

Воздушный транспорт

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 50 (44189)
Декабрь 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

31 января - 1 февраля
VIII Международная
конференция
«Авиатопливо 2019»



Потенциальные заказчики из Вьетнама, Камбоджи, Таиланда и Малайзии смогли ознакомиться с возможностями новейших российских вертолетов прямо у себя дома, в ходе их демонстрационного тура по странам Юго-Восточной Азии. «Со всеми этими странами нас связывают надежные партнерские отношения, поэтому мы рассчитываем, что наглядная демонстрация возможностей Ми-171А2 и «Ансата» позволит нам не только провести предметные переговоры с потенциальными заказчиками, но и получить мягкие контракты на эти машины», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Он добавил, что вертолетная техника российского производства стабильно получает высокую оценку эксплуатантов в странах Юго-Восточной Азии, особенно при использовании в борьбе с лесными пожарами и выполнении транспортных и строительно-монтажных работ в труднодоступных районах.

Также холдинг «Вертолеты России» активно развивает инфраструктуру сервисных центров в этом регионе. С 1994 года функционирует совместное вьетнамско-российское предприятие Helitechso, силами которого отремонтировано более 80 вертолетов гражданского назначения государственных и коммерческих заказчиков из Вьетнама, Лаоса, Камбоджи, Индии, Австралии и Новой Зеландии. Helitechso является единственным ремонтным предприятием в Юго-Восточной Азии, ремонт на котором сопровождается специалистами Московского вертолетного завода им. М.Л.Миля.



...Они парой летают

Подробности на с. 2,9

«Ансат» и Ми-171А2 результативно завершили демонстрационный тур в Юго-Восточной Азии

Фюзеляж самолета МС-21-300, предназначенного для проведения ресурсных испытаний, доставлен на аэродром «Раменское» (г. Жуковский) с аэродрома Иркутского авиационного завода — филиала ПАО «Корпорация «Иркут». Специалисты Корпорации совместно с работниками предприятий-участников кооперации и сотрудниками ЦАГИ проведут сборку планера самолета МС-21-300 и установят систему нагружения.

Ресурсные испытания самолета проводятся для подтверждения конструкторских решений с точки зрения усталостной прочности и эксплуатационной живучести. В ходе испытаний планер подвергнется многократным нагружениям, имитирующим не менее 180 тысяч полетов. В настоящее время в летных сертификационных испытаниях принимают участие два самолета МС-21-300.

Завершена сборка и монтаж систем третьего летного самолета МС-21-300, ведется финальная отработка его систем. Завершается сборка фюзеляжа четвертой летной машины. Начата сборка отсеков фюзеляжа самолета МС-21-300, предназначенного для поставки заказчику.

А тем временем в ЦАГИ продолжают статические испытания самолета МС-21-300...

Перелет самолета в самолете



Фюзеляж МС-21-300 доставлен в Жуковский для проведения ресурсных испытаний в ЦАГИ

Воздушный транспорт гражданской авиации № 50

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
И.о. первого заместителя
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель ГосНИИ ГА

Г. Пономарева,
заместитель главного редактора
газеты «Воздушный транспорт»

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

М. Володина,
зам. генерального директора
ЗАО «Сирена-Трэвел»

В. Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

Е. Каблов,
генеральный директор
ГНЦ ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»

И. Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»

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

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

Заказ Тип. № 1979

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Безусловно, сегодня ситуация в сфере отечественного авиапрома намного лучше, чем 10 или 20 лет назад. Однако санкции Запада и неспособность Правительства Российской Федерации по-настоящему стимулировать создание отечественных самолётов ощутимо тормозят процесс развития.

В чём проблема авиапрома?

Нет смысла всё время говорить об успехах импортозамещения,

когда де-факто развёртывание отечественного производства сложнотехнической продукции (в данном случае — гражданская авиация) на практике не может гарантировать создание, к примеру, двадцати или тридцати воздушных судов в ближайшие полгода.

Нет, конечно, есть Sukhoi Superjet 100 — единственная модель, массово производимая в России. За прошлый год было выпущено 34 таких самолёта. Но это среднемагистральные воздушные суда. Рынок

МС-21 подождёт:

Россия вновь закупит зарубежные самолёты

После распада СССР производство воздушных судов для гражданской авиации в России было практически полностью ликвидировано. Только лишь в последние годы ситуация стала меняться, и некоторые авиапроизводители смогли снова приступить к разработкам новых современных образцов.

же требует более крупные самолёты. Но, к сожалению, именно с дальнемагистральными авиалайнерами у отечественного производителя проблемы.

Да, безусловно, есть успешные разработки перспективного самолёта МС-21, и некоторых других образцов. Но авиакомпания в России не могут жить одними обещаниями. Для формирования стратегии и бюджета им нужны реальные га-

рантии. К примеру, в 2019 году нужно купить 15 или 25 дальнемагистральных пассажирских авиалайнеров. Сможет ли отечественный авиационный комплекс с этим справиться?

Неумолимая статистика

Увы, ответ будет скорее отрицательный. Российские авиапроизводители способны, как показывает статистика прошлого года, только на создание нескольких Ил-96-400М в

год. SSJ 100 — не в счёт, поскольку это уже среднемагистральные самолёты. Да, вскоре может появиться новый отечественный МС-21 и для него уже почти готов новейший двигатель отечественной разработки. Но никаких официальных сообщений с конкретным числом самолётов, которые производитель сможет создать за год, в СМИ не поступало.

Продолжение на с. 5

3D-принтер для лидеров

Подведены итоги десятого юбилейного конкурса «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики»

V Международная неделя авиакосмических технологий «Aerospace science week» стартовала с конкурса для молодых учёных. Дворец культуры и техники Московского авиационного института (национального исследовательского университета) с самого утра был заполнен финалистами X Всероссийского межотраслевого молодёжного конкурса научно-технических работ и проектов «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики».

На стендах, установленных в холле Дворца Культуры и Техники МАИ, участники представляли свои проекты и защищали их перед экспертной комиссией, в которую вошли специалисты МАИ и представители отраслевых предприятий промышленности. Глав-

ные призы конкурса — денежные именные премии.

Работы на конкурс были представлены по девяти направлениям: Авиационные системы; Авиационные, ракетные двигатели и энергетические установки; Системы управления, информатика и электро-

энергетика; Информационно-телекоммуникационные технологии авиационных, ракетных и космических систем; Ракетные и космические системы; Робототехника, интеллектуальные системы и авиационное вооружение; Математические методы в аэрокосмической



науке и технике; Новые материалы и производственные технологии в области авиационной и ракетно-космической техники; Экономика и менеджмент предприятий аэрокосмического комплекса.

О том, как изменились работы, подаваемые на конкурс, за

прошедшие 10 лет, рассказывает руководитель направления «Авиационные, ракетные двигатели и энергетические установки», директор института № 2 Вероника Монахова:

Продолжение на с. 8



Российская тема

Предваряя авиафорум, Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что Россия и Китай должны работать вместе, чтобы противостоять протекционизму и тому, что он назвал односторонними подходами к международным проблемам. По всей видимости, именно эти слова и стали лейтмотивом совместных проектов двух стран, представленных в Чжухае, что отметили и западные наблюдатели. Так, по словам британского аналитика Сэша Туса, Китай может совершенно адекватно раз-

виваться в сотрудничестве с Россией на фоне торговых проблем, инициируемых Западом.

Вообще китайский авиасалон в очередной раз продемонстрировал достаточно плотное и традиционное взаимодействие России и КНР в области вертолестроения. В списке самой большой экспозиции, представленной КНР, имеющей российские корни ударный вертолёт WZ-10 был показан здесь в новой, экспортной версии WZ-10ME, оснащённый усовершенствованными соплами двигателей, а также до-

«Вертушки» — не игрушки

Авиасалон в Чжухае продемонстрировал глобальные тренды в развитии технологий авиационной и их востребованность

Китайское авиационно-космическое биеннале Airshow China уже давно не региональное событие. И то, в какой динамике происходит развитие представленных отраслей, позволяет говорить о «Чжухайском Ле Бурже» как о зеркале, в котором отчётливо наглядно, без лукавых европейских PR-технологий, можно увидеть отражение глобальных трендов, — именно то, что ожидает рынок и производство в ближайшие годы.

полнительным бронированием. Он, кстати, демонстрировался в комплексе с современными боеприпасами, такими, как бесшумный барражирующий боеприпас CM-501XA, а также ракетами «воздух-земля», «воздух-воздух», противолодочной торпедой CM502KG.

Стоит сказать, что российская экспозиция на Airshow China 2018, была одной из самых масштабных и востребованных. Свою экспортную

продукцию представляли более 50 предприятий оборонно-промышленного комплекса. Россия представила на выставке более 200 образцов вооружения и военной техники, которые пользуются особой популярностью в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Рембазы и шоу-рум

Российская вертолётная выставка прозвучала здесь довольно

громко, что можно считать хорошей компенсацией за снизившееся представительство вертолётной России на ряде западных авиашоу, где наша страна традиционно принимает участие. В конце концов, 20 процентов вертолётного рынка, которые занимает Россия в Юго-Восточной Азии, подтверждает интерес к отечественной технике.

Продолжение на с. 9

Летите с комфортом!

Аэрофлот ввел новые услуги для пассажиров: повышение класса и выбор места в самолёте

Аэрофлот расширил линейку дополнительных услуг для пассажиров. Авиакомпания внедрила новый платный сервис предварительного выбора мест в салоне самолёта для пассажиров с билетами самых низких тарифных групп «Промо» и «Бюджет». Ранее возможности выбора места до начала регистрации у пассажиров с данной категорией билетов не было.

Также за дополнительную плату пассажиры могут воспользоваться возможностью повышения класса обслуживания. Повысить до «Бизнеса» за дополнительную плату смогут пассажиры Аэрофлота, купившие билеты в класс «Эконом» или «Комфорт». Оформить услугу можно в аэропорту во время регистрации на рейс не позднее, чем за 1,5 часа до вылета. Предоставление услуги производится при наличии свобод-

ных мест в салоне «Бизнес» по окончании регистрации на рейс, перед посадкой в самолёт пассажир получает новый посадочный талон.

Новая услуга по предварительному выбору мест предоставляет пассажирам с билетами «Бюджет» и «Промо» возможность заблаговременно забронировать себе желаемое место в салоне за дополнительную плату до начала регистрации. Оформить услугу можно в про-

цессе покупки билета, её стоимость будет зависеть от длительности перелёта и расположения выбранного кресла в салоне. В настоящее время этот сервис доступен на рейсах Аэрофлота между Москвой и Магнитогорском, Саратовом и Белгородом. Оформление услуги доступно через онлайн-сервисы, раздел «Проверить бронирование» на сайте, контакт-центр, в собственных офисах продаж, филиалах, пред-



ставительств ПАО «Аэрофлот», в офисах уполномоченных агентов. Аэрофлот намерен в ближайшее время ввести этот сервис на многих своих рейсах.

Данная услуга является дополнительной, которой пассажиры смогут воспользоваться исключительно по собственному усмотрению. Те, кто не нуждается в этой опции, по-прежнему смогут выбрать место бесплатно при регистрации на рейс.

Выбор места после начала регистрации остаётся бесплатным для всех пассажиров.

Для пассажиров с билетами тарифных групп «Премиум» и «Оптималь», элитных участников программы «Аэрофлот Бонус», а также программ лояльности авиакомпаний альянса SkyTeam такая услуга по-прежнему предоставляется бесплатно до начала регистрации на рейс.

Росавиация информирует

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

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-октябрь 2017 г.	январь-октябрь 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.пасс.км.	221 049 473,11	243 816 988,57	110,3
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	26 324 033,96	28 413 888,73	107,9
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	6 429 581,38	6 470 359,76	100,6
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	89 873 359	99 184 414	110,4
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	954 062,81	964 125,77	101,1
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	83,8	84,6	0,8
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	70,2	71,6	1,4

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин подписал указ о присвоении ряду аэропортов имен выдающихся деятелей
«Установить, что отдельным географическим объектам (аэропортам, железнодорожным станциям, морским и речным портам) могут быть присвоены имена государственных, военных и общественных деятелей, представителей науки, искусства, культуры, спорта и других лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством», - говорится в документе. Устанавливается, что присвоение географическим объектам имен выдающихся деятелей осуществляется Президентом России по представлению Правительства. Отмечается, что предложения о присвоении имен в Правительство будет вносить Общественная палата по результатам общественного обсуждения в проекте «Великие имена России».

В Госдуме РФ поддержали идею о возврате комнат для курения в аэропорты и на вокзалы
Зампред комитета ГД по охране здоровья Леонид Огуль («Единая Россия») поддержал идею о возврате специальных комнат для курения в аэропорты и на вокзалы. При этом он отметил, что это его личная позиция, а не позиция комитета. Год назад с аналогичным предложением выступил первый заместитель председателя комитета по транспорту Виталий Ефимов (также «Единая Россия»). Ранее Правительство РФ не поддержало проект закона о возвращении помещений для курения в аэропорты, заявила вице-премьер по социальным вопросам Правительства Татьяна Голикова. Также против соответствующей идеи выступили представители Роспотребнадзора.

Правительство России отказалось передавать ГЛОНАСС в собственность РЖД и «Ростеха»
В Правительстве отклонили предложение госкорпорации «Ростех» и ОАО «РЖД» о передаче им 100 процентов акций ГЛОНАСС с последующим привлечением в капитал оператора системы «Платон» компании «РТ-Инвест Транспортные системы». В качестве альтернативы власти согласны на подготовку допэмиссии 49 процентов акций АО ГЛОНАСС в пользу «Ростеха» и РЖД без права дальнейшей продажи. Против предложения «Ростеха» и ОАО «РЖД» выступили вице-премьеры Юрий Борисов и Максим Акимов. В этом случае могут появиться сложности при работе с сервисом у пользователей из числа силовиков, объясняет источник позицию вице-премьеров.

Юрий Трутнев намерен поддержать реализацию самолетов «Байкал» Улан-Удэнского авиазавода
Вице-премьер — полпред Президента России на Дальнем Востоке Юрий Трутнев провел встречу с главой Республики Бурятия Алексеем Цыденовым и познакомился с планами по выпуску на У-УАЗ самолета «Байкал» (ТВС-2ДТС). «Эксплуатационные параметры ВС на сегодняшний день не имеют аналогов в мире», — заявил Цыденов. По его мнению, самолет будет востребован в России и за рубежом. «Хороший экспортный потенциал. Уже есть запросы с монгольской стороны, на 6 самолетов. Сейчас подписан контракт с Якутией с поставкой в 2021 году», — рассказал глава Бурятии. Минпромторгом РФ в программу до 2021 года на производство самолета заложено 1,3 миллиарда рублей.

Максим Акимов поручил проработать вопрос возмещения акциза на топливо авиакомпаниям
Вице-премьер Правительства России Максим Акимов поручил Федеральной антимонопольной службе, Министерству транспорта, Минэкономики и Минэнерго проработать вопрос поддержки авиакомпаний с помощью увеличения размера возмещения акциза на авиакеросин. «Прошу проработать и представить согласованные предложения, при необходимости материалы для совещания в Правительстве РФ», — говорится в поручении. По мнению ФАС, подорожание авиакеросина — не главная из финансовых проблем авиаторов: в последние годы темпы роста цен на топливо были «близки к инфляции», а сгладить его можно через биржевые закупки.

В МА «Красноярск» состоялось совещание Федеральной таможенной службы России
Мероприятие прошло в рамках работы коллегии Сибирского таможенного управления по вопросу готовности авиагавани к проведению Универсиады 2019, технического оснащения и инфраструктуры пассажирского терминала. Отдельное внимание было уделено взаимодействию между государственными контролирующими органами и аэропортом, обеспечению должного сервиса для всех категорий пассажиров. «Мы находимся в постоянном диалоге с Федеральной таможенной службой, — подчеркнул гендиректор международного аэропорта «Красноярск» Андрей Метцлер. — Именно такой формат позволяет нам находить самые эффективные решения поставленных задач».

Губернатор Воронежской области поручил проработать маршрутную сеть авиаперевозок
Александр Гусев провел совещание по вопросу организации региональных воздушных перевозок. Основным вопросом совещания стала возможность расширения сети межрегиональных авиаперевозок из международного аэропорта «Воронеж». В ходе совещания было отмечено, что развитие сети межрегиональных авиаперевозок на базе аэропорта «Воронеж» может способствовать привлечению базового авиаперевозчика. В данном направлении УК «Авиасервис» ведет работу уже несколько лет. Преимущество получают маршруты, финансируемые из региональных бюджетов. Кроме того, обсуждалась возможность открытия прямых рейсов в Самару, Новосибирск и Норильск.

Власти Чукотки намерены добиваться обнуления ставки аэропортовых сборов
Это связано с тем, что авиация в регионе практически не имеет альтернатив. Чукотке необходимо привлекать для этой работы как можно больше авиакомпаний, сказал губернатор Чукотки Роман Копин в кулуарах конференции «Развитие малого и среднего бизнеса». Он добавил, что на Чукотке работает федеральное казенное предприятие, которое обслуживает наземную аэропортовую инфраструктуру и финансируется из федерального бюджета. По мнению Копина, следующий шаг государства — перестать брать средства с авиакомпании и сейчас для этого уже все готово: «В настоящее время снижен НДС - с 20 до 10 процентов. Пока обнулить его не удалось, хотя это стратегическая цель».

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-октябрь 2017-2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)

№ Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пасс.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	январь-октябрь 2017 г.	январь-октябрь 2018 г.	% к пр.	январь-октябрь 2017 г.	январь-октябрь 2018 г.	% к пр.	январь-октябрь 2017 г.	январь-октябрь 2018 г.	+/- к пр.
1 Аэрофлот — российские авиалинии	27 701 887	29 914 835	108,0	77 339 341,60	82 115 129,40	106,2	82,6	81,6	- 1,0
2 Сибирь	8 450 013	9 980 403	118,1	16 354 878,00	18 933 798,71	115,8	86,1	87,3	+ 2,6
3 Россия	9 905 337	9 868 430	99,6	24 864 366,25	25 754 940,03	103,6	84,9	87,5	+ 2,6
4 Уральские Авиалинии	6 859 095	7 804 506	113,8	16 409 118,18	18 757 442,97	114,3	83,7	83,5	- 0,2
5 ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	6 111 134	6 438 058	105,3	9 897 758,32	10 586 465,61	107,0	75,7	80,1	+ 4,4
Итого по 5 авиакомпаниям	59 027 466	64 006 232	108,4	144 865 462,35	156 147 776,72	107,8	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	65,7	64,5	98,2	65,5	64,0	97,7	-	-	-
6 Победа	3 710 470	5 871 811	158,2	6 407 891,59	10 713 001,49	167,2	94,4	94,6	+ 0,2
7 Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***
8 АЗУР эйр	3 256 834	3 692 081	113,4	14 991 648,56	15 799 614,11	105,4	96,6	96,0	- 0,6
9 Глобус	3 711 468	3 648 062	98,3	9 235 985,00	9 446 736,87	102,3	***	***	***
10 Ред Вингс	1 434 547	2 295 816	160,0	2 818 264,89	5 028 524,60	178,4	84,4	86,9	+ 2,5
11 Икар	***	1 747 825	***	***	6 400 442,91	***	***	89,0	***
12 Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 524 698	1 746 429	114,5	3 162 155,95	3 584 275,21	113,3	71,7	72,6	+ 0,9
13 РОЯЛ ФЛАЙТ	1 288 428	1 533 950	119,1	5 281 801,06	6 417 335,53	121,5	93,1	94,2	+ 1,1
14 Аврора	1 323 365	1 385 800	104,7	2 040 848,93	2 149 159,10	105,3	73,0	76,2	+ 3,2
15 НордСтар	***	1 244 044	***	***	3 034 345,70	***	***	78,7	***
Итого по 15 авиакомпаниям	80 633 717	***	***	203 696 986,58	***	***	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	89,7	***	***	92,1	***	***	-	-	-
16 АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
17 Нордавиа-региональные авиалинии	969 630	1 021 670	105,4	1 468 010,77	1 519 484,89	103,5	75,6	79,2	+ 3,6
18 Якутия	766 411	751 281	98,0	2 004 915,71	2 129 283,10	106,2	84,5	78,2	- 6,3
19 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20 РусЛайн	***	***	***	***	***	***	***	***	***
21 АЗИМУТ	21 315	522 879	в 24 р	39 115,76	814 576,74	в 20 р	74,1	83,1	+ 9,0
22 АЛРОСА	382 551	448 188	117,2	1 006 755,57	1 233 642,00	122,5	***	***	***
23 Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
24 Ангара	***	330 618	***	***	334 742,33	***	***	79,6	***
25 КрасАвиа	***	242 518	***	***	319 218,51	***	***	66,7	***
26 Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
27 Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28 ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
29 Газпром авиа	205 398	196 559	95,7	391 485,03	377 118,22	96,3	59,2	59,9	+ 0,7
30 Саратовские авиалинии	681 040	190 226	27,9	902 123,00	221 091,00	24,5	83,8	62,8	- 21,0
31 Комиавиатранс	120 145	96 572	80,4	131 355,80	102 053,82	77,7	67,5	63,2	- 4,3
32 Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33 ЗАО "ЮТэйр"	58 523	59 460	101,6	39 027,92	34 017,00	87,2	99,4	99,2	- 0,2
34 Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35 Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по сумме авиакомпаний	87 163 978	98 707 499	113,2	214 867 102,31	243 531 800,03	113,3	-	-	-
В целом по ГА	89 873 359	99 184 414	110,4	221 049 473,11	243 816 988,57	110,3	83,8	84,6	+ 0,8
Удельный вес, %	97,0	99,5	102,7	97,2	99,9	102,8	-	-	-

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

По мнению ФАС: Рост цен на авиационное топливо можно сгладить через биржевые закупки

Попытки авиакомпаний ускорить получение субсидий для компенсации роста цен на топливо встретили сопротивление в Правительстве. По мнению ФАС, подорожание керосина не главная из финансовых проблем авиаторов, в последние годы темпы роста цен на топливо были «близки к инфляции», а сгладить его можно через биржевые закупки. Нефтяники идею поддерживают, но авиакомпании считают, что биржа им не поможет. ФАС считает, что топливо занимает только второе место в расходах авиакомпаний — 22 процента (в 2014 году — 27 процентов). На первом месте стоит лизинг техники — 25 процентов (курсы валют, в которых идут платежи за лизинг, резко выросли).

Программа субсидирования авиаперевозок в ДФО из Новосибирска дополнена новыми маршрутами

Правительство РФ расширило действие программы субсидирования перевозок по постановлению №215 от 2 марта 2018 года, изменив срок действия программы, включив в неё новые маршруты и категории пассажиров. Так, с 1 января 2019 года программа переходит на круглогодичный режим. Кроме того, действие программы расширяется на лиц, имеющих удостоверение многодетной семьи или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи. В соответствии с изменениями, помимо ранее субсидируемых маршрутов, в программу включены рейсы между Новосибирском и Благовещенском, Норильском и Норюнгри, уточнили в аэропорту «Толмачёво».

Авиакомпания «КрасАвиа» намерена обновить флот модернизированными самолетами Ил-114

«Мы готовы брать самолеты в работу, как только они будут доступны, но назвать более точный срок — это вопрос к промышленности... Схема приобретения воздушных судов — финансовый лизинг. Порядок стоимости нового Ил-114 — 1 млрд рублей плюс стоимость десятилетнего лизинга. Первым лотом мы могли бы законтрактовать до пяти таких машин», — заявил гендиректор компании Андрей Егоров. Он добавил, что компания плотно взаимодействует с КБ «Ил» по определению облика, компоновки ВС с учетом эксплуатации в условиях Севера и плохой наземной инфраструктуры. Ранее сообщалось, что модернизированный региональный самолет Ил-114 могут начать выпускать в 2023 году.

Чистая прибыль авиакомпании «Победа» по МСФО за 9 месяцев упала на 10 процентов

За первые три квартала чистая прибыль низкобюджетной компании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») снизилась на 10,1 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 3,25 миллиарда рублей. Это следует из презентации группы. Выручка лоукостера выросла при этом более чем в 1,6 раза — до 26,5 миллиарда рублей. Пассажиропоток «Победы» за этот период вырос более чем в 1,5 раза — до 5,2 миллиона человек. Показатель EBITDA сократился на 8,7 процента, до 3,86 миллиарда рублей. Рентабельность по EBITDA упала на 11,8 процентного пункта, составив 14,6 процента. Эксперты связывают потери с репутационными издержками перевозчика.

Парк воздушных судов типа Boeing 767-300 авиакомпании AZUR air вырос до 9 самолетов

Таким образом, воздушный флот авиакомпании AZUR air насчитывает сегодня 25 современных лайнеров. Новый самолет с регистрационным номером VQ-BUO имеет одноклассную компоновку и рассчитан на перевозку 336 пассажиров. Авиакомпания использует полученный самолет по всей маршрутной сети: как на средне-, так и на дальнемагистральных направлениях. Плановый рост провозных емкостей позволяет авиакомпании расширять маршрутную сеть и увеличивать производственные показатели. По итогам 9 месяцев 2018 года авиакомпания AZUR air обслужила почти 3,4 млн пассажиров, что на 14,6 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Власти Ямала летом будут субсидировать авиарейсы в Краснодарский край и в Крым

Власти ЯНАО летом будут субсидировать авиарейсы в Краснодар и Крым, чтобы цены на южные направления не были столь высокими. Об этом заявил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов в своем ежегодном докладе о положении дел в регионе и перспективах его развития. «В результате дополнительных мер поддержки появились маршруты из окружной столицы до Омска и Новосибирска. Традиционным спросом пользуются рейсы до Санкт-Петербурга. В летний период добавим южные направления. Будем их и дальше развивать», — сказал Артюхов. Он отметил, что в этом году число субсидируемых маршрутов выросло втрое и составило 25.

Счетная палата до конца года определит масштабы проверок в космической отрасли

Глава Счетной палаты Алексей Кудрин 25 ноября назвал Роскосмос рекордсменом по масштабам финансовых нарушений. Ранее в отчете Счетной палаты сообщалось, что в 2017 году ведомство выявило 151 факт нарушений в работе государственной корпорации «Роскосмос» на общую сумму 785,5 млрд рублей. Глава Роскосмоса Дмитрий Рогозин в свою очередь попросил Счетную палату провести новую, более масштабную проверку предприятий отрасли и утвердил план по противодействию коррупции на 2018-2020 годы. Кроме того, в пресс-службе госкорпорации отметили, что данные о финансовых нарушениях Роскосмоса, озвученные Кудриным, касаются проверок прошлого года.

На Avia.ru стартовало онлайн голосование 3-й Национальной премии Skyway Service Award

Skyway Service Award — ежегодная отраслевая премия, которой награждаются российские и зарубежные авиакомпании за лучший сервис и клиентские программы. Премия учреждена отраслевым порталом AVIA.RU и Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация) при стратегическом партнерстве с Форумом NAIS. Присуждается исключительно на основе голосования пассажиров, которое проходит на портале AVIA.RU и сайтах партнеров. Это наиболее объективная форма определения лучших компаний отрасли, так как никто кроме самих клиентов не может по достоинству оценить услуги, предоставляемые пассажиру. Объявление победителей состоится в рамках NAIS 2019.

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев («Единая Россия») подверг резкой критике инициативу авиакомпании «Победа», касающуюся введения платы за регистрацию в российских аэропортах. Такое мнение он высказал Агентству городских новостей «Москва».

«Просто компания «Победа» придумывает очередную историю, чтобы заработать на своих бедных клиентах. Есть еще несколько способов снизить цены на билеты, перенести оплату при непосредственном обслуживании. Уже сейчас приходится в «Победе» доплачивать за ручную кладь, за багаж, за желание лететь вместе с семьей. Также необходимо просить воду, так как она тоже не заложена в стоимость билета. Когда приходишь на борт «Победы», складывается впечатление, что надо доплатить бортопроводникам и пилотам, чтобы самолет долетел до места назначения», — сказал г-н Васильев.

По мнению депутата, подобные предложения авиакомпании «Победа» поступают из-за потери клиентов на рынке авиаперевозчиков.

«Они (авиакомпания «Победа» — ред.) не могут гарантировать стабильность работы системы регистрации онлайн, так как эти данные они хранят на серверах за рубежом. Я думаю, что желания сделать билет еще дешевле исходят от того, что граждане уже стараются избежать обслуживания «Победой» и пересаживаются на самолеты других компаний», — пояснил Александр Васильев.

Как ранее сообщало News.ru, генеральный директор «Победы» Андрей Калмыков отправил в Министерство транспорта Российской Федерации предложение ввести плату за регистрацию на рейсы в российских аэропортах — около 1 тысячи рублей на человека. По его словам, это позволило бы компен-

Во время встречи с главой Минтранса России Евгением Дитрихом Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко резко раскритиковала основной продукт отечественного авиапрома — самолет Sukhoi Superjet 100, сообщает информационное агентство RNS.

«Мы же великая авиационная страна! Почему же сами не можем разработать региональный самолет? Этот Sukhoi Superjet 100 сделали. Ну кому он нужен? Он не годится для региональных перевозок. «Аэрофлот» заявляет: «купили, стоит у забора». За рубеж никто не покупает. Самолет на самом деле на 80 процентов, если не больше, иностранец. И чего мы достигли?», — сказала Матвиенко на встрече с Министром транспорта Российской Федерации.

Евгений Дитрих напомнил Валентине Матвиенко, что входит в совет директоров «Аэрофлота». По его данным, почти 60 процентов самолетов SSJ100 в парке авиакомпании в настоящее время выполняют полеты.

«Сейчас 56 процентов Superjet 100 летают», — уточнил он.

Дитрих начал рассказывать об увеличении этой доли к 2023 году, но Матвиенко его перебила. «Я постоянный и убежденный критик «Суперджета». Сколько денег закачено на сегодня в этот проект — можете назвать? Где эти деньги?», — спросила спикер Совфеда.

Напомним, в настоящее время в рамках развития проекта и расширения линейки SSJ компания GSC

Инициатива сбоку

В Госдуме раскритиковали идею «Победы» ввести платную регистрацию в аэропортах



сировать рост цен на топливо и снизить стоимость билетов.

Креативность г-на Калмыкова поражает воображение и не знает границ. В том числе, и субординационных. Одна из крайних инициатив начальника невыбирающегося из скандалов и судов российского лоукостера — обвинение в некомпетентности своего непосредственного регулятора — Министерства транспорта РФ. «Победа» попросила Верховный суд России отменить действие «Общих правил воздушных перевозок пассажиров, грузов и багажа» в части перевозки ручной клади (Минтранс утвердил их в конце 2017 года). Дескать, последние ставят под угрозу... безопасность пассажиров. Ни больше и не меньше!

Как и следовало ожидать, Верховный Суд РФ оставил жалобы «Победы» без удовлетворения и в свою очередь обвинил руководство авиаперевозчика в покушении

на презумпцию добросовестности пассажиров.

Мышиная возня и сутяжничество лоукостера в судебных инстанциях не остались незамеченными. В предыдущем номере «ВТ» мы рассказали, что на днях члены комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству сформировали парламентский запрос в Генпрокуратуру, Министерство экономического развития РФ, Министерство транспорта РФ и Роспотребнадзор с просьбой всесторонне проверить деятельность «Победы» и дать ей оценку. Об этом в ходе заседания комитета заявил сенатор Александр Башкин. По его словам, эта авиакомпания является единственной, которую не устраивает федеральное законодательство!!!

Первый заместитель председателя комитета Совета Федерации по конституционному за-

конодательству и государственному строительству Людмила Боккова добавила, что на авиакомпанию и ранее поступали жалобы на нарушение прав пассажиров в части провоза ручной клади, а также «непринятие мер по защите указанных прав пассажиров». Непринятием мер едва ли кого можно удивить. Иное дело — реакция на претензии в виде «Калынинской челобитной». «Будем надеяться, Генеральная прокуратура сможет разъяснить генеральному директору «Победы» пределы его компетенции, а материнской компании — напомнить обязанности по надзору за отбившимися от рук дитятам», — написала наша газета.

Более того, Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко поручила Министерству транспорта РФ проследить за тем, чтобы авиакомпания «Победа» неукоснительно выполняла требования федерального законодательства. Такое заявление спикер верхней палаты парламента сделала в ходе «Открытого диалога» с участием министра транспорта РФ Евгения Дитриха и членов Совета Федерации на тему «Стратегические задачи развития транспортной инфраструктуры до 2024 года».

И вот — новая инициатива «Победы»: мало заплатить за билет на лоукостер, пассажиру еще следует внести мзду и за его регистрацию. Вероятно, г-н Калмыков решил, что лучшая защита в его случае — это нападение. По его разумению, кто же теперь посмеет тронуть менеджера с таким государственным мышлением! Он о державе думает, а людишки еще одного налога могут и не заметить! Заметили.

И наверху оценили: не по чину аппетит!

«Ну кому он нужен?»

По мнению Председателя Совета Федерации, Superjet не годится для региональных перевозок



осуществляет разработку укороченной модификации Sukhoi Superjet 100 на 75 мест, непосредственно для региональных и бизнес-перевозок.

Первым заказчиком самолетов SSJ 100 стала авиакомпания «Аэрофлот — российские авиалинии». Национальный авиаперевозчик в 2005 году подписал контракт с ГСС (входит в ОАК) на поставку 30 самолетов. Позднее авиаперевозчик расширил договор еще 20 самолетов. Ранее планировалось, что 50 воздушных судов в рамках контракта будут поставлены до 2017 года. Все самолеты были поставлены в сентябре 2018 года. В планах «Аэрофлота» закупка еще 100 самолетов SSJ 100.

Наша справка: Sukhoi Superjet 100 — российский ближнемагистральный пассажирский самолёт, разработанный с использованием цифровых безбумажных технологий. Сертификационное название семейства самолётов — RRJ (Russian Regional Jet). Обозначение ICAO — SU95 (CY95). Воздушное судно предназначено главным образом для эксплуатации на малогабаритных авиалиниях протяженностью до 3000 км (базовая комплектация) и до 4500 км (LR — комплектация с увеличением дальности полета).

Производится с 2008 года в Комсомольске-на-Амуре заводом «КнААЗ» — филиалом компании «Сухой». Это первый авиалайнер, разработанный в России после распада СССР. Помимо основного производителя — компании «Гражданские самолёты Сухого» проект разрабатывался при участии ряда иностранных компаний, в том числе и США. В 2011 году в авиакомпании поступили первые серийные самолеты SSJ 100. По состоянию на сентябрь 2014 года всего было построено 69 самолетов, 43 переданы заказчикам.

К числу основных эксплуатантов относятся авиакомпании «Газпром-авиа», «Якутия», «Аэрофлот», «Центр-Юг», МВД России, Lao Central Airlines (Лаос), PT Sky Aviation (Индонезия), Interjet (Мексика).

В итоге авиакомпании продолжают, несмотря на санкции и призывы поддержать программу импортозамещения, закупать западные образцы. Вот простая статистика закупок за 2017 год, где в процентах указано, какую часть импорта Российской Федерации занимают иностранные поставщики дальнемагистральной гражданской авиации: 39,7 процента — Boeing, 28,7 процента — Airbus, 14,3 процента —

магистральных самолетов составляет примерно 50 процентов, но при этом высока конкуренция.

Наши козыри

При разработке самолета MC-21 применены современные технологии. В частности, в самолете используются композитные крылья, которые не смог создать тот же Boeing. Наша технология называется «Чёрное крыло» из-за истинного цвета крыльев.

большинства уже используемых самолётов Airbus и Boeing. Стоит отметить, что доля композитных материалов в конструкции самолета MC-21 составляет свыше 30 процентов, чем не может похвастаться ни одна другая похожая модель.

Ещё одной особенностью пассажирского самолёта MC-21 считается более высокая комфортабельность салона по сравнению с существующими аналогами. Авиа-

позволяет сократить время оборота в аэропорту на 15-20 процентов, что даёт возможность снизить операционные расходы на 12-15 процентов по сравнению с моделями Airbus и Boeing. А это примерно \$4 млн в год.

По заявлению главы Минпромторга России Дениса Мантурова, уже имеются 175 «твёрдых» заказов на среднемагистральный самолёт MC-21, более половины из них — российские заказчики. Ещё 100 заказов находятся в стадии обсуждения. Поставки MC-21 начнутся в начале 2019 года. Главным покупателем и первым эксплуатантом является «Аэрофлот», который намерен купить 50 самолётов.

Что в сухом остатке

Можно сделать вывод, что по ряду характеристик иностранные аналоги превосходят наш самолёт. В частности, по вместимости пассажирского, максимальной заправке топлива и дальности полёта. Тем не менее, в целом характеристики сопоставимы, а во многом наш самолёт значительно лучше. Что касается вместимости, то при разработке MC-21 был сделан акцент на повышенную комфортабельность, а это и более широкие кресла, и более широкий проход между ними, что объясняет меньшую вместимость пассажиров. Наш самолёт более лёгкий и экономичный по сравнению с аналогами, поэтому и меньший объём максимальной заправки топлива. Дальность действительно уступает, однако этот показатель зависит от комплектации самолёта. Данные представлены только по двухклассной компоновке. Сейчас ещё не все характеристики MC-21-300 очевидны: испытания машины продолжаются. Однако уже можно сказать, в чём плюсы российского самолёта:

- Более низкая цена.**
- Более высокая экономичность обслуживания и эксплуатации.**
- Более высокая комфортабельность.**
- Более высокая технологичность конструкции.**

По представленным в таблице данным можно получить лишь общее впечатление о самолёте, но оценить его вряд ли. Технологически российский самолёт MC-21 значительно опередил конкурентов.

MC-21 подождёт:

Россия вновь закупит зарубежные самолёты



Embraer, Bombardier, DeHavilland-Canada, Let, ATR.

По прогнозу Объединённой авиастроительной корпорации, российскими авиакомпаниями в ближайшие 20 лет на закупку новой техники будет потрачено примерно 152 млрд долларов США. При подобной тенденции можно предположить, что MC-21 подождёт, а вот зарубежные самолёты Россия на большую часть этой суммы денег закупит.

Не все так грустно

Самолёт MC-21 разрабатывался в Инженерном центре им. А. С. Яковлева, который является основным конструкторским подразделением корпорации «Иркут». Полное название модели следующее: Иркут MC-21 или полностью — «Магистральный самолёт XXI века». В рамках проекта планируются три модели, различающиеся своей вместимостью: MC-21 200 предусмотрен для перевозки от 132 до 165 пассажиров, MC-21-300 — от 163 до 211 пассажиров. Данных по MC-21-400 пока нет.

Самолет может быть оснащён одним из двигателей пятого поколения: ПД-14 или на первом этапе американским PW1400G-JM. Их отличительными особенностями являются более низкие (более чем на 15 дБ) шум относительно требований главы 4 ICAO и норма выбросов CO₂ (более чем на 20 процентов по сравнению с существующими аналогами двигателей).

Наш авиалайнер будет конкурировать с такими самолетами, как Airbus A320neo (улучшенная за счет нового двигателя версия стандартного Airbus A320, аббревиатура «neo» — это «New Engine Option») и Boeing 737 MAX (также отличается использованием более мощных авиационных двигателей).

Совокупные затраты на разработку пассажирского самолёта составили \$4,5 млрд, большую часть из которых по целевой программе была предоставлена государством. Ещё \$1 млрд в виде кредита на 12 лет предоставлен Сбербанком, корпорация «Иркут» и её партнёры вложили \$1,5 млрд. Бюджет проекта оказался значительно выше, чем предполагалось на стадии проектирования. Изначально стоимость проекта оценивалась в \$3,947 млрд. В целом, проект оказался недорогим. С учётом мировой практики разработка пассажирского самолёта данного класса составляет \$6-7 млрд. Данный проект считается коммерчески привлекательным, так как доля мирового рынка средне-

Также крылья имеют специальные закругления — винглеты или «крылышки», которые увеличивают эффективное удлинение крыла и повышают аэродинамику самолёта. Это позволяет сэкономить до 7 процентов расходного топлива и увеличить дальность полёта. Тем не менее, винглеты создают дополнительную нагрузку на крыло при боковых порывах ветра, поэтому их планируется применять как резерв в последующих модификациях.

Без учёта винглетов на крейсерской скорости композитные крылья MC-21 способны обеспечить аэродинамику лайнера на 5-6 процентов выше, чем у лучших моделей, присутствующих на рынке.

Композитные крылья позволили сделать самолёт намного легче. Его крейсерская скорость составляет 870 км/ч, что с учётом большей вместимости на 25-70 км/ч выше, чем у лайнер обладает самым широким фюзеляжем среди всех среднемагистральных самолётов и большая ширина проходов по сравнению с другими лайнерами — 56,25 см против 45 см у Airbus A350 XWB и 42,5 см у Boeing 787, более широкие пассажирские кресла, улучшенный климатический контроль, большее личное пространство по сравнению с моделями Airbus A320 и Boeing 737. Особенность российского самолёта заключается и в более вместительном багажном отделении. В MC-21 помещаются 7 чемоданов стандартного класса IATA cabin bag, а в тот же Airbus A320 — 2 чемодана.

Российский самолёт MC-21 весьма экономически эффективен. Стоимость авиалайнера по каталогу составляет примерно \$90 млн, что намного ниже иностранных аналогов: Airbus A320 — \$97 млн, а Boeing 737 — \$95 млн. При этом MC-21

Российский самолёт MC-21 весьма экономически эффективен. Стоимость авиалайнера по каталогу составляет примерно \$90 млн, что намного ниже иностранных аналогов: Airbus A320 — \$97 млн, а Boeing 737 — \$95 млн. При этом MC-21

Российский самолёт MC-21 весьма экономически эффективен. Стоимость авиалайнера по каталогу составляет примерно \$90 млн, что намного ниже иностранных аналогов: Airbus A320 — \$97 млн, а Boeing 737 — \$95 млн. При этом MC-21



Сравнительная характеристика самолётов MC-21-300, Airbus A320neo и Boeing 737MAX-9

Технические характеристики	MC-21-300	Airbus A320neo	Boeing 737MAX-9
Длина, м	42,2	44,5	42,2
Высота, м	11,5	11,7	12,3
Размах крыла, м	35,9	35,8	35,9
Диаметр фюзеляжа, м	4,06	3,95	3,76
Ширина салона, м	3,81	3,7	3,53
Двигатели	ПД/PW1400G-JM	CFMI Lear 1A/PW1100G-M	CFM international LEAR 18
Макс. взлетная масса, кг	79 250	93 500	88 314
Макс. посадочная масса, кг	69 100	79 200	74 344
Макс. коммерческая нагрузка, кг	22 600	21 200	—
Макс. заправка топливом, л	20 400	29 600	26 035
Крейсерская скорость, км/ч	870	830	840
Максимальная высота полета, м	—	11 500	12 500
Дальность полета, км	6000	6800	6510
Вместимость пассажиров, чел.	163-211	220-240	178-220
Цена по каталогу, млн долл.	85-90	97,5-124,4	90,2-116,6

КУРЬЕР АВИАПРОМА

На базе корпорации «Иркут» формируется Дивизион гражданской авиации ПАО «ОАК»

Совет директоров ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» в рамках реализации программы по созданию Дивизиона гражданской авиации принял решение передать ПАО «Корпорация «Иркут» пакет акций АО «ГСС». В состав Дивизиона войдут компании, деятельность которых связана с разработкой и производством гражданских самолетов, в частности: «ГСС», «АэроКомпозит», «ОАК-Центр комплексирования», «ОКБ им. А. С. Яковлева». В новой структуре планируется создать единый инженерный центр, который объединит интеллектуальные ресурсы компаний в работе над текущими и перспективными проектами — развитием семейств MC-21, SSJ и другими программами.

ОДК начала испытания на новом стенде первого серийного двигателя ПД-14 для лайнера MC-21

АО «ОДК-Пермские моторы» получило аттестат на реконструированный испытательный стенд, предназначенный для испытаний авиационных двигателей типа ПС-90А и новейшего двигателя ПД-14. ОДК уже приступила к испытаниям на нем первого серийного двигателя ПД-14. Об этом сообщает ОДК. ПД-14 — базовый двигатель, разработанный в широкой кооперации предприятий ОДК для авиалайнера MC-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе композитных. До конца этого года заказчику, Корпорации «Иркут», передадут две двигательные установки ПД-14, а также один резервный двигатель: они будут испытаны уже на новом стенде».

Уральский завод гражданской авиации сможет выпускать 20 самолетов Diamond в год

На данный момент предприятием выпущено десять изделий DA-42T (российская версия австрийских самолетов Diamond), рассказал гендиректор УЗГА Вадим Бадеха. Серийный лицензионный выпуск этой модификации стартовал в 2017 году, выпущено десять самолетов. Планируется, что в 2019 году производственная мощность будет доведена до 20 самолетов в год, сообщил Бадеха. Он добавил, что также в 2019 году будет достигнута 100-процентная локализация производства данного самолета. «Степень локализации на сегодня составляет более 50 процентов», — уточнил гендиректор завода. Diamond DA-42T выпускается для вузов и учебных учреждений гражданской авиации, отметил Бадеха.

Росавиация одобрила главное изменение типовой конструкции авиадвигателя ПС-90А

Федеральное агентство воздушного транспорта выдало АО «ОДК-Авиадвигатель», г. Пермь, одобрение главного изменения типовой конструкции двигателя ПС-90А. Как отмечается в сообщении ведомства, изменение заключается в возможности производить замену модулей двигателей моделей ПС-90А, ПС-90А-76, ПС-90А1 в эксплуатации: рабочего колеса вентилятора, коробки приводов, сопла, турбины высокого давления, турбины низкого давления. Данное Главное изменение направлено на повышение эксплуатационных характеристик двигателя и сокращение времени простоя воздушного судна в межремонтный период, говорится в сообщении Росавиации.

«Гидромаш» произвел отгрузку 5-го серийного комплекта агрегатов шасси для самолета MC-21

В соответствии с договором между ПАО «Корпорация «Иркут» и НОАО «Гидромаш» в 2011 году, предприятие является официальным поставщиком шасси, подкосов, цилиндров и других агрегатов для новейшего отечественного лайнера. «В настоящее время агрегаты производства НОАО «Гидромаш» успешно работают на двух самолетах MC-21-300, выполняющих программу летных испытаний на аэродроме ЛИИ им. М. М. Громова в Жуковском. Напомним, что агрегаты шасси MC-21-300, рассчитанные на 30 000 взлетов-посадок в течение 30 лет, изготовлены из высокопрочной стали и титанового сплава. Вес шасси составляет менее 2 процентов от взлетной массы самолета.

В «ОДК-Сатурн» разработали новый способ обработки титановых деталей авиадвигателей

Рыбинское ПАО «ОДК-Сатурн» получило евразийский патент на изобретение «Способ размерной электрохимической обработки деталей из титана и титановых сплавов». Это уже второй патент, выданный Евразийской патентной организацией. Разработка направлена на повышение производительности изготовления сложносоставных поверхностей деталей из титана и титановых сплавов за счет упрощения технологии и снижения трудоемкости изготовления. С получением евразийских патентов ПАО «ОДК-Сатурн» расширяет границы естественной монополии предприятия на зарубежных рынках наукоемкой продукции. Евразийский патент действует в течение 20 лет.

По просьбе разработчика — корпорации «Иркут», Росавиация перенесла сроки сертификации MC-21

Росавиация перенесла сроки сертификации самолета MC-21 с мая 2019 года на июль 2020 года. При этом сертификация ВС Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) намечена на декабрь 2021 года. Речь идет о выдаче сертификата типа — базового документа, подтверждающего соответствие воздушного судна нормам летной годности. Без сертификата корпорация «Иркут» не может выпустить MC-21 на рынок. Инициатором переноса стал разработчик MC-21 — АО «Корпорация «Иркут», объявивший об этом представителям Росавиации и EASA на встрече менеджеров проекта. Причина переноса заключается в неготовности отдельных узлов самолета.

«Салют» вышел в финал премии OEE Award в классе «Умное оборудование на производстве»

Московское предприятие Объединённой двигателестроительной корпорации АО «НПЦ газотурбостроения «Салют» вышло в финал Первой промышленной премии OEE Award-2018 в номинации «Умное оборудование на производстве» благодаря созданию высокоэффективной информационной системы и широкому применению роботизированных комплексов и различных «умных» систем. «Салют» занимается изготовлением и сервисным обслуживанием авиадвигателей АЛ-31Ф и его модификаций, АИ-222-25, узлов двигателей РД-33МК. Компания участвует в широкой кооперации предприятий ОДК по производству двигателей ТВ7-117, ВК-2500 и ПД-14 и в других проектах.

АЭРОПОРТ-2018

Кафе в столичных аэропортах снизили цены на все позиции в меню после проверок ФАС

Ранее служба завершила проверку в аэропортах Шереметьево, Домодедово и Жуковский и возбудила несколько административных дел в отношении популярных сетей общепита. «Что касается цен на продукты питания, мы недавно провели опрос потребителей, и большинство оценило цены как достаточно доступные, то есть произошло снижение цен у тех субъектов, которые подлежали нашему контролю. Множество позиций приведены в соответствие с ценами Москвы, где-то расширены экспресс-меню», — рассказал заместитель руководителя ведомства Дмитрий Стрельников. По его мнению, подобные мероприятия позволяют предотвратить повторное завышение цен.

...А услуга топливозаправки во всех аэропортах Московского авиаузла в ноябре т.г. подорожала

Об этом говорится в материалах Росавиации. Так, на 5,5 процента ценник подняли работающие во Внуково «Авиационно-заправочная компания» (52 тысячи рублей за тонну без НДС) и ЗАО «Топливозаправочный сервис» (51,6 тысячи рублей). Тонна топлива «Домодедово Фьюэл Фасилити» подорожала за месяц на 4,6 процента, до 51,8 тысячи рублей. У принадлежащего «Роснефти» «ТЗК Шереметьево» стоимость топлива выросла на 4,1 процента, до 50,8 тысячи рублей. Ноябрьская цена у АО «АЭРО-Шереметьево» — 46,86 тысячи рублей, на 1,1 процента больше, чем в октябре. Третий поставщик — «Газпромнефть-Аэро» — поднял цену на 2,1 процента, до 46,272 тысячи рублей.

Международный аэропорт столицы Татарстана в начале 2019 года присоединится к проекту М2

Международный Аэропорт Казань планирует в начале 2019 года присоединиться к проекту многостороннего интерлайн-соглашения Closed fare (M2), реализуемому Транспортной Клиринговой Палатой. Об этом на конференции «IT в бизнесе» в рамках IV Международного авиационного IT форума России и СНГ-2018, который проходил в Москве с 28 по 30 ноября, сообщил вице-президент — директор по внешним связям ТКП Андрей Ларченко. Организатором форума выступил Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА). На сегодняшний день уже 12 аэропортов задействованы в проекте М2, это — Внуково, Домодедово, Пулково, Кольцово, Иркутск, Уфа и другие.

Топливозаправочный комплекс в «Пулково» включили в проект планировки территории

ООО «ТЗК Пулково» получило положительное заключение по планировке территории для размещения в аэропорту топливозаправочного комплекса. В декабре этого года запланировано начало публичных слушаний по указанной документации, сообщает комитет по инвестициям Смольного. Проект предполагает строительство целого комплекса объектов топливной инфраструктуры: двух складов хранения топлива, топливопровода, пунктов налива авиатоплива в аэродромные топливозаправщики, а также системы топливных гидрантов под перроном аэропорта. Новый ТЗК стоимостью 4,5 млрд рублей будет введен к концу 2020 года.

Обслуживание депутатов в VIP-зале пермского а/порта обойдется бюджету в 386 тысяч рублей

За эти деньги аэропорт должен обеспечить спецобслуживание 37 пассажиров в бизнес-зале, еще четверых пассажиров и сопровождающих их лиц в VIP-зале. Обслуживание одного пассажира обойдется бюджету в 14,4 тысячи рублей, сопровождающих лиц — в 4,7 тысячи. Спецобслуживание одного пассажира в бизнес-зале стоит от 8,3 до 8,4 тысячи рублей. В список для обслуживания за бюджетный счет, включены не только депутаты, но и руководитель аппарата законодательства Валерий Новиченков, его зам. Наталья Зеленина, а также начальник управления организационного обеспечения Ольга Волчкова. Контракт заключен на период с 1 декабря т.г. до 30 ноября 2019 года.

Челябинские власти ответили на слова главы Екатеринбурга о новом аэропорте

Ранее глава уральской столицы Александр Высокинский заявил, что нет необходимости в строительстве аэропорта мирового класса в Челябинске, если будет запущена скоростная магистраль, связывающая город с Екатеринбургом. По словам Высокинского, добраться из одного города в другой можно будет за час с небольшим, что повысит их инвестиционную привлекательность. В свою очередь, губернатор Борис Дубровский обратился к федеральной власти с просьбой ускорить финансирование строительства челябинского аэропорта, в итоге председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев распорядился выделить около 1 млрд рублей на реконструкцию уже в 2018–2019 годах.

Цены на топливо в крупнейших аэропортах востока РФ в ноябре поднялись на 6,8 процента

В частности, в новосибирском «Толмачево» оператор «Газпромнефть-Аэро» цену не изменил, сохранив ее на уровне 43,66 тысячи рублей (здесь и далее — за 1 тонну без НДС). Второй оператор — «Новапорт-ГСМ» — снизил до 43,65 тысячи рублей. Оператор «РН-Аэро» в красноярском «Емельяново» увеличил цену на 17,5 процента, до 55,25 тысячи рублей. Топливные операторы Иркутска — «ТЗК Иркутск» и ВСТК — после двух месяцев работы без изменений подняли цены на 10,3 и 17,8 процента соответственно. В МА Владивостока «Кневичи» оператор «РН Аэро» поднял цену на 8,3 процента, до 57,89 тысячи рублей, «Аэрофьюэлз Камчатка» — на 11,2 процента, до 61,36 тысячи рублей.

В аэропорту Минеральные Воды открылась фотовыставка «Ингушетия — край башен и легенд»

Передвижная выставка путешествует по регионам России и призвана популяризировать туристические особенности Республики Ингушетия. На фотовыставке представлено более 20 работ с изображением горной Ингушетии и замковых комплексов. Родовые башни — памятники зодчества, составляющие культурное наследие Ингушетии. В горах Ингушетии на путешественника самое большое впечатление производит не природа, хотя она прекрасна, а памятники архитектуры. Они настолько естественно вписаны в окружающий пейзаж, что без них трудно себе представить горы Ингушетии. Выставка приурочена к празднованию 26-летия со Дня образования Республики Ингушетия.

Да сгорите вы там!..

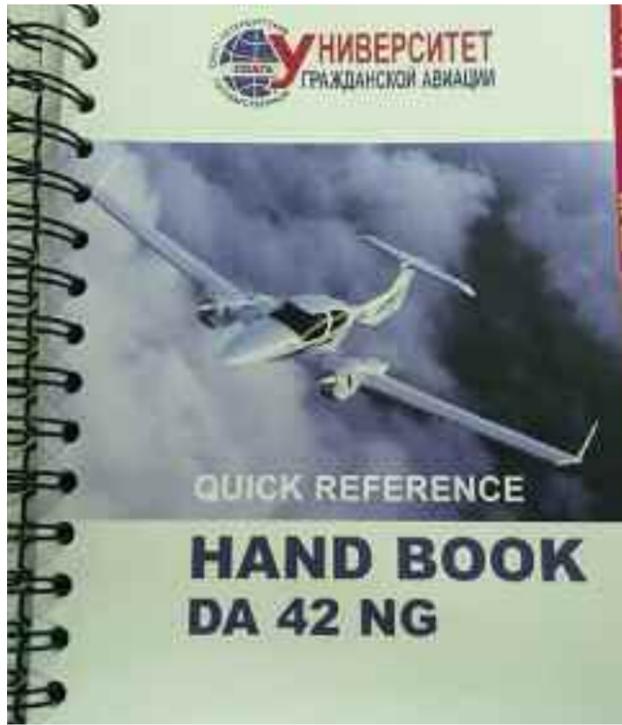
или Что бывает, если переводить документацию самолета на русский язык, слабо владея оным



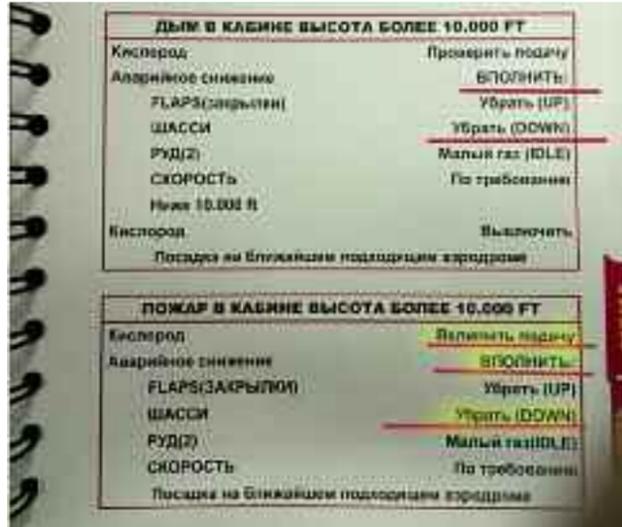
Известный в авиации человек, пилот, профессионал и блогер Денис Окань опубликовал материал о вопиющих ошибках в переводе на русский язык английского текста Quick Reference Handbook DA 42 NG, выполненного в Санкт-Петербурге, в Университете гражданской авиации. С разрешения автора мы приводим текст его статьи полностью:

— Кто интересуется гражданской авиацией чуть глубже, чем чтение новостей в СМИ, знает, что никак не стихнут жаркие воззвания в сетях о необходимости перевода документации басурманских самолетов на русский язык. Мол, негоже и все такое.

Ученые мужи Университета Гражданской Авиации (г. Санкт-Петербург, бывшая Академия ГА) решили сделать доброе дело и перевели QRH — сборник действий в аварийных ситуациях — учебного самолета DA-42 на русский язык. Дело сделали, утвердили, и разослали по учебным заведениям — государственным летным училищам гражданской авиации России. А затем сие творение перепало мне из рук одного из курсантов...



Ну какие они все-таки молодцы!
Или все же нет?
Давайте откроем книжку!



Итак, если в полете у курсанта вдруг появился дым в кабине на высоте более 10 тысяч футов, будущему пилоту предлагается **ВПОЛНИТЬ** некоторые действия. Например, **ШАССИ — Убрать (DOWN)**.

Уже интересно, не правда ли? Но об этом чуть позже.

А что по мнению мудрей из Университета ГА предполагается делать бедолаге-курсанту, если у него вдруг случится пожар в кабине на высоте более 10.000 футов?

Первым делом ему указывают на необходимость **«Включить подачу кислорода»**. Ну, при пожаре это, понятное дело, требуется в первую оче-

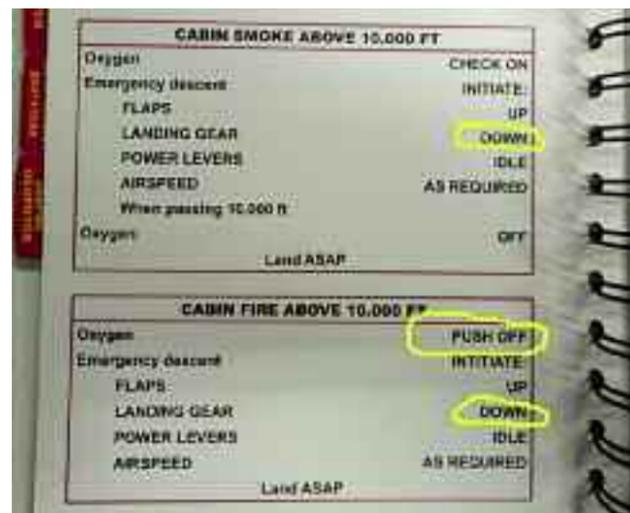
редь (сарказм — Д.О.). А во вторую — **ВПОЛНИТЬ** те же действия, что и при задумлении, среди них — **ШАССИ Убрать (DOWN)**. И выдерживать скорость **«По требованию»**. По чьему требованию? — директора летного училища или отца-инструктора, в QRH, правда, не разъясняется.

В конце-концов курсанту необходимо выполнить посадку «на ближайшем подходящем аэродроме». Ну, например, за 100 км от точки возгорания — предположим, что ближе аэропортов у бедолаги сегодня не оказалось.

Подытожим: гореть, включить кислород, убрать шасси (даун) и тянуть до аэродрома.

Запомнили?

А теперь открываем оригинал. Та-дам-м-м!



Положение **DOWN** для шасси в русском авиационном — это **ВЫПУСТИТЬ**. Вместо того, чтобы обеспечить дополнительное сопротивление для скорейшего снижения (и последующей скорой посадки), Университет ГА в русском варианте предлагает уже убранные (!) **шасси убирать**. Хотя в скобках добавляет «DOWN» — возможно, за этим словом хитро скрыта характеристика того, кто утвердил перевод и разослал по училищам.

Вернемся к пожару в кабине. Английский вариант **«OXYGEN PUSH OFF»** сложно перевести иначе, как «выключить подачу кислорода». Тем не менее, у Университета это получилось.

«Горите вы там синим пламенем» — вот такой призыв содержится в русскоязычном переводе, предлагающем включить подачу кислорода в горящую кабину.

Перевод **«по требованию»** фразы **«as required»** тоже не является правильным. **«СКОРОСТЬ... по ситуации»** — наиболее короткий вариант правильного перевода, понятный русскоязычному пилоту.

LAND ASAP означает **«LAND as soon as possible»** — то есть, выполнить посадку **как можно быстрее**. Данная фраза означает выполнение посадки на любом подходящем участке земной поверхности, но никак не полет до ближайшего подходящего аэродрома.



Еще один чеклист. Обращаем внимание на очередной ляп в форматировании заголовка, читаем первую строчку:

Триммер RH*.....Проверить положение.

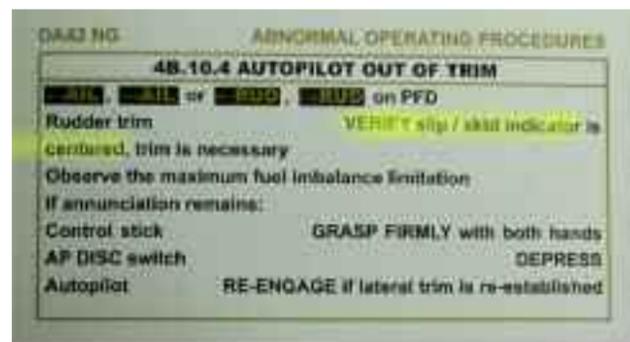
*руля направления

Как вы понимаете эту фразу? Как пилот, я понимаю дословно — мне требуется проверить положение триммера руля направления — органа управления системы триммирования, в данном случае — снятия усилий на педалях.

Открываем оригинал. Что мы видим? **«Rudder Trim.....VERIFY slip/skid indicator is centered»**.

Басурмане предлагают убедиться, что индикатор СКОЛЬЖЕНИЯ показывает его отсутствие. Ни слова о проверке положения триммера.

Российский перевод, предложенный Университетом, бессодержателен и бессмыслен. И беспощаден, как российский бунт.



Вот так и живем. Вот так и пишем/переводим документы. Как тут не вспомнить крылатую и емкую фразу министра иностранных дел Сергея Лаврова, в сердцах сказанную им в адрес не вполне компетентных журналистов при невыключенном (*как полагалось по протоколу) микрофоне?

В защиту (если так можно выразиться) ученых мужей из Университета ГА можно сказать, что их коллеги-авторы документации в авиакомпаниях — по своей безответственности ушли не очень далеко вперед. Писатели РПП

С другой стороны, что можно ждать от писателей РПП, которые не только сумели избежать себе писать процедуры, подробные вот этой (замечу, что это РПП авиакомпании эксплуатировавшей не Эрбасы, а B737)?



Комментарий Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов»

Валерий Шелковников, президент МКАА:

В российских учебных заведениях гражданской авиации продолжают происходить авиационные происшествия.

«17 сентября 2012 года на полевом аэродроме Калачинск Омской области произошло авиационное происшествие в результате столкновения двух вертолетов Ми-8, принадлежащих Омскому летно-техническому колледжу филиала Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации.

Причиной авиационного происшествия с вертолетом стали недостатки в организации учебных полетов в учебном заведении гражданской авиации...

7 ноября 2012 года на посадочной площадке Пителино (Рязанская область) произошла катастрофа самолета Як-18Т Сасовского летного училища филиала Ульяновского высшего авиационного училища. Пилот-инструктор и курсант погибли.

8 мая 2014 года в районе аэродрома «Солдатская Ташла» Ульяновской области произошла катастрофа самолета Diamond DA40NG Diamond Star регистрационный номер RA 01726, принадлежащий Ульяновскому высшему авиационному училищу. Находившиеся на борту пилот — инструктор и курсант погибли, воздушное судно разрушено.

Анализ МАК по данной катастрофе.

Для обеспечения первоначального образовательного процесса подготовки пилотов на ВС типа DA 40 и DA 42 в УВАУ ГА (И) был разработан и утвержден Комплексный курс подготовки пилотов коммерческой авиации на самолетах DA 40 и DA 42 и их модификациях в ФГБОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)» и его филиалах 2012 г.

В ККППКА-2012 по этапам прохождения программы в каждом цикле изложены методические цели цикла, итоговые требования цикла, краткая программа цикла, краткое и расширенное содержание упражнений цикла. В разделе 2.2. «Подробное содержание курса» в содержании отрабатываемых упражнений перечислены только элементы полета, которые необходимо выполнить, порядок выполнения упражнений лётной подготовки, в том числе и ознакомительного полёта, в ККППКА-2012 отсутствует.

В УВАУ ГА (И) документы по методике обучения и технике выполнения упражнений лётной подготовки на самолетах типа DA 40 и DA 42 не разработаны.

Требования по организации лётной подготовки, излагаемые в ККППКА-2012, не в полной мере согласованы с содержанием отдельных статей «Временного положения по организации учебно-лётного процесса в УВАУ ГА (И)».

Примечание: Опрос командно-лётного и инструкторского состава, проведенный комиссией, показал, что единая методика и техника выполнения упражнений лётной подготовки на самолете DA 40 NG в УВАУ ГА (И) не определены.

Комиссия считает, что для приведения программы лётной подготовки (ККППКА-2012) в соответствие с требованиями «Временного положения по организации учебно-лётного процесса в УВАУ ГА (И)» необходимо предварительно переработать содержание самого «Временного положения по организации учебно-лётного процесса в УВАУ ГА (И)» или издать новое.

Для организации лётной работы экипажа на самолете DA-40 NG в УВАУ ГА (И) разработана «Инструкция по взаимодействию и технологии работы членов учебного экипажа самолета DA 40 NG» 17 (далее — Инструкция). Инструкция определяет порядок взаимодействия и технологию работы при выполнении предполетной подготовки в службах аэропорта, на борту ВС, а также выполнение работы в полете и на земле. Инструкция предусматривает распределение обязанностей между членами экипажа на различных этапах работы экипажа при выполнении полёта и типовую фразеологию радиообмена. Инструкция составлена в соответствии с требованиями РЛЭ самолета и другими руководящими документами. Однако, в Инструкции отсутствует технология выполнения ознакомительного полёта.

Инструкцией установлено, что подача команд на выполнение операций по проверочному листу (CHECKLIST) и подтверждение выполнения действий ведется на английском языке.

Комиссия считает, что при первоначальном лётном обучении, особенно в ознакомительных и вывозных полетах, подача команд на выполнение операций, а также подтверждение выполнения действий на английском языке, необоснованно, так как возможность взаимного непонимания в экипаже ставит под угрозу безопасность полетов. При этом, требования к уровню знаний английского языка командно-инструкторского состава и курсантов в целях применения его при подготовке к полетам и выполнении полетов для ЛУЗ ГА не определены.

17. Инструкция по взаимодействию и технологии работы членов учебного экипажа самолета DA 40 NG утверждена ректором УВАУ ГА (И) 30.01.2013 г.

и SOP мочат ляпы и похлеще, и это потом утверждается руководителями и одобряется государственным регулятором.

Цитата из одного из моих прошлых материалов («Сферический пилот в вакууме»):

Эта процедура, не имеющая отношения к самолету Боинг 737 (но имеющая к А320) прекрасно существовала в Руководстве по производству полетов одной из авиакомпаний, одобренном регулятором, пока я не указал на ее, кхм, неточность. Выполнение процедуры на Боинг 737 в указанном виде — «штурвал полностью на себя»* приведет к потере скорости и сваливанию.

*в оригинале, откуда это было стащено «писателями», звучит «сайд-стик полностью на себя».

В общем-то, Университет ГА делает правильное дело — готовит курсантов к суровым реалиям работы в отечественных авиакомпаниях. Радует, что есть в наших летных училищах курсанты толковые (в отличие от тех, кто этот QRH перевел и утвердил), которые, лишь взглянув в книжку, сделали рука-лицо и забили тревогу.

Что характерно — на моей памяти еще ни один автор безграмотного текста в подобных важных документах не пострадал. В отличие от пилотов, которых те же самые товарищи, что пишут и/или утверждают безграмотные тексты, вызывают на ковер по поводу незначительных недочетов, выявленных посредством расшифровки.

Вполняйте полеты безопасно!

Сергей Мельниченко, генеральный директор МКАА:

Пятнадцать лет назад, в марте 2003 года, ИКАО сообщила договаривающимся государствам о том, что с 5 марта 2008 года при обслуживании и выполнении международных полетов вводятся повышенные требования к владению авиационным языком: теперь пилоты, диспетчеры и операторы аэронавигационных станций должны владеть языком как минимум на четвертом (рабочем) уровне по специально разработанной шестиуровневой Шкале.

Пять лет — немалый срок, однако в России к нему не успели. Не мы одни оказались в списке стран, не готовых к внедрению стандарта ИКАО. Для «отстающих» ИКАО продлило срок еще на три года, но не отменило дату внедрения стандарта: 5 марта 2008 года. При этом ИКАО сама достаточно активно помогала государствам решать поставленную задачу:

- С 2003 по 2012 годы во всех регионах мира прошли многочисленные семинары-практикумы ИКАО по внедрению требований к владению языком;
- С 2003 года по настоящее время в Европейском и Североатлантическом бюро ИКАО функционирует Рабочая группа по требованиям ИКАО к владению языком;
- В 2004 году в Монреале был проведен Глобальный симпозиум по внедрению требований ИКАО к владению языком;
- В 2004 году было опубликовано «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком» (Doc 9835);
- В 2007 году в Монреале был проведен второй Глобальный симпозиум по внедрению требований ИКАО к владению языком;
- В 2007 году Договоривающимся государствам были направлены «Рекомендации по разработке плана внедрения требований к владению языком»;
- В 2009 году был опубликован Циркуляр ИКАО 323 — «Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку»;
- В 2010 году был опубликован Циркуляр 318 — «Критерии языкового тестирования для глобального согласования»;
- Были опубликованы Резолюции Генеральной Ассамблеи ИКАО 36-10, 37-13, 38-3 в отношении владения английским языком для ведения радиотелефонной связи;
- В 2011 году ИКАО создало службу по рассмотрению и одобрению тестов;
- В 2012 году в целях обучения был опубликован для открытого использования образцы речи на различных уровнях Шкалы ИКАО;
- В 2013 году в Монреале был проведен Технический семинар по требованиям ИКАО к владению языком; и т.п.

С другой стороны, анализ объема знаний лексики и грамматики, описаний произношения и беглости речи, понимания и умения взаимодействовать — и сравнение этих языковых требований с программой обучения английскому языку в обычной российской школе — показали, что все освоившие школьную программу на «отлично» после изучения авиационной лексики могут без труда сдать тест и получить как минимум четвертый уровень не только в России, но и за рубежом.

Однако у нас этого не происходит — вероятно, из-за того, что оценки в школьных аттестатах оказываются «липовыми», и разговаривать на английском после школы могут только те, кто решил поступать в языковые вузы, для чего усиленно занимался с репетиторами. «Школьное» отношение к языку (не только к английскому, но и родному) продолжается и в дальнейшей жизни. Приобретенный жизненный опыт решения проблем за взятку либо другим неправовым способом приводит к пониманию, что и четвертый уровень можно получить, не особо напрягаясь.

В итоге продолжительность программ по авиационному английскому и фразеологии радиообмена обучения скукоживается, как шагреньевая кожа, и местами уже достигает целых четырех (!) учебных дней. Формально — обучение проводится, фактически же понятно, что это — фикция и имитация. Однако многих такое положение дел устраивает, другие вынуждены с ним мириться.

В таких условиях не нужно быть провидцем, чтобы спрогнозировать серьезное событие в российской авиации, связанное с авиационным английским языком. Потому что нельзя постоянно делать вид, что всё хорошо, в то время как у скрытых проблем уши торчат во все стороны.

На одно из таких проявлений угрозы со стороны английского языка и указал Денис Окань. Вопиющий факт, который должен быть объективно расследован и адекватно оценен. Понимают ли те, кто переводит и утверждает такие инструкции, ЧТО они переводят и ЧТО они утверждают?

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

В Минобороны поставят свыше 20 двигателей для модернизированных ракетноносцев Ту-160

Контракт с ПАО «Кузнецов» (Самара) предполагает поставку 22 двигателей НК-32 второй серии для модернизированного ракетноносца-бомбардировщика Ту-160. До конца 2018 года Минобороны России получит установочную партию двигателей типа НК-32, изготовленную на предприятии. В настоящее время изделия установочной серии проходят стендовые испытания с целью определения готовности предприятия к серийному производству. Возобновление производства НК-32 открывает широкие перспективы для поддержания парка строевых самолетов Ту-160 на высоком уровне исправности, ресурс изделий исчисляется десятками лет.

Военные летчики внесли свои замечания при создании модернизированного Ми-28НМ

Специалисты 344-го Центра боевого применения и переучивания летного состава внесли ряд поправок в проект модернизированного вертолета Ми-28НМ, рассказал старший инструктор отдела боевых вертолетов Центра подполковник Дмитрий Миняйло. По его словам, отличие Ми-28УБ от базовой версии Ми-28Н не так уж велико. В новой модели кабины командира и штурмана-оператора сделаны более удобными и просторными, над винтом вертолета появилась радиолокационная станция. Сейчас летчики-инструкторы Центра исследуют ее возможности и способы ее применения. «Ми-28УБ очень хорош в плане обучения благодаря двойному управлению», — отметил офицер.

Пентагон осуществил беспрецедентную поставку боеприпасов на передовую авиабазу в Германии

Авиабаза Рамштайн является крупнейшим военным опорным пунктом в Европе со времен холодной войны, где расположен штаб европейского командования ВВС США. По официальным данным, на авиабазу в октябре доставлено около 100 контейнеров с различными вооружениями. Такого рода поставок не было с 1999 года, отмечают в ВВС США. При этом подчеркивается, что в течение 78-дневной кампании, в рамках которой было осуществлено более 900 рейсов военно-транспортной авиации США, на авиабазу были поставлены «боеприпасы и снаряжение для операций на театре военных действий для оперативного реагирования на угрозы со стороны «агрессивных игроков».

Самолёты и вертолеты Черноморского флота проверили систему ПВО Крымского полуострова

В рамках проверки готовности дежурных сил и средств противовоздушной обороны самолёты и вертолёты Черноморского флота (ЧФ) проверили возможности системы ПВО Крымского полуострова. Экипажи самолётов Су-24, Су-30 и вертолетов Ми-8 и Ка-27 из состава соединений морской авиации ЧФ выступили в качестве контрольных целей для расчётов ПВО и действовали с разных направлений. В ходе проверки авиация выполняла задачу как на сверхзвуковых скоростях и максимальном удалении от зон обнаружения радиолокационных станций, так и на сверхмалых высотах используя для прикрытия рельеф местности, что усложняло задачу силам и средствам ПВО.

Япония изучает проект совместной с США разработки боевого самолета на основе F-22

Министерство обороны Японии изучает проект разработки истребителя-бомбардировщика нового поколения совместно с американской корпорацией Lockheed Martin, сообщает газета Mainichi Shimbun. За основу предполагается взять уже имеющийся американский боевой самолет пятого поколения F-22, который должен быть, в частности, оснащен двигателем японской разработки, отмечает издание. Токи в прошлые годы пытался закупить F-22, однако сделка не была разрешена Конгрессом США, который опасался утечки военных секретов. К тому же в 2009 году производство этих самолетов было прекращено из-за их слишком высокой стоимости.

Две базы армейской авиации Центрального военного округа переформируют до 1 декабря

Две базы армейской авиации Центрального военного округа, дислоцированные на территории Свердловской и Новосибирской областей, будут переформированы 1 декабря. Как сообщает Минобороны России со ссылкой на заявление начальника отдела — старшего инспектора-летчика отдела боевой подготовки и боевого применения армейской авиации 14-й армии ВВС и ПВО полковника Руслана Обухова, база, которая расположена под Новосибирском, будет переформирована в 337-й авиационный полк, вернет себе историческое название. А подразделение в Каменске-Уральском Свердловской области будет переформировано в бригаду армейской авиации.

Центральный военный округ получит в ноябре по гособоронзаказу новый самолет Ан-148-100

Он будет дислоцироваться на военном аэродроме в Екатеринбургe, сообщает пресс-служба округа. До конца года в ЦВО поступят два самолета Ан-148-100. Они будут дислоцироваться в отдельном транспортном смешанном авиаполку в Свердловской области. Летчики прошли переучивание на новый тип ВС на аэродроме Чкаловский в Московской области. Самолеты будут применяться для перевозки оперативных и рабочих групп командования округа в зоне ответственности Центрального военного округа во время учений и тренировок. Ан-148 — пассажирский самолет, может совершать полеты от 2 до 5 тысяч км без промежуточных посадок с крейсерской скоростью 800-870 км/ч.

Первый авианосец Китая собственной разработки Проекта 001А приступил к очередным испытаниям

Согласно опубликованным снимкам, в воскресенье утром корабль при помощи нескольких буксиров покинул верфи в порту города Даянь (провинция Ляонин, Северо-Восточный Китай), где осуществляется его оснащение. Над авианосцем поднял государственный флаг КНР, а также сигнальный флажок «испытательное плавание». Новый авианосец оснащен ядерной силовой установкой, зенитно-ракетным комплексом малой дальности HQ-10, взлетным трамплином, и, по данным местных СМИ, будет способен нести на своем борту вертолеты и порядка 35 истребителей J-15. Ожидается, что его передадут китайским ВМС к концу текущего года.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

На ICAS ученые ЦИАМ представили 12 докладов и получили награду за новации в проекте AGILE

Делегация Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова приняла участие в 31-м конгрессе Международного совета по авиационным наукам — ICAS 2018, который в этом году проводился в бразильском городе Белу-Оризонте. ICAS представляет собой крупную негосударственную организацию, объединяющую ученых и специалистов в области авиационных наук из 30 стран. С 2005 года ЦИАМ является ее ассоциированным членом. Важным событием стало вручение представителям ЦИАМ в составе группы участников проекта AGILE сертификата и золотой медали ICAS «За инновации в авиации». Следующий конгресс ICAS состоится в 2020 году в Шанхае, КНР.

**ЦАГИ принял участие в XXVI заседании рабочей группы по авиационному СЕФИК**

В середине ноября представитель Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского принял участие в XXVI заседании рабочей группы по авиационному Российско-Французского Совета по экономическим, финансовым, промышленным и торговым вопросам (СЕФИК). Круг вопросов для обсуждения оказался весьма широк — от презентации продукции российских и французских авиастроителей до вопросов расширения двустороннего сотрудничества в крупных международных проектах. Особое внимание было уделено более чем 50-летней кооперации ЦАГИ и французского национального центра по аэрокосмическим исследованиям ONERA.

Ученые НИТУ «МИСиС» разработали новую методику изготовления деталей авиадвигателя

Российским ученым и инженерам удалось найти способ для снижения веса детали авиадвигателя на 20 процентов. Снижение веса стало возможным с введением новой технологии изготовления кронштейна бионического формата методом лазерного выращивания из порошка российского титанового сплава. Опытная партия инновационных кронштейнов успешно прошла испытания. «Разработанная нами технология выращивания титановых изделий с бионическим дизайном помимо снижения веса детали позволяет сократить расход порошка при печати более чем в три раза», — рассказал сотрудник лаборатории, заместитель директора «ЭкоТех» Павел Петровский.

В НПО «Наука» прошло заседание Комитета поставщиков Союза авиапроизводителей России

Мероприятие прошло под председательством гендиректора НПО «Наука» Евгения Меркулова с участием корпораций ПАО «ОАК», ОДК, компаний «Сухой», «Туполев», «МИГ», «Хамилтон Стандарт-Наука», НПП «Полет», «ЦЗЛ ВИ». Ключевыми признаны доклады АО «РТ-Техприемка» и ПАО «ОАК». Представитель «РТ-Техприемка» доложил об основных принципах и подходах взаимодействия с поставщиками. Сотрудник Департамента закупочной деятельности ОАК рассказал об итогах работы и перспективах Портала поставщиков корпорации, созданного 11 месяцев назад. На совещании подведены итоги работы Комитета в 2018 году, а также рассмотрен план работы на будущий год.

Совет РАН по космосу поддержал план строительства на Луне обитаемой станции

Дорожная карта состоит из трех этапов. На первом этапе (до 2025 года) планируются отработка все технологий на МКС, создание базового модуля окололунной станции, испытания перспективного пилотируемого корабля «Федерация», беспилотные облеты Луны и исследование Луны автоматическими станциями. Окололунная орбитальная станция может быть создана на базе элементов российского сегмента МКС, в частности, узловой модуль, пилотируемый транспортный корабль и научно-энергетический модуль (НЭМ), которые планируются состыковать с МКС к 2022 году. Для высадки на поверхность на станции будут находиться лунные взлетно-посадочные и грузовые модули.

Впервые в своей истории МАИ вошёл в рейтинг лучших инженерных вузов мира

Агентство Times Higher Education (THE), которое входит в «большую тройку» игроков на мировом рынке оценки качества университетов, опубликовало рейтинг по направлению «Инжиниринг и технологии», сообщает пресс-служба института. Среди всех университетов мира МАИ расположился в группе 601-800. THE оценивает вузы по уровню преподавания, научному потенциалу, цитируемости научных работ сотрудников МАИ, степени международной интеграции и связям с индустрией. Это, в свою очередь, способствует укреплению позиций МАИ в мировых рейтингах. Так, в сентябре 2018 года МАИ впервые вошёл в общий рейтинг лучших вузов мира от Times Higher Education.

Специалисты ЦИАМ завершили аттестацию испытательного стенда «Пермских моторов»

АО «ОДК-Пермские моторы» получило аттестат на реконструированный испытательный стенд, который расположен на загородной испытательной станции (ЗИС) предприятия в пос. Новые Ляды (Пермь). В документе указано, что «по результатам первичной аттестации стенд соответствует требованиям нормативно-технической документации и признан пригодным для проведения испытаний двигателей ПД-14, ПС-90А, ПС-90А-76, ПС-90А1, ПС-90А2». Аттестат выдан Центральным институтом авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ), его необходимо подтверждать каждые два года. Проведен также большой комплекс сертификационных работ.

3D-принтер для лидеров

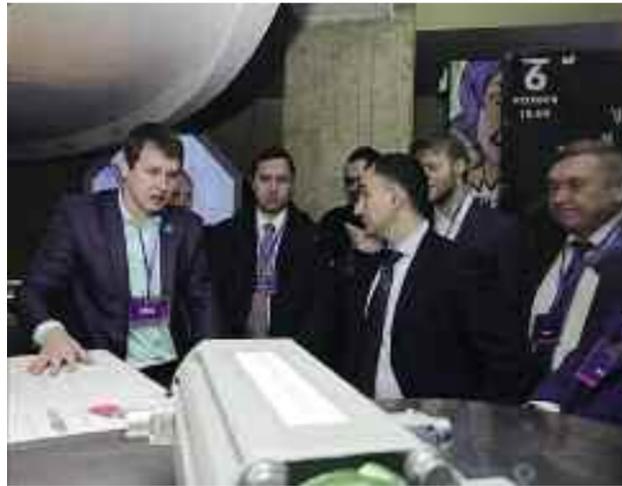
Подведены итоги десятого юбилейного конкурса «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики»

«Разработка новых подходов к численному моделированию, развитие новых технологий производства (аддитивных технологий, нанесения покрытий) позволили по-новому взглянуть на многие вопросы, связанные с проектированием и изготовлением деталей двигателей летательных аппаратов. Приятно, что все эти новые решения нашли отражение в конкурсных работах».

Согласен с ним и Артём Карпов из НИЦ институт имени Н.Е.Жуковского, который занял первое место в номинации «Экономика и менеджмент предприятий аэрокосмического комплекса», представив на конкурс свою работу «Обоснование требований к технико-экономическим характеристикам новых и перспективных магистральных воздушных судов».

С.Ю. Федосеев, К.В. Пушкин и другие сейчас уже являются кандидатами технических наук, доцентами, ведут активную научную деятельность, и уже в качестве научных руководителей участвуют в этом конкурсе».

Конкурс не только является для молодых учёных отличном опытом, но также становится стимулом для того, чтобы развивать свои актуальные разработки. Сергей Попков вместе со своим коллегой Владиславом Асадулиным получил диплом I-ой степени и премию за работу «Применение и разработка вероятностной модели поведения прикладной многоагентной системы для автоматизированных летательных аппаратов-беспилотников». — Как правило, такие работы высоко оцениваются экспертами. Ещё хотел бы отметить, что мы следим за судьбой наших победителей прошлых лет. Приятно, что четыре победителя и призёра конкурса прошлых лет успешно продолжили свою научную карьеру в стенах МАИ и уже защитили кандидатские диссертации! Здесь я могу отметить Максима Коновалова (победитель 2009 года), Анастасию Горбунову (призёр 2010 года), Григория Кузнецова (победитель 2013 года), Ефимова Евгения (призёр 2017 года)».



Участникам вручались именные премии имени А.Ф. Барковского, А.М. Люльки, П.И. Пландина и премии конкурса I, II и III степени, которые в этом году составили 100, 60 и 40 тысяч рублей соответственно. Также ряд участников получили дипломы ПАО «ОАК», АО «ОДК», АО «Вертолёты России», ГК «Роскосмос», АО «РКК Энергия» и журнала «Линия полёта».

«За десять лет работы нашей секции конкурса мы отмечаем постепенное изменение тематики работ, которое отражает изменения, происходящие в радиоэлектронной отрасли. Если первые работы были посвящены совершенствованию методов аналоговой обработки сигналов, то работы последних трёх лет показывают высокий интерес молодых исследователей к современным цифровым технологиям. Это полностью отражает государственный курс на развитие цифровой экономики и приоритетные направления развития университета. Например, в работах телекоммуникационной тематики можно отметить растущий интерес к сетям 4G и 5G, протоколам и организации передачи информации в них. Интересно также отметить переход к системам программно-определяемого радио, позволяющим решать широкий спектр задач в рамках единой универсальной платформы», — резюмировал руководитель секции «Информационно-телекоммуникационные технологии авиационных, ракетных и космических систем», директор института № 4 Владимир Кирдяшкин.

Финалисты и эксперты

«Я уже второй раз участвую в этом конкурсе. Инициатором этого стал мой научный руководитель, который порекомендовал мне попробовать свои силы и принять участие в конкурсе для молодых учёных», — рассказал аспирант последнего года обучения в МАИ, который стал обладателем диплома «Роскосмос», Иван Лифанов. — Мне кажется это очень полезным, так как формат конкурса позволяет лучше организовать свои мысли и систематизировать наработки по исследованию, что особенно полезно для молодых учёных».

— Участвую в конкурсе «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики» первый раз. Победа стала для меня большой неожиданностью, ведь до этого я в подобных конкурсах никогда не участвовал. Приятно, что для молодых учёных такие мероприятия становятся отличным стимулом поделиться своим исследованием и получить заслуженный приз», — прокомментировал свою победу Артём.

Из года в год конкурс «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики» помогает находить и развивать всё больше и больше талантливых молодых инженеров. «В первый год проведения конкурса на нашу секцию было подано 16 работ, а в этом году мы получили уже 22 работы, причём девять из них вышли в финал», — отметила директор института № 2 Вероника Монахова. — Конкурс «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики» позволяет выявить талантливую молодёжь как на предприятиях, так и в вузах, в том числе и в МАИ. Многие из участников и победителей этого конкурса за прошлые годы теперь успешно работают научными сотрудниками и преподавателями кафедр института № 2. Так, участники конкурса А.А. Матушкин, А.В. Авдеев, А.В. Ионов, М.А. Ляхо-

вский, С.Ю. Федосеев, К.В. Пушкин и другие сейчас уже являются кандидатами технических наук, доцентами, ведут активную научную деятельность, и уже в качестве научных руководителей участвуют в этом конкурсе».

«На секции представлены проекты молодых учёных, работающих как в промышленности, так и в университетах или академических институтах. Первые отличает проработка технических решений, подготовка конкретных приборов, устройств, систем комплексов. Авторы вторых формируют новый научно-технический задел для разработки перспективных систем. Наиболее интересны, конечно, те работы, которые совмещают в себе оба этих аспекта», — рассказал Владимир Кирдяшкин. — Как правило, такие работы высоко оцениваются экспертами. Ещё хотел бы отметить, что мы следим за судьбой наших победителей прошлых лет. Приятно, что четыре победителя и призёра конкурса прошлых лет успешно продолжили свою научную карьеру в стенах МАИ и уже защитили кандидатские диссертации! Здесь я могу отметить Максима Коновалова (победитель 2009 года), Анастасию Горбунову (призёр 2010 года), Григория Кузнецова (победитель 2013 года), Ефимова Евгения (призёр 2017 года)».

Сейчас, одержав победу, я хочу дальше работать над этой темой. Купить проектор карты местности в высоком разрешении, несколько беспилотных аппаратов, проверить модель в действии не только в лабораторных, но и домашних условиях, чтобы и выходные дни можно было посвящать поискам новых решений.

«На секции представлены проекты молодых учёных, работающих как в промышленности, так и в университетах или академических институтах. Первые отличает проработка технических решений, подготовка конкретных приборов, устройств, систем комплексов. Авторы вторых формируют новый научно-технический задел для разработки перспективных систем. Наиболее интересны, конечно, те работы, которые совмещают в себе оба этих аспекта», — рассказал Владимир Кирдяшкин. — Как правило, такие работы высоко оцениваются экспертами. Ещё хотел бы отметить, что мы следим за судьбой наших победителей прошлых лет. Приятно, что четыре победителя и призёра конкурса прошлых лет успешно продолжили свою научную карьеру в стенах МАИ и уже защитили кандидатские диссертации! Здесь я могу отметить Максима Коновалова (победитель 2009 года), Анастасию Горбунову (призёр 2010 года), Григория Кузнецова (победитель 2013 года), Ефимова Евгения (призёр 2017 года)».

Лучшие из лучших

Вечером этого же дня все финалисты собрались на сцене ДКиТ МАИ, чтобы принять участие в торжественной церемонии награждения. Поздравить молодых учёных пришёл российский космонавт Александр Фёдорович Полещук, который также является выпускником МАИ.

«Я думаю, что любые конкурсы и олимпиады очень полезны для людей, которые к чему-то стремятся и хотят чего-то достичь. Ведь именно так человек может ощутить азарт соревнования и оценить свои возможности. Занимая призовые места, участники получают и уверенность в своём будущем. Развиваются не только лидерские, но и творческие качества. Участие в конкурсах и олимпиадах заставляет мобилизовать внутренние силы и способствует личностному росту человека», — отметил Герой России.

На юбилейный конкурс «Молодёжь и будущее авиации и космонавтики» было подано более 250 научных работ из 49 городов России. Всего за десять лет, на протяжении которых проходит конкурс, эксперты рассмотрели более 2500 проектов и заслушали более 900 работ. Около 300 статей конкурса опубликовано в журналах «Труды МАИ» и «Вестник Московского авиационного института».





«Вертушки» — не игрушки

Авиасалон в Чжухае продемонстрировал глобальные тренды в развитии технологий авиастроения и их востребованность

В рамках выставки российский холдинг «Вертолеты России» провел переговоры с китайской компанией United Aviation Technology по вопросу организации в Шеньчжэне центра ТОиР российских вертолетов. Рамочное соглашение по ремонту и обслуживанию Ка-32А11ВС и Ми-171 было подписано еще в 2016 году. Тогда же звучала заинтересованность в дооснащении ремонтной базы в Тяньцзине для проведения аналогичных работ. Соответствующий контракт планируется подписать уже до конца нынешнего года.

В рамках деловой программы Airshow China 2018 также обсуждались особенности обслуживания российской техники, чему был посвящен открытый семинар компании Jiangsu Baoli Aviation Equipment Investment Co.

«Китай является одним из крупнейших операторов вертолетов российского производства, количество зарегистрированной российской авиатехники превышает 300 единиц. Вертолеты типа Ми-8/17 и Ка-32А11ВС успешно эксплуатируются на всей территории КНР, в частности, в регионах со сложным рельефом и суровыми климатическими условиями», — отметил индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

В тему подтвержденное намерение китайской компании China General Aviation в приобретении шести Ми-171А2 Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ). С учетом растущего интереса китайских заказчиков к машинам этой серии холдинг «Вертолеты России» ведут работу по валидации сертификата типа Ми-171А2 в КНР.

«Мы готовы начать серийное производство Ми-171А2 для иностранных заказчиков, и я уверен, что Китай будет в их числе», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Значительно большим объемом заказа отметились на авиасалоне российский «Ансат», 20 таких вертолетов в многоцелевой комплектации «Вертолеты России» поставят в интересах Ассоциации медицины катастроф Китайской Народной Республики в 2019-2020 годах, что, по сути, является полноценным выходом вертолета на международный рынок. Не случайно оба вертолета, Ми-171А2 и «Ансат» приняли участие в летной программе Airshow China.

«Вертолеты России» по достоинству оценили растущие параметры Airshow China и решили использовать эту выставочную площадку как трамплин для продвижения российских вертолетных новинок во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе. Маршрут длинной почти пять тысяч км охватил Вьетнам, Камбоджу, Таиланд и Малайзию. В рамках тура проходили демонстрационные полеты, а также мероприятия для партнеров и потенциальных эксплуатантов, в ходе которых представители «Вер-

толетов России» рассказали о ключевых преимуществах российских вертолетов, системе их послепродажного обслуживания и финансовых инструментах для приобретения техники.

Ми-171А2 и «Ансат» получили выразительную раскраску. И, пожалуй, впервые публике было представлено высокохудожественное промо-видео к демотуру в стилистике airview, словно бы снятое в гористых ландшафтах провинции Шаньси или над смешанными лесами северо-восточного Китая.

К туру были привлечены лучшие пилоты и техники российских авиационных КБ и исследовательских центров.



Летчик-испытатель Венер Мухаметгареев из команды демотура, ранее принимавший участие в испытаниях китайского вертолета Z-11, сказал, что и в ходе демонстрационных полетов на шоу и в ходе тура показаны основные рабочие возможности обеих машин, но «в целях безопасности» с ограничениями полетных заданий, так как «возможности этих вертолетов значительно шире».

Андрей Богинский отметил, что одна из главных целей полета — собрать максимальное количество «мягких» заказов.

«К настоящему моменту произведено сто вертолетов «Ансат» и еще сто заказаны под разные задачи. Я сам пользуюсь VIP-версией этого вертолета и могу оценить, насколько эта машина удобна», — сообщил глава холдинга.

По словам главы «Вертолетов России», исторически российские вертолеты в регионе — военные и «сегодня здесь наша главная задача — продвижение гражданской техники». Андрей Богинский также сообщил, что валидация сертификата типа на «Ансат» в Китае завершится до конца года.

Также было сообщено о передаче «Вертолетам России» разработки редуктора в совместном проекте тяжелого вертолета. «Мы открыты к более широкой кооперации по тяжелой машине», — заявил Андрей Богинский.

Александр Ватагин, исполнительный директор ОДК-Климов, сообщил о возможной модернизации всего парка российской вертолетной техники семейства Ми-8/17 через переоборудование двигателей ТВ3-117 в ВК-2500ПС. Новые двигатели, которые уже прошли валидацию в

КНР, имеют ресурс 12 тысяч часов. Основным отличием двигателя ВК-2500П(ПС) является применение системы автоматического управления типа FADEC. Благодаря новым конструктивным решениям ВК-2500ПС обеспечивает более надежную эксплуатацию техники в районах с высокой температурой и в условиях высокогорья.

Слово за рембазой в городе Чанду, которая «помимо ремонта предшественника будет переходить на поддержку ВК-2500ПС», а также может принять участие в модернизации парка.

Как отметил в заключение Андрей Богинский, для «Вертолетов России» как производителя на пер-

ной контейнер с пулеметом), он может держаться в воздухе до 4 часов (разведывательная версия — до 8 часов). При этом каждая из четырех его ракет «воздух-земля» может поражать цели на расстоянии в 5 км.

Разведка, патрулирование, обеспечение связи в условиях постановки помех и боевых действий на значительном удалении от переднего края — функции других БЛА вертолетного типа, также представленных на Airshow China.

Среди них Sunward SUN-50 FeiYue, новая концепция легкого беспилотного вертолета, разработанного компанией Hunan Sunward. Цель этой разработки, несущей до 35 кг полезной нагрузки — заполнение пробела в легких БЛА, предназначенных для разведки, наблюдения, патрулирования и рекогносцировки целей.

И, конечно, авиасалон не обошелся без винтокрылых летательных аппаратов с наклонным ротором, иначе говоря, конвертопланов. На этот раз китайская академия аэрокосмической аэродинамики (CAA) при Китайской аэрокосмической научно-технической корпорации (CASC) представила свой новый беспилотник CH-10. Его основные задачи заключаются в проведении разведывательных операций, ретрансляции связи, идентификации целей при использовании в составе обеспечения крупных и средних военно-морских судов. Одно из главных преимуществ аппарата — отсутствие потребности в ВПП, что соответствует эксплуатации с морских судов.

Если говорить о коммерческой составляющей Airshow China 2018, то свою функцию мероприятие выполнило. Только в первый день выставки были подписаны контракты на сумму около \$8,4 млрд. Среди них 32 заключены в аэрокосмическом секторе.

С точки зрения политики 12-й Международный аэрокосмический салон также продемонстрировал вполне осязаемый успех в том, что касается смещения центров силы и выраженного сближения ключевых членов ШОС. Столь же наглядны и самостоятельность Китая, условность любых рамок и блоков с Народной Республикой, ее активная вестернизация с привязкой к экономиккам Европы и Северной Америки. По существу, Airshow China 2018 стал очередным раундом в сложной и долгой игре в рамках взаимного сотрудничества, одной из сторон которого все более заметно становится сотрудничество технологическое.

У российской стороны появились новые рыночные решения, у китайской — есть свои не до конца понятные стратегические задачи, которые она готова решать с любым партнером. Мы все еще опираемся на классический российский вертолетный парк и прежний опыт сотрудничества, что дает нам шанс на дальнейшее освоение китайского рынка.

Владимир ОРЛОВ

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

На авиасалоне МАКС-2019 будет показана VIP-версия многоцелевого вертолета Ми-38

«Мы фактически закончили все сертификационные испытания этой машины. В следующем году на авиашоу МАКС мы представим VIP-версию этого вертолета», — рассказал генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский по завершении демонстрационного тура вертолетов Ми-171А2 и «Ансат» по странам Юго-Восточной Азии. Ми-38 оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях, взрывобезопасной топливной системой. Также вертолет оснастили дополнительными опорами на шасси для посадки на мягкий грунт и снег.

«ЮТэйр-Вертолетные услуги» получили первую премию в области санавиации — «Золотой час»

АО «ЮТэйр — Вертолетные услуги» стало обладателем первой Всероссийской премии в области санитарной авиации «Золотой час». Вручение наград состоялось в Казани в рамках проходившего в столице Татарстана XI Вертолетного форума. Компания признана победителем в номинации «Авиационная компания санитарной авиации года» за успехи в сфере авиамедицины, достигнутые по итогам работы в 2017 году», сообщает пресс-служба компании. Налет по санитарным заданиям достиг 6370 часов, что вдвое превысило показатели 2016 года. В январе-октябре экипажи Группы «ЮТэйр» доставили в лечебные учреждения более 4000 человек, налет составил 4580 часов.

Госдепартамент США одобрил продажу Египту 10 вертолетов Boeing Apache за \$1 миллиард

Государственный департамент США одобрил продажу Египту десяти штурмовых вертолетов наземной поддержки Boeing Apache за 1 миллиард долларов. Об этом заявляет агентство по сотрудничеству в сфере обороны и безопасности, которое входит в систему Пентагона. «После согласования в Конгрессе Госдепартамент принял решение одобрить возможную внешнюю военную продажу Египту десяти ударных вертолетов AH-64E Apache ориентировочной стоимостью \$1 миллиард», — говорится в сообщении. Также одобрена продажа патронов на общую сумму 201 миллион долларов. Отмечается, что предполагаемая сделка не изменит военный баланс в регионе.

Конструкторское бюро им. Миля будет делать по заказу ВКС перспективный боевой вертолет

Министерство обороны России выбрало проект Конструкторского бюро имени М.Л. Миля для создания перспективного боевого скоростного вертолета, в то же время специалисты КБ имени Н.И. Камова продолжают заниматься разработкой морского вертолета «Минога». Об этом заявил журналистам генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. «Заказчик, Минобороны, рассмотрев все предложенные технические варианты с точки зрения готовности, научно-технического задела, возможности кооперации, выбрал для себя решение, которое предполагает достижение скорости по целям ТЗ (технического задания — ред.) на базе милевской машины», — сказал он.

Ространснадзор внепланово проверит «Utair - Вертолетные услуги» после катастрофы Ми-26

«Будет проведена внеплановая выездная проверка компании «Utair — Вертолетные услуги» на предмет соблюдения требований воздушного законодательства», — рассказали в пресс-службе ведомства, отвечая на соответствующий вопрос «ВТ». Напомним, 28 ноября вертолет Ми-26, выполняющий рейс с Наулского месторождения на аэродром базирования Пижма, совершил жесткую посадку в Ненецком АО. В результате один человек погиб, пятеро пострадали. Вертолет принадлежит авиакомпании Utair. Следствие рассматривает несколько причин жесткой посадки вертолета. Расследованием катастрофы также занимается Межгосударственный авиационный комитет.

РВС и ГТЛК подписали контракт на поставку 8 новых отечественных вертолетов в 2019 году

На 11-м Вертолетном форуме «Ассоциации Вертолетной Индустрии» в Казани АО «Русские Вертолетные Системы» и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» заключили договор на поставку двух вертолетов «Ансат» в 2019 году. Также, в рамках Форума было подписано соглашение о поставке 6 вертолетов Ми-8МТВ-1. АО «Русские Вертолетные Системы» располагает единственным в России авиационным учебным центром по подготовке летно-технического персонала для вертолетов типа «Ансат». Всего за время работы Центра было подготовлено более 50 пилотов и 35 специалистов инженерно-технического состава, отметили в РВС.

ОКБ Камова создаст на базе Ка-52 летающую лабораторию по проекту скоростного вертолета

Летающая лаборатория по перспективному скоростному вертолету (ПТВ) проекта ОКБ Камова будет создана на базе Ка-52 в ближайшее время, рассказал генеральный директор ЦАГИ им. Жуковского Кирилл Сыпало. По его словам, работы по проекту ПТВ идут в двух направлениях. По первому направлению отдельные наработки, такие как новые компоновки лопастей и несущих винтов, будут внедряться на уже существующих машинах марки «Ми». По второму направлению идет разработка вертолета принципиально новой схемы, проект которого представлен ОКБ Камова. Максимальная скорость перспективного боевого вертолета должна составлять 400 и более км/ч.

Национальный парк «Земля леопарда» будут патрулировать экологи с самолетов

На территории национального парка «Земля леопарда» Приморского края в течение всего декабря будут работать воздушный патруль. Самолет с экипажем и сотрудниками заповедника будет облетать заповедник «Кедровая падь» и национальный парк «Земля леопарда» в пределах границы Приморского края. Площадь осмотра составит 1800 квадратных километров. Патрулю предстоит, в частности, убедиться в отсутствии нарушений природоохранного законодательства вдоль государственной границы России. Общее летное время составит 20 часов. Из федерального бюджета на организацию данной работы выделено 2 млн рублей. Заявки на участие в тендере принимаются.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

EASA продлило действие NOTAM в отношении полетов ВС ГА над Синаем

Европейское агентство по безопасности полетов продлило действие предупреждения в отношении полетов над Синайским полуостровом в Египте до 27 мая 2019 года из-за постоянной угрозы теракта или атаки.

Новые или обновленные NOTAMы в отношении полетов над Синаем выпущены Великобританией, США, Германией и Египтом. Власти советуют эксплуатантам избегать полетов в этом регионе ниже эшелонов полетов 250 или 260. В NOTAMе, выпущенном Египтом, такого предупреждения не содержится. В нем, в частности, говорится, что в районе международного аэропорта Каира могут продолжать глушить сигналы GPS, поэтому заходы по RNAV (GNSS) планировать не следует. Напомним, 31 октября 2015 года при полете над Синайским полуостровом был взорван летевший из Шарм аш-Шейха самолет А321 российской авиакомпании Когалымавиа (Metrojet), в результате все находившиеся на борту 224 человека погибли.

В РФ испытали систему совместных полетов дронов и пилотируемой авиации

Технологии для безопасных полетов дронов и пилотируемой авиации в общем воздушном пространстве РФ впервые продемонстрировали на экспериментальном аэродроме «Орловка» в Тверской области.

Решение представили ее разработчики — корпорация «Цифровые радиотехнические системы» (ЦРТС) и концерн «МАНС». В основе — система непрерывного наблюдения за воздушным движением «Альманах», которая уже применяется в гражданской авиации (аэропорт «Пулково»), на очереди — Минеральные воды, Хабаровск). Для контроля движения ВС «малой» авиации и БЛА в едином пространстве создан новый элемент системы — бортовой ответчик «Колибри». Этот датчик — один из самых компактных в мире, вес для малых дронов не превышает 19 граммов. Устройством стоимостью около 2 тысяч рублей подключается к разъему микро-USB летательного аппарата, и тот становится «видимым» в системе «Альманах».

Пилоты Lion Air старались избежать падения почти с самого момента взлета

Данные «черного ящика» самолета индонезийской авиакомпании Lion Air, потерпевшего катастрофу в октябре, показали, что пилоты старались избежать падения почти с самого момента взлета.

New York Times отмечает, что бортовой самописец показал «фатальную борьбу между человеком и машиной»: «Нос самолета более 20 раз опасно опускался вниз на протяжении 11-минутного полета. Пилоты умудрялись поднимать нос снова и снова, пока, наконец, не потеряли контроль, и самолет стал падать в океан со скоростью 450 миль в час». Данные бортового самописца подтверждают версию, что компьютеризированная система, установленная на самолетах Boeing 737, из-за неправильной информации, получаемой от датчиков на фюзеляже, привела к сваливанию самолета, пишет New York Times. После трагедии компания Boeing направила NOTAM всем операторам своей новейшей модели 737 Max.

По факту грубой посадки Ми-26 в Архангельске возбуждено уголовное дело

Как сообщает пресс-служба Следственного комитета РФ, дело возбуждено по признакам ч.2 ст.263 УК РФ (Нарушение правил эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека).

28 ноября в 15 часов 46 минут, примерно в 500 метрах от вертолетной площадки «Пижма» вблизи от поселка Харьягинский Ненецкого автономного округа, совершил грубую посадку грузовой вертолет Ми-26 бортовой номер RA-06029 (эксплуатант «Юэйр-Вертолетные услуги»), на борту которого находилось 6 человек. В результате ЧС командир воздушного судна погиб, остальным пострадавшим причинены телесные повреждения. На место происшествия незамедлительно вылетела оперативная группа СК и Архангельской прокуратуры. В настоящее время проводятся следственные действия, направленные на установление обстоятельств, а также причин и условий, способствовавших трагедии.

Пилоты профсоюза АРА обеспокоены возможными проблемами с Boeing 737 MAX

Пилоты American Airlines обеспокоены возможными техническими проблемами после авиакатастрофы самолета Boeing 737 MAX в Индонезии и консультируются на эту тему с производителем самолетов.

Профсоюзная организация АРА объединяет около 15 тысяч пилотов American Airlines — крупнейшей в мире авиакомпании по размеру флота, оборотам, прибыли и количеству перевезенных пассажиров. Глава профсоюза Майк Михаэлис и его заместители обсудили с представителями Boeing различные аспекты работы новой модели 737 MAX, в особенности программное обеспечение, которое может спровоцировать систему коррекции маневрирования (MCAS). По данным Reuters, в течение 6-8 недель Boeing может выпустить дополнение к программному обеспечению модели 737 MAX, чтобы предотвратить сценарии катастрофы, подобной индонезийской. Производитель заверяет, что обновил свои инструкции.

В Улан-Удэ прошла конференция по качеству и надежности авиатехники

В мероприятии приняло участие 26 представителей компаний-производителей покупных комплектующих изделий (ПКИ). Встреча позволила оценить эффективность мер по устранению дефектов за 2017-2018 годы.

Представители предприятий-поставщиков говорили о проводимых мероприятиях по повышению надежности своих изделий. Как конечному производителю, так и поставщикам ПКИ придется соответствовать требованиям рынка. 1 сентября 2018 года вступил в действие ГОСТ «Авиационная техника. Управление поставщиками при создании авиационной техники». Он устанавливает общие требования к управлению поставщиками услуг по выполнению НИР и ОКР, технического обслуживания и ремонта, услуг по выполнению технологических операций при создании авиационной техники, материалов и комплектующих изделий. Он вывел на новый уровень отношения поставщиков и потребителя комплекующих изделий.

На прошлой неделе в Общественной палате Российской Федерации прошло заседание экспертного совета общенационального проекта «Великие имена России», где были подведены итоги финального тура голосования в конкурсе. Результаты конкурса были объявлены вечером того же дня в эфире телеканала «Россия 1». Позднее они стали доступны на сайте проекта.

«Более 5,5 миллиона человек приняли участие в выборе имен для аэропортов», — сообщил глава Общественной палаты РФ Валерий Фадеев, напомнив, что конкурс проходил в четыре этапа.

Так, 11-21 октября в регионах был сформирован первичный список имен-претендентов. 22-30 октября на сайте прошло голосование по лонг-листам с возможностью предложить свои идеи имен для аэропортов. 11 ноября были сформированы шорт-листы из троек и четверок имен финалистов по каждому из 47 аэропортов-участников конкурса (четверка выдвигалась в случаях, когда кандидаты занимали третье и четвертое места с одинаковым числом голосов или разница составляла менее одного процента).

12-30 ноября прошло финальное голосование. Проголосовать можно было на сайте проекта, по телефону горячей линии, а также в аэропортах, на вокзалах и в других местах массового скопления населения (проводить анкетирование там помогали участники волонтерского движения «Волонтеры Победы»).

«По данным ВЦИОМ, о конкурсе знают примерно 75 процентов граждан страны, — привел статистику Валерий Фадеев. — При этом доля респондентов, одобряющих предложение присвоить аэропортам имена выдающихся россиян, за последний ме-

Выбирали сердцем

Подведены итоги I тура финального голосования Всероссийского конкурса «Великие имена России»



сяц выросла с 47 до 54 процентов».

Несколько регионов соперничали за право назвать аэропорты одним и тем же именем. Там, где по итогам конкурса имя-победитель отошло другому аэропорту, будет проведен второй тур финального голосования. Уже решено провести второй тур в Санкт-Петербурге, Архангельске и Нижневартовске. Он пройдет с 10 по 21 декабря. Кроме того, аэропорты «Внуково» и «Пенза» еще ожидают окончательного решения.

Пресс-секретарь Президента Российской Федерации Дмитрий Песков заявил, что при принятии решений по вопросу присвоения российским аэропортам имен выдающихся отечественных деятелей будут учтены все мнения, в том числе тех, кто с этим не согласен.

«Разумеется, каких-то сроков в данном случае нет и быть не может. После того, как все голосования (по присвоению аэропортам

имен выдающихся деятелей — ред.) будут завершены, тогда уже будут какие-то инициативы в плане формализации голосования», — сказал Песков журналистам.

При этом он отметил, что при решении вопроса о наименовании аэропортов будут учтены мнения всех жителей соответствующих регионов, в том числе не согласных с этой идеей. «Что касается тех регионов, где жители выступают против, конечно, их мнения никто без внимания оставлять не будет», — подчеркнул Песков.

Накануне были обнародованы финальные результаты конкурса «Великие имена России», в ходе которого россияне выбирали названия для 47 аэропортов в честь знаменитых ученых, полководцев, общественных и политических деятелей страны. В частности, аэропорт «Шереметьево» получит имя Александра Сергеевича Пушкина, «Домодедово» — Михаила Васильевича

Ломоносова, астраханский воздушный порт назовут в честь художника Бориса Михайловича Кустодиева. Название волгоградского аэропорта дополнят именем легендарного летчика Алексея Петровича Маресьева.

Воронежский аэропорт преимущественным числом голосов получил имя Петра Великого, воздушная гавань Горно-Алтайска — Николая Рериха. В Екатеринбурге проголосовали за сибирского промышленника Акинфия Демидова, в Калининграде — за императрицу Елизавету Петровну, а в Калуге — за Константина Эдуардовича Циолковского.

Лидером народного голосования в Казани стал великий татарский поэт Габдулла Тукай, в Краснодаре — Екатерина II Великая, а в Красноярске — советский и российский оперный певец с мировой славой Дмитрий Хворостовский. А вот Челябинский аэропорт получит имя одного из основоположников использования ядерной энергии в мирных целях Игоря Васильевича Курчатова. В Магадане большинство поддержало Владимира Высоцкого, а в Минводах — Михаила Лермонтова.

Международный аэропорт Мурманска получил имя последнего российского императора Николая II. Аэропорт Бегишево (Набережные Челны) будет назван в честь последнего министра химической и нефтеперерабатывающей промышленности СССР Николая Васильевича Лемаева, а Анапы — в честь выдающегося летчика XX века Владимира Константиновича Коккинаки.

С чем всех и поздравляем!

Окрыляющая память

В артефактах аукционов «Награды России» отчеканена история отечественной авиации

На очередном аукционе «Награды России», который провела нумизматическая фирма «Монеты и медали», нашлось место и артефактам, связанным с историей российской авиации. Это были знаки, жетоны и фотографии. Самым дорогим из проданных стал лот с серебряным с позолотой и покрытым эмалью знаком в память перелета «Москва — Пекин», на розетке из красно-синей ленты. При начальной (стартовой) цене в 650 тысяч рублей покупатель заплатил 675 тысяч. Заметим сразу, что этот знак — одна из наиболее редких авиационных реликвий советского периода.



Самый дорогой лот аукциона

Демонстрационный агитперелет был организован Обществом друзей воздушного флота (ОДФВ) и осуществлен летом 1925 года. Старт был дан 10 июня. Ориентируясь только по картам, группа из шести самолетов летела этапами по 500–750 километров, останавливаясь на несколько дней в наиболее крупных городах Европейской части СССР, Сибири и Монголии. Весь перелет занял 34 дня.

Для обеспечения широты разносторонности информации о перелете в нем приняли участие журналисты, писатели, кинооперато-

ры. Постановлением ЦИК СССР все непосредственные участники перелета Москва — Пекин были награждены орденами Красного Знамени, а летным экипажам, кроме того, были присвоены звания заслуженных летчиков СССР.

Воздушные суда, отобранные для перелета, были представлены одним АК-1 конструкции В.Л. Александрова и В.В. Калинина, двумя машинами Р-1 и одним самолетом



Отличник Аэрофлота старый



Жетон Особого Комитета

На аукционе были также выставлены еще два жетона названного комитета различных типов (с креплением на винте и на подвеске). Один из них был куплен по старту за 10 тысяч рублей, второй в ходе торгов поднялся в цене с 10 тысяч до 12 тысяч рублей.

Особый комитет по усилению Военно-Воздушного Флота России был создан в 1910 году, председателем комитета являлся Великий князь Александр Михайлович.

Более, чем в два раза — с 20 тысяч до 42 тысяч рублей поднялась цена на бронзовую кокарду на авиационный шлем Императорского военно-воздушного флота. Такие кокарды можно видеть на фотографиях и фотооткрытках российских пилотов времен Первой мировой войны.

Лот из фотографической открытки и четырех фотографий был продан за 90 тысяч рублей. В этот лот входила открытка с российскими военными летчиками в Западной Европе в 1915–1916 годах, а также фотографии личного состава Севастопольской офицерской школы авиации, поручика XXIII Корпусного авиационного отряда Б.Н.Фирсова, летчиков и наблюдателей этого авиационного отряда и личного состава Военной авиационной школы в С. Спасском.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

Эксперты агентства делового туризма «Аэро клуб» проанализировали результаты бронирования авиабилетов представительств французского и немецкого бизнеса и выяснили, в какие города и каким классом они чаще всего путешествуют.

Исследование показало, что представители немецких компаний более активно путешествуют по России — с начала года ими было совершено более 55 тысяч перелетов, в то время как сотрудники французских компаний приобрели около 20 тысяч авиабилетов. Среди самых популярных авиакомпаний для путешествий по России — «Аэрофлот», S7 и Utair. 62 процента всех перелетов по России сотрудники немецких и французских компаний осуществляют рейсами национального перевозчика, на рейсы S7 приходится 12 процентов, а на Utair лишь 5 процентов.

Эксперты отметили, что лишь 2 процента сотрудников немецких компаний выбирают бизнес-класс при перелетах в/из или на территории России. Представители французских компаний отдают предпочтение «бизнесу» несколько чаще — 4 процента всех перелетов осуществляются в этом классе обслуживания. Средняя стоимость билетов «туда-обратно» экономическим классом как для французских, так и немецких компаний составила 15 тысяч рублей. При этом билеты бизнес-классом в среднем стоили для немецких компаний 114 тысяч рублей, а для французских — 93 тысячи рублей. Разница в средней стоимости авиабилетов объясняется различными маршрутными предпочтениями представителей анализируемых стран.

Самый популярный город у представителей немецкого бизнеса — Москва, на столицу приходится 28 процентов всех перелетов, при этом рост по сравнению с прошлым годом составил лишь 3 процента. В Санкт-Петербург отправляются 9 процентов сотрудников немецких компаний. Интерес к северной столице вырос на 4 процента по сравнению с прошлым годом. Спрос на рейсы в

В аэропорту штата Калифорния произошел неприятный инцидент, вызвавший большой общественный резонанс. Мать, путешествующая вместе со своим ребенком, была возмущена реакцией сотрудника аэропорта, который грубо отреагировал на имя ее дочери, значившееся в документах.

Инцидент в аэропорту

Трейси Редфорд, пятилетнюю дочь которой зовут Abcde (произносится как «Эй-Би-Си-Ди-И»), была в ярости, когда узнала, что сотрудник авиакомпании Southwest Airlines, работающий в аэропорту Джона Уэйна в округе Ориндж, штат Калифорния, насмеялся над маленьким ребенком. Инцидент произошел несколько недель назад, когда семья отправлялась домой в Эль-Пасо, штат Техас.

Трейси Редфорд говорит: «Агент с пропускного пункта начал подсмеиваться над именем моего ребенка, шутить, указывать на меня и мою дочь. В это время я разговаривала с другим сотрудником, поэтому я обернулась и попросила этого человека перестать обсуждать имя моей дочери, потому что она могла услышать его слова».

Сообщается, что сотрудник аэропорта также опубликовал фотографию посадочного талона ребенка в социальных сетях. Этот поступок вызвал у женщины негодование. Человек позволил себе неуважительное отношение не только

Какие российские города

и маршруты наиболее привлекательны для немецкого и французского бизнеса



Екатеринбург остался на уровне 2017 года и составил 3 процента.

Также в топ-10 самых популярных городов вошли Казань (снижение спроса на 8 процентов), Сочи (рост спроса на 3 процента), Самара (рост спроса на 15 процентов), Нижнекамск стал на 18 процентов популярнее, в Новосибирск сотрудники немецких компаний стали летать на 12 процентов чаще в 2018 году, а в Воронеж спрос вырос на 24 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Эксперты отметили, что за последние три года топ самых популярных направлений у представителей немецкого бизнеса практически не изменился, его лишь покинули популярные в 2016 году Ростов и Уфа.

Среди самых популярных направлений у представителей французских компаний — Москва, на нее приходится 27 процентов всех авиабилетов. Санкт-Петербург находится на втором месте, доля перелетов в северную столицу составила 6 процентов. На третьем месте — Новосибирск, 3 процента всех авиабилетов приобретаются для перелетов в этот город. Также среди популярных российских городов у представителей французского бизнеса — Екатеринбург, Казань, Самара, Крас-

нодар, Иркутск, Красноярск и Тюмень. На такие направления, как Уфа и Воронеж, которые фигурировали в топ-10 в прошлом году, наблюдается спад спроса.

Исследование показало, что из всех направлений французского бизнеса в России наибольшую активность проявляют фармацевтические компании — ими было забронировано 50 процентов всех авиабилетов. Сотрудники компаний, предоставляющих промышленное оборудование, также были активны в своих перемещениях по России, на них пришлось 25 процентов бронирований.

Среди немецких компаний самыми активными были также представители фармацевтической отрасли — они приобрели 31 процент всех авиабилетов. На втором месте — компании, специализирующиеся на промышленном оборудовании, 18 процентов всех перелетов приходится на этот сегмент, который по сравнению с прошлым годом демонстрирует 12 процентный спад. На третьем месте — IT-компании, доля их перелетов составила 11 процентов, а активность этот сегмента выросла на 14 процентов по сравнению с прошлым годом. Кроме того, продемонстрировал рост спроса на 17 процентов по сравне-

нию с прошлым годом сегмент автомобильной промышленности и загластей.

Самый дорогой авиабилет, купленный представителем немецкого автомобильного бизнеса, стоил 272 тысячи рублей для перелета в бизнес-классе по маршруту Москва — Владивосток — Москва на рейсах авиакомпании «Аэрофлот» в сентябре 2018.

Самый дорогой авиабилет представителя французского бизнеса был забронирован сотрудником фармацевтической компании по цене 180 тысяч рублей. Он путешествовал бизнес-классом по маршруту Москва — Хабаровск рейсом авиакомпании «Аэрофлот».

Наша справка. Группа компаний «Аэро клуб» — лидер в сфере организации деловых путешествий и мероприятий для корпоративных клиентов. Компания была основана в 1994 году, сейчас в офисах в Москве, Санкт-Петербурге и Владивостоке работает более 500 сотрудников. Среди основных услуг — консалтинг и аудит по оптимизации расходов, разработка индивидуальных программ сокращения затрат на деловые путешествия, а также развитие уникальных IT-решений в сфере бизнес-туризма. Оборот ГК в 2017 году составил 20,2 млрд рублей.

А-б-в-г-дейка!

Мать, давшая дочке необычное имя, теперь пожинает плоды тщеславия



в аэропорту, но и выставил эту ситуацию на всеобщее обозрение.

Реакция авиакомпании

Авиакомпания Southwest Airlines принесла свои извинения семье: «Мы гордимся отношением компании ко всем нашим клиентам, которое предусматривает уважение к каждому человеку лично или через Интернет. Этот поступок противоречит понятиям о заботе, уважении и любезности, которых мы ожидаем от всех наших сотрудников. Мы примем меры в отношении сотрудников, принимавших участие в этом инциденте, и хотя мы не раскрываем действия персонала публично,

мы используем эту ситуацию как возможность укрепить нашу политику толерантности».

Мнение общественности

Инцидент в аэропорту вызвал большой резонанс в социальных сетях. Однако дело приняло неожиданный оборот, так как, вопреки ожиданиям, многие люди в социальных сетях высказались против Трейси Редфорд, аргументируя это тем, что она должна была ожидать, что ее дочку с необычным именем наверняка будут дразнить. Причем дети в этом плане куда более жестоки, чем взрослые.

Один из пользователей Twitter написал: «Вы злитесь, что кто-то высмеивает имя вашей девочки, но при этом вы зовете ее «Abcde». Какой реакции вы ожидали, когда давали ребенку такое странное вычурное имя?».

«Сотрудник авиакомпании был бестактен, но неужели вы думали, что ребенок никогда не столкнется с подобной ситуацией. Когда вы выбирали имя дочери, вы должны были подумать о том, как оно повлияет на ее дальнейшую жизнь», — пишет другой пользователь.

Некоторые обвиняют саму мамашу Редфорд в том, что необычное имя было выбрано ею специально для того, чтобы привлечь к себе внимание. А подумала она, как будут обращаться к ней в быту одноклассники, друзья, склонные, как правило, упрощать официальные имена. Как ласково будут интерпретировать в юности этот набор букв ее воздыхатели... Какими горькими обидами для девушки может это обернуться.

Многие одобряют действия сотрудника аэропорта и не видят в его поведении ничего предосудительного.

Светлана МАКАРОВА

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

В США планируется кругосветный перелет через Сибирь в честь окончания Второй мировой

Американская общественная организация BRAVO 369 Flight Foundation совместно с российскими партнерами готовит кругосветный перелет из США через воздушное пространство России, Европы, через Атлантику и далее обратно в США в рамках подготовки к празднованию 75-летия окончания Второй мировой войны. В июне 2020 года перелет ALSIB-2020 стартует в городе Грейт-Фоллз (штат Монтана). Этот город выбрали отправной точкой, поскольку оттуда отправлялись в СССР самолеты, предоставленные по программе ленд-лиза. Маршрут будет пролетать над территориями США, Канады и Аляски, России, Великобритании, далее над Атлантикой и вновь над США.

В аэропорту китайского города Ханчжоу с иностранцами теперь будут говорить роботы

Двадцать многоязычных переводчиков с функцией распознавания речи будут запущены в миграционных отделах Международного аэропорта «Сяошань» в провинции Чжэцзян на востоке Китая. Три аппарата могут распознавать более 40 языков. Благодаря этому общение с миграционной инспекцией может занять всего около трех минут. В 2017 году миграционный отдел аэропорта Ханчжоу принял 4,75 млн въезжающих и выезжающих туристов, обслужив 30 тысяч международных рейсов. Напомним, что современные системы распознавания речи и лиц в Китае вовсю помогают не только взаимодействовать между людьми разных языков, но и ловить преступников.

Великобритания договорилась с США по режиму «открытого неба» на период после начала Brexit

Правительство Великобритании достигло договоренности с США по режиму «открытого неба», который позволит в полном объеме сохранить авиасообщение между двумя странами после Brexit. Об этом говорится в сообщении, распространенном министерством транспорта Соединенного Королевства. «Сохранение полного доступа Великобритании на международные авиационные рынки имеет исключительное большое значение и позволит нам продолжать развивать наши глобальные торговые связи», — сказал глава ведомства Крис Грэйлинг, слова которого приводятся в документе. К настоящему моменту Лондону удалось договориться по режиму «открытого неба» еще с 7 государствами вне ЕС

Airbus достиг соглашения с компанией easyJet о приобретении еще 17 самолетов A320neo

Концерн Airbus достиг соглашения с авиакомпанией easyJet, которое расширяет планы перевозчика по модернизации флота до 2023 года. В рамках соглашения авиакомпания получает право на покупку 17 самолетов A320neo по твердым контрактам. «Таким образом, общий заказ на самолеты Airbus поколения NEO вырос до 147 (включая 30 машин A321neo) и означает, что easyJet заказал за все время 468 самолетов семейства A320 на сегодняшний день. Самолеты рассчитаны на перевозку до 186 пассажиров в одноклассной компоновке салона и оснащены двигателями Leap CFM», — отметили в Airbus. В настоящее время easyJet управляет флотом из 316 самолетов семейства A320.

Производитель турбовинтовых региональных ВС компания ATR поставила 1,5-тысячный самолет

«Юбилейный» самолет — ATR 72-600 был поставлен в Японию в компанию JapanAirCommuter. Отметим, что с момента первой поставки самолетов ATR прошло более 30 лет. «Мы с гордостью реализуем миссию, доверенную нам основателями компании, — объединять больше людей по всему миру», — заявил исполнительный директор ATR Стефано Бортоли. С 2010 года около 75 процентов рынка турбовинтовых самолетов принадлежит ATR, и в настоящее время компания имеет самую большую долю на рынке региональных самолетов. Почти 500 50-местных ATR 42 и более 1000 72-местных ATR 72 были доставлены более чем 200 операторам в 100 странах, отметили в ATR.

Названы авиакомпании Северной Америки с самой лучшей и худшей и едой на борту

Доктор Чарльз Платкин из нью-йоркской Высшей школы здравоохранения ежегодно оценивает на сайте DietDetective по пятибалльной шкале питательность и калорийность еды 11 американских и канадских авиалиний. В 2018 году лучшей признали Alaska Airlines, которая набрала 4,25 балла. Их обеды оказались самыми «легкими, качественными и полезными» и в среднем содержат 404 калории. На второе место попала Delta — 3,75 балла и около 500 калорий в каждой порции. Третьей в рейтинге стала JetBlue (3,55), четвертой — AirCanada (3,45), а пятой — American Airlines (3). Худшую еду предлагали на борту Southwest Airlines, Spirit Airlines и Frontier Air: 1,6, 1,1 и 0,85 балла соответственно.

В аэропорту Нью-Йорка получил повреждения самолет, принадлежащий Дональду Трампу

Частный самолет, принадлежащий президенту США Дональду Трампу, на прошлой неделе получил повреждения в аэропорту Ла-Гардия, сообщает агентство Associated Press. По словам его источников, инцидент произошел на земле. Другой самолет двигался к месту стоянки и задел крыло принадлежащего Трампу Boeing-757. Никто не пострадал, нарушений в работе аэропорта не было. Федеральное авиационное управление (FAA) США, уточнив, что имел место инцидент при перемещении самолета Bombardier Global Express, переадресовало запросы о предоставлении комментария в пресс-службу Белого дома. Компания Trump Organization не комментировала произошедшее.

В Японии пилота не пустили на рейс из-за превышения уровня алкоголя в крови

Японские пилоты продолжают употреблять алкоголь в преддверии полетов, несмотря на ужесточение контроля, что стало причиной очередной задержки авиарейса в префектуре Кагосима. Как сообщает газета «Майнити», превышение нормы алкоголя в крови у капитана одного из самолетов авиакомпании JAL стало причиной задержки на час рейса на остров Якусима. Задержка была вызвана необходимостью найти замену пилоту, который не мог быть допущен к полету. JAL относится к группе компаний при японском авиаперевозчике JAL, который как минимум 12 раз с августа прошлого года задерживал рейсы из-за того, что ее пилоты находились под влиянием алкоголя.

С нами вы облетите весь мир



**Старейшая профессиональная
газета российских авиаторов
выходит с 16 апреля 1936 года**

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге

«Пресса России»;

п3187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка:

<https://podpiska.pochta.ru/>

на I полугодие 2018 года — **4392 руб.**

Красочное 12-полосное из-

дание (формата А3 на глянцево-офсетной бумаге) освещает проблемы мировой и отечественной гражданской авиации, аэрокосмической отрасли и российского авиапрома. С помощью специалистов исследует тенденции, прогнозирует результаты развития отдельных направлений авиаиндустрии, открывает засекреченные ранее страницы истории отечественной авиации и космонавтики. Интересна газета и широкому кругу читателей.

«Воздушный транспорт» котируется в мировом авиационном сообществе как чрезвычайно компетентное и авторитетное издание мирового уровня. Об этом же говорят и Дипломы IATA (Международной организации гражданской авиации) и «Всемирного фонда «Безопасность полетов».

Адресная (редакционная) подписка позволяет получать еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок
Справки по тел.: (495) 953-34-89.
e-mail: airtransavia@gmail.com

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд в Петербурге отправил под домашний арест декана из Университета гражданской авиации

Предварительным следствием установлено, что в сентябре один из участников преступной группы получил 60 тысяч рублей взятки, часть из них он передал декану заочного факультета ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации» для зачисления в вуз на заочное отделение гражданина, не проходившего вступительные испытания на обучение, сообщили в пресс-службе Северо-Западного следственного управления на транспорте СК РФ. Уголовное дело возбуждено по ч. 5 ст. 290 УК РФ («Получение должностным лицом взятки за совершение заведомо незаконных действий, совершенное организованной преступной группой»).

«Уральские авиалинии» оштрафуют за провоз группы детей из Израиля без российских виз

«Нарушение выявлено при проведении пограничного контроля пассажиров авиарейса, прибывшего из Тель-Авива в аэропорт Краснодара. Пограничники выявили троих детей, у которых отсутствовали российские визы», — говорится в сообщении. Документы сопровождавшего несовершеннолетнего законного представителя были в порядке. Однако, как отмечает пресс-служба, вся группа была возвращена в аэропорт вылета. В отношении компании «Уральские авиалинии» было возбуждено административное производство по ч. 1 ст. 18.14 КоАП РФ (незаконный провоз лиц через государственную границу) и назначен штраф в сумме 100 тысяч рублей.

Российская авиакомпания «Победа» подала в суд на разработчика своей бизнес-стратегии

«Победа» осталась недовольна работой подрядчика, поскольку она «не несет никакой ценности» для компании, и просит расторгнуть заключенный с ним договор в судебном порядке. ВCG была выбрана по итогам открытого конкурса, который проводился в ноябре 2017 года. В нем также участвовали структуры Bain и McKinsey. Стоимость контракта с американской компанией составила 58 млн рублей. Среди задач, которые ставились перед VCG, — проанализировать тенденции в отрасли низкобюджетных перевозок, определить конкурентов и целевые группы клиентов «Победы» в РФ и за рубежом, разработать стратегию развития маршрутной сети, авиапарка, операционно-финансовых ориентиров.

Возбуждено уголовное дело о мошенничестве при реконструкции аэропорта города Саранска

Приволжское следственное управление СКР на транспорте возбудило уголовное дело о покушении на мошенничество (ч. 3 ст. 30, ч. 3 ст. 159 УК РФ) при строительстве административных зданий в аэропорту Саранска. Обвиняется помощник руководителя проекта ОАО «Ирмаст Холдинг», генподрядчик реконструкции аэропорта. Он помещен под домашний арест. По версии следствия, фигурант уголовного дела пытался похитить 145 тысяч рублей у компании, выполнявшей ряд строительных работ на территории воздушной гавани. Эти деньги он просил у руководства фирмы за получение субподряда на 600 тысяч рублей. Компания работы выполнила, но деньги перечислить отказалась.

Арбитражный суд рассмотрит спор «Трансстрой» и Росавиации на 22 млрд рублей 12 декабря т.г.

Росавиация уведомила подрядчика о расторжении договора в связи с нарушением им сроков выполнения работ. Как сообщил представитель ведомства в суде, экспертиза установила возможность выполнения работ на 5 млрд рублей в 2015 году. Однако, по его словам, «Трансстрой» допустил нарушение сроков и резкое снижение качества работ. Основная причина невыполнения контракта — низкие темпы и малая оснащенность объекта строительной техникой. Арбитраж Москвы пришел к выводу, что отказ госзаказчика от исполнения контракта вызван нарушением условий контракта со стороны подрядчика, в связи с чем последний лишается права требовать взыскания убытков.

Суд взыскал с сына владельца авиакомпании «Полет» подарки отца на 12 миллионов рублей

Арбитражный суд Воронежской области признал недействительными два договора дарения между проходящим через процедуру персонального банкротства основателем авиакомпании «Полет» и его сыном Константином Карповым. Договоры были заключены в 2014 году и касались дома на 290 кв. м с участком на 3,2 тысячи кв. м в селе Чертовицы в пригороде Воронежа, а также нежилого помещения на 370 кв. м на улице Софьи Перовской в историческом центре города. Их общая стоимость оценивается в более 12 млн рублей. В качестве «последствия недействительности сделки» эта сумма взыскана с господина Карпова-младшего в конкурсную массу отца.

Суд отказал «Ижавиа» в иске о взыскании задолженности за оставленный самолет Ан-26

Авиастроительный районный суд Казани отказал Акционерному обществу «Ижавиа» в иске о взыскании 20 млн рублей у предпринимателя из Татарстана Михаила Боброва, который купил самолет Ан-26 у перевозчика, но не передал его своевременно из ижевского аэропорта. Бобров приобрел у «Ижавиа» воздушное судно еще в 2014 году, подписав договор, по условиям которого все действия по перелету объекта оплачивает покупатель. Авиастроительный суд выяснил, что самолет по документам находится в аренде у коммерческой организации, поэтому в иске к предпринимателю АО «Ижавиа» было отказано. Дело должно рассматривать в арбитражном суде.

Дебоширу с рейса Москва-Омск назначен судебный штраф в размере 70 тысяч рублей

Куйбышевским районным судом г. Омска рассмотрено дело в отношении жителя г. Омска. Он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ (хулиганство). Суд установил, что подсудимый, находясь на борту ВС, следующего рейсом «Шереметьево» — «Омск-Центральный», употреблял спиртные напитки, выражался грубой нецензурной бранью, вел себя агрессивно, приставал к пассажирам рейса, вступая с ними в конфликтные ситуации, пытался спровоцировать драку. Рассмотрев дело, суд назначил виновному с учетом его материального положения, меру уголовного-правового характера в виде штрафа в размере 70 000 рублей.

24

Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания

(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru



часа