ни для военного, ни для гражданского секторов не создавала ни одна авиастроительная фирма мира.

В послевоенные годы ведущим мировым производителем гидросамолётов стало конструкторское бюро Г.М. Бериева (ныне ТАНТК имени Г.М. Бериева). Его продукция хорошо знакома посетителям Гироавиасалонов в Геленджике. Но пальма первенства, принадлежащая таганрогским авиастроителям, может быть и перехвачена...

Российский инженер-конструктор Георгий Степанов предложил проект самолета-амфибии 121М «Стерх». На Всемирном фестивале молодежи он рассказал об особенностях своего проекта и инновационных подходах к производству. По словам Степанова, одним из главных достоинств «Стерха» является отсутствие необходимости строить под него аэродром 1 класса с длинной взлетной полосой. Поскольку данная разработка является амфибией, ее можно будет посадить и в широкой акватории. Разработчик сообщил, что такие гидросамолеты будут особенно актуальны в транспортировке пассажиров в Мировом океане — к различным островам, где аэродромная сеть вообще не развита. Самолет 121М сможет перевозить до 154 человек или 20 тонн груза на расстояние до 8000 км без дополнительной дозаправки. Данный проект вызывает огромный интерес как у российских, так и у зарубежных компаний.

Степанов отметил, что ранее при постройке гидросамолётов использовалась устаревшая технология производства, поэтому при эксплуатации возникал ряд проблем. Для изготовления самолётов использовались материалы, обладающие высокими показателями по прочности, но они подвергались коррозии в результате воздействия морской соли. После каждого вылета самолет приходилось очищать пресной водой и обрабатывать специальными средствами. Посетители Гидроавиасалонов в Геленджике могли наблюдать эту процедуру, которая увеличивает стоимость эксплуатации.

В «Стерхе» эта проблема будет решена за счет создания корпуса из углекомпозитов, которые не подвержены коррозии. Самолет-амфибия нового поколения будет приспособлен к эксплуатации во всех климатических и погодных условиях. Для этого специально разрабатываются современные узлы и агрегаты из новых материалов и сплавов. Самолёт построен по схеме «летающее крыло». Он рассчитан на перевозку до 154 пассажиров или 20 тонн грузов на расстояния до 8000 километров. Силовая установка состоит из трёх двухконтурных турбореактивных двигателей, расположенных на пилонах над центропланом на задней кромке крыла. В официальных источниках не сказано о типе двигателя, но, вероятно, речь идёт об одной из модификаций ПД-14.

Ранее данный проект стал победителем на конкурсе «Будущее авиации», организованном ОАК. Этот факт даёт основание рассчитывать, что проект будет иметь перспективу. Каким именно образом он будет реализован, пока неизвестно, но сегодня единственным в России предприятием, специализирующимся на гидросамолётах, является ТАНТК имени Г.М. Бериева. Почвы для конкуренции с ним, вероятнее всего, не возникнет, так как подобных проектов сегодня у данного предприятия нет.

В число перспективных проектов входят турбовинтовые самолёты Бе-112 на 27 пассажиров и Бе-114 на 44 пассажира. Помимо этого делается ставка на сверхтяжёлый гидросамолёт Бе-2500, который должен обладать взлётным весом 2500 тонн и максимальной коммерческой нагрузкой до 1000 тонн. Дальность полёта этого гидросамолёта составит до 16000 километров. Этот уникальный летательный аппарат может являться как гидросамолётом, так и экранопланом — в самолётном режиме он должен лететь со скоростью 770 километров в час, а в экранном — 450. Данный летательный аппарат предназначен для перевозки грузов и, кроме того, он будет рассчитан и для реализации ряда космических программ.

О постройке пассажирской версии в настоящее время речи нет. Впрочем, и когда должна быть реализована базовая, т.е. грузовая версия, неизвестно. Проектов, сопоставимых со «Стерхом», ТАНТК имени Г.М. Бериева в настоящее время также не предлагает. Но когда дело дойдёт до реализации проекта «Стерх», будет логично привлечь ТАНТК, возможно даже, дать ему роль головного исполнителя.

Сам автор проекта Георгий Степанов является авиаконструктором Комсомольского-на-Амуре авиационного завода, но на данном предприятии инфраструктуры для испытаний гидросамолётов нет. В настоящее время в России такие базы есть только в Геленджике и Таганроге, но самолёты аналогичного «Стерху» класса на них никогда не испытывались. Самым крупным воздушным судном, созданным предприятием имени Г.М. Бериева, является гидросамолёт А-42.

В Чкаловске Нижегородской области по сей день существует база для испытаний экранопланов конструкторского бюро Р.Е. Алексеева, но экраноплан и гидросамолёт при внешнем сходстве — отнюдь не одно и то же. Если данная база будет рассматриваться как место испытаний «Стерха», она, несомненно, должна быть модернизирована и адаптирована для гидросамолётов. И само серийное предприятие должно быть расположено рядом с морем или на берегу крупной реки. В мире базы для испытаний гидросамолётов существуют только в Канаде (компания Bombardier) и в Японии (Mitsubishi), как и положено, у большой воды.

Впрочем, сегодня вопрос о серийном заводе не является первостепенным. Для начала необходимо определить рыночный потенциал «Стерха». По словам разработчика, ёмкость рынка составит от 300 до 320 воздушных судов. О каком рынке шла речь, внутреннем или мировом, Георгий Степанов не уточнил. Помимо этого неизвестно, какое количество гидросамолётов данного типа должно быть продано, чтобы оправдать затраты на проект. Сегодня также даже приблизительно не названа продажная цена отдельного серийного экземпляра.

Определить её непросто, так как она зависит от многих деталей, в частности, от того, какое количество предприятий будет вовлечено в кооперацию по производству новой машины, каковым будет соотношение российских и иностранных предприятий. И будут ли последние вовлечены в проект? Внесут ли коррективы в его реализацию международные санкции против России? Если речь зайдёт о военном применении «Стерха», могут и внести. Но если проект будет ориентирован на мировой рынок, базовая модель должна быть рассчитана в первую очередь на гражданский сектор.

На то, что самолёт будет полностью российским, рассчитывать не приходится. Ни «Суперджет 100», ни МС-21 таковыми не являются. Открытым остаётся и вопрос о двигателе. ПД-14 сегодня находится в стадии испытаний. При этом речь идёт о базовой модели, предназначенной для самолёта МС-21. Для «Стерха» потребуется специальная модификация, т.е. «оморяченная». Возможно, в роли поставщика двигателей для «Стерха» будет избрано предприятие имени Н.Д. Кузнецова, которое, согласно данным опубликованных источников, должно создать двигатели для экраноплана «Спасатель». Что должны представлять собой эти двигатели, пока неизвестно, но с большой долей вероятности будет целесообразно именно их избрать в качестве основы для силовой установки «Стерха» — они заведомо будут «оморячены».

При ориентации проекта на мировой рынок (о чём с самого начала говорил сам автор) в успехе можно не сомневаться. За рубежом «Стерх» может работать в тех же сегментах, что и его предшественники из прошлого века, т.е. гидросамолёты Дорнье и Игоря Сикорского. Зная историю мировой гражданской авиации, можно обратить внимание, что первые трансатлантические воздушные суда — это гидросамолёты. Едва ли они заменят привычные нам сухопутные лайнеры, но могут стать удачным дополнением к ним, выполняя полёты между городами, стоящими на берегах разных морей и в разных странах.

«Стерх» — это тот самолёт, который уже сегодня способен соединить эти берега. Главное — не упустить время.

Пётр КРАПОШИН

Гидросамолёт А-42

Окончание. Начало на с. 2

КУРЬЕР АВИАПРОМА

В России собираются открыть новый завод по производству комплектующих для авиации

Об этом сообщил научный руководитель Института геологии и минералогии им. Соболева Николай Похиленко в интервью SibNet. Новый завод будет производить авиадетали из металла и абразивных материалов. Одним из инвесторов предприятия выступил уроженец Новосибирска, бизнесмен Анатолий Корогодский. Новые детали будут поставляться фактически на все авиастроительные заводы России. Ранее многие элементы закупались в Германии, однако такое положение дел не может устроить российское руководство, учитывая санкционную политику Европы и стремление России развивать собственное производство. В дальнейшем объемы производства авиационных деталей будут существенно расширены.

ОАК планирует начать поставки самолетов МС-21 мексиканской Interjet после 2021 года

Об этом рассказал министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров по итогам торгово-промышленного диалога «Россия — Мексика». «Мы обоюдно довольны сотрудничеством. Более того, мы договорились о том, что, начиная с 2021 года, сможем поставлять в компанию Interjet самолеты МС-21», — пояснил министр. Он отметил, что ОАК, которая к настоящему времени уже поставила авиакомпании Interjet 22 самолета SSJ 100, рассчитывает поставить дополнительно восемь таких самолетов до конца года. Накануне с мексиканской авиакомпанией был подписан протокольный документ. На переговорах также стоял вопрос и о расширения парка SSJ 100 в Interjet до 40 единиц.

Сотрудники «Гидромаша» отмечены высокими званиями за разработку и создание УБС Як-130

В соответствии с Указом Президента РФ, первый заместитель генерального директора — исполнительный директор НОАО «Гидромаш» Андрей Романов и главный конструктор НОАО «Гидромаш» Андрей Цюпий получили высокие государственные награды за участие в разработке и создании учебно-боевого самолета Як-130. Торжественная церемония состоялась в Зале награждения Министерства промышленности и торговли РФ. Учитывая важность создания учебно-боевого самолета нового поколения Як-130, государство отметило вклад работников НОАО «Гидромаш» почетными званиями «Заслуженный машиностроитель РФ» и «Заслуженный конструктор РФ».

В России появится первая «цифровая» фабрика по производству авиадвигателей

Первая «цифровая» фабрика, которая будет производить авиационные двигатели, появится в России в конце текущего года, сообщил журналистам министр промышленности и торговли Денис Мантуров в ходе рабочей поездки в Мексику. «Это предприятие входит в состав крупной госкорпорации «Ростех». Мы рассчитываем, что такие предприятия могут массово внедряться каждый год, находя новые форматы», рассказал министр на брифинге. По его словам, следующими форматами станут «умные» производства и, наконец, «виртуальная фабрика», которая не будет зависеть от тех барьеров, которые сегодня создаются на мировых торговых площадках.

Объединенная авиастроительная корпорация поставит в Замбию пять самолетов SSJ 100

Об этом сообщил в интервью телеканалу «Россия 24» глава корпорации Юрий Слюсарь. Он отметил, что подписание «состоялось на абсолютно новом» для российской компании рынке. В Замбию будет поставлен «один самолет SSJ 100 в VIP-комплектации для руководителя государства, и еще четыре — для развития местной гражданской авиакомпании». Слюсарь отметил, что ОАК совместно с Африканским экспортно-импортным банком заключил лизинговое соглашение. Документ предусматривает поставку дополнительных десяти самолетов SSJ 100 на африканский рынок. В дальнейшем по мере оценки африканского рынка поставки могут увеличиться.

Специалисты ЦАГИ завершили испытания модели «грузовика» короткого взлета-посадки

Работы проводились в рамках государственного контракта с Минпромторгом России. Средний транспортный самолет короткого взлета и посадки — это летательный аппарат с двумя турбовентиляторными двигателями, предназначенный для перевозки грузов до 20 т со скоростью 750–800 км/ч на расстояния до 3000 км. Формирование концепции транспортного самолета короткого взлета и посадки ведется в ЦАГИ с 2011 года. Исследования направлены на разработку ключевых технологий с целью создания нового поколения гражданских региональных транспортных ВС с расширенными возможностями эксплуатации на коротких ВПП. Их ввод в эксплуатацию планируется в 2025–2030 гг.

«Технодинамика» завершает модернизацию испытательного центра УАП «Гидравлика»

Обновление центра позволит проводить имитацию воздействующих факторов, снимать характеристики в динамических режимах и снизить погрешности измерений в 5 раз. Таким образом, предприятие сможет обеспечить более высокое качество выпускаемой продукции. Новая испытательная база будет оснащена современным оборудованием для моделирования практически полного спектра внешних воздействий, таких как вибрации, ударные нагрузки, тепловые воздействия, циклические нагрузки. «Ожидаем, что объект будет введен в эксплуатацию в декабре этого года», — сообщил генеральный директор Уфимского агрегатного предприятия «Гидравлика» Виктор Новиков.

Сотрудники компании «Сухой» отмечены премией Правительства России в области науки и техники

Сотрудникам компании «Сухой» присуждена премия Правительства Российской Федерации за 2017 год в области науки и техники за разработку высокоинтегрированной интеллектуальной бортовой системы обеспечения многофункционального применения боевого сверхманевренного самолета. Им присвоено звание «Лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники». Соответствующее распоряжение №2345-р от 25.10.2017 подписал глава российского правительства Дмитрий Медведев, сообщает пресс-служба компании. Также лауреатами премии Правительства РФ в области науки и техники стали разработчики еще 12 проектов.

АЭРОПОРТ 2017

В систему подготовки кадров МА Домодедово внедрил технологию виртуальной реальности

Презентация технологии прошла в рамках симулятора DME Live Classic 2017 (DLC) — образовательного мероприятия, в ходе которого будущие сотрудники компании приобретают навыки управления аэропортовым бизнесом. Первый VR-модуль направлен на отработку действий специалистов аэропорта во время чрезвычайных ситуаций. В виртуальной реальности полностью воссозданы среда аэропортового комплекса Домодедово и более 50 различных типов ЧС, в том числе аварийной посадки воздушного судна. В мероприятии приняли участие более 400 человек. В течение двух дней студенты программы Приток практиковались в управлении бизнес-процессами воздушной гавани.

Шереметьево представил новую инфраструктуру на международной выставке «Таможенная служба»

Руководитель ФТС РФ Владимир Булавин в ходе осмотра выставки ознакомился с объединенным стендом МАШ, Шереметьевской таможни, ПАО «Аэрофлот» и грузового оператора «Москва Карго». Начальник Шереметьевской таможни Александр Повод доложил руководителю о внедрении в аэропорту электронного оформления и сопровождения грузовых авиаперевозок. Заместитель генерального директора по обслуживанию пассажиров и воздушных судов АО «МАШ» Дмитрий Кайгородов рассказал Булавину о ходе реализации масштабной программы развития аэропорта, включая строительство современного грузового комплекса «Москва Карго».

Аэропорт «Пулково» побил исторический рекорд по годовому объему авиаперевозок

С 1 января по 8 ноября т.г. он принял и отправил 14.283.585 пассажиров. Ранее максимальный пассажиропоток за календарный год составлял 14.264.732 человека этого показателя воздушная гавань Санкт-Петербурга достигла по итогам 2014 года. Таким образом, в этом году «Пулково» уже превзошел исторический рекорд по годовому объему авиаперевозок. Уверенный рост пассажиропотока аэропорта обусловлен рядом факторов. Один из ключевых — активная работа оператора аэропорта совместно с администрацией Санкт-Петербурга по расширению маршрутной сети. Ожидается, что по итогам 2017 года пассажиропоток «Пулково» превысит 16 млн человек.

В остеклении аэропорта «Платов» применили стекло с напылением от компании РОСНАНО

«Архитекторы «Платова» не забыли самое главное — комфорт пассажиров в зале ожидания. Это стало аргументом в пользу продукции портфельной компании РОСНАНО — холдинга SP Glass, а именно стекла марки Pilkington SunCool 70/35 с магнетронным нанонапылением Double Silver. Оно обладает прекрасными солнцезащитными и энергоэффективными свойствами. С его помощью удалось заполнить помещения аэровокзала естественным светом и защитить пассажиров от изменчивой погоды: ожидание рейса в «Платове» будет комфортным», — прокомментировал директор по маркетингу холдинга SP Glass Антон Сулин.

Международные аэропорты Дальнего Востока модернизируются в ожидании включения в СПВ

В частности, крупные проекты уже реализуют в Хабаровском крае, на Чукотке и на Сахалине. Распространение на международные аэропорты режима Свободного порта Владивосток (СПВ) позволит увеличить приток иностранцев и объем зарубежных инвестиций, однако предъявляет повышенные требования к качеству инфраструктуры. Ранее Владимир Путин поручил до конца года распространить режим СПВ еще на 8 аэропортов. Упрощенный визовый режим позволит расширить чартерные программы, в первую очередь, со странами АТР. По электронным визам на Дальний Восток смогут прилетать инвесторы и туристы из 18 стран. Проект оценивается в 6,7 млрд рублей.

Рейсы по четырем зарубежным направлениям откроются из аэропорта Калуги в будущем году

Власти Калужской области в 2018 году намерены открыть авиарейсы по четырем зарубежным направлениям из международного аэропорта Калуги. Об этом сообщил губернатор Анатолий Артамонов в Сеуле в рамках презентации инвестиционного потенциала регионов России. «Мы сегодня вышли на авиаперевозчиков в Сербии, Чехии и Болгарии, провели переговоры и имеем хорошие результаты по ним... Я думаю, что в ближайшее время мы можем открыть такие перелеты, мы планируем начать их в 2018 году. Также планируем рейсы в страны СНГ, в первую очередь в Беларусь», — сказал Артамонов. По его словам, планируется также развивать внутренние перелеты.

В новом терминале аэропорта «Симферополь» приступили к монтажу системы обработки багажа

Впервые в истории отечественной аэропортовой отрасли новая багажная система мирового уровня спроектирована и изготовлена на территории России. Она представляет собой набор конвейерных лент для приема багажа пассажиров на стойках регистрации, сортировки и доставки его в зону комплектации, а также в обратном порядке. Общая протяженность конвейерных лент багажной системы составляет около двух километров. Система обеспечивает 100-процентный досмотр отправляемого багажа. Все сданные пассажирами вещи проходят 3-х уровневую систему безопасности, прежде чем попасть на борт самолета, что соответствует международным стандартам.

«Выше политических гроз»

Тренды мировой гражданской авиации формируются по законам экономики

Создание новых лоукостеров — «золотая жила», которая позволит увеличить туристический поток, откроет новые рабочие места и привлекательные туристические направления. Санкт-Петербург должен перехватить инициативу у Хельсинки по въездному туризму, Москва способна в разы увеличить прием иностранных туристов, высок потенциал Владивостока, Екатеринбурга, Петропавловска-Камчатского и Сочи.

Идею развития лоукостеров поддержал президент корпорации Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко, заявив, что он восхищается работой команды авиакомпании «Победа», поставившей мировой рекорд в эксплуатации самолета Boeing 737. Это успешный проект, в котором работают талантливые люди. Но таких авиакомпаний должно быть несколько.

Экономика перестраивается. Мобильность населения является ее главным фактором. Растет молодое, мобильное поколение, которое пока еще не имеет так много денег, чтобы летать на премиальных авиакомпаниях. Между тем 100 перевезенных пассажиров создают 75 рабочих мест. Создание индустрии лоукостеров – перспективное будущее и российской и мировой авиации.

В сессии, посвященной инновациям в авиастроении, выступили, как и следовало ожидать представители «дуополии» — Boeing и Airbus. Как ведущие авиастроители оценивают нарастающую конкуренцию со стороны новых проектов традиционных авиапроизводителей и таких игроков, как Tesla, Amazon, Google?

Кого боится «Боинг»?

«Боинг» не боится никого, – заявил президент корпорации Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. — Мы пользуемся авторитетом в профессиональном мире, остаемся лидерами рынка и не намерены покидать этот пост. Мы отмечаем успехи России и Китая, но нашими конкурентами остаются Airbus и Lockheed Martin Corporation. Других конкурентов у «Боинга» нет, несмотря на агрессивную политику Amazon и Google, имеющих огромные средства и большое желание работать в аэрокосмической отрасли».

С. Кравченко отметил, что наиболее серьёзные вызовы, стоящие сегодня перед крупнейшими производителями авиационной техники, лежат в области высоких технологий и искусственного интеллекта. Чтобы противостоять этим вызовам, Boeing вкладывает сегодня в инновации более 3 млрд долларов США ежегодно, активно инвестирует в технологии высокого интеллекта и автоматизированных систем, развивает и внедряет новейшие разработки в области больших массивов данных.

По словам спикера, корпорация находится в процессе покупки компании, имя которой пока не разглашается, лидирующей в сфере робототехники. Он отметил, что сотрудничество с Россией продолжается более 20 лет и оно весьма плодотворно. Санкции, конечно, не облегчают жизнь, но пока они не касаются проектов в области гражданской авиации, где важна стабильность и предсказуемость.

Российские авиакомпании покупают рекордное количество «Боингов». В Сколково действует центр компании Boeing по безопасности полетов, где проходит обучение летного и технического персонала. На Урале строится уже второй завод по производству титановых комплектующих для «Боингов», и это лучший в мире производитель деталей, сделанных по российским технологиям. Они применяются как на новейших моделях «Боингов», так и на российском МС-21. В ближайшие десятилетия миру понадобится 41 тысяча новых самолетов, общая стоимость которых равна совокупному бюджету нескольких стран.

«Нам удается летать выше политических дождей и политических туч», — заключил свое выступление С. Кравченко.

Идеи быстрее звука

Технологии — ключевой элемент развития мировой авиационной отрасли. Эволюция трафика привязана к ВВП государств. 55 мегаполисов дают 80 процентов трафика, а к 2035 году таких мега-городов будет 93. Чтобы соответствовать спросу, флот должен удваиваться ежегодно.

Глава московского представительства Airbus г-н Julien Franiatte (Жюльен Франьятт) сообщил, что авиастроение будет развиваться по следующим основным направлениям:

- аэродинамика (новые формы крыла, влияющие на уменьшение расхода топлива),
- увеличение емкости самолета (пассажирской кабины),
- бионический дизайн (формы, совместимые с природой, повторяющие очертания птиц),
- применение композитных материалов.

Корпорация намерена взяться за решение такой проблемы как дорожные пробки в мегаполисах, давно уже ставшие мировой проблемой, в том числе и своевременной доставки пассажиров в аэропорты. Эту проблему будут решать подземный транспорт и воздушные такси. Вертолеты в двух-трехлетней перспективе должны стать аналогом UBER, одного из самых успешных глобальных проектов последнего десятилетия. Скажем больше, доставкой пассажиров в аэропорты займутся беспилотникики. Посадочные площадки для них оборудуют на крышах небоскребов. Доклад сопровождался вполне футуристическим фильмом, герои которого помещаются в специальные капсулы и бесстрашно летят на дронах навстречу своей судьбе.

«Очень важно следовать за основными трендами и оставаться на вершине технологической революции, — сказал г-н Julien Franiatte. — Цифровая трансформация, 3D-печать, новые материалы, роботизация стали неотъемлемой частью успешного развития авиастроительной отрасли. Использование цифрового макета при проектировании самолётов уже позволило Airbus сократить производственный цикл на 25 процентов. Именно поэтому Airbus постоянно осваивает и внедряет самые перспективные технологии, делая самолеты еще более экономичными и комфортабельными».

Композиты: марш Менделеева

Вице-президент корпорации «Иркут» по маркетингу и продажам Кирилл Будаев продемонстрировал элемент конструкции интеллектуального крыла из композитных материалов, предназначенного для МС-21. В крыло встроены датчики, которые через оптоволокно круглосуточно считывают информацию о состоянии крыла, возможных дефектах, давлении и температуре. Система также может предсказывать будущие деформации и определить место повреждения. Опытный образец сейчас проходит испытания. К слову сказать, крыло «Иркута» высоко оценили зарубежные коллеги: в выступлениях не раз звучала высокая профессиональная оценка разработки российских авиастроителей. К. Будаев буквально воспел достоинства нового российского самолета и в заключение доклада пообещал показать блокбастер «Перелет МС-21 из Иркутска в Москву». Фильм сорвал аплодисменты: кадры встречи лайнера на подмосковном аэродроме в Жуковском растрогали аудиторию, всем хочется верить, что долгожданный самолет все же выйдет из ангара ЛИИ имени Громова на пассажирские трассы. Понятно, что значительную и даже сколько-нибудь заметную долю рынка он не займет, зато подготовит систему техобслу-

Окончание. Начало на с. 2

живания и специалистов к наращиванию масштабов. И он таки будет востребован, сошлись во мнении эксперты. Tesla, Amazon и Google конкурируют с Boeing в его регионе. У нас пока «синица в руках, которую следует превратить в журавля».

Наступление роботов

О новых разработках в области технологии производства говорил Dr.David Pritchard, научный сотрудник Нью-Йоркского государственного университета. Роботизация всех производственных процессов – ближайшее будущее авиастроения. Уже сейчас роботы, как его полноправные участники, стоят «плечом к плечу» на линии сборки фюзеляжа. Эта операция требует огромного количества высокоточных операций, одна из которых — сверление. Сейчас вручную сверлится 20-30 миллионов отверстий в год. Роботы должны свести к минимуму участие человека в этих трудоемких процессах. Детали из композитных материалов требуют меньше ручного труда, их печатает 3D-принтер. Высокую оценку дал Dr.David Pritchard разработкам и технологиям Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Он отметил, что все этапы производства интеллектуального крыла для МС-21 — образец самых передовых технологий.

Так полетим

В докладе Максима Пядушкина, управляющего директора журнала «Авиатранспортное обозрение» приведены следующие цифры: в 2016 году ОАК выпущено 189 воздушных судов, из них 37 гражданских. Airbus и Boeing в прошлом году поставили заказчикам 688 и 748 гражданских самолетов соответственно. Бразильский производитель Embraer в том же году поставил 18 100-местных самолетов E190/195 (при этом общий объем поставок семейства E-Jet составил 108 ВС). Канадская компания Bombardier за тот же период передала заказчикам 45 90-100 местных CRJ900/1000.

Российский самолет SSJ 100 вполне конкурирует с западными аналогами схожей вместимости. У ОАК он единственный продукт в стадии поставок, способный генерировать доход. Всего выпущено более 140 ВС, из них 120 ВС эксплуатируется в России, Казахстане, Мексике, Европе, Таиланде. В прошлом году была сформирована линейка гражданских продуктов ОАК: на рынке должны появиться пассажирские самолеты вместимостью от 64 до 300 кресел.

- турбовинтовой Ил-114-300 (64 пассажира, первый полет – 2018 год, начало поставок – 2021 год, портфель твердых заказов – 0),
- SSJ100,
- узкофюзеляжный МС-21 (130-160 пассажиров, первый полет — май 2017 года, поставки — 2019 год, портфель заказов — 175),
- широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет Ил-96-400 (поставки с 2019 года, портфель твердых заказов – 0)
- широкофюзеляжный дальнемагистральный самолет CR929 (280 пассажиров, поставки в 2027 году).

Сложность в том, что почти вся продуктовая линейка находится в стадии разработки или испытаний. ОАК не может окупать перспективные разработки. У лидеров мирового авиапрома расходы на один-два перспективных проекта окупают, хотя и не всегда, несколько текущих программ. Тем не менее, у российских самолетов вполне оптимистичное будущее:

- это вполне современные воздушные суда (ВС),
- имеется мощная система господдержки на этапе разработки и продаж (через лизинг),
- формируется система гарантий остаточной стоимости,
- принимаются меры регулирования импорта самолетов,
- развивается система техподдержки российских ВС,
- объединение управления гражданских проектов дает возможность ОАК координировать продажи и предлагать заказчикам пакетные решения.

По прогнозу корпорации, в течение ближайших 20 лет российский парк гражданских ВС вырастет в 1,4 раза, с нынешних 891 самолета до 1410 машин. Ожидается, что российские перевозчики за этот период получат 1170 новых ВС общей стоимостью в 135 млрд долларов. Возникнет вторичный рынок российских ВС. Появится опыт эксплуатации российских воздушных судов нового поколения. Емкость бизнеса по обслуживанию российских ВС оценивается как многомоллиардная. Уже сейчас для ТОиР SSJ 100 сертифицированы 11 провайдеров с 21 ремонтными станциями в России, Европе, Азии, Америке и Африке.

Еще раз про любовь

Представитель компании Amadeus в странах Азиатско-Тихоокеанского региона Abdullaah Ozkececi (Абдулла Оскейджи) рассказал об исследовании приоритетов путешественников в эпоху цифровой трансформации авиакомпаний. Его провели компания Amadeus, разработчик технологических решений для индустрии туризма, агентство Connections Events и британская газета The Telegraph. 24 процента авиапассажиров решающим фактором выбора назвали низкую стоимость билета, 56 процентов опрошенных хотят получать полный набор услуг, остальные 20 процентов хранят верность любимому перевозчику.

Пассажиры покупают дополнительные сервисы, но выражают недовольство, когда приходится платить за те услуги, которые раньше были бесплатными. Негатива не вызывают повышенная оплата за удобное время вылета и прилета и выбор места в самолете. Программы лояльности остаются элементом привлечения и удержания клиентов. В них участвуют около двух третей путешественников. На лояльность влияют детали – от удобного сайта авиакомпании до сервиса на борту и наличия обратной связи с клиентами.

Покупка билетов в интернете – процедура обезличенная, и определяющими становятся цена и расписание полетов. В итоге исследователи пришли к выводу, что ключ к успеху в цифровой век, как и прежде, – в умении установить эмоциональную связь со своими клиентами. «Нужно, чтобы люди почувствовали себя особенными», — подчеркнул г-н А. Оскейджи.

Дмитрий Краснов, вице-президент компании SITA в России и СНГ сказал, что технологии существенно меняют каждый этап путешествий. Он привел следующую статистику: 80 процентов пассажиров в мире бронируют билеты на сайтах авиакомпаний, 57 процентов пассажиров заявили, что они отказались бы от паспортов и посадочных талонов и скорее воспользовались бы единым биометрическим «токеном» (электронный ключ доступа). «Пассажиры, использующие современные технологии получают больше удовольствия от путешествий», — добавил г-н Краснов.

Шесть событий на одной площадке

Программа первого дня форума была целиком «устремлена в будущее», второй день посвящен насущным сегодняшним вопросам. Участники разделились на несколько потоков и обсуждали:

- Современные тенденции и последние события на рынке авиационного финансирования.
- Инновации в области ТОиР авиационной техники: обзор ключевых областей применения.
- Проблемы деловой авиации.
- Развитие региональных авиаперевозок
- и другие вопросы.

Галина ПОНОМАРЕВА

Лауреаты премии

В ходе форума состоялось вручение премии «Крылья будущего», которой были отмечены лучшие управленцы отрасли в возрасте до 35 лет.

Приз в области информационных технологий: Никита Дворецкий, начальник отдела эксплуатационной документации, авиакомпания AZUR AIR.

Приз в области поддержания летной годности и ТО: Евгений Юферев, начальник цеха технического обслуживания воздушных судов, ЮВТ АЭРО.

Приз в области коммерции: Антон Кузнецов, заместитель генерального директора по коммерции, Международный аэропорт Внуково.

Приз в области наземного обслуживания: Никита Федорин, заместитель генерального директора по организации перевозок и наземному обеспечению, авиакомпания «Сибирь».

Приз в области финансов: Сергей Крупнов, директор по развитию, аэропорт «Туношна».

Приз в области права: Даниил Кыров, старший юрисконсульт по международным и иным вопросам, авиакомпания Red Wings

«Будущее авиационной отрасли в руках тех, кто сегодня активно осваивает профессию и стоит на пороге больших свершений в своей карьере и в авиационном бизнесе».

ИНТЕГРАЦИЯ

Boeing готовится к конкуренции с Россией и с Китаем на рынке гражданской авиации

«У меня нет никаких сомнений, что и Китай, и Россия очень близки для того, чтобы купить этот очень дорогой билет в партер индустрии гражданской авиации мира, и они там точно очень скоро займут достойное место и дуополия закончится. Никаких сомнений в этом у меня нет», — заявил на форуме «Крылья Будущего» президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко. Кроме того, по его словам, компания Boeing готова к такой ситуации. «Мы всегда заявляли, что и конкуренция с Airbus, и Lokheed Martin, и растущие амбиции Китая, и прекрасные самолеты, некоторые из которых мы помогали создавать России — это реальность и мы готовы к этому», — отметил Сергей Кравченко.

В Канаде отказались от украинской помощи в авиастроения и расценили ее как насмешку

Ранее глава кабмина Незалежной Владимир Гройсман заявил о том, что украинские авиастроители, являющиеся одними из ведущих в мире, готовы оказать Канаде необходимую помощь в разработке новых самолётов, однако, по данным местных СМИ, власти Канады восприняли это заявление как насмешку, так как, фактически, за последние годы авиастроение Украины не сделало никаких значимых шагов в развитии этой отрасли, не говоря уже о том, что за последние два года авиапредприятие «Антонов» погрязло в кризисе. Уточним, что на сегодняшний день канадский авиастроитель «Bombardier Inc.» занимает четвёртую строчку рейтинга среди мировых авиапроизводителей.

Китайская Huawei представила в Барселоне новые ИКТ-решения для авиационной отрасли

Huawei выступила главным спонсором VII Международного симпозиума по пассажирским авиаперевозкам (WPS), который прошел по инициативе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) в Барселоне. В мероприятии приняли участие более 700 топ-менеджеров авиационной отрасли, чтобы обсудить, как цифровая трансформация поможет преобразить пассажирские авиаперевозки. Huawei продемонстрировала комплекс ИКТ-решений для авиационной отрасли, в том числе гибридное облако, «большие данные» для отслеживания пассажиропотока и контроля багажа, а также инструменты для визуализации процессов в аэропорту.

Уже к концу года у латвийской Air Baltic может появиться стратегический инвестор

Переговоры велись со многими авиакомпаниями мира. Поиск инвестора в сотрудничестве с консультационной фирмой Lazard Freres ведется в самый успешный год для авиакомпании. Государству принадлежит 80 процентов акций Air Baltic, еще 20 процентов – в руках датского предприятия Lars Tusen. Несмотря на успехи Air Baltic, компания нуждается в инвесторе. Согласно правилам Европейского союза, государство не может вкладывать в авиафирму инвестиции, поскольку тогда это будет государственной поддержкой. В Латвии пока не решили — продавать все акции авиакомпаниии или только часть. Стратегический инвестор Air Baltic должен быть найден к концу года.

Власти Крыма планируют в 2018 году завершить приватизацию ФГУП «Евпаторийский авиазавод»

В августе на совещании о состоянии и перспективах развития промышленных организаций Крыма, которое провел в Феодосии глава Правительства РФ Дмитрий Медведев, вице-премьер Дмитрий Рогозин сообщил, что завод в 2017 году войдет в состав Объединенной авиастроительной корпорации. Сейчас основным видом его деятельности являются услуги по ремонту и техническому обслуживанию летательных аппаратов. По данным министерства промышленной политики Крыма, за три года после воссоединения Крыма с РФ количество работников предприятия выросло вдвое. Сейчас на заводе нет долгов по зарплате, по итогам первого полугодия завод получил прибыль.

До Нового года возобновление чартерных рейсов из России на египетские курорты маловероятно

«В настоящее время подготовка к визиту российских экспертов по авиационной безопасности в аэропорты курортных Хургады и Шарм-эль-Шейха не ведется», — сообщил источник в Правительстве России. Он уточнил, что сроки визита могут быть согласованы, скорее всего, после возобновления прямого регулярного сообщения между Москвой и Каиром. «Потребуется время, чтобы систематизировать результаты проверок и подготовить соответствующую нормативную базу. Вряд ли эти этапы удастся технически пройти до Нового года», — сказал источник. По его словам, египетские власти привели терминалы курортных аэропортов в соответствие с российскими стандартами.

«Белавиа» заключила контракты на поставку трех новых самолетов Embraer в будущем году

Об этом сообщил вице-премьер Анатолий Калинин на совместном заседании обеих палат белорусского парламента. На данный момент парк национального авиаперевозчика состоит из 26 самолетов. «Белавиа» заключила контракты на поставку в 2018 году еще трех новых самолетов Embraer бразильского производства, проинформировал Анатолий Калинин. Обновление и увеличение авиационного парка позволяет повысить комфорт и безопасность, снизить стоимость авиационных билетов, открыть новые маршруты, добавил он. К Европейским играм 2019 года в национальном аэропорту Минска строится вторая взлетно-посадочная полоса. Работы планируется завершить в 2018 году.

На Кубе приступили к отверточной сборке российских многоцелевых самолётов Ан-2.

Как сообщают СМИ Кубы, на острове начата сборка российских многоцелевых самолётов Ан-2, которые предполагается использовать в сфере сельского хозяйства, а также для выполнения различного рода авиационных работ. Основной причиной, по которой власти Кубы решили использовать эти самолёты с более чем полувековой историей, является их высокая надёжность и относительно небольшая стоимость. О каком именно количестве самолётов идёт речь, пока что остаётся неизвестным, однако, очевидно то, что эти воздушные суда будут пользоваться здесь довольно большой популярностью, что отнюдь не в меньшей степени обусловлено простотой их обслуживания.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

На Дальнем Востоке планируется создать систему беспилотной транспортной авиации

Минвостокразвития договорилось о разработке концепции создания в Дальневосточном федеральном округе роботизированной авиационной транспортной системы. «Развитие грузоперевозок при помощи беспилотной авиации на территории Дальнего Востока станет экспериментальным проектом и может стать основой для создания современной логистической инфраструктуры региона», — отмечается в сообщении министерства. Напомним, в России растет коммерческий спрос на беспилотные системы. Дроны используют в кинематографе, в областях оборонной и аэрокосмической направленности, в военных целях и сельскохозяйственной деятельности.

Администрация президента США рассмотрит возможность поставки боевых БПЛА в Индию

В аппарате президента США Дональда Трампа рассматривают возможность поставки для ВВС Индии партии ударных беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). По данным информационного агентства PTI, Нью-Дели обратился к руководству США с просьбой о поставке от 80 до 100 ударных беспилотников Predator C Avenger, которые могут выполнять боевые задачи и нести различные ракеты. Если положительное решение будет принято, общая сумма контракта может составить $8 млрд. Ранее администрация США заявила о готовности поставить Индии 22 разведывательных невооруженных БПЛА MQ-9B Guardian для ВМС на сумму более $2 млрд.

Расчеты РЭБ в Оренбургской области учатся перехватывать беспилотную авиацию противника

В Оренбургской области начались учения с подразделениями радиоэлектронной борьбы (РЭБ) Центрального военного округа (ЦВО), сообщает пресс-служба Министерства обороны РФ. «Военнослужащие с помощью современных комплексов РЭБ, таких как «Борисоглебск-2», отрабатывают задачи по перехвату управления беспилотными летательными аппаратами (БПЛА) и их посадке на свою территорию с целью изъятия разведывательной информации», — отметили в Минобороны. Всего в учениях Центрального военного округа принимают участие более 300 военнослужащих и задействовано свыше 60 единиц военной техники.

Японская компания Yamaha представила дрон сельскохозяйственного назначения YMR-01

В сельскохозяйственной отрасли Yamaha известна в качестве производителя дистанционно управляемых вертолетов Rmax и Fazer. Это крупные машины длиной 3,7 и 2,6 метра соответственно. Они предназначены для обработки больших по площади полей. В настоящее время в сельском хозяйстве используются около 2,5 тысячи таких машин. YMR-01 представляет собой более дешевую альтернативу дистанционно управляемым вертолетам. Один такой аппарат сможет распылять химикаты над полем площадью до 10,1 га. Беспилотник получил распыляющие системы компании Yamabiko, которая и будет продавать YMR-01 через свою дилерскую сеть.

В перспективе через пять лет «Алроса» может внедрить беспилотники при добыче алмазов

Компания уже провела пилотные запуски некоторых беспилотных машин, сообщил президент «Алросы» Сергей Иванов на сессии форума «Атланты». «Мы начинаем использовать беспилотники для мониторинга процессов, связанных с движением пород, — отметил Иванов. — Но опыт показал, что пока не готовы. Я думаю, горизонт, скорее всего, 5-7 лет. На каких-то объектах, возможно, получится внедрять». «Сейчас модно говорить о подземной беспилотной технике, — резюмировал глава «Алросы». — Но что касается возможной полной замены человеческого труда машинным, я настроен чуть более пессимистично. У нас еще останется очень много рабочих мест».

Американский конвертоплан V-280 Valor впервые обошел консорциум Sikorsky/Boeing,

V-280 разрабатывается в рамках тендера FVL в качестве нового армейского транспортного аппарата, предназначенного для быстрой переброски бойцов и грузов на большие расстояния. Согласно требованиям военных, такой аппарат должен быть способен на вертикальные взлет и посадку. В тендере также участвует консорциум Sikorsky/Boeing, создающий скоростной вертолет SB>1 Defiant. Ожидается, что этот аппарат сможет выполнять полеты на скорости до 519 километров в час, а его боевой радиус составит 1,5 тысячи километров. У V-280 двигатели будут неподвижными: при переходе из вертолетного режима полета в самолетный наклоняться будут только винты.

В Томском университете дрона-сторожа учат вычислять и захватывать беспилотники-шпионы

Ученые факультета инновационных технологий (ФИТ) Томского госуниверситета разрабатывают первую в России систему автономного интеллектуального функционирования для БЛА, сообщает пресс-служба вуза. «На основе данной системы будет создан аппаратно-программный комплекс защиты от беспилотников-разведчиков, которые используются для промышленного и военного шпионажа», — говорится в пресс-релизе. По словам декана ФИТ ТГУ Станислава Шидловского, в настоящее время для борьбы со шпионскими малогабаритными БЛА используются дроны под управлением человека и даже птицы. Дрон-сторож будет действовать автономно.

Ростуризм предупредил об ограничениях на использование беспилотников в Италии

Федеральное агентство по туризму отмечает, что за последние два года с момента вступления в силу в Италии новой редакции регламента о дистанционном управлении воздушными средствами национального управления ГА местные правоохранительные органы выявили более 20 случаев пилотирования иностранными туристами дронов в «зонах, запрещенных для полетов». «За несоблюдение норм в сфере воздушной навигации в Италии предусмотрены санкции как административного, так и уголовного характера (ст. 260 уголовного кодекса Италии предусматривает наказание вплоть до 2 лет лишения свободы и штраф в размере до €500)», — говорится в сообщении.

Освоите Boeing – дадим дельталет

Почему авиации общего назначения не удается встроиться в систему воздушного транспорта

По представленным Владимиром Тюриным статистическим данным наиболее тяжёлым с точки зрения числа происшествий, катастроф и их жертв, был 2016 год, но в нынешнем году наметилось их снижение. Из видов воздушных судов по числу катастроф первое место занимают самолёты. Второе разделили вертолёты и дельталёты. По числу жертв самолёты занимают первое место, вертолёты второе, дельталёты — третье. Гидросамолёты, автожиры, сверхлёгкие воздушные суда и планеры в приведённых статистических данных значительного места не занимают.

Деятельность комиссии по АОН при Президенте Российской Федерации была отражена в докладе, с которым выступил **Рубен Аганбегян.** За отчётный период состоялось три заседания данной комиссии: в марте рассматривались вопросы, касающиеся БПЛА, в июне — вопросы повышения эффективности государственного регулирования использования лёгких и беспилотных воздушных судов за плату, 24 октября Госкорпорация ОрВД и конкурирующие с ней структуры обсудили вопросы интеграции БПЛА в общую систему воздушного транспорта. Помимо этого рассматривались вопросы, касающиеся санитарной авиации и перспективного воздушного пространства в Московской воздушной зоне.

Июньское заседание оценивается как революционное. На нём, в частности, рассматривался и вопрос о том, как назвать тот сегмент авиации, который сегодня определяется как «авиация общего назначения», а также о том, чтобы разрешить данному роду авиации работать за деньги. Для этого был выдвинут ряд инициатив — упрощение процедуры получения свидетельства эксплуатанта и т.д. Речь шла, в частности, о том, чтобы процесс узаконения деятельности лёгкой авиации был завершён до конца года. До сентября планировалось сделать дорожную карту. Её проект в настоящее время существует, но вызывает ряд серьёзных замечаний и нуждается в серьёзной доработке.

Заседание, касающееся синхронизации деятельности БПЛА и АОН, оценено как безрезультатное: ни одного решения не было выработано. В настоящее время Комиссия ведёт работу, нацеленную на отмену регистрации прав собственности на воздушное судно как ненужной и бессмысленной процедуры. Наряду с этим ведётся работа по реализации возможности регистрации воздушных судов в государственном реестре через Портал Госуслуг. Сегодня также существует проблема, связанная с обязательностью получения разрешения на бортовые радиостанции. Комиссия поставила перед собой задачу сделать эту процедуру добровольной.

Рубен Аганбегян затронул и вопрос об отмене обязанности подачи уведомления и плана полёта. По данному вопросу даже сделано соответствующее распоряжение от имени Аркадия Дворковича. Но данная обязанность введена в интересах Министерства обороны Российской Федерации и силовых структур.

Комиссия одобрила создание рабочей группы с ГК ОрВД. Ей поручено проработать вопросы, связанные с авиатуризмом и с упрощением оформления разрешения на пересечение границы для иностранных лёгких воздушных судов. Помимо этого, актуальными остаются проблемы снижения времени для рассмотрения плана полёта и отмены обязательного уведомления диспетчерских служб при выполнении полётов в неконтролируемом воздушном пространстве.

Нуждаются в корректировке требования законодательства к посадочным площадкам и аэродромам для базирования ВС лёгкой авиации. Сегодня они практически не отличаются от требований к крупным аэропортам. В ходе дискуссии одним из участников конференции было отмечено, что ИКАО рекомендует организовывать базирование лёгких воздушных судов отдельно от крупных, т.е. не на территории аэропортов, специализирующихся на обслуживании магистральных ВС.

Общая оценка деятельности Комиссии такова: коэффициент

её полезного действия низок, но причины заключаются не в самой Комиссии, а в инертности тех структур, с которыми ей приходится взаимодействовать.

Одна из миссий, которую несёт лёгкая авиация — спасение людей. Особо это касается вертолётного сегмента. Вертолёт может то, чего не может самолёт — вертикально взлетать и садиться, а также зависать в воздухе. О деятельности вертолётного поисково-спасательного отряда «Ангел» рассказал его руководитель — пилот-вертолётчик, член правления АОПА **Александр Михайлов.** Отряд был создан в 2011 году. Долгое время он состоял только из пилотов-добровольцев, но в нынешнем году получил официальный статус аварийно-спасательного формирования. Основные задачи отряда — проведение поисково-спасательных операций, мониторинг лесных пожаров и прочих чрезвычайных ситуаций. Стараниями членов отряда разработано приложение, позволяющее зафиксировать чрезвычайное происшествие и передать информацию о нём в штаб МЧС того региона, где оно было зафиксировано. Специалисты проводят семинары по вопросам методик поиска и взаимодействий со службами МЧС, а также с подразделениями авиационно-космического поиска и спасания.

В нынешнем году экипажи отряда «Ангел» совершили 165 вылетов и нашли 173 пропавших в числе которых было 13 детей. Все были найдены живыми. Сентябрь 2017 года стал рекордным по числу заявок и вылетов на поиски людей, пропавших в природной среде. В день поступало около 100 заявок.

Не менее важной задачей является мониторинг лесных пожаров. Специалистами «Ангела» разработана система фиксации и передачи информации о природных и техногенных пожарах в спасательные службы. Для мобильных устройств (смартфонов, айфонов и т.п.) разработано приложение «Ангел Камера», которое позволяет фиксировать изображение, определять его координаты и отправлять фотографию по нужному адресу. Пользователю достаточно только дважды нажать кнопку. Помимо этого было создано приложение «АОПА-Трекер», которое призвано управлять поисково-спасательной операцией и в случае отсутствия необходимости в ней прервать её.

В рамках конференции состоялась церемония награждения пилотов отряда «Ангел». В числе награждённых было немало девушек, что является показателем доброй традиции привлекать к авиации и прекрасный пол. В число награждённых вошла и Жанна Киктенко, которой мы обязаны проведением каждый год HeliRussia — она является директором этой выставки.

Успех полёта и его безопасность во многом зависят от качества авиационной информации и быстроты её получения. Все аспекты этого рассмотрел начальник отдела аэронавигационной базы данных Центра авиационной информации (ЦАИ), в прошлом штурман гражданской авиации с 33-летним стажем работы, **Георгий Тихомиров.** ЦАИ государство дало право издавать документы, содержащие авиационную информацию. Прежде всего, это АИП, сборник маршрутов УВД, сборник границ и сборник искусственных препятствий. Помимо официальных документов издаётся серия международных и федеральных сборников. ЦАИ также издаёт различные карты: для полётов по воздушным трассам (72 карты на весь земной шар), для местных воздушных линий и для полётов в воздушном пространстве класса G. В России всего издаётся 212 карт.

Отдельно издаются карты для планирования на каждый районный центр. Все перечисленные документы сопровождаются оперативной информацией (NOTAM), и издаются как на бумажном носителе, так и в электронном виде. В электронном виде также издаётся сборник воздушных трасс СНГ, а также сборник местных воздушных линий Российской Федерации. ЦАИ издаёт и аэронавигационную базу данных, включающую в себя информацию по структуре воздушного пространства, по аэродромам и информацию, касающуюся сервиса.

Отдельно ведётся база данных искусственных препятствий. Информация по ним берётся из официальных источников, съёмка производится в рамках ФЦП «ГЛОНАСС». В настоящее время съёмка проведена на территории до Урала включительно. На нынешний год запланирована сдача информации по Сибири. А вся территория Российской Федерации будет охвачена к 2019 году. Информация постоянно обновляется в виде уточнений и добавлений.

ЦАИ предлагает два вида программно-аппаратных средств. Это — авиационный планшет на базе Windows, на котором доступны все издаваемые Центром документы. При подсоединении приёмника GPS-ГЛОНАСС программа автоматически выбирает нужный вид карты и показывает путевой угол, путевую скорость, при необходимости уклонение от маршрута, т.е. решаются минимальные аэронавигационные задачи. Программа позволяет обращаться с помощью Интернета к NOTAM — серверу для получения необходимой информации. Второе средство — планшет на базе IOS, разработанный специалистами ЦАИ, предназначенный для решения аналогичных задач.

Особое место заняли выступления представителей региональных отделений АОПА, касавшиеся проблем деятельности АОН. Руководитель Московского отделения **Дмитрий Шаповалов** обратил внимание на то, что полёты над Москвой до сих пор запрещены. Сегодня в столице действуют четыре запретные зоны, в будущем же на время Чемпионата мира по футболу их станет 8.

Одним из наиболее благополучных по положению дел было признано Хабаровское отделение АОПА. Его руководитель **Сергей Долженко** отметил помощь в сертификации и регистрации воздушных судов. Совместно с Департаментом по туризму АОПА-Россия были организованы перелёты иностранных пилотов в Россию. Один из участников перелёта написал в журнал Pilot Magazine статью, где была высоко отмечена роль АОПА в организации этого перелёта. Статья вызвала резонанс: АОПА начала получать множество запросов от авиапутешественников. И это неудивительно: при многих дальних перелётах миновать Россию невозможно.

О достижениях отделения АОПА по Башкортостану рассказал его руководитель **Сергей Миннигулов,** знакомый нашим читателям по репортажу о Слёте любителей авиации «Открытое небо». Башкирское отделение провело в общей сложности 31 мероприятие, в числе которых —участие в Чемпионате Европы по авиационному спорту для сверхлёгкой авиации и в чемпионате России, участие в гонках Red Bull в Казани (2-й день), фестивалях «Взлётка» (Пермский край), «Зелёные крылья», а также на Сабантуе. В будущем году планируется проведение слёта в Орловке, но фестиваль, как и прежде, состоится в Первушине. Слёт же будет мигрировать на разных аэродромах, что-

Окончание. Начало на с. 2

бы тема лёгкой авиации развивалась более масштабно.

В ближайшее время предстоит решить ряд проблем с организацией подготовки пилотов. На находящийся в Первушине АУЦ сертификат ещё не получен, сегодня проводится согласование программ обучения. Поданные к рассмотрению программы признаны неправильными, а в ответ на просьбу показать пример правильных — была прислана... программа подготовки пилотов самолёта Ту-204, где предлагалось вместо упомянутого типа воздушного судна вписать дельталёт!

В репортаже о Слёте любителей авиации и фестивале в Первушине, говоря о Сергее Миннигулове, мы упоминали, что он руководил отделением ДОСААФ по Башкортостану. К сожалению, с этой должности Сергей Миннигулов уволен и, по его словам, был поставлен перед выбором: идти в тюрьму либо на улицу. Такая развязка стала результатом обнародования ситуации вокруг ДОСААФ. Так, например, был опубликован ответ чиновника Минюста, где говорится, что авиации ДОСААФ... не существует, что это простая корпоративная сеть, а само ДОСААФ учреждено... физическими лицами (!!!!). В целом же деятельности отделения АОПА по Башкортостану

была дана положительная оценка.

Руководитель Чувашского отделения АОПА Сергей Фёдоров отметил достижения организации, которые, в частности, состояли в установлении добрых отношений с аэропортом Чебоксары. Ряд самолётов АОН даже базируется в нём. В Чувашии существует и площадка «Красный партизан», принимающая воздушные суда днём и ночью.

Летом нынешнего года на страницах нашей газеты был опубликован репортаж о Кубанском авиашоу, проведённом в станице Новотитаровская Краснодарского края. В роли ее организатора выступил **Симон Мноян,** руководитель Краснодарского отделения АОПА. Он отметил эпизод, о котором посетители шоу даже не подозревали. На грани срыва было выступление пилотажной группы «Балтийские пчёлы». Разрешение на участие было дано, но почти накануне мероприятия неожиданно отозвано. Благодаря вмешательству общественности и, в частности, АОПА, выступление наших латышских друзей в программу было возвращено.

Симон Мноян коснулся и проблемы с АУЦ, которая является абсолютно идентичной той, с которой столкнулся Сергей Миннигулов. В качестве образца для составления программы обучения на самолёте семейства Piper прислали... программу подготовки пилотов на самолёт Боинг-777 (!!!). Решил Симон и проблему подготовки частных пилотов, которую в России сегодня решить невозможно. По его просьбе Армянское управление гражданской авиации возобновило подготовку частных пилотов по европейским программам. Подготовка проводится в Ереване.

О деятельности Новгородского отделения АОПА рассказал его руководитель **Дмитрий Пегов** являющийся спонсором мероприятия (помимо этого база отдыха в лесном городке была предоставлена в качестве площадки конференции благодаря его стараниям). Одним из важнейших успехов стало развитие аэродромов Кречевицы (где было проведено туристическое мероприятия) и Валдай. В Кречевицах в перспективе должен быть основан международный аэропорт. Но сегодня он имеет лишь статус посадочной площадки.

В числе наиболее благополучных — Ставропольское отделение АОПА, имеющее 250 представителей авиационного персонала и 13 посадочных площадок. В период зимнего межсезонья Ставропольское отделение проводит семинары. С 2009 по 2015 годы проводились авиатуристические слёты, которые будут проводиться и впредь. ВКС России обратились с просьбой к губернатору организовать авиационный праздник, который должен предшествовать авиатуристическому слёту. Ставропольским отделением руководит **Сергей Теплых.**

Сибирское отделение АОПА, которым руководит **Олег Кобзев,** участвовало в Международном транспортном форуме Сибири совместно с Омским отделением АОПА (руководитель **Сергей Круглов**). На одном из круглых столов в рамках форума рассматривались вопросы деятельности АОН. Второй круглый стол собрал командиров авиапредприятий. Стараниями Новосибирского отделения организовано обучение курсантов в Новосибирском аэропорту. Начинающие пилоты летают в Барнаул, Горно-Алтайск и в другие пункты Сибири, и одновременно учатся составлять планы полётов.

Ряд достижений отмечен у Тюменского отделения, которое возглавляет **Андрей Зобнин.** В частности, они состоят в открытии новых площадок. В мае 2016 года открылся проект «Слобода», состоящий в создании пилотажной группы из двух Як-55 и одного Як-52.

Успешной стала и деятельность Ростовского отделения (в Волгодонске), где в сентябре состоялся авиационный праздник. На него прибыло 34 воздушных судна. Самым дальним пунктом, из которого прибывали гости, стала Казань. Мероприятие было под угрозой срыва после трагедии 2 сентября. Чиновники склоняли организаторов отменить его, но организаторы не сдались. Об успехах Ростовского отделения рассказал его руководитель **Максим Меркулов.**

Работу Комитета по международному туризму охарактеризовал в своём выступлении **Евгений Кабанов.** Речь шла о приёме иностранных туристов, прибывающих в Россию на собственных воздушных судах. В докладе были отмечены проблемы, связанные с данным сегментом авиации общего назначения. Одна из них состоит в том, что полёт любого иностранного воздушного судна в Россию требует разрешения Росавиации. Данный пункт противоречит Федеральным правилам использования воздушного пространства (ФП ИВП), но при этом содержится в АИП Российской Федерации. При полёте только в международные аэропорты и только по международным воздушным трассам получить такое разрешение несложно. Международным должен быть и аэропорт вылета в связи с необходимостью пройти таможенный и паспортный контроль.

У владельцев лёгких воздушных судов неминуемо возникнут проблемы с топливом, так как им необходим бензин в то время как в аэропортах есть только керосин. Доставить бензин «с улицы» можно только в нескольких международных аэропортах Дальнего Востока. Впрочем, законодательством это не запрещено и противоречия с ФАП нет. Однако отсутствие в международных аэропортах бензина делает невозможными в них полёты воздушных судов АОН.

Существует также другая проблема, связанная с организацией международных воздушных трасс. Они проложены только на высотах, где возможен исключительно полёт по приборам. Низкие международные воздушные трассы проложены только от границы до Санкт-Петербурга и до Москвы. Между Санкт-Петербургом и Москвой, а также от Москвы на восток их нет. Для посадки в немеждународном аэропорту, где бензин есть, требуется специальное разрешение Росавиации. В таких аэропортах англоговорящих диспетчеров нет, что вызывает необходимость наличия на борту лидировщика, но чаще всего взять его невозможно.

Для полётов по «немеждународным» трассам требуется специальное разрешение Росавиации, которое, в свою очередь, выдаётся на основании специального разрешения ФСБ. Процедура получения таких разрешений никаким образом не регламентирована. Визуальные полёты иностранных воздушных судов требуют специального разрешения ФСБ и Росавиации, которое получить сложно, а чаще всего невозможно. Разрешение Росавиации действует 48 часов, и даже задержка вылета по погоде требует оформления нового. Экипаж заранее должен иметь визу — получить её по прилёту невозможно.

В международных аэропортах расценки на обслуживание такие же, как на Як-42. Помимо этого навязывается ряд услуг, в которых экипажи не нуждаются (автобус, метео, несуществующее обслуживание, охрана на стоянке и т.п.). При этом через Дальний Восток (Аляску и Японию) необходимо пролететь всем, кто отправляется в кругосветный полёт. Пролёт от Москвы или Санкт-Петербурга до Аляски удавался, но по указанным выше причинам немногим. Маршрут через всю страну по направлению Мурманск-Сочи в настоящее время прорабатывается.

Между тем в 2017 году успешно были осуществлены перелёты из Японии и США через Сахалин, Магадан, Анадырь и ряд других пунктов, из Южной Кореи в США (Владиосток-Хабаровск-Магадан-Анадырь). Кроме того, удачно совершены перелёты из Финляндии в Эстонию через Санкт-Петербург и из Польши в Калининград.

Обобщая выступления участников конференции, следует обратить внимание на главную проблему АОН: высшее авиационное руководство не придаёт должного значения её существованию. Показателем этого стал и состав участников конференции — представители Росавиации и Ространснадзора не приняли в ней участия, хотя в программе заявлены были. Может быть, не хотелось тратить время в выходной день? Если это и так, данный факт тоже является показателем равнодушия к судьбе авиации.

Возможно, этим же объясняются и недостатки нормативно-правовой базы АОН. Курсант впервые поднимается в небо, а его хотят учить, как на Ту-204 или даже бери выше — на самом Боинге-777! Но путь к штурвалам этих воздушных судов начинается с ручки управления Як-18 и т.п. Все мы помним о золотом веке гражданской авиации. Но мало кто вспоминает, что многие командиры экипажей Ил-62 и Ту-154 (во всяком случае, первые из них) начинали с «небесных тихоходов» По-2. И иного не дано.

Об этом в первую очередь и нужно напоминать чиновникам Росавиации.

Пётр КРАПОШИН

P.S. *В ходе прошедшей конференции состоялась презентация фильма о путешествии на вертолётах R66 на Камчатку и Курильские острова. Об этом будет рассказано в одном из очередных выпусков нашего издания.*

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Ассоциация Вертолетной Индустрии проведет свой десятый юбилейный форум 24 ноября т.г.

В России, как и во всем мире, выполнение разноплановых работ является основным источником наполнения бюджета отрасли. Однако в результате «зарегулированности» отрасли постоянно сужается круг потенциальных заказчиков из малого и среднего бизнеса, которым просто не по силам применить вертолетную услугу, обремененную такими требованиями, как будто эту работу выполняют самолеты и мировая аэропортовая сеть. АВИ приглашает всех «игроков» вертолетной индустрии на десятый, юбилейный форум для рассмотрения «наболевших» вопросов организации авиаработ для самых разных секторов экономики. Место проведения: МВЦ «Крокус Экспо».

Рособоронэкспорт предоставит ААК «Прогресс» заём более 6 млрд для исполнение госконтракта

Согласно договору, Рособоронэкспорт предоставляет ПАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина» «...заём в размере 6.096 млрд рублей на срок до 1 декабря 2017 года под 6 процентов годовых». Цель привлечения заёмных средств — исполнение госконтракта. ПАО «ААК «Прогресс», входящее в ОПК «Оборонпром», специализируется на выпуске спортивных самолётов и боевых вертолётов Ка-50 «Чёрная Акула» и Ка-52 «Аллигатор». Чистый убыток компании за первое полугодие 2016 года по МСФО увеличился в 2.88 раза до 3.192 с 1.108 млрд рублей за аналогичный период 2015 года. Выручка выросла на 1.46 процента с 4.99 до 5.063 млрд рублей.

EASA сертифицировала систему автоматической посадки на буровые платформы вертолета H175.

Ранее она была сертифицирована для вертолета H225. В нефтегазовой отрасли сегодня эксплуатируется 19 вертолетов H175. Комплекс усовершенствованной авионики расширяет эксплуатационные возможности вертолета H175 при выполнении операций на офшоре, а также позволяет совершать заход на посадку на буровые платформы в автоматическом режиме. Эта система также увеличивает безопасность полетов, позволяя пилоту сосредоточиться на контроле параметров полета и внешней обстановки. Благодаря непрерывному процессу вычисления траектории, система автоматической посадки Rig'N Fly позволяет снизить нагрузку на пилота и повысить его ситуационную осведомленность.

АО «ОДК» к 2030 году разработает вертолетный двигатель с увеличенным в 2-3 раза ресурсом

Это следует из презентации Объединенной двигателестроительной корпорации, показанной на сессии XIX Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Сочи. Там утверждается, что ресурс перспективного двигателя для вертолетов (ПДВ) будет увеличен в два-три раза, его разработку планируется закончить в 2030 году. Также расход топлива двигателя будет оптимизирован на 20 процентов, эксплуатационные расходы — на 30 процентов, а масса двигателя — сокращена на 40 процентов, до 120 кг. В материале АО «ОДК» также отмечается, что сертификат типа на новый авиадвигатель (документ разрешает начать эксплуатацию новинки) планируется получить в 2023 году.

КБ «ВР-Технологии» работает над созданием первого в России электрического конвертоплана

Беспилотный конвертоплан VRT30, который станет основой для разработки 1,5-тонной машины, был представлен в рамках XIX Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Сочи. Экологическая чистота является одним из основных преимуществ электрических ЛА благодаря полному отсутствию выбросов в окружающую среду и низкому уровню шума. «Сегодня мы совместно с нашими партнерами из компании «СуперОкс» разрабатываем новую летающую лабораторию конвертоплана, в бортовой кабельной сети которой будут использованы технологии высокотемпературной сверхпроводимости», — подчеркнул генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Прокуратура заставила нанести маркировку на вертолетные площадки в Иркутской области

Осетровской транспортной прокуратурой в ходе проверок посадочных площадок авиакомпании «Ангара», МУП «ППК» и ООО «ТСЛК», выявлены нарушения требований воздушного законодательства. «Установлено, что в нарушение ФАП-69 «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории», маркировочные знаки на площадках были нанесены неверно или вообще отсутствовали. В связи с этим, руководителям этих предприятий внесены представления об устранении нарушений. По результатам их рассмотрения все посадочные площадки приведены в соответствие предъявляемым требованиям», — говорится в сообщении прокуратуры.

Вертолеты Балтфлота в рамках госиспытаний совершили посадки на ледокол «Илья Муромец»

Палубные вертолеты Ка-27ПС морской авиации Балтийского флота в ходе этапа государственных испытаний авиационного комплекса военного ледокола «Илья Муромец» совершили более 40 посадок на авиационную площадку судна. За два дня полетов летчики отработали задачи в темное и светлое время суток в различных метеоусловиях, сообщает пресс-служба Министерства обороны России. Одной из особенностей испытаний стало то, что вертолетная площадка расположена в носовой части ледокола. Это требует особых навыков от летного состава, в отличие от кораблей с традиционным расположением вертолетной площадки в кормовой части.

«Вертолеты России» поставили Росгвардии партию многоцелевых вертолетов Ми-8АМТШ

«Холдинг «Вертолеты России» продолжает работу по оснащению государственной авиации специального назначения новой вертолетной техникой. Переданные Росгвардии многоцелевые военно-транспортные вертолеты Ми-8АМТШ оснащены современным оборудованием, которое позволяет в круглосуточном режиме выполнять поставленные перед ведомством задачи по обеспечению общественной безопасности, противодействию терроризму, охране важных государственных объектов и оказании содействия пограничным органам в охране государственной границы» — заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам Владислав Савельев.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Расследование трагедии с Ми-8
на острове Шпицберген завершит Норвегия

В соответствии с Приложением 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о Международной гражданской авиации, расследование проводит Бюро по расследованию происшествий Норвегии.

Межгосударственный авиационный комитет также сформировал группу специалистов для участия в расследовании. Активная фаза поисков членов экипажа и пассажиров Ми-8 завершена 9 ноября: поисковые суда и плавучий кран Maersk Forza отозваны. Однако, отметила губернатор Шпицбергена Керстин Аскхольт, поиск людей будет продолжен при помощи вертолетов за счет ее ресурсов. «Черный ящик» российского вертолета доставлен из Осло в Москву: в лаборатории МАКа, началась его расшифровка, сообщила официальный представитель комитета Светлана Колесникова. Второй параметрический самописец Ми-8 также найден, но сильно поврежден, модуль памяти этого самописца не обнаружен.

МАК преступил к расследованиям
авиакатастроф Bell 407 и Ан-2 от 6 ноября

Межгосударственный авиационный комитет сформировал две комиссии по расследованию авиационных происшествий с самолетом Ан-2 в Амурской области и вертолетом Bell 407 в Татарстане.

Напомним, 6 ноября в районе аэропорта Экимчан (Амурская область) произошло авиационное происшествие с самолетом Ан-2 RA-02305 НП «ДальТрансАэро». По имеющейся информации, на борту находились два члена экипажа, один из них погиб, второй получил травмы. Кроме того, 6 ноября в Верхнеуслонском районе Республики Татарстан произошло авиационное происшествие с вертолетом Bell-407 RA-01927 ООО «Басма». По имеющейся информации, находившийся на борту пилот погиб. В соответствии с российским воздушным законодательством Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссии по расследованию данных авиационных происшествий. Комиссии приступили к работе, уточнили в МАКе.

Верховный суд Нидерландов наложил
секрет на документы по катастрофе рейса MH17

ВС может не рассекречивать ряд документов по катастрофе Boeing 777 на Украине в июле 2014 года. О вынесении соответствующего решения сообщила Нидерландская телерадиовещательная корпорация (НТК).

Согласно решению ВС, «право правительства на секретность своей деятельности, единство государственной политики и чувствительность вопроса перевешивают важность раскрытия информации». Ведомство пояснило, что обнародование этих данных может «привести к усложнению отношений с другими странами и международными организациями» и «будет препятствовать свободному обмену мнений». С учетом этого СМИ решили подать совместный иск в суд. Нижестоящие инстанции подтвердили их право на получение информации, однако высший судебный орган страны встал на сторону правительства и министров, «которые не должны бояться, что детали их разговоров будут преданы огласке».

Пилота теплового аэростата
судят за полет над военным аэродромом

По версии следствия, пилот создал в интернете сайт, где предлагал жителям региона экскурсионные полеты на воздушном шаре. В конце 2016 года с ним связалась семейная пара из Тамбова и выразила желание прокатиться.

Пилот передал в орган УВД план полета с указанием маршрута и точкой посадки, куда внес ложные сведения о получении разрешения из диспетчерской службы аэродрома в Тамбове. В феврале того же года он совершил полет над городом, взяв с пассажиров вознаграждение в размере 16 тысяч рублей. Как сообщили в транспортной прокуратуре, экскурсия помешала военным летчикам осуществлять плановые полеты. Одному из них пришлось прервать посадку и уйти на второй круг в опасной близости от шара. После инцидента против пилота было возбуждено уголовное дело по статье 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей»).

В Польской комиссии опровергли
слова Мачеревича о взрыве на борту Ту-154

Польская комиссия по расследованию авиакатастрофы под Смоленском, в которой погиб президент страны Лех Качиньский, не подтвердила слова главы Минобороны республики Антони Мачеревича о взрыве на борту самолета.

Ранее глава польского МО заявил, что «в записи одного из регистраторов» президентского Ту-154 найден «момент взрыва», в настоящее время проводится анализ и исключение «всякой возможности другой интерпретации этой электронной записи»... «В связи с многочисленными вопросами сообщаю: Комиссия проводит исследования и подробный анализ всех записей регистраторов полета Ту-154М 10 апреля 2010 года. В результате обнаружено, что записи одного из них содержат параметры, указывающие на чрезвычайные явления, сопровождающие последние секунды полета, характер их изучается», — говорится в официальном заявлении пресс-секретаря комиссии Марты Полонек.

СК назвал причину катастрофы
гидросамолета в ХМАО в 2016 году

Следствием установлено, что 19 июня 2016 года в 30 км от города Ханты-Мансийска потерпел катастрофу легкомоторный гидросамолет Че-29Б2 под управлением жителя этого города — собственника воздушного судна.

Во время полета на борту находились двое пассажиров – жители Самарской области, говорится в сообщении СК. При взлете с водной поверхности, после нескольких неудачных попыток пилота поднять гидросамолет в воздух, тот не успел набрать высоту и, задев нижней частью фюзеляжа кроны деревьев, упал в лес. В результате самолет разрушился и полностью выгорел. Все находившиеся на борту ВС погибли. По данным следствия собственник машины принял решение на вылет, не имея свидетельства пилота и находясь в состоянии алкогольного опьянения средней степени. Кроме того, он не проинформировал о плане выполнения полетов на гидросамолете службу УВД. Уголовное дело направлено в суд.

Предания земли Сибирской

Появлению на востоке России предприятий авиапрома мы обязаны Октябрю и Великой Отечественной войне

Сам завод был эвакуирован в Куйбышев (ныне Самара), где на нём изготовлялись штурмовики Ил-2. В Заводоуковск было эвакуировано ОКБ-31 этого завода, которое действовало при заводе № 499. Завод прибыл на разъезд Заводоуковский в конце октября 1941 года и разместился на территории мастерских Новозаимского зерносовхоза, а также на бывшей мельнице купца Колмакова. Есть сведения, что для производственных нужд завода использовались также птичники и скотные дворы. Помещения мастерских были приспособлены под механическое и слесарно-сварочное производство, а мельница с амбарами — для столярных и сборочных работ. В полуподвальном помещении мельницы была найдена законсервированная паровая машина, для которой рабочие и инженеры подобрали электрогенераторы, после чего смонтировали проводку и на мельнице появилось освещение.

Директором завода и его главным конструктором был назначен Александр Москалёв. На заводе изготавливались десантные кабины ДК-12 и ДК-16 для тяжёлых бомбардировщиков ТБ-3. Эти кабины Александр Москалёв предложил ещё перед войной. Первые кабины ДК-12 были построены уже спустя 12 дней после переезда завода. На предприятии такэе изготовлялись планеры конструкции О.К. Антонова — десантные А-7 и учебные А-2. Кроме того, на заводе строились планер АМ-14 и планер для самолёта-ракетоплана БИ-2 созданного инженерами и конструкторами Александром Березняком и Алексеем Исаевым. Двигателем самолёт оснащался уже на другом предприятии. Испытания самолёта проводились в Свердловске (ныне Екатеринбург) на аэродроме Кольцово, где в будущем появился гражданский аэропорт. Самолёт испытывал лётчик-испытатель Григорий Бахчиванджи. Он погиб после завершения одного из очередных испытательных полётов — при неудачной посадке выплеснувшаяся азотная кислота обожгла ему лицо и он скончался от ожогов. Имя лётчика-героя носит железнодорожная платформа на Монинской ветке Ярославского направления, следующая после Чкаловской — прежде она именовалась просто как «Платформа 41-й километр».

Прибывшие из Воронежа рабочие начали обучать местных жителей, которые в массовом порядке привлекались к работе предприятия. Большей частью рабочими были женщины и подростки. По имеющимся сегодня статистическим данным в 1944 году на заводе работало 1000 рабочих. В постройке планеров принимали участие и эвакуированные москвичи.

В своём докладе Александр Соханский также упомянул о роли студентов-четверокурсников МАИ в работе авиазавода в Заводоуковске. В их числе были Нина Рыжова и её муж Сергей Мальмберг. Другие члены семьи Нины Рыжовой, отец и мать, бабушка и младший брат Юрий были эвакуированы в Свердловск, который от Заводоуковска находился сравнительно недалеко — на расстоянии примерно 420 километров. Юрий вместе с материю приезжал к сестре Заводоуковск, чтобы помочь ей с мужем выжить. В течение лета он проработал в цеху завода, в котором изготовлялись элементы конструкции крыльев учебных планеров. Самому старшему рабочему цеха было 15 лет, самому Юрию — 12. В этом цеху Нина работала контрольным мастером. Задача Юрия состояла в изготовлении небольших нервюр для крыльев планера. Первое время они ему не удавались — после проверки на прочности сестра нещадно сжигала их в печке. Но две недели спустя Юрий освоил технологию и даже начал зарабатывать — за маленькие нервюры платили по 50 копеек за штуку. Большие нервюры стоили уже два рубля с полтиной, но их Юрию не доверяли. Впрочем, Юрий занимался этой работой не столько для заработка, сколько из интереса к авиации. из оставшихся реек Юрий изготавливал модели планеров.

После войны Нина Рыжова и Сергей Мальмберг закончили обучение в МАИ. Нина первоначально работала в Реактивном институте (НИИ-1) , затем в ЦАГИ, при библиотеке которого действовало бюро научно-технической информации. Этим Бюро Нина Рыжова заведовала и была специалистов высокого класса, зная английский и и немецкий языки.

Муж Нины Рыжовой Сергей Мальмберг был специалистом по навигации и управлению и после войны поступил на работу в ЛИИ имени М.М. Громова. Он совершал полёты на летающей лаборатории, построенной на базе американского бомбардировщика Боинг В-25. В 1947 году он погиб в авиакатастрофе. Её причиной стало то, что у самолёта преждевременно было убрано шасси – он не успел оторваться от земли и винты начали цеплять землю, после чегоразрушились их законцовки. . Возможно, причиной преждевременной уборки шасси стала неисправность пилотажно-навигационных приборов и командир экипажа Борис Остапчук не мог определить положение самолёта – оторвался он от земли или нет.

Юрий Рыжов в 1948 году окончил московскую школу № 59 с серебряной медалью, поступил в МФТИ на специальность «Аэромеханика» и окончил институт в 1954 году. В дальнейшем он стал видлным советским и российским учёным в области механики жидкости и газа, с 1981 года член-корреспондентом Академии Наук , а с 1987 года академиком. Будучи доктором наук, с 1986 тпо 1992 годы исполнял должность ректора МАИ. С 1989 по 1991 годы Юрий Рыжов был народным депутатом, в 1991 году Чрезвычайным и Полномочным послом России во Франции, а с 2001 по 2012 годы он являлся Председателем Научного совета по истории мировой культуры Академии Наук России. При Президенте России Борисе Ельцыне (1991-1999) Юрию Рыжову было предложено занять пост премьер-министра, но от этого предложения он отказывался даже дважды.

Юрий Рыжов является кавалером ордена «За заслуги перед Отечеством» 3-й степени, орденов Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени, а также Знака Почёта, медали защитнику свободной России, французского Ордена Почётного легиона, а также медали и диплома лауреата Государственной премии.

Дожив до возраста 80 лет и более, Юрий Рыжов оставался активным политическим деятелем. К ситуации вокруг Украины и, в частности, к событиям на Донбассе он относился неодобрительно и даже в сентябре 2014 года подписал заявление с требованием прекратить военную кампанию в Украине.

Нынешнем летом. 29 июля 2017 года, Юрий Рыжов скончался. Урна с его прахом похоронена на Ваганьковском кладбище.

Завод в Заводоуковске продолжал действовать, но сменил специализацию. В конце апреля 1945 года авиазавод реэвакуировали, но не в Воронеж, так как он был разрушен, а в Ленинград. На базе оставшихся цехов было организовано новое производство. 3 июня 1958 года. в соответствии с Распоряжением Тюменского СНК Ново-Заимский механический завод переименовывается в Тюменский завод сельскохозяйственных машин (Тюменьсельмаш). В период с 1958-1973годы . завод был ориентирован на выпуск сельскохозяйственной техники). До 1992 года для нужд Минобороны предприятием выпускалось около 15 модификаций различных кузовов-фургонов на шасси автомобиля и прицеп-шасси в количестве около 200 единиц в месяц. С 1 декабря 1989 года завод на основании приказа Минхиммаша №320 стал называться «Заводоуковский машиностроительный завод». К этому времени расширился ассортимент выпускаемой продукции.

Производство кузовов-фургонов различных модификаций, в том числе на шасси КАМАЗ 4310, достигало 1,5 тысяч в год, до 900 штук МХА-7 (машина для внесения в почву минеральных удобрений), более 60-ти наименований запасных частей для ремонта сельхозмашин, запчасти к автомобилям ВАЗ и многое другое. С сентября 1992 года, ориентируясь на потребности предприятий, работающих в условиях Крайнего Севера, завод приступил к выпуску нового вида продукции на базе военного изделия 2603Б: здания жилые мобильные типа "Кедр", не только не уступающие, но и превосходящие по прочностным характеристикам зарубежные аналоги. Выпуск начинался с 2-3-х модификаций, в настоящее время АО «Заводоуковский машиностроительный завод» производит более 500 модификаций "Кедр". Объем производства увеличился с 20 изделий в месяц в 1992 году до 200 изделий в месяц - в 2002 году. Всего на предприятии за весь период производства вагон-домов "Кедр" выпущено более 20 000 изделий. Выпускаемая предприятием продукция может быть использована и для аэродромной инфраструктуры.

В ходе конференции прозвучал доклад и о страницах истории Омского авиазавода. В Омск было эвакуирована конструкторское бюро А.Н. Туполева вместе с заводами № 81 и 156. Они были объединены, в результате чего был образован завод № 166. Предприятие производило бомбардировщики Ту-2 и истребители Як-9. В послевоенные годы на заводе строились части серий фронтовых бомбардировщиков Ил-28 и гражданских воздушных судов Ту-104 (первоначально они изготавливались в Харькове, но Харьковский авиазавод был переориентирован на региональный самолёт Ту-124. На рубеже 50-60 годов, в эпоху «ракетного бума», завод был переориентирован на ракетно-космическую тематику, но в начале 90-х годов авиационное направление было возвращено. На Омском авиазаводе в начале 90-х годов серийно строились самолёты Ан-74, а с середины 90-х — бипланы Ан-3.

Доклад был заслушан с интересом, так как Заводоуковск в годы войны относился к Омской области (Тюменская область ещё не была образована). В будущем году конференция «Наше наследие» будет посвящена столетию Гражданской войны. Как известно, страницы её истории тоже являются отчасти и летописью истории авиации.

Григорий ГОРДОН

Окончание. Начало на с. 2

Сегодня международными являются все аэропорты Московского авиаузла. Но Шереметьево остается желанным домом для всех флагов. Многие из них являются давними гостями легендарной воздушной гавани. В их числе — и авиакомпания «Чешские авиалинии». Этот перевозчик до недавнего времени выполнял из Праги в Москву два ежедневных рейса на самолётах A319. Маршрут стал настолько популярным, что руководство авиакомпании решило ввести третий.

А и Б сели в ШереметьеВо!

Чешские замки и китайские пагоды ждут россиян

Предпосылкой к этому стал рост пассажиропотока на рейсах авиакомпании из России в Чехию в первом полугодии 2017 года, составивший около 30 процентов. С начала года пассажиропоток между Шереметьево и Прагой вырос на 14,6 процента и ожидается на уровне 720-750 тысяч пассажиров к его завершению.

Маршрут в Прагу занимает третье место по пассажиропотоку среди международных направлений МАШ в 2017 году. В летнем сезоне Czech Airlines выполняла собственные регулярные рейсы в 7 городов России: Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Самару, Казань и Уфу. В зимнем расписании Czech Airlines сохранит все российские направления и увеличит частоты для всех городов относительно прошлогоднего зимнего сезона.

Авиакомпания продолжит сотрудничество и с другими перевозчиками на маршрутах из России в Чехию по программе код-шер. Эта авиакомпания является одной из старейших в Европе: она была основана 6 октября 1923 года, и в 2018 году будет праздноваться её 95-летний юбилей. Первый рейс по маршруту Прага-Братислава был выполнен 29 октября 1923 года. Рейсы в Россию выполняются с 1936 года.

Флот авиакомпании состоит из 9 самолётов A319, 3-х ATR-42-500 и 5 ATR-72-500, а также одного A330, на котором выполняются рейсы по азиатским маршрутам. В конце следующего года ожидается поступление в парк авиакомпании 7 самолётов A320Neo, которые заменят на ряде направлений A319.

30 октября Международный аэропорт Шереметьево, авиакомпания Czech Airlines и Национальное туристическое управление Czech Tourism провели торжественное открытие третьего ежедневного рейса Прага-Москва-Прага. Прибытие самолёта предваряло открытие фотовыставки «Жемчужины чешского барокко» в Арт-галерее аэропорта Шереметьево. Целью выставки является как знакомство пассажиров и посетителей аэропорта с памятниками архитектуры Чехии, так и привлечение в эту страну новых туристов. Тема была выбрана не случайно — в Чехии стиль барокко нашёл отражение не только в архитектуре, но и в садово-парковом деле, фольклоре, театре, музыке и живописи.

После открытия выставки в конференц-зале музея истории аэропорта Шереметьево состоялся пресс-брифинг, посвящённый открытию нового рейса. В мероприятии приняли участие директор Национального туристического управления Чехии Алёна Кудилкова, региональный директор авиакомпании «Чешские авиалинии» Йиржи Слобода и руководитель отдела по работе с иностранными авиакомпаниями международного аэропорта Шереметьево Александр Никонов. Участники брифинга отметили важность открытия нового рейса как для авиакомпании «Чешские авиалинии», так и для аэропорта Шереметьево.

Иржи Слобода отметил рост пассажирских перевозок Czech Airlines за первые 6 месяцев 2017 года. В летнем сезоне на российском рынке авиакомпания выполняла в среднем до 37 рейсов в неделю, и прирост пассажиропотока по сравнению с 2016 годом достиг 30 процентов. Летом частотность на маршруте из Праги в Санкт-Петербург увеличилась до 7 рейсов в неделю, в Ростов-на-Дону — до 4 рейсов в неделю. Из Москвы дважды в неделю самолёты Czech Airlines летают в Карловы Вары (в прошлом — Карлсбад). В зимнем сезоне 2017-2018 годов в направлении городов России будет выполняться до 46 рейсов в неделю. Это способствовало росту потока русских туристов в Чехию. По словам Алёны Кудилковой, за первое полугодие 2017 года их число возросло до 270.000 и, таким образом, Россия заняла четвёртое место по сравнению с другими граничащими с Чехией странами — Польшей. Словакией и Германией.

После завершения пресс-брифинга журналисты отправились на лётное поле встречать долгожданного гостя. Он приземлился уже в сумерках — дело шло к 5 часам вечера. Погода была едва ли благоприятной, но, невзирая на это, полёт был удачно завершён. Вечером того же дня в 17.45 самолёт взял курс домой, в Прагу.

...Аэропорт Шереметьево — это ворота во все страны. Из азиатских особое место занимает Китай. В эту страну выполняются рейсы Аэрофлота и семи китайских авиакомпаний. В эту семёрку входит и «Хайнань». Она сделала пассажирам предложение, от которого, несомненно, не откажется никто: на рейс по одному из старейших направлений Москва-Пекин поставлен один из новейших самолётов — «Лайнер Мечты».

Что это за самолёт — говорить излишне. Конечно, это Боинг-787, ставший предметом мечтаний для всех авиакомпаний, аэропортов и, конечно же, для пассажиров. Для аэропорта Домодедово он уже стал старым знакомым. В Шереметьеве же он был «новичком». Прибывший самолёт стал первым Боингом-787 не только на авиалинии между Пекином и Москвой, но и в сети регулярных маршрутов международного аэропорта Шереметьево.

31 октября новый Boeing 787-8 Dreamliner китайской авиакомпании Hainan Airlines совершил посадку в Международном аэропорту Шереметьево. В зимнем расписании Boeing 787-8 вместимостью 211 кресел будет обслуживать маршрут Пекин-Москва-Пекин дважды в неделю: во вторник и субботу. Прилет в 20:10 мск, вылет в 21:55 мск из Терминала Е аэропорта Шереметьево. Boeing 787-8 Dreamliner станет первым воздушным судном данного типа, выполняющим регулярные рейсы из Шереметьево в Пекин. Авиакомпания Hainan Airlines начала полеты по направлению Пекин-Шереметьево-Пекин в 2009 году и к 2017 году увеличила пассажиропоток практически в два раза. С 1 января 2017 года Hainan Airlines обслужила около 70 тысяч пассажиров, что на 15 процентов больше аналогичного периода прошлого года.

В церемонии торжественного открытия регистрации на рейс принял участие первый заместитель генерального директора по производству АО «МАШ» Андрей Никулин. Он отметил, что отношения между аэропортом Шереметьево и авиакомпанией Hainan Airlines строятся на принципах гармонии и взаимовыгодного сотрудничества. Граждане Китая являются желанными гостями аэропорта, который к концу этого года согласно прогнозам специалистов обслужит, более 2 миллионов китайских пассажиров.

Показателем того, какое место они занимают в общем пассажиропотоке МАШ, является то, что на табло вылетов и прилётов информация дублируется на трёх языках: традиционных — русском и английском, а также на китайском. Советник-посланник Посольства КНР в РФ г-н Ли Цзинюань подчеркнул, что самолёт Boeing 787-8 Dreamliner Hainan Airlines сделает перелет Пекин-Москва более легким, приятным и комфортным, так что два народа будут чаще гостить друг у друга. Генеральный директор Московского представительства Hainan Airlines г-н Чжан Те видит значение нового самолёта как в развитии деловых отношений между Россией и Китаем, так и в увеличении туристического потока.

Прибытию лайнера мечты предшествовал пресс-брифинг, состоявшийся в конференц-зале музея истории аэропорта Шереметьево. В беседе с журналистами принял участие Александр Никонов. Он напомнил, что авиакомпания «Хайнань» выполняет рейсы в Шереметьево с 2009 года. Она динамично развивается и ставит на многие рейсы, в том числе, на московском направлении, новые типы самолётов.

Региональный директор по маркетингу корпорации Boeing по России и СНГ Макс Нилов рассказал о самолёте Боинг-787 Dreamliner. Его создание считается самым значительным успехом деятельности Корпорации. В настоящее время в мире насчитывается 35 авиакомпаний-эксплуатантов этого воздушного судна в Европе, в Азии и Америке. Существует даже один эксплуатант в Африке («Авиалинии Кении»). В общей сложности в эксплуатации находятся более 600 воздушных судов этого типа.

Интерес к этому самолёту не случаен: в его конструкции заложено множество инновационных идей и решений. Одной из важнейших характеристик «Лайнера Мечты» является высокий показатель дальности полёта: он может находиться в воздухе до 18 часов. Именно такова продолжительность полёта из Лондона до одного из аэропортов Австралии. Крыло этого самолёта отличается высокими аэродинамическими характеристиками, позволяющими выполнять взлёт на достаточно высоких углах атаки и с большим градиентом набора высоты. Это свойство лайнера мечты представляется важным при полётах в аэропорты, где препятствия находятся близко к торцу ВПП.

Для обеспечения комфорта пассажиров при длительном перелёте на борту есть все условия. Пассажиры экономического класса располагают достаточным пространством для ног, а кресло бизнес-класса можно разложить так, что на нём можно спать, как на полке в поезде (при этом оно намного мягче). Из всех существующих сегодня пассажирских самолётов Боинг-787 имеет самые большие иллюминаторы, на которых отсутствуют привычные нам защитные шторки — они заменены системой, позволяющей затемнять их.

И всё же лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать, пусть даже от такого рассказчика, как Макс Нилов. Для журналистов была организована экскурсия на борт Dreamliner. Сходящих по трапу пассажиров приветствовал ансамбль барабанщиц и танец льва. Зверь, правда, был не настоящим – его искусно изображали артисты. А на звук гонга подъехал топливозаправщик: «гость из Поднебесной» «проголодался», и ему необходимо было «подкрепиться», чтобы отправиться домой «сытым».

Журналисты покинули гостеприимный борт: ему настало время собираться в обратный путь. Он улетел, но обещал вернуться...

Соб. инф.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Европейский авиационный регулятор EASA предложит новые стандарты для выбросов CO^2

Действующие стандарты выработаны по итогам заседания Комитета охраны окружающей среды от воздействия авиации (CAEP 10) Международной организации гражданской авиации (ICAO) в 2016 году. При этом кроме норм, затрагивающих конструкцию самолетов в целом, инициатива предполагает и более жесткое регулирование при создании авиадвигателей. EASA также планирует, что вновь разработанные типы самолетов должны соответствовать стандартам выбросов CO2 начиная с 1 января 2020 года, а самолеты, уже находящиеся в производстве, должны соответствовать стандартам по выбросам начиная с 1 января 2023 года, уточняется в пресс-релизе агентства.

По данным агентства Bloomberg, рынок частных самолетов переживает затяжное падение цен

Производителям не помогает даже сокращение производства, из-за чего приходится идти на серьезные скидки. Только в августе цены на подержанные бизнес-джеты упали на 16 процентов по сравнению с августом прошлого года. По итогам 2016 года поставки бизнес-джетов снизились на 7,9 процента, а продажи — на 16 процентов. Ближайшее восстановление предвидится только в 2018 году, сообщает Bloomberg, проанализировав динамику цен и планы поставок. По данным Honeywell International, планы компаний по покупке частных самолетов упали до 17-летнего минимума. Еще одной причиной стало разочарование, постигшее рынок спустя полгода после правления Дональда Трампа.

Embarer и American Airlines подписали твердый контракт на приобретение 10 самолетов E175

Таким образом, American Airlines реализует свои права на покупку опциона своего первоначального контракта с Embraer, подписанного в 2013 году. Этот новый заказ размещен в дополнение к тому, который был подписан в апреле на четыре самолета и оценивается в $457 млн, исходя из текущих цен. Поставки начнутся в 2018 году и продолжатся до середины 2019 года. В сочетании с двумя предыдущими заказами новый контракт увеличивает количество лайнеров E175 для American Airlines до 74-х машин. Управлять этими самолетами, пассажирский салон которых рассчитан на 76 пассажиров, будет Envoy — дочерняя компания American Airlines Group Inc.

Boeing объявил о грантах на $50 миллионов для поддержки некоммерческих организаций

Благотворительные гранты предназначены для финансирования программ, реализуемых в 2018 году; они дополнят взносы компании Boeing и ее сотрудников на благотворительные цели. Согласно прогнозам, общая сумма благотворительных взносов компании Boeing в 2018 году составит около $167 миллионов. «В России и СНГ Boeing ежегодно оказывает поддержку более десяти различным учреждениям, уделяя особое внимание образованию. В этой части благотворительности Boeing фокусируется на повышении качества образования в сфере математики и науки, а также на развитии предпринимательских навыков и способностей среди молодежи», — отметили в компании.

Авиакомпания Finnair взвесила перед вылетом лайнера 150 первых пассажиров-добровольцев

Пилотная программа стартовала в аэропорту Хельсинки — Вантаа, где желающим поучаствовать в эксперименте теперь предлагают встать на весы, установленные перед входом на посадочный трап. Так финская авиакомпания хочет собрать данные о среднем весе пассажиров и ручной клади, которую они берут с собой на борт. Вся эта информация анонимна и будет доступна только сотрудникам Finnair. «Мы собрали данные о первых 150 пассажирах за несколько часов», — сообщила газете Helsingin Sanomat Мари Роуви из пресс-службы авиаперевозчика. В настоящее время для расчета загрузки самолетов в зависимости от веса пассажиров в Finnair пользуются данными EASA от 2009 года.

NAACP уведомила пассажиров-афроамериканцев: летать самолетами American Airlines небезопасно

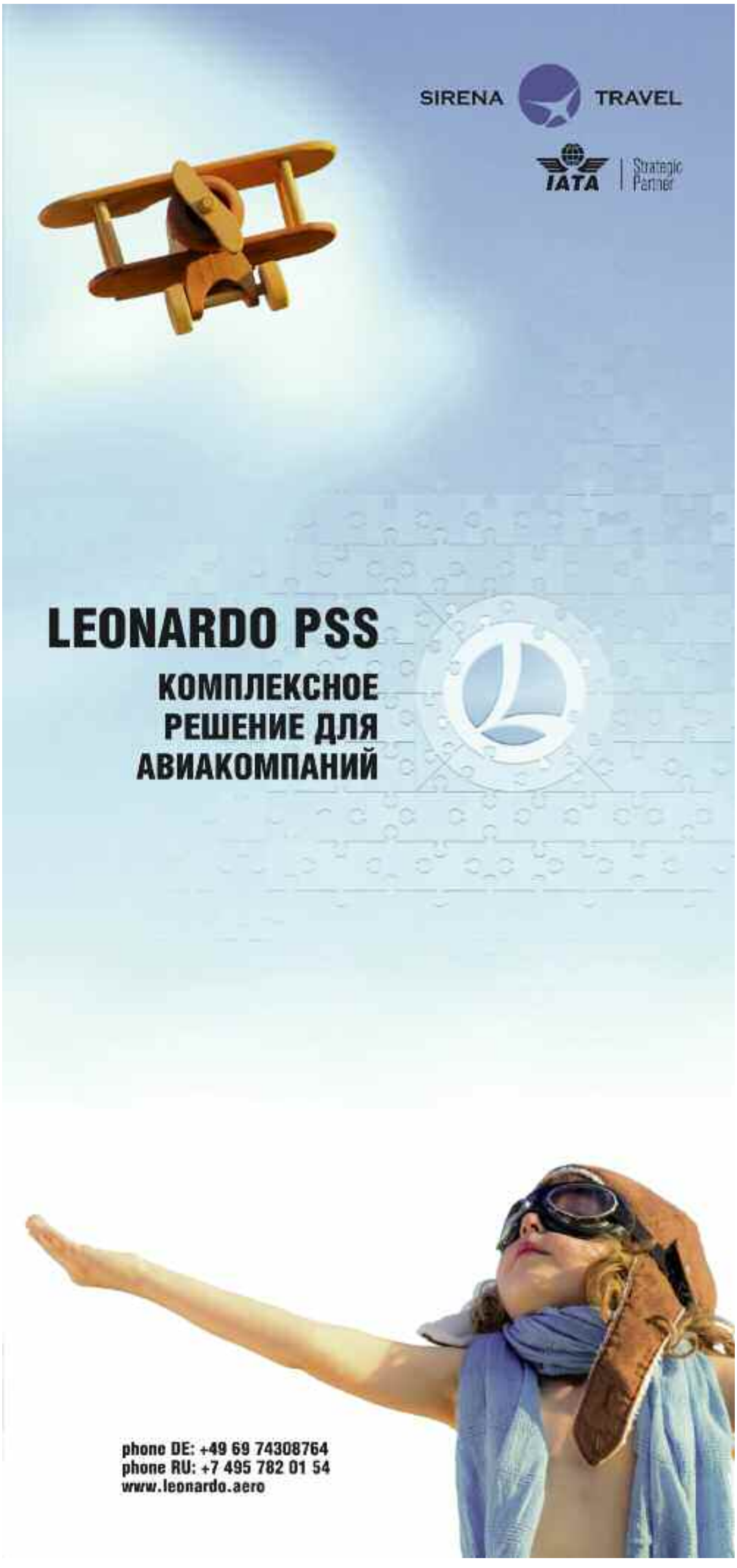
Ссылаясь на несколько недавних случаев, Национальная ассоциация содействия прогрессу цветного населения (NAACP) США издала предупреждение для афроамериканцев, путешествующих с American Airlines. «В течение нескольких месяцев NAACP следит за несколькими тревожными случаями, характерными для American Airlines, о которых сообщают афроамериканские пассажиры, — говорится в заявлении организации по гражданским правам. — Призываем пассажиров-афроамериканцев, — проявлять осторожность, пользуясь услугами American Airlines. На этой авиалинии их могут подвергать неуважительным, дискриминационным или небезопасным условиям».

В сингапурском аэропорту Чанги запустили автоматизированную систему регистрации

В новом терминале №4 нет ни одного сотрудника: все этапы оформления документов перед посадкой на рейс производятся автоматически. В период тестирования системы штатные сотрудники аэропорта в случае сбоев оперативно подключаются к работе с пассажирами нового терминала, в перспективе их участие будет ненужным. Новая система заработала с 1 ноября, она предполагает автоматическую регистрацию пассажира, паспортный контроль, проверку безопасности и контроль багажа. Кроме того, непосредственная посадка в самолет также может проходить без вмешательства человека. Для этого там установлены специальные устройства по распознаванию лиц.

Emirates планирует забирать багаж из дома пассажиров и доставлять его прямо в аэропорт

Национальный перевозчик Объединенных арабских эмиратов (ОАЭ) авиакомпания Emirates приступила к тестированию новой услуги, которая включает в себя, в том числе, доставку багажа пассажиров в аэропорт вылета. Как сообщает еженедельник Arabian Business, сотрудник авиакомпании будет приезжать домой к пассажирам, где отсканирует паспорт и выдаст посадочный талон. Также авиаперевозчик будет забирать багаж, который клиенты Emirates смогут забрать в пункте назначения. Следует отдельно отметить, что при стыковочных международных рейсах вы не забираете багаж в пункте стыковки. Он летит напрямую в конечный пункт назначения.



СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» подала судебные иски к Минтрансу России и Росавиации

«Победа» намерена оспорить решение профильного ведомства о недопуске на международные направления. Как следует из исков (их содержание практически идентично), 10 июля «Победа» запросила в Росавиации допуск на рейсы в Стамбул и Тбилиси с периодичностью до четырех раз в неделю по каждому направлению. Но согласно приказу ведомства от 10 августа ей было отказано в выдаче разрешения. Тогда же перевозчик не получил допуск на полеты из Москвы в три итальянских города — Милан, Рим и Бари. У Росавиации не было объективных оснований для отказа, утверждают юристы «Победы». А обращение в суд с иском — вынужденная мера.

Бизнесмен осужден за хищение 223 миллионов на стройке пункта наведения авиации в Арктике

Смольнинский районный суд Петербурга приговорил к 2 годам лишения свободы генерального директора ООО «АС-Инжиниринг» Андрея Пантелеева. Как следует из материалов дела, Пантелеев при посредничестве бизнесмена Александра Кузнецова (осужден условно) совершил хищение более 223 млн рублей, принадлежащих Главному управлению инженерных работ (ГУИР) № 2 при Спецстрое России, при строительстве объектов в арктической зоне для Минобороны РФ. Деньги, по данным обвинения, были обналичены двумя должностными лицами, один из которых контролировал поступление средств, а второй распоряжался ими, и которые обвиняются дополнительно по иным делам.

Иск авиакомпании-эксплуатанта самолета главы Total к Внуково оставлен без движения

Арбитражный суд города Москвы оставил без движения до 24 ноября иск авиакомпании Unijet, эксплуатировавшей разбившийся самолет Falcon 50EX главы компании Total Кристофа де Маржери, о взыскании с международного аэропорта Внуково 6,7 миллиона евро, говорится в определении суда. Вторым ответчиком по делу выступает ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации». Ранее адвокат Ольга Динзе сообщила, что Следственный комитет России возобновил производство следственных действий в рамках выделенного уголовного дела о катастрофе самолета Falcon. Дело было рассмотрено в особом порядке.

Мосгорсуд по требованию прокуратуры признал деятельность аэроклуба «Альпиавиа» незаконной

«В ходе проверки установлено, что «Альпиавиа» осуществляет коммерческие перевозки пассажиров и выполняет демонстрационные полеты с нахождением на борту воздушного судна лиц, не входящих в его экипаж, и в отсутствие лицензии», — говорится в сообщении прокуратуры. По данным из открытых источников, компания «Альпиавиа» и одноименный аэроклуб являются эксклюзивным дистрибьютором в России известной итальянской компании Alpiaviation, которая более 20 лет занимается самостоятельной разработкой и производством различной авиационной техники. Аэроклуб находится на территории аэрограда «Можайский» на 96-м км Минского шоссе.

Челябинский арбитражный суд наложил арест на 24 самолета авиационной компании «Челавиа»

Удовлетворено ходатайство бывших учредителей компании Екатерины Новиковой и Юрия Коротицкого о принятии обеспечительных мер. Суд наложил арест на имущество, принадлежащее ООО «АК «ЧелАвиа» на праве собственности, в пределах цены иска 53 млн 286 тысяч рублей. Речь идет о 24 двухместных однодвигательных низкопланах. Федеральному агентству воздушного транспорта РФ запрещено совершать регистрационные действия в отношении этих самолетов. Представители Челябинского летного училища гражданской авиации, арендующего самолеты у авиационной компании, утверждают, что арест никак не повлияет на обучение пилотов.

В ХМАО передано в суд дело о катастрофе самолета, инспектирующего лесные пожары

Командир легкомоторного самолета А-22ЛС, потерпевшего крушение в 85 км от Урая в августе 2016 года, обвиняется по ч. 2 ст. 263 УК РФ (нарушение правил эксплуатации воздушного транспорта). Воздушное судно Сибирской базы авиационной охраны лесов совершало облет природного пожара. Командир ВС, выполняя разворот с правым креном около 40 градусов, опустился до высоты в 60 м, снизив при этом скорость до 73 км/ч, в результате чего допустил сваливание самолета на консоль крыла и столкновение с землей. Как сообщили в пресс-службе Уральского управления на транспорте СКР, на борту находились два человека, летчик-наблюдатель в результате катастрофы погиб.

Апелляция подтвердила долги «Трансаэро» перед иностранными фирмами на 28 млрд рублей

Вместе с тем, апелляция отклонила жалобы ООО «РН-Аэро» и АО «Газпромнефть-Аэро» на определения Арбитражного суда Санкт-Петербурга от 25 мая. В частности, суд первой инстанции признал долг авиакомпании перед фирмой Capablue Limited в размере 8,7 млрд рублей и задолженность перед Traffer Aircraft Leasing Limited в размере 8,1 млрд рублей. Напомним, 23 декабря 2015 года по требованию Сбербанка России арбитраж ввел в «Трансаэро» процедуру наблюдения сроком на полгода. Авиакомпания «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, составляющие вместе с лизинговыми обязательствами, по некоторым оценкам, около 250 миллиардов рублей.

В Тольятти транспортной прокуратурой приняты меры к пилоту за незаконные полеты

В ходе проверки выявлен факт осуществления полета жителем города Тольятти на принадлежащем ему легком двухместном самолете Че-15 без государственных и регистрационных опознавательных знаков, не прошедшем государственную регистрацию. Кроме того, незаконность полета заключалась в его проведении без разрешения соответствующего органа ФГУП «ГК по ОрВД» владельцем судна, не имеющем свидетельство пилота, а также не прошедшим врачебную летную экспертную комиссию. В результате пилот привлечен к административной ответственности с назначением штрафов на сумму 11, 5 тысячи рублей, рассказали в прокуратуре.