ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 33 (44175)
Август 2018

Генералитет российского авиапрома озадачен новой руководящей директивой: «Денег нет, но вы держитесь!»

Ярмарка идей и концептов

Подробности на с.4-5

В Казани сложилось целое созвездие направлений и специальностей для авиастроительной отрасли

Невылетные

Умеем строить сами, есть проекты, мощности... А самолеты вынуждены покупать за границей

Подробности на с. 3

Подробности на с.2, 6-7

«Полёт ради полёта»

В Жуковском отметили праздник, посвящённый самым известным самолётам ОКБ им. Туполева

Воздушный транспорт гражданской авиации № 33 Еженедельник

Главный редактор Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин, генеральный директор ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем: Фрунзенская набережная, д. 48, кв. 48 г. Москва, 119270

Телефон для контактов, подписки **(495) 953-34-89**

e-mail: sergus48@gmail.com airtransavia@gmail.com

Знакомьтесь! Наш обновленный сайт: **http://voztrans.ukit.me/**

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

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на «Воздушный транспорт» обязательна.

Издатель ООО «Издательский Дом «ПринтАвиа»

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

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

Заказ Тип. № 1333

Подписку можно оформить в любом отделении связи

«Полёт ради полёта»

В Жуковском отметили праздник, посвящённый самым известным самолётам ОКБ им.Туполева

Как мы и предупреждали («ВТ» №31), праздник с названием, вынесенным в заголовок этого репортажа, состоялся и благополучно отгулял 4 августа в авиаграде, носящем сегодня имя основоположника отечественной гидро- и аэродинамики, профессора Николая Егоровича Жуковского. Мероприятие, инициированное авиационной общественностью, было посвящено двум самым знаменитым самолётам ОКБ имени Андрея Николаевича Туполева — Ту-134 и Ту-144.

В роли организаторов акции выступили компания «РАМПОРТ-АЭРО», фонд «Легенды авиации» и авиакомпания «Космос», предоставившая для проведения акции свой Ту-134 с бортовым номером RA-65726. Самолётвылетел из аэропорта Внуково-3 с группой журналистов на борту, совершил облёт Москвы и, сделав торжественный проход над ВПП, с которой полвека с лишним назад взлетали едва «оперившиеся» его «старшие братья», приземлился и был встречен водяной аркой.

Самолёт даже поклонился святым местам: маршрут его полёта проходил над Звенигородом, рядом с которым находятся Успенский собор на Городке и Саввино-Сторожевский монастырь, и над Истрой, где расположен Воскресенский Новоиерусалимский монастырь. С воздуха журналисты видели также аэропорты Домодедово и Шереметьево, а в начале полёта и Кубинку, над которой в канун форума «Армия-2018» совершал тренировочные полёты Ил-76, замеченный внимательными представителями СМИ.

Сущность акции состояла не только в том, что Ту-134 посетит «родное гнездо», но и в том, что он встретится с другим детищем ОКБ А.Н. Туполева и своим старшим собратом — Ту-144. В нынешнем году исполнилось 40 лет с того дня, когда опытная эксплуатация отечественного суперсоника была прекращена. В день проведения акции две крылатые легенды должны были встать рядом.

Продолжение на с. 4-5

Коммуникатор для бизнеса

В Казани прошел I Евразийский форум по развитию маршрутов — NETWORK

На протяжении четырех дней ведущие представители авиатранспортной отрасли из России, Азии, Европы, Африки, Ближнего Востока обсуждали вопросы дальнейших перспектив развития. Всего на Международном Форуме NETWORK проведено более 1000 заранее запланированных деловых переговоров, в основном среди аэропортов и авиакомпаний. Принимающей стороной Форума выступил один из современных аэропортов Евразийского региона — Международный аэропорт Казань.

В целом, в мире, в ближайшие годы и десятилетия, ожидается положительный тренд развития авиационной отрасли, что делает перспективными к рассмотрению и развитию крупные авиационные проекты, отметил, ссылаясь на прогноз Международной организации гражданской авиации (ICAO), генеральный директор Центра стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) **Антон Корень.** Евразийский экономический союз вынес на обсуждение план «дорожной карты» по реализации проекта ОНСТП («Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики» — проект, разработанный Евразийской экономической комиссией для государств-членов ЕАЭС).

Документ включает в себя ряд мер по реализации проекта: гармонизацию законодательства государств — членов ЕАЭС в соответствии с нормами и принципами международного права в области ГА, обеспечение справедливой и добросовестной конкуренции, создание условий для обновления парка воздушных судов, модернизация и развитие объектов наземной инфраструктуры аэропортов в соответствии с рекомендуемой практикой ИКАО, а также обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, расширение воздушного сообщения между государствами.

Заместитель директора департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии **Максим Есаул** отметил: «В мероприятиях «дорожной карты» предусмотрено снятие ограничений на частоту, емкость, географию полетов, количество назначенных перевозчиков. Реализация усилий государств — членов ЕАЭС по исключению всех препятствий на пути к общему рынку услуг воздушного транспорта до 2025 года будет способствовать повышению транспортной активности населения и степени доступности предоставляемых услуг».

Продолжение на с. 8

Самолету и человеку

Авиакомпания UTair присвоила лайнеру Boeing 767-200 имя первого Героя России летчика Суламбека Осканова

8 августа в аэропорту столицы Ингушетии – Магасаавиакомпания UTair представила именной самолет «СуламбекОсканов». Авиакомпания присвоила имя первого Героя Российской Федерации лайнеру Boeing 767-200 с бортовым номером VP-BAI. В этот же день большая группа паломников из этой республики отправились на именном самолете на хадж в Саудовскую Аравию.

С 8 по 10 августа пять рейсов из столицы Магаса перевезли более 1200 паломников в Медину. С 7 по 14 августа вылетели 15 самолетов из Грозного, а 11 августа – один самолет из Казани. На этих рейсах отправились на хадж к святым для мусульман местам еще более 2800 путешественников. Впрочем, вернемся к событию и герою.

Свой бессмертный подвиг Суламбек Осканов совершил 7 февраля 1992 года во время выполнения тренировочного полета: ценой собственной жизни летчик увел неуправляемый самолет МиГ-29 от поселка Хворостянка в Липецкой области и спас жизни сотен людей.

За проявленные мужество и героизм генерал-майору авиации Суламбеку Сусаркуловичу Осканову было присвоено звание Героя Российской Федерации. На месте гибели летчика в Липецкой области поставили мемориал, а в Республике Ингушетия в честь Суламбека Осканова назвали улицы.

— Суламбек Осканов сыграл большую роль в истории российской авиации. Его имя вспоминают наряду с именами великих летчиков — Николая Гастелло, Алексея Маресьева и Виктора Талалихина. Для UTair большая честь назвать самолет именем Героя Российской Федерации. Сегодня лайнер совершает первый в этом году рейс из Магаса в Медину. Перевозка паломников на хадж — значимый проект для UTair. Уже 6 лет авиакомпания запускает чартерные рейсы в Медину, и с каждым годом их число растет. В этот раз Utair впервые перевезет паломников не только из Ингушетии и Дагестана, но и из столицы Татарстана. На рейсах задействованы самые вместительные самолеты авиакомпании — Boeing 767 и Boeing 737, — прокомментировал событие генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

Продолжение на с. 9

С больной головы на здоровую

МИД России: Нидерланды фактически сняли с Киева вину за гибель малайзийскогоBoeing

В Министерстве иностранных дел Российской Федерации выразили озабоченность позицией Нидерландов, которые фактически потакают властям Украины в связи с саботажем расследования катастрофы в Донбассе малайзийскогоBoeing 17 июля 2014 года.

«Вопиющим фактом является то, что Нидерланды фактически сняли с Киева вину за незакрытие воздушного пространства над районом боевых действий на востоке страны», — говорится в распространенном в СМИ официальном комментарии российского министерства иностранных дел в связи с четвертой годовщиной трагедии.

В МИД также обратили внимание на то, что Украина является заинтересованной стороной в расследовании катастрофы самолета, однако при этом — что весьма странно — остается членом Совместной следственной группы (ССГ).

«Киеву спускают с рук непредоставлениеи намеренное сокрытие таких важных сведений, как данные радиолокационных станций, информация о расположении и активности украинских сил ПВО, записи разговоров украинских диспетчеров», — добавили в министерстве.

Впрочем, продолжили в МИД, ход проводимого ССГ расследования и так вызывает озабоченность. Речь идет, в том числе, о закрытости и предвзятости расследования, использовании непроверенных источников, сотрудничестве с группой Bellingcat, которую в российском внешнеполитическом ведомстве назвали «известными своими скандальными фейковымивбросамипсевдорасследователями».

Напомним еще раз, что пассажирский Boeing 777 компании «Малайзийские авиалинии», выполнявший рейс MH17 из Амстердама в Куала-Лумпур, разбился 17 июля 2014 года в Донецкой области на востоке Украины, в результате чего погибли 298 человек — граждане 10 государств. Несмотря на активные боевые действия на земле, Киев не стал закрывать небо Донбасса для регулярных пассажирских рейсов.

Продолжение на с. 10

Невылетные

Умеем строить сами, есть проекты, мощности... А самолеты вынуждены покупать за границей

Губернатор региона Олег Кожемяко и первый заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Сергей Цыб на рабочей встрече обсудили ряд технических характеристик воздушных судов, необходимых к использованию в сложных погодных условиях, рассказали в пресс-службе правительства Сахалинской области.

«Для нас чрезвычайно важны вопросы транспортного сообщения с Курильскими островами, — посетовал губернатор Сахалинской области. — В интересах жителей, развития экономики территорий правительство области создает регулярное воздушное сообщение между областным центром и Шикотаном. Пассажирские перелеты с Парамушира в Южно-Сахалинск сейчас планируются через Курильск, но рассматривается вариант прямых рейсов. Для этого необходима взлетно-посадочная полоса определенной длины, проектирование которой уже началось».

Ранее, на встрече с министром транспорта России Евгением Дитрихом, глава островного региона поднимал вопрос о необходимости новых закупок самолетов для региональной авиакомпании «Аврора» (51 процента акций принадлежит ПАО «Аэрофлот», 49 процентов — правительству Сахалинской области), с помощью которых будут выполняться полеты на Курильские острова, в частности, на Парамушир и Шикотан. Пока туда летают только вертолеты.

Напомним, природно-климатические условия на Парамушире и Шикотане сложные. Роза ветров и рельеф позволяют построить взлетно-посадочные полосы длиной не более 500 метров. Для здешней зимы характерны тяжелые ливневые снегопады. Толщина снежного покрова достигает 1,5–2 метров. Летом — частые дожди и распутица. Поэтому самолеты (вместимостью до 20 кресел), которые будут летать на Парамушир и Шикотан, должны обладать возможностями для использования коротких взлетно-посадочных полос с размокшим покрытием, низкой плотностью грунта, высоким уровнем снежного покрова. Необходимы и такие опции, как колесно-лыжные шасси и пневматика низкого давления, допуск к полетам над водным пространством.

Как считают в руководстве «Авроры», которая будет эксплуатантом новой техники, компания обладает большим опытом использования различных машин в условиях Дальнего Востока и, соответственно, подготовленным летным и техническим персоналом. В парке перевозчика уже имеется три самолета DHC-6 Twin Otter канадской авиастроительной компанией Viking Air. До конца года «Аврора» получит еще пять таких бортов для полетов на Курильские острова. Закупку профинансирует правительство Сахалинской области, которое в свою очередь рассчитывает на поддержку федерального центра. Впрочем, проработка вопроса по определению типа самолётов, способных эксплуатироваться в островном регионе в сложных климатических условиях, продолжается.

Заметим со своей стороны, что DHC-6 безальтернативным для России не является. Летом прошлого года на Уральском заводе гражданской авиации в Екатеринбурге освоено производство чешских воздушных судов L-410. Сегодня правом их производства обладает ОАО «Уральская горно-металлургическая компания» (100 процентов акций предприятии Aircraft Industries принадлежат УГМК). Этот самолёт рассчитан на эксплуатацию на авиалиниях протяжённостью от 300 до 1000 километров.

В том, что самолёт будет востребован, сомневаться не приходится. Он уже сегодня эксплуатируется на ряде авиалиний, например, Казань — Оренбург. Чтобы оценить потребность в этих воздушных судах, достаточно вспомнить географию их эксплуатации в советский период: от Абхазии до Архангельской области. Немало их было и в Сибири, и на Дальнем Востоке. Но сегодня годовой план их производства составляет... всего от 15 до 17 воздушных судов в год. То, что при таких темпах производства потребность в них будет удовлетворена, представляется маловероятным.

Между тем,L-410 как тип развивается, и в настоящее время создан вариант L-410NG. Он отличается более мощными двигателями, с которыми повышается дальность полёта, а также удлинённым багажным отсеком. Кроме того, в новой версии самолёт будет иметь усовершенствованную авионику, которая станет полностью цифровой. В той версии, которая сегодня освоена в производстве, самолёт имеет цифровое пилотажно-навигационное оборудование, но приборы контроля за двигателями являются аналоговыми.

Впрочем, DHC-6 имеет важное преимущество: он освоен в производстве и эксплуатации не только как сухопутный самолёт, но и как гидроплан, т.е. может оснащаться поплавковым шасси. Однако в версии гидроплана будет строиться и L-410. Об этом на пленарном заседании Союза авиапроизводителей России, состоявшемся 9 августа в Казани в рамках выставки АКТО-2018, сообщил директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Равиль Хакимов.

В преддверии очередного Гидроавиасалона, который состоится с 6 по 9 сентября в Геленджике, уместно вспомнить ещё об одном «региональщике» – созданном ещё в советские годы Бе-32. Он был успешно испытан, но не поступил в эксплуатацию в угоду именно L-410 (тогдашнее руководство тоже решило, что проще купить готовый продукт, чем строить самим). В 90-х годах самолёт был модернизирован до версии Бе-32К, одной из отличительных особенностей которой было наличие двигателей РК6А-65В фирмы Pratt & Whitney/Климов с четырёхлопастными воздушными винтами.

Первый полёт самолёт совершил в 1993 году, а в 1995 году был показан на авиасалоне МАКС и в 1996 году — на Международном салоне авиационной техники ILA-96 в Берлине. Демонстрация возможностей Бе-32К в сравнении с самыми последними зарубежными машинами этого класса, показала, что самолет стоит в ряду лучших самолетов МВЛ.

В 2001 году был создан проект самолета Бе-132МК, предназначенного для перевозки 26 пассажиров в герметичной кабине на региональных маршрутах днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях. Эта версия проектировалась с учетом норм летной годности транспортных самолетов АП-25 и FAR-25.В 2010 году рассматривался и вопрос о постройке модификации самолёта Бе-32МК. К 2013 году планировалось завершить его сертификацию. С тех пор прошло пять лет, но самолёт так и не появился.

В подходе наших нынешних властей к развитию отечественной авиации, как видим, тоже ничего не изменилось: проще покупать готовое, чем строить свое. Или в казне лишние деньги появились?

Фома НЕВЕРОВ

Своя броня крепче

Росавиация намерена ускорить переход на национальные системы дистрибуции

Руководитель Росавиации Александр Нерадько провел совещание по проблемам перевода российских авиапредприятий на отечественные автоматизированные системы бронирования. Глава агентства напомнил о глобальном сбое в работе канала связи Gabriel SITA в дни проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России, который стал причиной многочасовых задержек и неудобств для пассажиров одной из крупнейших отечественных авиакомпаний.

Принимая во внимание возможность подобных рисков,Росавиация просит ускорить разработку соответствующих продуктов и переход российских авиакомпаний на национальные системы бронирования авиабилетов, сообщил Александр Нерадько.

Помимо этого, по информации специалистов Росавиации, базы данных, используемые системами оформления воздушных перевозок, находятся на территории иностранных государств, что подразумевает слабую защиту персональных данных граждан Российской Федерации, осуществляющих перелеты внутри Российской Федерации.

В этой связи Александр Нерадько отметил, что для снижения рисков утечки информации при передаче данных по внутренним перевозкам целесообразно ускорить переход к размещению серверов и баз данных пассажиров на территории Российской Федерации, а также ускорить разработку и создание национальной системы оформления воздушных перевозок, которая позволит обеспечить полную конфиденциальность персональных данных пассажиров — граждан Российской Федерации — при осуществлении перелетов внутри страны, а также будет соответствовать и международным стандартам и аналогам. «Надо исключить зависимость от иностранных систем», — сказал руководитель Росавиации.

На сегодняшний день на российском рынке авиаперевозчиками используются несколько основных систем бронирования, оформления и продажи воздушных перевозок и дополнительных услуг (глобальные дистрибутивные системы — ГДС), четыре из которых находятся за рубежом: Amadeus (Испания/Германия), Sabre (США), Galileo (США) и Gabriel SITA. Крупные авиаперевозчики используют именно зарубежные системы, в то время как большинство региональных авиакомпаний используют отечественную систему «Сирена».

В «Аэрофлоте» на вопрос о том, намерена дли авиакомпания переходить на российские системы бронирования, от комментариев отказывались. Вероятно, у национального авиаперевозчика, как позиционирует себя «Аэрофлот», временный сбой ориентации.

UTair использует все системы российского производства, и все серверы находятся в России, поэтому провайдер авиакомпании уже соответствует требованиям Министерства транспорта РФ, сообщили в авиакомпании.

«UTair работает с системой «Сирена Трэвел», уровень еестабильности соответствует аналогичным западным системам. Принципиальной разницы в цене между российскими и международными провайдерами нет», — отметил представительUTair.

Как мы уже сообщали, в июле т.г. Минтранс России направил в Правительство РФ проект постановления о переносе с 1 января 2020 года на территорию России вычислительных комплексов (серверов) и баз данных систем, обеспечивающих бронирование и продажу внутрироссийских авиаперевозок, регистрацию пассажиров и взаиморасчеты.

Еще ранее, в 2016 году о готовности разработатьнациональную систему авиационного бронирования заявила государственная корпорация «Ростех».

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

IATA включит российский рубль в список валют для расчетов через свой Клиринговый центр

Международная ассоциация воздушного транспорта готова включить российский рубль в список валют, используемых для расчетов через Клиринговый центр IATA, рассказал региональный директор IATA в России Дмитрий Шамраев. Этому предшествовал двухлетний подготовительный период, за который не возникло никаких возражений или противодействий в отношении данной инициативы. Сервис IATA позволяет оптимизировать взаиморасчеты. Его участники переводят средства единым платежом, а не отдельно каждому контрагенту. Оператором рублевых расчетов станет ВТБ, который с 2006 года является расчетным банком системы взаиморасчетов IATA на территории РФ.

Российские авиаперевозчики будут обязаны ставить на свои самолеты систему ГЛОНАСС

С таким предложением выступил глава «Роскосмоса» Дмитрий Рогозин на совещании у Президента РФ. «С 1 января 2017 года по Вашему поручению уже действует порядок, при котором все автомобили, сделанные в России, завозятся в РФ, оснащены модулями ЭРА-ГЛОНАСС. Это уже сотни спасённых жизней, мы действительно здесь опережаем даже европейскую практику. Предлагаем ввести аналогичную практику при покупке российскими авиакомпаниями в лизинг самолётов иностранного производства и, тем более, сделанных в Росси», — заявил Дмитрий Рогозин. «Я поддержу, — ответил Владимир Путин. — Проработайте, пожалуйста, в установленном порядке с Правительством».

В Государственной Думе не поддержали идею ввести дополнительные штрафы для авиакомпаний

Предложение дополнительно ввести штрафы при выявлении алкогольного опьянения пилотов перед выходом в рейс отразится на цене билетов и в конечном счете ляжет бременем на самих пассажиров, действующая система контроля вполне эффективна, считает член комитета Госдумы по транспорту Максим Сураев. Ранее Межрегиональная правозащитная организация «Коллективная защита» предложила штрафовать авиакомпании при выявлении на предполетной медкомиссии пилотов в алкогольном или наркотическом опьянении на сумму от 3 до 5 миллионов рублей. Для других членов экипажа предлагалось ввести штрафы в размере от 1,5 до 3 миллионов рублей.

Министерство транспорта РФ приняло решение запретить овербукинг до конца нынешнего года

Минтранс отказался от предложений перевозчиков провести легализацию овербукинга. Вместо этого в законодательство будут внесены положения об ответственности авиакомпаний в части компенсационных выплат пострадавшим пассажирам. Решение принято на закрытом совещании, которое курирующий гражданскую авиацию заместитель министра транспорта России Александр Юрчик провел с представителями Росавиации, крупнейших российских авиакомпаний и общественных организаций. Предварительно компенсация составит от $200 до $400 на международных рейсах и от 8 до 20 тысяч рублей на внутренних линиях в зависимости от дальности полетов.

Авиаперевозчики России выступили против изменений проверки здоровья членов экипажа

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ объединяет 27 авиакомпаний) выступила против изменений системы проверки здоровья членов экипажа, предложенных Минтрансом. Законопроект создает скрытую систему лицензирования, наделяющую одного хозяйствующего субъекта правами по допуску на рынок медицинских услуг в ГА других, уже имеющих лицензии субъектов. Таким образом, будет создан монопольный орган по допуску медорганизаций к проведению врачебно-летной экспертизы. На практике это может привести к существенному сокращению количества медицинских организаций», — предупреждает глава ассоциации.

ФАС может проверить отдельные направления полетов в случае жалоб пассажиров на рост цен

Федеральная антимонопольная служба России может провести проверку по отдельным маршрутам в случае жалоб пассажиров на рост цен на билеты, сообщил заместитель главы ФАС России Анатолий Голомолзин. «В целом ситуация в сфере авиаперевозок в первом полугодии 2018 года является благоприятной: рост пассажиропотока составляет около 11 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. «В последние два месяца отмечено снижение цен на авиакеросин в пределах 1 процента. «При этом все три индикатора биржевой, внебиржевой и NetBack находятся в очень близком диапазоне. Это означает, что ситуация устойчивая», — сказал Голомолзин.

Власти Приамурья предложили оплачивать инвалидам перелет к месту лечения из бюджета

Власти Амурской области предлагают закрепить на законодательном уровне возможность бесплатного перелета инвалидов до места лечения, если расстояние превышает 4000 км. Предложение озвучили замминистра труда и социальной защиты РФ Григорию Лекареву во время его рабочего визита в регион. По информации докладчика, бесплатный проезд на лечение в другой город осуществляется региональным Фондом социального страхования за счет средств из федерального бюджета. При этом инвалиду не предоставлено право самостоятельного выбора вида транспорта — авиаперелет возможен, только если стоимость билета на самолет ниже, чем на поезд.

Генпрокуратура назвала законным провоз товаров из duty free сверх нормы ручной клади

Генеральная прокуратура России попросила Верховный суд РФ отклонить иск авиакомпании «Победа», требующей отменить действующие правила перевозки ручной клади, которые позволяют сверх 5-килограммовой нормы взять пассажиру в салон цветы, лекарства, зонтики, дамские сумочки и другие невзвешиваемые вещи и предметы первой необходимости. Ответчиком по иску «Победы» выступают Минтранс и Минюст России. «Победа» мотивировала иск тем, что разрешение на пронос поклажи сверх нормы несет угрозу безопасности. До вступления в силу этих правил авиакомпания взимала за ручную кладь дополнительную оплату, при этом позволяя бесплатно провезти в багажном отсеке 10 кг багажа.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Петербургское управление ФАС оштрафовало авиакомпанию «Победа» на 450 тысяч рублей

Управление ФАС по Санкт-Петербургу оштрафовало ООО «Авиакомпания «Победа» на 450 тысяч рублей за не предоставление ранее запрошенную информацию о динамике цен, говорится в сообщении УФАС. В соответствии с приказом ФАС России городское управление ФАС проводит мониторинг цен на авиаперевозки по маршрутам, пролегающим из/в аэропорт «Пулково». Как отметило управление, информацию о динамике цен в антимонопольный орган предоставили все авиакомпании, получившие запросы, кроме «Победы». Перевозчик был уведомлен надлежащим образом, однако его представители на рассмотрение дела об административном правонарушении не явились.

ПАО «Аэрофлот» ищет поставщика обуви для бортпроводников на сумму 184 млн рублей

Как указано в материалах тендера, авиакомпании необходимо более 4,7 тысяч пар женских зимних сапог на меху и байковой подкладке, свыше 13 тысяч мужских ботинок и туфель, 12 тысяч черных и 22 тысячи красных женских туфель на низком каблуке, а также 140 пар лакированных красных туфель на шпильке. Согласно техническому заданию, вся обувь должна быть изготовлена из натуральной кожи. Заявки на участие в тендере принимаются до 22 августа сего года. 5 сентября, как ожидается, будут подведены его итоги. Комиссия ПАО «Аэрофлот» выберет победителя тендера, рассмотрев образцы обуви, которые по условиям конкурса, должны предоставить все участники.

Купить билеты «Уральских авиалиний» можно в рассрочку по банковской карте «Совесть»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» и карта рассрочки «Совесть» (проект группы QIWI) объявили о партнёрстве. С 1 августа 2018 года можно воспользоваться выгодным предложением карты «Совесть» и приобрести билеты на самолет в рассрочку без каких-либо процентов и переплат. При оплате не потребуется даже первоначальный взнос, а срок рассрочки составит два месяца. При бронировании авиабилета пассажиры на сайте и в мобильном приложении Ural Airlines должны выбрать способ оплаты «Банковская карта» и ввести данные своей карты «Совесть». При необходимости можно увеличить срок рассрочки до 10 месяцев, подключив соответствующую опцию в личном кабинете на сайте проекта.

Суд обязал «Красавиа» выплатить убытки аэропорту «Уфа» за выкатывание самолета

Апелляционный суд в Челябинске оставил в силе решение арбитражного суда Башкирии о взыскании с авиакомпании «Красавиа» убытков в размере 281 362 рублей в пользу «Международного аэропорта «Уфа». Также красноярская компания должна оплатить расходы по уплате государственной пошлины в размере 8,6 тысячи рублей. Поводом для судебного разбирательства стал серьезный авиационный инцидент, который произошел 12 августа 2016 года в аэропорту «Уфа». Самолет Як-42, который выполнял рейс авиакомпании «Красавиа» по маршруту Сочи-Уфа, при посадке выкатился за пределы ВПП и повредил светосигнальное оборудование. К счастью, никто не пострадал.

Авиакомпания Nordwind получила новый Boeing 737-800 Next Generation прямо с завода

На прошлой неделе в международном аэропорту Шереметьево приземлился 25-й лайнер авиакомпании Nordwind. Юбилейным лайнером стал абсолютно новый Boeing 737-800 в обновленной ливрее, полученный непосредственно с завода. Об этом сообщает пресс-служба авиакомпании. «Большое значение в Nordwind уделяется модернизации собственного флота воздушных судов за счет приобретение новых, комфортабельных авиалайнеров и расширение сервисов для пассажиров. Рассчитанные на 189 пассажиров новые B737-800 гарантируют высокий уровень регулярности, надежность безопасности полетов и комфорт пассажира в воздухе», — рассказали в авиакомпании.

«Саратовские авиалинии» должны пассажирам за приобретенные билеты около 400 млн рублей

Саратовская транспортная прокуратура (находится в ведении Южной) ранее начала проверку соблюдения прав пассажиров, которые приобрели билеты на рейсы авиакомпании. «Проверочные мероприятия продолжаются, организовано взаимодействие с органами исполнительной власти, работает рабочая группа при губернаторе Саратовской области, в которой мы активно участвуем. Работаем с пассажирами, в том числе и в выездном порядке, особенно в тех вопросах, где не обеспечен возврат денежных средств за авиабилеты. Там общая сумма порядка 400 млн рублей, на сегодня больше 100 млн рублей уже возвращено пассажирам», — рассказали в прокуратуре.

Компания Amadeus объявила о создании новой экологической системы Live Travel Space

Новейшие цифровые технологии, вызовы и возможности для авиакомпаний и Travel сегмента были представлены компанией Amadeus участникам конференции «Маркетинг и коммерция авиакомпаний 2018», которая прошла в Казани рамках Форума NETWORK. «Глобальная система бронирования Amadeus создает экосистему Live Travel Space, в которой все участники отрасли туризма и авиаперевозок являются партнерами и могут эффективно сотрудничать на базе единой технологии Amadeus Travel Platform, подключенной ко всем типам трэвел контента через NDC, API, Edifact и т.д.», — сообщил генеральный директор Амадеус — информационные технологии Леонид Мармер.

В январе-июне после проверок прокуратуры от полетов отстранено 40 воздушных судов АОН

«В период с января по июнь включительно выявлялись многочисленные факты ненадлежащего проведения сертификации частных воздушных судов, так называемой авиации общего назначения. В связи с допущенными нарушениями принятыми мерами реагирования было отстранено от полетов 40 таких воздушных судов», - рассказал заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опенышев. При этом он отметил, что анализ состояния законности в указанной сфере побудил прокуратуру запланировать на II полугодие т.г. проверку соблюдения эксплуатантами авиации общего назначения требований законодательства о безопасности полетов.

Ярмарка идей и концептов

В Казани сложилось целое созвездие направлений и специальностей для авиастроительной отрасли

Похоже, в отечественном авиастроении наступило время расцвета научно-технической революции. Следует добавить – и технологической. Стараниями российских инженеров и учёных разработано множество уникальных технологий, необходимых для постройки воздушных судов и космических летательных аппаратов. И нужно разобраться, какая из них перспективнее и как ей лучше воспользоваться.

…упавший кусок ленты, который пришлось поднимать заместителю главы Минпромторга России Олегу Бочарову, показался пророческим знаком для самой отрасли…

В этом и состоит одна из основных задач выставки «Аэрокосмические технологии, современные материалы и оборудование», которая раз в два года (по чётным) проводится на Казанской ярмарке. В нынешнем году она проходила с 8 по 10 августа и стала девятой по счёту.Ее экспозиции были посвящены трём знаменательным датам из истории отечественной аэрокосмической отрасли: 130 лет со дня рождения А.Н. Туполева, 50 лет со дня первого полёта самолёта Ту-144, а также 55 лет со дня полёта первой женщины-космонавта Валентины Терешковой.

В роли организаторов выставки выступили Кабинет Министров Республики Татарстан, Министерство промышленности и торговли РТ, мэрия города Казани, ОАО «АВИАСАЛОН» и ОАО «Казанская ярмарка». Как и в предыдущие годы, выставка организована при личной поддержке Президента Республики Татарстан Рустама Минниханова.

Церемония открытия выставки состоялась на второй день её работы 9 августа. В торжествах приняли участие: премьер-министр Республики Татарстан Алексей Песошин, заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров, руководитель Алма-Атинской области (Казахстан) Амандык Баталов, член Общественной Палаты при Президенте Российской Федерации Борис Алёшин, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток, ректор КНИТУ — КАИ Альберт Гильмутдинов, председатель Научно-технического совета Ростеха, президент Союза авиапроизводителей России Юрий Коптев, генеральный директор ПАО «Туполев Александр Конюхов, генеральный конструктор, вице-президент по инновациям ПАО «ОАК» Сергей Коротков, председатель АР МАК Владимир Беспалов, генеральный директор ОАО «Казанская ярмарка» Лев Семёнов и другие официальные лица.

В работе выставки приняли участие 150 предприятий из 21 региона России и иностранные компании из четырёх стран мира — Латвии, Великобритании, США и Южной Кореи. «АКТО» отражает достижения в области аэрокосмических технологий и определяет направления развития смежных отраслей.

В Татарстане авиапромышленность является динамично развивающейся отраслью. В Казани благодаря наличию КАПО имени Горбунова, вертолётному заводу, научно-исследовательским институтам и ряду конструкторских бюро, а также КНИТУ-КАИ сформировался мощный авиационный кластер. Казань является одним из немногих городов, в котором представлено самолётостроение, вертолётостроение, авиадвигателестроение, а также приборостроение и агрегатостроение. Олег Бочаров отметил, что самая правильная модель пространственного развития в отношении авиастроительной отрасли сложилась именно в Казани.

Авиастроение в столице Татарстана имеет богатую историю. Она стала складываться в годы Великой Отечественной войны, когда в Казани было организовано производство бомбардировщиков Ту-2 и Пе-8 (ТБ-7). Кроме того, в Казани серийно строились У-2 (По-2). Страницы этой летописи были представлены на выставке архивных фотографий, которые экспонировал Государственный архив республики Татарстан. Все участники торжеств отметили, что авиастроительные предприятия Казани достойно встретили трудности 90-х годов и успешно прошли их.

Ударные экспонаты были представлены традиционными участниками выставок по авиационной тематике. На площади перед павильонами демонстрировались воздушные суда фирмы «МВЕН»: сельскохозяйственный одномоторный самолёт «Фермер» и многоцелевой двухмоторный «Мурена».Ставший премьерой выставки — опытный образец этого ВС уже совершил первый полёт. После церемонии открытия состоялась его торжественная передача заказчику. Оба самолёта почти полностью построены из композиционных материалов.

Рядом был представлен цельнокомпозитный планер, построенный в Пензе совместно с фирмой «МВЕН». Он был привязан фалом к самолёту «Фермер», который может использоваться и как буксировщик.

Экспозицию под открытым небом украшал образец вертолёта «Ансат» в медицинской версии. В области вертолётостроения в число перспективных проектов входит разработанный компанией «МВЕН» лёгкий многоцелевой двухместный вертолёт на базе Беспилотного Летательного Интеллектуального комплекса (БЛИК МВЕН). Этот вертолёт снабжён быстродействующей парашютной системой, позволяющей при аварии спасти пассажиров и экипаж вместе с самим вертолётом.

На применение данной парашютной системы рассчитаны и упомянутые выше самолёты «МВЕН». В настоящее время выпускаются быстродействующие парашютные системы (БПС) для летательных аппаратов массой от 100 до 3000 килограмм и летающих на скоростях от 50 до 450 километров в час. На предприятии ведутся работы по созданию аналогичных систем для спасения воздушных судов массой до 5750 килограмм. Помимо этого создаются спасательные кабины-капсулы для тяжёлой авиационной техники.

Представленные летательные аппараты компании «МВЕН» отражали одну из важнейших тем выставки, касающуюся применения в авиастроении композитных материалов. К данной тематике относились экспозиции научных учреждений и производственных компаний, специализирующихся на композитах. Впервые принял участие в «АКТО» московский Институт элементоорганических соединений имени академика А.Н. Несмеянова.

Специалисты института разработали полиамидное покрытие волоконных световодов и технологию их изготовления. Световоды — это оптически прозрачные материалы, которые используются для передачи информации световыми импульсами. Они обладают высокими показателями термостойкости, прочности и долговечности, но кварцевое оптоволокно теряет прочность под влиянием окружающей среды. Поэтому для них необходимо защитное покрытие, представляющее собой тонкий слой полимерного материала.

Институтом разработан новый метод нанесения покрытий на природные и синтетические ткани, а именно, введение модификаторов на поверхность по технологии step-bystep(англ. — шаг за шагом). Огнезащитные показатели модифицированных волокон повышаются с увеличением содержания фосфора и азота в покрытиях.

Для развития авиастроения важным достижением стала разработка институтом градиентных полимерных материалов с регулируе-

Знаменитый «Фермер»

мым модулем упругости. В пределах одного и того же изделия жёсткость материала (модуль упругости) можно произвольно и плавно изменять от твёрдой до мягкой (пластмассы или резины) без границ раздела склейки, сварки и др. Материалы сохраняют свои свойства в интервале температур от -60 до +140 градусов Цельсия, могут быть прозрачными или непрозрачными и окрашенными в любой цвет. В авиастроении такие материалы применяются для изготовления валиков и шестерёнок.

В выставке нынешнего года также впервые принял участие находящийся в Санкт-Петербурге Институт химии силикатов имени И.В. Гребенщикова. В авиакосмической отрасли могут применяться, например, антиобледенительныеорганосиликатные композиции. Они предназначены для максимального снижения силы сцепления льда с поверхностью, а также для противокоррозионной защиты конструкций.

Композитным материалам в авиакосмической отрасли, несомненно, принадлежит будущее, но, тем не менее, металлы в историю не ушли. В Казани действует ООО «Проектно-инжиниринговая компания», которая специализируется на литейном производстве полного цикла. В интересах авиастроительной отрасли компания изготавливает детали для поршневых авиадвигателей. В число материалов входят высокопрочный чугун различных видов и алюминиево-кремниевые сплавы.

Постоянным участником «АКТО» и других крупных мероприятий по тематике авиастроенияявляется ВИАМ. Одним из наиболее актуальных направлений деятельности института в настоящее время являются аддитивные технологии, которые позволяют, в том числе,изготавливать и сложнопрофильныедетали. Эти технологии значительно снижают себестоимость деталей, вместе с тем повышая качество изготовления.

ВИАМ также освоил вакуумную химико-термическую и термическую обработку конструкционных сталей. Этому виду обработки подвергаются детали из конструкционных и коррозионностойких сталей. Детали также подвергаются закалке в инертных газах при повышенном давлении. Преимущества данных видов обработки по сравнению с традиционными состоит, в частности, в том, что при производственных процессах затраты электроэнергии снижаются в 1,5-2 раза. Помимо этого, на поверхности детали отсутствует окислившийся слой, что исключает необходимость последующей механической обработки. При производственных процессах также отсутствуют вредные и опасные стоки и выбросы. Производственный процесс полностью компьютеризирован, что обеспечивает повторяемость результатов обработки.

Практическое применение в авиастроении композитных материалов является одним из направлений деятельности Казанского авиационного института — Казанского национального исследовательского технического университета (КАИ — КНИТУ). При этом вузе создан ряд инжиниринговых центров, в число которых входит Центр композитных технологий. Он был создан в 2001 году на базе кафедры «Производство летательных аппаратов». Оборудование центра и квалификация его сотрудников позволяют выполнять заказы для таких авиастроительных корпораций, как, например, Airbus.

В 2013 году был создан инжиниринговый центр «КАИ-Композит». Он работает по принципу полного цикла: опытная разработка — промышленный образец — опытная серия — внедрение в производство. Центр проводит испытания новых материалов, деталей и узлов авиационной техники, а также проводит прочностные расчёты конструкций из композиционных материалов.

На производстве деталей конструкции ВС специализируется и АО «КАПО-Композит» – первый завод, открытый в рамках программы ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» по созданию специализированных центров компетенции в Казани. Предприятие ориентировано на выпуск деталей и агрегатов из композиционных материаловдля проекта МС-21, а также на изготовление и сборку элементов механизации крыла и управления самолётом. Из композиционных материалов изготавливаются закрылки, интерцепторы, спойлеры и рули высоты.

На композитных материалах специализируется и московская компания UMATEX, входящая в Госкорпорацию «Росатом». В ее ассортименте — однонаправленные ткани (текстиль, где свыше 75 процентов волокон расположены в одном направлении, за счёт чего достигаются оптимизированные эксплуатационные свойства для нагрузок в заданном векторе); однонаправленные нетканые материалы (нити углеродного волокна располагаются строго параллельно друг другу, благодаря чему достигаются непревзойдённые физико-химические показатели); двунаправленные ткани (текстиль, где углеродные нити расположены перпендикулярно друг другу – такое плетение создаёт низкий коэффициент линейного расширения и позволяет достичь высоких прочностных характеристик); мултиаксиальные ткани (стабильные текстильные структуры с выдающимися физико-механическими характеристиками, в которых волокна располагаются в различных направлениях по слоям, а затем прошиваются или фиксируются биндером или эпоксидным связующим); препреги (тканые структуры, пропитанные полимерным связующим – благодаря высоким показателям качества и стабильности они применяются в аэрокосмической индустрии).

И еще более знаменитый «Ансат»

Успехи в деле создания и практического применения полимерных композиционных материалов способствовали и активному развитию сегмента БПЛА. В этом разделе выставки доминировала компания «ЭНИКС», основанная в 1988 году и специализирующаяся на разработке, производстве и ремонте беспилотных авиационных систем. В число наиболее известных видов продукции этой компании входит семейство воздушных мишеней, имитирующих дозвуковые цели — крылатые ракеты, планирующие бомбы и беспилотные летательные аппараты.

Компания «ЭНИКС» создала также семейство БПЛА «Элерон», на базе которого построены комплексы дистанционного наблюдения. В военном деле они применяются для ведения разведки и корректировки артиллерийского огня. У разных моделей дальность передачи данных составляет от 25 до 60 км. На всех моделях в качестве силовой установки используется электродвигатель, позволяющий совершать полёт на скоростях от 70 до 140 км в час. Эти летательные аппараты также изготавливаются из композиционных материалов.

Рассмотренные выше БПЛА относятся к самолётам. Казанское предприятие «Авиаинжиниринг» специализируется на создании мультикоптеров, предназначенных для фото-или видеосъемки с воздуха и для различных видов мониторинга. К таким БПЛА относится «Гексастар», использующийся для проведения съёмки с 120-кратным увеличением. Масса полезной нагрузки может составлять 15 килограмм. Для решения аналогичных задач применяется универсальный комплекс «Смотрящий», который может совершать свободный полёт или использоваться в привязном режиме. В последнем случае электроэнергия подаётся по кабелю длиной 100 метров.

В привязном режиме работает и автономный привязной вертолётный комплекс АПВК-6. Для аэрофотосъёмочных работ предназначаются БПЛА самолётного типа «Бумеранг», которые могут выполнить площадную съёмку на 16 квадратных км или линейную на 100 км. Эти летательные аппараты могут использоваться как для картографических работ, так и для изыскательских.

Летательные аппараты «Авиаинжиниринга» отличаются небольшими размерами. А вот «Научно-производственное объединение «Опытно-конструкторское бюро имени М.П. Симонова» разработало комплекс с беспилотным воздушным судном (самолётом) со взлётной массой 70 кг. Масса полезной нагрузки составляет 20 кг. Самолёт может летать на высотах от 100 до 4000 метров со скоростью 120 км в час и находиться в воздухе до 10 часов. Он применяется для контроля за протяжёнными объектами инфраструктуры и для экологического мониторинга. Помимо этого, он может применяться для картографирования местности, информационного обеспечения поисково-спасательных работ и для доставки и сброса малогабаритных грузов весом до 12 кг.

Кафедра производства и конструирования летательных аппаратов создала уникальный БПЛА –конвертоплан. Взлетает он по-вертолётному с помощью четырёх электродвигателей, а горизонтальный полёт совершает с помощью бензинового двигателя. Взлётная масса конвертоплана составляет 6,7 тонн при полезной нагрузке 1 килограмм. Для взлёта этого БПЛА не требуется ни пусковая установка, ни ВПП. Скорость полёта составляет 140 км в час, максимальная дальность полёта — 100 км. Этот летательный аппарат может использоваться для картографирования и мониторинга объектов инфраструктуры энергетики и связи, в дорожном и в сельском хозяйстве, а также в нефтегазовой отрасли.

Постоянным участником выставок «АКТО» является ПАО «Туполев», представивший проекты модернизации самолётов Ту-95, Ту-160 и Ту-214 (последний планируется строить в версии бизнес-джета). Холдинг «Вертолёты России»презентовал модели перспективных машин, которые будут строиться на Казанском вертолётном заводе.

Выставка АКТО-2018 сопровождалась обширной деловой программой. С 8 по 9 августа была проведена научная конференция, организованная КНИТУ-КАИ. С 9 по 10 августа состоялся съезд Союза авиапроизводителей России, открытие которого состоялось одновременно с открытием самой выставки. Накануне была проведена церемония награждения победителей конкурса «Авиастроитель года». Кроме того, на территории международного аэропорта Казань состоялся Региональный форум деловой авиации.

Обзор материалов деловой программы будет представлен в очередных номерах нашего издания.

Пётр КРАПОШИН,
специальный корреспондент «Воздушного транспорта»
Москва — Казань

КУРЬЕР АВИАПРОМА

На «Гидроавиасалоне-2018» будет развернута молодёжная площадка ОАК «Авиация будущего»

Участники и гости 12-й Международной выставки и научной конференции по гидроавиации «Гидроавиасалон-2018» смогут принять участие в мероприятиях кадровой направленности в рамках Молодёжной демонстрационной площадки передовых разработок и новых технологий «Авиация будущего». Организатором площадки выступит ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация». Центральным элементом площадки станет экспозиция «Авиация будущего», на которой будут демонстрироваться работы школьников, принявших в 2018 году участие в профориентационных программах ОАК. Авторы проектов самостоятельно представят свои работы.

На портале госзакупок названы сроки создания нового самолета-демонстратора на смену Як-40

Согласно документации, окончательная сборка опытного образца скоростного самолета-демонстратора технологий вместимостью 19 мест должна быть завершена до 15 ноября 2018 года. Сумма контракта составляет 46,2 млн рублей. Заказчиком выступает СибНИА имени Чаплыгина, а подрядчиком — ЗАО «Эксперимент-авиапром». Самолет создается на базе фюзеляжа Як-40 в рамках научно-исследовательской работы «Системная интеграция инновационных технологий, обеспечивающих создание конструктивно-технологической платформы перспективных самолетов «малой авиации» следующего поколения для местных воздушных линий и региональных перевозок» Шифр «Бриз 17-18».

ГТЛК получит на закупку SSJ 100 у АО «ГСС» 9,8 миллиарда рублей государственной субсидии

Как говорится в проекте постановления Правительства России, дотации будут выделены до конца года структуре ГТЛК в Ямало-Ненецком АО. Всего в 2018 году ГТЛК рассчитывала получить из бюджета 25 млрд рублей под проект SSJ 100, сообщалось в презентации к выпуску облигаций компании. Решение о докапитализации одобрено премьер-министром. Напомним, ГТЛК занимается продвижением лизинга SSJ 100 с 2015 года по поручению Президента РФ. Тогда через ОФЗ в ее капитал государство внесло 30 млрд рублей. Компания также привлекла синдицированный кредит на 43 млрд рублей с участием Bank of China и Intesa. Всего ГТЛК передала лизингополучателям 36 самолетов.

Рыбинское ПАО «ОДК-Сатурн» награждено дипломом конкурса «Авиастроитель года 2017»

«ОДК-Сатурн» (входит в ОДК Госкорпорации Ростех) признано дипломантом конкурса «Авиастроитель года 2017» в номинации «Лучший инновационный проект» за разработку, паспортизацию и применение металлопорошковой композиции жаропрочного кобальтового сплава отечественного производства для изготовления элементов камер сгорания газотурбинных двигателей большой мощности. Это изобретение является важным шагом на пути внедрения в российское двигателестроение аддитивных технологий (АТ) и реализации программы импортозамещения. Церемония награждения состоялась 8 августа в Казани в рамках IV Съезда авиапроизводителей России.

На КнААЗ компании «Сухой» готовится к вводу в строй новый цех гальванических покрытий

Запуск в эксплуатацию важного для предприятия объекта позволит значительно улучшить экономические и экологические показатели производства. По расчетам специалистов энергопотребление снизится на треть, а расход воды уменьшится более чем в 36 раз. Процесс нанесения покрытий будет выполняться по замкнутому циклу, исключающему выбросы вредных веществ в окружающую среду. Использование автоматизированного оборудования позволит увеличить производительность труда и повысить качество продукции. В технологическом процессе предусмотрено использование инновационных разработок в области защитных покрытий. Общая площадь цеха — 16,2 тысячи кв. м.

МиГ-31К и Су-57 впервые продемонстрируют летную программу на форуме «Армия-2018»

МиГ-31К с гиперзвуковым ракетным комплексом «Кинжал» и истребитель пятого поколения Су-57 впервые продемонстрируют свои возможности на форуме «Армия-2018». Полеты будут проходить как в дни с ограниченным посещением, так и в дни, открытые для всех желающих. С 21 по 23 августа в дни ограниченного посещения показы пройдут с 12:45 до 12:55. В дни открытого посещения — в 13:49 так же на 10 минут. Увидеть новые машины в небе можно будет на аэродроме Кубинка. «Кинжал» — российский авиационный ракетный комплекс с боевой гиперзвуковой аэробаллистической ракетой. Носителем комплекса является сверхзвуковой истребитель МиГ-31К.

ЦАГИ посетила делегация сотрудников Объединенной авиастроительной корпораци и

Цель мероприятия — укрепление сотрудничества и повышение осведомленности сотрудников ОАК о работах, проводимых в ЦАГИ как одном из ключевых партнеров в разработке и создании авиационного транспорта. Специалисты ЦАГИ ознакомили коллег с историей института, рассказали об интересных научно-исследовательских проектах и показали объекты экспериментальной базы. Так, делегация ОАК осмотрела вертикальную штопорную и самую большую в Европе дозвуковую аэродинамические трубы, где исследуются крупномасштабные объекты воздушной техники. Сотрудники ОАК отметили также зрелищность и увлекательность проведенных экскурсий.

АЭРОПОРТ-2018

В январе-июне в крупнейших аэропортах МАУ задержано и отменено около 3 тысяч рейсов

«За истекший период поднадзорными межрегиональной транспортной прокуратуре авиакомпаниями задержано и отменено около 3 тысяч рейсов. Причинами явились неблагоприятные погодные условия, техническая неисправность, позднее прибытие самолета, отсутствие резервного ВС», — сообщил заместитель Московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опенышев. Он отметил, что при этом прокуратурой выявлено более 30 нарушений закона, в связи с чем были приняты меры реагирования — возбуждено 17 дел об административных нарушениях. В большинстве случаев услуги пассажирам задержанных рейсов оказывались в полном объеме.

Холдинг S7 Technics открыл линейную станцию технического обслуживания в МА Шереметьево

В крупнейшем аэропорту России (более 300 тысяч взлетно-посадочных операций в 2017 году) заработала новая линейная станция технического обслуживания (ЛСТО) Холдинга S7 Technics. Это первая и пока единственная внешняя площадка в структуре провайдера С 7 ИНЖИНИРИНГ (входит в Холдинг S7 Technics; базируется в аэропортах Домодедово и Минеральные Воды). Ее специалисты допущены к оперативному техобслуживанию, проведению неразрушающего контроля и структурному ремонту самолетов семейств Airbus A320 и Boeing 737NG, а также российских SSJ 100. Первым заказчиком услуг новой ЛСТО Холдинга S7 Technics стали российские авиакомпании.

Госкорпорация «Роскосмос» подписала соглашение о сотрудничестве с АФК «Система»

Оно предусматривает создание и развитие кластера космических технологий (далее — Кластер) на базе комплементарных активов АФК «Система» и Роскосмоса, а также профильных предприятий и образовательных учреждений Ярославской области.Свои подписи под документом поставили председатель Совета директоров АФК «Система» Владимир Евтушенков и генеральный директор Роскосмоса Дмитрий Рогозин.Соглашение заключено в целях объединения компетенций и опыта Сторон для комплексной проработки вопросов создания и развития Кластера, а также определения подхода к дальнейшему взаимодействию в контексте его создания и развития.

Новым и.о. гендиректора аэропорта Иркутска Миноблимуществом назначен его заместитель

Министерство имущественных отношений Иркутской области назначило исполняющим обязанности генерального директора АО «Международный Аэропорт Иркутск» Андрея Скубу. Ранее он работал заместителем гендиректора аэропорта по оперативному управлению. Андрей Скуба будет исполнять обязанности главы компании до очередного решения единственного акционера аэропорта — Минимущества Иркутской области.Полномочия Александра Рябикина в качестве исполняющего обязанности гендиректора аэропорта прекращены с 1 августа. Он занял эту должность в июле 2017 года, сменив Алексея Ренодоревского, руководившего предприятием с декабря 2015 года.

В главном аэропорту Камчатки начали работы по расширению аэровокзального комплекса

«Временный павильон в международном аэропорту Петропавловск-Камчатский устанавливается до 2021 года на период строительства нового пассажирского терминала для улучшения комфорта пассажиров, а также для повышения пропускной способности главной воздушной гавани Камчатки. На площади 3 тысяч кв. м расположатся зона пограничного контроля пассажиров международных рейсов, зона повышенной комфортности, VIP-зона, точки общественного питания и розничной торговли», — говорится в сообщении пресс-службы аэропорта. Сдать объект в эксплуатацию планируется в марте 2019 года. Международный аэропорт входит в холдинг «Аэропорты регионов».

Власти Ростовской области рассматривают АП Таганрога в качестве дублера «Платова»

«Аэропорт Таганрога, очевидно, подходит для того, чтобы быть дублером «Платова». Как минимум он может быть региональным аэропортом. Сейчас этим нужно более активно заниматься. Даже взвесили погодные условия в разные периоды года: у нас достаточно часто в Ростове возникает сложная ситуация, а в Таганроге есть возможность использовать аэропорт», — рассказал губернатор региона Василий Голубев. По его словам, этот вопрос внесен в стратегию развития региона до 2030 года. Голубев напомнил, что сейчас аэропорт работает как экспериментальный. Такое предложение звучало и со стороны руководства региональной авиакомпании «Азимут».

В аэропорту «Курумоч» набирают популярность прямые маршруты из Самары в регионы России

Пассажиры международного аэропорта «Курумоч» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») все чаще выбирают прямые рейсы в другие города России, без стыковки в аэропортах Москвы. Так за 7 месяцев текущего года пассажиропоток в Ростов-на-Дону вырос в 3,5 раза до 15,9 тысяч, в 2,3 — в Новосибирск до 2,5 тысяч пассажиров и удвоился на направлении Самара — Уфа (13,8 тысяч). Об этом сообщает пресс-служба аэропорта. Рост пассажиропотока на внутренних направлениях обусловлен как открытием новых маршрутов, так и увеличением частоты полетов между городами России. Более подробная информация о расписании — на сайте аэропорта.

Аэропорт г. Махачкалы провел пресс-тур по Дагестану для журналистов из Татарстана

Гости прибыли в республику на первом рейсе Казань-Махачкала авиакомпании «Ювт Аэро», которая начала совершать свои регулярные полеты между столицами двух республик с 3 августа этого года. В течение нескольких дней журналисты посетили цитадель Нарынкала и Джума мечеть в Дербенте, уникальный подземный водопад в с. Салта Гунибского района и природный заповедник «Верхний Гуниб», прогулялись по Махачкале, увидели своими глазами гору Пушкин-Тау в г. Избербаше, а также прошлись по продуктовому рынку по набережной в столице республики. О своих впечатлениях о Дагестане они расскажут своим зрителям и читателям в СМИ Татарстана.

«Полёт ради полёта»

В Жуковском отметили праздник, посвящённый самым известным самолётам ОКБ им. Туполева

Когда «маленький туполь» достиг родных мест, невозможно было не заметить, что за прошедшие полвека здесь произошли значительные изменения. Ангары остались теми же, но появился ТВК «Россия», где проводится МАКС, и помимо этого был построен практически с нуля новый аэропорт. Он открылся два года назад, но жизнь в нём кипела так, как будто он существовал на этом месте всегда.

На перроне стояли Boeing-737 и Boeing-767, готовившиеся к рейсам, кроме того, прибыл А321. Так соединились век нынешний и век минувший гражданской авиации. Ту-134 выглядел перед ними примерно как в старину офицер лейб-гвардии перед штатскими. При всем его изяществе Boeing-737 выглядел довольно пузатым.

Если в начале своей карьеры основной сегмент маршрутной сети для Ту-134 был международным, то сегодня даже на внутренних маршрутах использовать самолёт, грохочущий на взлётном режиме как истребитель-перехватчик — уже «не комильфо». Не случайно один из ветеранов этого самолёта, бард Сергей Прищепо, бывший в «Аэрофлоте» бортинженером в составе экипажа «маленькой тушки» а затем старшим инженером 207-го лётного отряда, написал посвящённую легендарному воздушному судну песню, в припеве которой есть слова: «Когда на ней взлетаю и на взлётном пролетаю, то крестится от грохота земля».

Земля «крестилась» примерно до 2011-2012 года, пока «маленький туполь» эксплуатировался отдельными региональными перевозчиками, но сегодня его служба продолжается большей частью в рядах государственной авиации. Исключение составляет бизнес-авиакомпания «Меридиан», в составе флота которой один Ту-134 есть. Напомним, что изначально он создавался именно как бизнес-джет, хотя в ту пору в авиационной лексике такого слова не было.

Кроме того, Ту-134 сегодня эксплуатируется авиакомпанией «Космос», созданной на базе существовавшего во времена СССР специального лётного отряда, выполнявшего перевозки на Байконур. Логотип компании включает изображение несущегося по орбите космического летательного аппарата. Это символично и не случайно: Ту-134 является ровесником многих космических рекордов. И для доставки космонавтов из Звёздного городка на Байконур перед космических полётом и обратно после его завершения используется именно он. В состав авиации Центра подготовки космонавтов Ту-134 входит по сей день. Он и нанёс визит на аэродром Жуковский в день проведения акции «Полёт ради полёта. И если для старшего поколения Ту-134 был реальностью, молодёжью он воспринимается уже как историческая реликвия.

Среди журналистов, принявших участие в полёте легенды, было немало молодёжи, и все хотели изучить ретросамолёт снаружи и изнутри. Входивший в состав экипажа инженер провёл для представителей СМИ(отличить их было просто — прилетевшие журналисты были в оранжевых жилетках, а те, кто прибыл в Жуковский на автобусе или на электричке — в зелёных) экскурсию-лекцию.

На слушателей больше всего произвело впечатление шасси и принцип его уборки. В частности, интерес вызвал тот факт, что тележка шасси при уборке и при выпуске делает переворот на 180 градусов (у современных магистральных самолётов она поджимается, как у отечественного регионального Як-40). Экскурсанты обратили внимание и на то, что убирается шасси в специальные гондолы на крыле, которыми оснащались почти все гражданские самолёты (разумеется дозвуковые) конструкторского бюро А.Н. Туполева. Ту-204 стал первым, который этой детали не имеет. Воображение слушателей поразило и то, что в этой гондоле даже человек может свободно помещаться. И это, действительно, так. Мой коллега (ныне кандидат исторических наук) служил в армии авиамехаником на военном аэродроме в Челябинской области, где обслуживал самолёты Ту-134УБЛ. Зимой во время боевого дежурства он забирался в гондолу шасси и там спал — внутри было тепло.

Для журналистов интерес представлял и тот факт, что топливо размещается в толще крыла. Это, впрочем, особенностью Ту-134 не является — топливные баки находятся в крыле у всех самолётов за исключением АОН. Напомним, что идея размещения топлива в крыле родилась именно в ОКБ А.Н. Туполева, и первым самолётом, где она была реализована, стал знаменитый АНТ-25. Экскурсовод объяснил, в чём состоит сущность реверса тяги: многие были уверены, что реверс означает вращение турбины в другую сторону, что справедливо в отношении моторов для электрички.

Сергей Авакимов

После окончания экскурсии начался второй акт праздничного сценария: аэродромный тягач взял «под уздцы» Ту-144. Даже для тех, кто застал этот самолёт в ту пору, когда он эксплуатировался, его появление казалось сценой из фантастического фильма. Мыслимое ли дело — пассажирский самолёт летает быстрее звука! И внешне он похож не на самолёт, а на ракету. Собственно говоря, в интересах космической индустрии он также использовался в качестве летающей лаборатории.

В празднике принял участие ветеран авипрома Сергей Авакимов, руководивший внедрением самолёта Ту-144 в эксплуатацию. Он ответил на вопросы нашей газеты о том, как велась эта работа и о перспективах реанимации и развития сверхзвукового сегмента.

— Каковы сегодня перспективы проекта сверхзвукового пассажирского самолёта?

— О перспективах говорить трудно. Построить сверхзвуковой пассажирской самолёт с технической точки зрения можно, но при сегодняшнем уровне развития науки, техники и технологий его невозможно сделать рентабельным в коммерческой эксплуатации.

— Какие достижения науки и техники необходимы для этого?

— В частности, необходимы новые более лёгкие материалы. В таковом качестве сегодня рассматриваются композиты. Нужны и более совершенные двигатели, отличающиеся более низким расходом топлива при тех же показателях мощности и тяги, что и у нынешних. Возможно, потребуется и другое топливо. Мы занимались проектом по созданию двигателя, работающего на жидком водороде. Была проделана значительная работа, но с распадом СССР она была прекращена.

Водород рассматривается потому, что он намного более лёгкий и более эффективный, чем керосин. Проблема его использования состоит в том, что он занимает большой объём и бак должен иметь почти такие же размеры, как и фюзеляж. Возможен и вариант размещения резервуаров сверху на фюзеляже. Но, как керосин, в крыле его разместить невозможно.

— Могут ли применяться в проекте сверхзвукового пассажирского самолётате решения, которые были реализованы в программе «Буран»?

— «Буран» — это главным образом космический летательный аппарат. Лучше всего использовать тот задел, который реализован в Ту-144. С точки зрения аэродинамики никаких доработок не потребуется.

— Иначе говоря, нужно перевести Ту-144 на современную платформу?

— Это не совсем так. Возьмём, например систему управления. На Ту-144 она традиционная и использует металлические тяги и гидроприводы. В таком виде она прибавляет самолёту лишний вес. На современных самолётах система управления электронно-импульсная, управляется она с помощью IT-решений.

— Т.е. она должна быть такой же, как, например, на А321?

— Примерно такой же, но, возможно даже более совершенной. В нынешнем виде эта система проводная — провода идут от приборной доски пилотов к исполнительным механизмам. Перспективная система управления будет уже дистанционной и использовать такие средства, как, например, Bluetooth.

— Какие особенности инфраструктуры должен иметь аэропорт, специализирующийся на обслуживании сверхзвуковых самолётов?

— Когда мы только приступали к опытной эксплуатации этого самолёта, у нас также возникал такой вопрос — что делать с таким воздушным кораблём, который похож и на самолёт, и на ракету. Но ничего особенного не потребовалось и не потребуется в будущем. Самолёт должен приспосабливаться к уже сложившейся инфраструктуре.

— Начав опытную эксплуатацию, вы выбрали именно аэропорт Домодедово. Почему именно его, а не Шереметьево или Внуково?

— Домодедово находится близко от Жуковского, что для нас было важно: в случае возникновения проблем с запчастями их можно было быстро привезти. Помимо этого, при необходимости туда быстро могли прибыть инженеры. Кроме того, в ту пору Домодедово не был международным аэропортом, каковым был Шереметьево.

Кроме того, Домодедово по сравнению с другими аэропортами, был более доступен: к нему было проведено хорошее шоссе, существующее и сегодня. Туда можно было быстро доставить пассажиров для посадки в самолёт. Для пассажиров он был наиболее удобным: ещё в ту пору туда можно было добраться не только на автобусе, но и на электричке (та ветка от станции Домодедово, по которой ходит Аэроэкспресс, уже была построена).

— Когда в обычном самолёте происходит разгерметизация, известно, что должен делать экипаж: быстро снизиться до безопасной высоты. Но не трудно вообразить, что означает разгерметизация на борту сверхзвукового самолёта: на той высоте, на которой он летит, за бортом — не мороз, а, напротив, — пекло. Какие меры безопасности предусмотрены и что должен делать экипаж при разгерметизации?

— Разгерметизация бывает разной: может вылететь люк или, например, иллюминатор (как в фильме Эльдара Рязанова «Необыкновенные приключения итальянцев в России»). Трещина в фюзеляже — этот вопрос даже не рассматривается. Самолёт проходит регламентные работы и вероятность трещины исключена. Впрочем, к взрыву она не приведёт. Если произойдёт взрыв — тут уже ничего не поможет.

На Ту-144 иллюминаторы было решено сделать маленькими имен-

Окончание. Начало на с. 2

но из опасения разгерметизации. Действия же экипажа должны быть теми же, что и на традиционном самолёте. Но сам экипаж должен иметь специальные высотно-компенсирующие жилеты. По форме они такие же, в каких вы и другие журналисты вышли на лётное поле, но они надувные. В отличие от высотно-компенсирующих костюмов прикрывают только туловище (последние защищают и голову).

Сам я испытывал такой жилет, «поднимаясь» на высоту 17,5 километров в барокамере. Вывод — жить и работать можно. Такой жилет помогает экипажу сохранить работоспособность и снизить самолёт до безопасной высоты. Но пассажиры могут при этом сознание потерять, правда, при этом остаться живыми. Кислородные маски в салоне имелись, как и на дозвуковых самолётах.

— Как обеспечивалась экологическая безопасность эксплуатации Ту-144? Какие-либо катаклизмы на земле при его пролёте имели место?

— Да. От ударной волны деться было некуда. Удар происходит не только тогда, когда самолёт переходит звуковой барьер, но и когда летит на сверхзвуковой скорости. В том месте, над котором он пролетел, раздаётся — бабах!!! Поэтому, когда мы осваивали трассу Москва-Алма-Ата, её приходилось корректировать. Важно было, например, какие на земле по трассе пролёта находятся предприятия — взрывоопасные или нет.

Важно было и то какие сельскохозяйственные угодья находятся на земле, особенно животноводческие. Коровы переставали доиться, и корректировать трассу нам приходилось именно из-за коров. Когда мы осваивали трассу Москва-Хабаровск, нам было уже проще: почти вся трасса проходит над тайгой, где мы никому не мешали. Разве что волкам и медведям и т.п., но этими исследованиями никто не занимался.

Французам и англичанам с их «Конкордами» было проще: они летали через океан и никому не причиняли вреда. Над сушей на сверхзвуке они не летали. Но при работе над проектом перспективного сверхзвукового самолёта вопросы, связанные с экологией, тщательно исследуются и занимают значительное место.

— Какое конструкторское бюро будет строить перспективный сверхзвуковой пассажирский самолёт — имени Туполева или имени Мясищева?

— Это неизвестно, но, к сожалению, ни одного из названных конструкторских бюро сегодня нет в том виде, в каком они существовали прежде. Увы, традиции и преемственность утеряны. Большинство самолётов ОКБ Туполева были приняты на вооружение или в эксплуатацию в гражданской авиации, из тех же, что построило конструкторское бюро В.М. Мясищева, можно назвать только два (М4 и 3М).

И творческий почерк Туполева и Мясищева отличается. У Туполева один самолёт был похож на другой. Возьмём, например, тот, что находится здесь, т.е. Ту-134. Он похож на Ту-124 (правда, отличается наличием Т-образного оперения и расположением двигателей в хвостовой части фюзеляжа), а Ту-124 — это уменьшенная копия Ту-104. У всех этих самолётов носовой обтекатель имеет остекление (Ту-154 стал первым, у которого его нет). К конструкторском бюро В.М. Мясищева почти ни один самолёт не похож на другой, и каждый новый — это революция. Но все они уникальны.

— Вернёмся к вопросу о силовой установке. Могут ли двигатели НК-32, которые устанавливаются на Ту-160, использовать для пассажирского сверхзвукового самолёта?

— Не могут. У них чрезвычайно высокий расход топлива, эти двигатели форсированные. Ту-160 — это бомбардировщик, который со сверхзвуковой скоростью летает недолго, основной режим его полёта дозвуковой. Для длительных полётов со сверхзвуковой скоростью требуются другие двигатели.

— Двухконтурные?

— На мой взгляд,целесообразнее использовать одноконтурные, какие установлены на представленной здесь версии Ту-144Д. Это двигатели РД-36-51 конструкции Павла Колесова, примитивные по своей схеме. Но на Ту-144 они оказались намного экономичнее, чем двухконтурные. Последние имеют преимущества при полёте именно на дозвуковом режиме на высотах до 12000 метров, но на тех высотах и при тех скоростях, на каких летает сверхзвуковой самолёт, двухконтурность не даёт ничего.

Для сверхзвуковых летательных аппаратов существуют и прямоточные воздушно-реактивные двигатели (ПВРД). Такому двигателю компрессор не нужен — сжатие воздуха происходит при его входе в воздухозаборник. На двигателях РД-36-51 воздухозаборникитакже сжимают воздух при входе, а размер горловины меняется в зависимости от скорости.

— Каким по размерности будет перспективный сверхзвуковой самолёт?

— Его можно построить каким угодно, в зависимости от поставленной задачи. Если это бизнес-джет — он будет небольшим. Для коммерческой эксплуатации нужен как минимум такой же, как Ту-144, но может быть и более крупный. Его вместимость должна составлять 200 пассажиров, лучше даже 300.

— Из каких маршрутов должна состоять маршрутная сеть для сверхзвуковых воздушных судов — дальнемагистральных или таких же, как Москва — Алма-Ата?

— Алма-Ата — это маршрут не для сверхзвукового самолёта. Мы летали по нему по программе опытной эксплуатации, в частности, для тренировки экипажей. В России такие самолёты должны летать в Хабаровск, Владивосток и т.п. Протяжённость маршрута должна быть не менее 6000 километров. Линия Москва–Иркутск уже не годится. Рассматривался и вопрос о возобновлении эксплуатации Ту-144 на линии Москва-Красноярск, но эта авиалиния для сверхзвукового самолёта также коротка. Смысл полётов по этому или подобным маршрутам состоял и в накоплении опыта наземных служб, включая ОрВД. Если в советские годы мы летали внутри страны, сегодня из Красноярска на сверхзвуковом самолёте можно организовать маршрут, например, в Париж.

Но это — дело будущего. Суперсоники — Ту-144 и «Конкорд» — опередили не только звук, но и время...

Праздник закончился и все самолёты разошлись по своим домам — Ту-144 на свою стоянку, откуда через год он будет доставлен на МАКС. Ту-134 вернулся к себе во Внуково. Полёт легенды ради нового полета свершился.

Главный смысл прошедшего представления — доказать, что строить самолёты Россия может. Согласитесь, Ту-134 и, тем более, Ту-144 достаточно убедительные аргументы. Несомненно, найдутся и другие. Авиастроение как процесс должно быть непрерывным. В противном случае придётся не Америку с Европой догонять, а вновь начинать с нуля, используя достижения наших конкурентов.

После октябрьской революции так и вышло. Родина «Ильи Муромца» до конца 20-х годов закупала иностранные воздушные суда, а до середины 30-х и двигатели к ним. Об импортозамещении не говорил никто: инженеры, конструкторы и учёные упорно работали, и в достаточно короткие исторические сроки страна стала великой авиационной державой.

Имея сегодня в активе такие легенды, как Ту-134 и Ту-144, можно не сомневаться: Россия способна повторить этот успех.

Пётр КРАПОШИН

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

Россия и Индия продолжат сотрудничество по созданию истребителя пятого поколения

У российско-индийского проекта пятого поколения — Fifth Generation Fighter Aircraft (FGFA) - есть перспективы, сообщил информированный российский источник. FGFA разрабатывается на базе российского перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации — Су-57. В апреле появились сообщения о том, что Индия выходит из совместного с Россией проекта. СМИ сообщали, что Индия готова продолжить совместную работу над этим самолетом только в случае полной передачи Россией всех технологий. Контракт на создание предварительного технического проекта стоимостью $295 млн был подписан в декабре 2010 года. Уже с 2022 года Индия начнет принимать FGFA на вооружение.

Белый дом планирует вместе с Пентагоном работать над созданием Космических сил США

«Президент отдал распоряжение минобороны начать процесс создания Космических сил. Мы находимся на начальных этапах этого процесса. Мы собираемся сотрудничать в этом деле с минобороны и другими соответствующими структурами», — заявила пресс-секретарь президента Сара Сандерс. Пресс-секретарь Пентагона Дана Уайт сообщила, что ведомство начнет «целенаправленный процесс» создания самостоятельного вида ВС по указанию главы государства. Ранее в Конгрессе при обсуждении бюджета Пентагона уже поднимался вопрос о создании вида ВС специально для космоса, но эта идея была отклонена. Против этого выступили министр обороны Джеймс Мэттис и командование ВВС.

Американские СМИ рассказали об успешных испытаниях гиперзвуковой ракеты «Кинжал»

По их данным, российские Вооруженные силы провели 12 испытаний комплекса на истребителях МиГ-31 и провели адаптацию ракеты для использования на дальних бомбардировщиках Ту-22М3. Ранее американское издание The Diplomat опросило экспертов, которые рассказали, что «Кинжал» является главным «убийцей авианосцев» США в Тихоокеанском регионе. По их словам, флот США совершенно беззащитен перед «Кинжалом», который способен «помочь Москве и Пекину сократить присутствие Запада в АТР». Как отмечали специалисты, раньше Вашингтон опасался китайских ракет «Дунфэн-21Д» (DF-21D), а сейчас у них появился новый враг в виде российского оружия.

Пентагон согласен купить у Lockheed Martin 141 истребитель F-35 в трех модификациях

Вместе с США в проекте принимают участие Австралия, Великобритания, Дания, Италия, Канада, Нидерланды, Норвегия и Турция. В США F-35 выпускается в трех разных модификациях: для ВВС, ВМС и Корпуса морской пехоты. Модель для морпехов способна выполнять вертикальный взлет и посадку. Уточняется, что сумма сделки и стоимость одного истребителя будут раскрыты уже после подписания контракта. В феврале 2017 года президент США Дональд Трамп добился снижения цены на F-35 для американских военных. Пентагону одна такая машина, согласно достигнутым тогда договоренностям, должна обойтись в $95 млн против первоначальных $102 млн.

Военно-транспортная авиация получит в 2018 году три новых самолета Ил-76МД-90А

Об этом по итогам учебно-методического сбора рассказал главный инженер ВТА Михаил Козлов. «До конца года мы должны получить три Ил-76МД-90А и модернизированный Ан-124 «Руслан», - рассказал он. В ходе учебно-методического сбора представители руководящего состава инженерно-авиационной службы ВТА обсудили порядок передачи ВС в эксплуатацию, а также «проблемные вопросы производства комплектующих изделий для транспортных самолетов». Сбор прошел на территории ульяновского авиационного завода «Авиастар-СП». Представители ВТА осмотрели производство транспортных самолетов, ознакомились с техническим потенциалом предприятия.

Немецкие истребители Eurofighter Typhoon сочли непригодными к военным операциям

По словам источников издания Der Spiegel, специалистов беспокоят возможные проблемы с контейнерами, в которых находится система охлаждения и сенсорные датчики. Техники опасаются, что при большой нагрузке жидкость может вытечь и нарушить работу датчиков. Это приведет к тому, что самолет не сможет обнаружить противников в воздухе. Издание отмечает, что сейчас к потенциальной миссии готовы лишь десять самолетов, хотя в альянсе зарегистрированы 82 Eurofighter. В материале Der Spiegel также говорится о недостаточном количестве ракет: в случае воздушного боя Германия сможет оснастить лишь четыре истребителя.

Первая женщина — летчик ВВС Казахстана совершила самостоятельный полет на Л-39

На базе войсковой части 53898 Военно-воздушных сил СВО ВС Республики Казахстан старший летчик инструктор лейтенант Ардана Ботай совершила свой первый самостоятельный вылет на учебно-боевом самолете Л-39, сообщает пресс-служба Министерства обороны Республики Казахстан. «Первое, что мы стремимся привить молодому летному составу - это ответственность, терпение и способность самостоятельно принимать верные решения. Лётчик должен быть уверен¬ным в своих силах и сегодня лейтенант Ботай с этой задачей справилась», — отметил командир эскадрильи майор Самат Мукаев, готовивший Ардану к самостоятельному вылету.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Холдинг «Вертолеты России» и ОДК обучат молодых инженеров управлению проектами

Холдинг «Вертолеты России» и Объединенная двигателестроительная корпорация в рамках проходившего с 10 по 21 июля международного молодежного промышленного форума «Инженеры Будущего-2018» организовали совместный образовательный факультет «Управление проектами». Целью факультета является повышение уровня знаний и навыков молодых специалистов в области программно-проектного управления. Сотрудники «Вертолетов России» прочитают для слушателей лекции, посвященные инструментам создания инноваций, системам управления сложными изделиями, а также безбумажным процессам проектирования и подготовки производства.

Компания Airbus провела летные испытания второго прототипа вертолета NH90 SeaLion

Теперь эти боевые машины, разработанные для ВМС Германии, могут приступить к прохождению серии тестов, которые подтвердят их готовность к серийному производству. В 2015 году ВМС Германии заказали разработку модифицированной версии вертолета NH90 NFH (NATO FrigateHelicopter), получившей название SeaLion. От базовой версии «Морской лев» отличается специальным навигационным оборудованием, новой системой опознавания «свой-чужой» и двумя штатными 12,7-мм пулеметами. На вооружении немецких ВМС SeaLion NH90 заменит морально устаревшие британские вертолеты WestlandSeaKing Mk.41, использующиеся с 1973 года.

Специалисты ЦАГИ завершили первый этап аэродинамических испытаний вертолета VRT500

Этот летательный аппарат — новая разработка конструкторского бюро «ВР-Технологии» холдинга «Вертолеты России». Модель в масштабе 1:4 прошла испытания в вертикальной штопорной аэродинамической трубе института. В ходе экспериментов ученые определили величины лобового сопротивления модели корпуса и наиболее важных его частей: фюзеляжа, мотогондолы, колонки несущего винта и хвостового оперения. Помимо этого, предметом исследований стали аэродинамические характеристики модели корпуса вертолета в широком диапазоне углов атаки. «Полученные результаты подтвердили расчетные показатели летательного аппарата», — отметили в ЦАГИ.

«Ингосстрах» выплатил более 2,8 млн рублей в связи с повреждением вертолета Robinson R66

Компания «Ингосстрах» произвела выплату страхового возмещения в размере более 2,8 млн рублей в связи с повреждением вертолета Robinson R66 ООО «Конго». «30 мая 2018 года в процессе послеполетной подготовки вертолета Robinson R66 на площадке «Хелипорт Москва» было обнаружено повреждение на одной лопасти несущего винта, явившееся результатом столкновения воздушного судна с птицей. Вышеуказанное повреждение вертолета Robinson R66 «Ингосстрах» признал страховым случаем, и была произведена выплата страхового возмещения по каско воздушного судна в размере более 2,8 млн рублей», — отметили в пресс-службе страховой компании.

Аэропорт АО «Петрозаводск — Бесовец» получил сертификат на техобслуживание вертолетов Ми-8

Это позволит предприятию значительно сократить расходы на техническое обслуживание своего вертолётного парка и позволит получать дополнительные доходы за счёт обслуживания вертолётов транзитных воздушных судов МИ-8. В настоящее время в оперативном управлении аэропорта 4 винтокрыла Ми-8Т. На воздушном судне этой модификации можно перевозить людей и грузы. Аэропорт Петрозаводск (Бесовец) использует вертолёты для выполнения лесоохранных работ в республике, социальных рейсов на о. Кижи и в Сенную Губу в осенне-зимний период, а также для перевозки туристов в труднодоступные места (коммерческие рейсы по договорам с турфирмами).

Израильская полиция получила первый из двух купленных у Airbus вертолетов Helicopters H145

Новые вертолеты будут использоваться полицией при борьбе с преступностью, терроризмом и мониторинге ДТП. В случае необходимости, эти многоцелевые машины могут быть задействованы для тушения пожаров. Кроме того, они могут служить для переброски спецназа полиции в случае чрезвычайных ситуаций. Пресс-служба правоохранительных органов Израиля сообщает, что в ближайшие недели полученный вертолет будет собран и отрегулирован техниками концернов ElbitSystems, AirbusHelicopters, а также авиационного подразделения полиции. Ожидается, что второй вертолет H145 будет доставлен в Израиль уже на следующей неделе.

Вертолёты «Ансат» и Ми-171А2 испытают при высоких температурах и в горной местности

«В течение двух месяцев Ми-171А2 сначала совершит серию полетов в Астраханской области, по итогам которых планируется доказать возможность их эксплуатации при температуре окружающего воздуха до +50˚С. Следующим этапом станут испытания бортового оборудования в условиях горного рельефа, которые пройдут в Нальчике», — сказал сотрудник пресс-службы холдинга «Вертолёты России». «Ансат» в это время будет проходить испытания на Эльбрусе. По их итогам планируется подтвердить возможность эксплуатации вертолета в горной местности на высотах до 2500 метров. Испытания проводят специалисты холдинга совместно с представителями ГосНИИ ГА.

Первый полет модернизированного тяжелого вертолета Ми-26Т2В намечен до конца августа

Как сообщил главный инженер завода «Роствертол» Игорь Сычев, вертолет находится в цехе покраски, готовятся документы на первый вылет, следом предстоит оформить сертификат летной годности опытного образца и перебазировать его в подмосковную Кубинку на форум «Армия-2018». От базовой модели Ми-26 новый вертолет отличается современным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО), который значительно упрощает пилотирование вертолета. Ми-26Т2В получил новый бортовой комплекс обороны «Витебск», не только обнаруживающий факт угрозы вертолету, но и противодействующий атакующим средствам.

Коммуникатор для бизнеса

В Казани прошел I Евразийский форум по развитию маршрутов — NETWORK

В переговорных сессиях приняли участие ключевые игроки рынка от крайней точки Западной Европы — аэропорты Португалии, до восточных рубежей Азии — Аэропорт Южно-Сахалинск, а также представители из других регионов мира.

Результатом успешно проведенных переговоров станут новые открытые маршруты из аэропортов стран Евразийского региона.

Каждый участник форума имел возможность провести неограниченное количество переговоров, заранее запланировав их в инновационной автоматизированной системе назначения встреч.

Лидером по количеству проведенных переговоров среди аэропортов стал Международный аэропорт Казань, который провел около 40 только заранее запланированных переговоров, состоялись и дополнительные встречи.Также большую активность в переговорной программе проявили аэропорты Красноярск, Мюнхен, Внуково, Жуковский, Минск.

Большое количество переговоров в рамках специальных сессий состоялось у крупных Аэропортовых холдингов Новапорт (Россия) и ANA Airportsof Portugal (Португалия), каждый из которых провел десятки встреч с участниками Форума.

Среди авиакомпаний лидерами переговорной программы по количеству встреч стали Аэрофлот, «Победа», Air France-KLM, UTair, Emirates, AZUR air, Uzbekistan airways, Atlas Global.

Также были представлены страны и регионы, которые пока еще не имеют своей авиакомпании, но заинтересованы в открытии новых маршрутов. Так, представитель Африканского континента, Посол Республики Гамбия в Российской Федерации госпожа **Джайнаба Ба** провела большое количество деловых встреч в рамках переговорной программы Форума Network с авиакомпаниями Европы, Азии, Ближнего Востока, стран ЕАЭС, а также руководством министерств транспорта и туризма регионов Евразии.

В работе Первого Евразийского форума по развитию маршрутов приняли участие представители не только авиаперевозчиков и аэропортов, но также и ассоциаций, представляющих интересы авиапассажиров,сообщили в Центре стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Президент Международной ассоциации авиапассажиров (IATPA International Air Transport Passengers Association) **Дэвид Маловни** в своем выступлении обозначил основные проблемные вопросы авиапассажиров, характерные для всех регионов мира: невозможность передачи купленного билета другому лицу, возврата полной стоимости билета в случае отмены поездки по инициативе пассажира; отсутствие компенсаций за отмененные рейсы и овербукинг.

По убеждению Дэвида Маловни, центральной фигурой всей авиационной деятельности должен стать пассажир. «Мы выступаем за признание того факта, что приобретенный авиабилет является собственностью пассажира. В связи с этим по настоянию Ассоциации в настоящее время соответствующие структуры Евросоюза рассматривают законопроект, который позволил бы передавать оплаченный билет другому пассажиру и при этом получать 100 процентов компенсации его стоимости», — отметил он.

Заместитель Председателя Общероссийского объединения пассажиров **Илья Зотов** сообщил, что в Российской Федерации также ведётся работа по обеспечению прав авиапассажиров и отечественное законодательство по ряду вопросов более ориентировано на соблюдение интересов пассажиров, чем в ряде других стран. Также спикер сообщил, что в настоящее время на правительственном уровне рассматривается вопрос о внесении в Воздушный кодекс изменений, предусматривающих возможность взимания штрафов с перевозчиков за овербукинг. Указанные изменения могут вступить в силу уже до конца 2018 года.

Основные тренды на рынке туризма в Российской Федерации были озвучены представителем Ростуризма на круглом столе по вопросам развития авиаперевозок на туристических направлениях, который прошел в рамках Форума NETWORK.

В своем докладе заместитель начальника Управления государственных туристических проектов и безопасности туризма Федерального агентства по туризму (Ростуризм) **Наталья Беленко** подчеркнула, что туризм обладает мощным синергетическим эффектом. В России рывок в своем развитии туризм совершил с 2014 года. Внутренний турпоток в 2017 году достиг отметки 56,5 млн. поездок. Прирост по отношению к 2000 г. составил 125 процентов. Число турпоездок в Россию иностранных граждан с 2001 года выросло на 123 процента.

Такая динамика обусловлена многими факторами, среди которых: вхождение Республики Крым в состав Российской Федерации, проведение Зимних олимпийских игр в Сочи, введение западными странами санкций против России, рост туристической привлекательности страны, в том числе благодаря мероприятиям по подготовке и проведению Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года. Было также отмечено значение ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации».

Наталья Беленко сообщила о расширяющейся палитре вариантов активного отдыха россиян. Наряду с культурно-познавательным, оздоровительным, пляжным, гастрономическим, промышленным, экологическим направлениями в настоящее время становятся популярными военно-исторический, патриотический, экстремальный туризм. Динамично развивается арктический туризм, все более привлекательными становятся дальневосточные туры, отдых на Байкале.

Представитель Ростуризма отметила существенное влияние на развитие туристической отрасли сегмента транспортных услуг. Очень важным для развития внутреннего и въездного туризма является совершенствование сети авиамаршрутов на востребованных туристами направлениях. Характерным примером была названа авиалиния Симферополь — Сочи. Для туроператоров это направление, охватывающее два популярных региона, стало еще одной привлекательной возможностью формировать предложения по комбинированным турам.

Перспективным направлением для расширения сотрудничества между туристическим и авиатранспортным сегментами является развитие чартерных авиасообщений. Было подчеркнуто, что чартерные рейсы — это ключевая составляющая пакетных туров.

Также отмечена важная роль в развитии внутреннего туризма программ государственного субсидирования воздушных перевозок пассажиров. В частности, на таких традиционно туристических направлениях, как Крым, Сочи, Минеральные воды и другие. Позитивным примером был назван факт увеличения в 2018 году числа субсидированных авиамаршрутов в Крым до 63. Это способствовало росту турпотока в регион.

Наталья Беленко указала и на прямую закономерность, когда увеличение спроса на турпоездки оказывает положительное влияние на развитие инфраструктуры авиатранспортной отрасли, что, в свою очередь, сказывается на расширении географии путешествий.

Мощный импульс развитию туризма придало проведение в стране Чемпионата мира по футболу. Была проведена реконструкция аэропортовой инфраструктуры, повышена авиационная доступность и комфорт для туристов, расширена сеть регулярных авиарейсов между городами-организаторами мундиале. В результате, суммарное количество туристов и болельщиков, посетивших в период проведения матчей города-организаторы футбольного первенства, составило порядка 6,8 млн человек, среди которых более 3,4 млн — иностранцы.

Таким образом, 11 городов проведения матчей суммарно приняли более чем на 40 процентов туристов больше, чем за аналогичный период прошлого года. Въездной турпоток в период ЧМ-2018 вырос в этих городах более чем на 50 процентов. Общий туристский поток в июне 2018 года по сравнению с прошлым годом возрос в 4,9 раза, въездной — в 19 раз. Чемпионат мира по футболу FIFA 2018 обеспечил для российской туристской отрасли долгосрочный эффект. Его наследие продолжит работать, способствуя росту внутреннего и въездного турпотоков, – считают в Ростуризме.

Эпохальным событием для развития внутреннего туризма стало открытие моста через Керченский пролив. Оно ознаменовало создание единого южного пляжно-туристического кластера страны. Ввод объекта создает условия для снижения стоимости строительства на полуострове, цен на топливо, товары и услуги, что скажется на себестоимости крымского туристического направления, — прогнозируют в ведомстве.

Значительным подспорьем в увеличении объема въездного туризма станет принятый Государственной Думой РФ в третьем чтении закон, предоставляющий иностранным обладателям паспорта болельщика (FANID) право многократного безвизового въезда в РФ до конца 2018 г. Такое решение исключительно положительно скажется на развитии туризма в нашей стране и приведет к увеличению въездных потоков, — уверены в Ростуризме.

Форум NETWORK был организован Центром стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА). Руководитель центра Антон Корень сообщил: «Форум NETWORK посетили более 350 профессионалов отрасли. Из них большая часть — авиакомпании и аэропорты. Все делегаты отметили эффективность переговорной программы, практически каждый участник сообщил об установлении новых контактов в части развития маршрутов.

Учитывая высокую востребованность, мы будем на ежегодной основе проводить данный форум в разных городах Евразийского региона».

«С уверенностью можно сказать, что I Евразийский форум по развитию маршрутов NETWORK прошел успешно и показал себя как эффективная международная коммуникационная площадка, объединяющая авиакомпании и аэропорты из разных регионов мира», — подвел итоги дискуссий Антон Корень.

Окончание. Начало на с. 2

Самолету и человеку

Авиакомпания UTair присвоила лайнеру Boeing 767-200 имя первого Героя России летчика Суламбека Осканова

С 1999 года UTair называет самолеты именами выдающихся людей, которые внесли значительный вклад в развитие страны и гражданской авиации России. Лайнеры авиакомпании названы в честь Николая Байбакова, Василия Бахилова, Антонины Григорьевой, Василия Колошенко, Романа Кузоваткина, Владимира Кулешова, Константина Лужецкого, Романа Марченко, Виктора Муравленко, Петра Панова, Степана Повха, Александра Протозанова, Фармана Салманова, Ивана Хохлова, Виктора Черномырдина и Бориса Щербины.

Любопытно, что практически в это же время в компанию «Аэрофлот» поступило обращение от властей Санкт-Петербурга присвоить одному из самолетов имя своего знаменитого земляка, писателя-фронтовика Даниила Гранина, 100-летие со дня рождения которого будут отмечать в январе 2019 года. Об этом сообщили в пресс-службе вице-губернатора Владимира Кириллова.

Советский и российский писатель, киносценарист, общественный деятель, ветеран Великой Отечественной войны Даниил Гранин начал литературную деятельность в 1940-х, неоднократно удостаивался за свои произведения различных наград и премий - отечественных и международных. В 2017 году Гранина наградили премией «За выдающиеся достижения в области гуманитарной деятельности».

Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал указ о праздновании в 2019 году 100-летнего юбилея писателя Даниила Гранина. В состав оргкомитета вошли 26 представителей органов власти, творческих и научных организаций, а также деятели культуры и искусства.

В пресс-службе «Аэрофлота» ТАСС сообщили на официальный запрос агентства, что предоставят свой комментарий позднее. Ранее авиаперевозчик уже называл самолеты в честь великих русских писателей, композиторов, космонавтов: Михаила Шолохова, Иосифа Бродского, Николая Римского-Корсакова, Юрия Гагарина и других.

И, конечно, не забывает национальный авиаперевозчик отдавать дань памяти авиаторам, чьи имена составляют гордость и славу Родины и профессионального сообщества. Не так давно «Аэрофлот» пополнил свой парк воздушных судов сорок пятым отечественным самолётом SukhoiSuperjet 100. Воздушному судну с бортовым номером RA-89113 присвоено имя «А. Маресьев» — в честь легендарного советского лётчика. Данный авиалайнер SukhoiSuperjet 100 имеет двухклассную компоновку: 12 кресел в салоне бизнес-класса и 75 в салоне экономического. Новый SSJ100 начнёт выполнять рейсы уже в ближайшие недели.

Имя Алексея Петровича Маресьева навечно вписано в отечественную историю благодаря мужеству, которое он проявил в годы Великой Отечественной войны. Маресьев лишился обеих ног после тяжёлого ранения, полученного во время войны, однако он вернулся на фронт и продолжил сражаться за страну в прежнем качестве — летчика-истребителя. За свои заслуги он был удостоен звания Героя Советского Союза. Именно его фигура стала прототипом главного героя «Повести о настоящем человеке» Бориса Полевого.

«Аэрофлот» является крупнейшим эксплуатантом SSJ 100. Авиакомпания планирует увеличить количество воздушных судов данного типа в своём самолётном парке до 50. Самолёты SukhoiSuperjet 100 выполняют рейсы внутри России, в страны СНГ, а также в ряд европейских стран. И почти каждый из этих бортов — именной.

29 июля 2018 года исполнилось 100 лет со дня рождения легендарного лётчика-испытателя, первого командира лётного подразделения советских реактивных пассажирских лайнеров Константина Сапёлкина. Уже третий год в «Аэрофлоте» летает Sukhoi SuperJet 100 с регистрационным номером RA-89057, названный в честь заслуженного пилота СССР Константина Петровича Сапёлкина (1918 — 1995 гг.).

«Рыцарем неба» как-то уважительно окрестил Константина Петровича министр гражданской авиации СССР Борис Бугаев. Кстати, придя в гражданский флот после войны, он был учеником Сапёлкина, совершенствовал своё мастерство под его руководством, летая с ним в одном экипаже вторым пилотом.

А десятый по счёту в воздушном парке «Аэрофлота» SukhoiSuperJet 100 (заводской номер 95018, серийный номер 018, регистрация RA-89010) носит имя «Борис Бугаев». Это имя в настоящее время с честью несет и Ульяновский институт гражданской авиации (бывшее Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации). Имя Бориса Павловича Бугаева присвоено вузу в 2016 году, чем студенты и преподаватели чрезвычайно гордятся.

...А вот в авиакомпании «Россия» другая традиция. С апреля 2016 года воздушным судам присваиваются названия городов Российской Федерации. На носовой части фюзеляжа под кабиной пилотов размещается название и герб города. На левой стороне самолета название города нанесено на русском языке, на правой стороне — на английском языке. Первый лайнер был назван в честь Санкт-Петербурга. Сегодня практически все известные города России — Анапа, Архангельск, Астрахань... и далее по алфавиту до Южно-Сахалинска и Якутска — отметились в реестре воздушного флота «России».

Интересно, что имена собственные на среднемагистральных и дальнемагистральных самолетах «Аэрофлота» понятны и известны большинству наших мало-мальски образованных сограждан, но большинство имен последней группы ближнемагистральных суперджетов знакомы, пожалуй, только профессиональным авиаторам. Но все они оставили — каждый свой — яркий след в истории и летописи отечественной авиации. Мы решили напомнить о них...

Boeing 737-800: С. Образцов, Б. Кустодиев, А. Солженицын, Ч. Айтматов, К. Симонов, Н. Бердяев, В. Белинский, Л. Гумилёв, В. Даль, С. Ожегов, М. Щепкин, Н. Лесков, Н. Карамзин, И. Крылов, Г. Свиридов, М. Врубель, С. Соловьёв, Г. Товстоногов, С. Эйзенштейн, Л. Утёсов.

Boeing 777-300ER: М. Кутузов, П. Багратион, М. Барклай-де-Толли, Д. Давыдов, А. Куприн, И. Бунин, А. Чехов, М. Лермонтов, А. Блок, SKYTEAM, С. Есенин, М. Булгаков, А. Островский, И. Тургенев, А. Пушкин.

Airbus A330-200/Airbus A330-300: Е. Светланов, В. Высоцкий, И. Бродский, А. Грибоедов, Н. Гоголь, SKYTEAM (авиационный альянс), В. Маяковский, Б. Пастернак, А. Твардовский, Ф. Тютчев, О. Мандельштам, М. Шолохов, А. Бакулев, Н. Бурденко, П. Капица, А. Сахаров, И. Франк, Л. Яшин, В. Брумель, И. Кулибин, А. Можайский, Л. Канторович.

Airbus A321: А. Скрябин, П. Чайковский, А. Дейнека, М. Шагал, И. Мичурин, Н. Пирогов, И. Сеченов, Н. Жуковский, К. Циолковский, С. Королёв, М. Келдыш, Н. Вавилов, А. Прохоров, Н. Семёнов, В. Алексеев, С. Михалков, Г. Вишневская, К. Станиславский, Е. Вахтангов (в ливрее «ManchesterUnited»), С. Дягилев, И. Гончаров, М. Зощенко, Д. Рябушинский, С. Бондарчук, Ф. Ушаков, С. Рихтер, А. Тарковский, В. Шукшин, В.Немирович-Данченко, И. Левитан, И.Дунаевский, Ю.Харитон, Ю.Любимов.

Airbus A320: SKYTEAM: А. Алябьев, Н. Римский-Корсаков, Д. Шостакович, А. Рублёв, В. Васнецов, В. Суриков, К. Брюллов, В. Серов, А. Никитин, Г. Седов, М. Ростропович, И. Крузенштерн, В. Беринг, Е. Хабаров, Ф. Беллинсгаузен, Ю. Лисянский, М. Лазарев, Н. Миклухо-Маклай, Г. Шелихов, Г. Невельской, С. Крашенинников, В. Обручев, Ю. Гагарин, Н. Пржевальский, Г. Титов, В. Челомей, И. Павлов, И. Курчатов, С. Вавилов, Н. Лобачевский, В. Глушко, Л. Ландау, С. Ковалевская, А. Колмогоров, К. Тимирязев, А. Чижевский, В. Вернадский, А. Николаев, И. Тамм, И. Мечников, П. Черенков, А. Попов, П. Яблочков, «Добролёт» (в ливрее «Ретро»), Н. Басов, А. Суворов, В. Мейерхольд, Д. Лихачёв, А. Бутлеров, А. Столетов, С. Боткин, А. Вишневский, Б. Петровский, Ю. Сенкевич, П. Беляев, В. Комаров, К. Феоктистов, Б. Егоров, Г. Жуков, П. Попович, К. Паустовский, С. Маршак, А. Фет, А. Вознесенский, Л. Толстой, А. Иоффе, С. Герасимов, А. Герман, Ф. Достоевский

Sukhoi SuperJet 100: **Валерий Сысовский** — почти 40 лет проработал в ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии». Начиная с авиатехника Ил-62, прошел трудовой путь до заместителя летного директора по летно-технической эксплуатации. В составе экипажа поднимал в небо первый «Ил-96» на пассажирском рейсе SU-315 по маршруту Москва — Нью-Йорк, **SKYTEAM** — авиационный альянс, **Петр Хмельницкий** — ветеран «Аэрофлота», один из лучших пилотов в истории отечественной гражданской авиации, **Иван Орловец** — участник Великой Отечественной войны, заслуженный пилот СССР, ветеран гражданской авиации, **Павел Михайлов** — советский офицер, лётчик гражданской авиации, Герой Советского Союза, **Дмитрий Езерский** — участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, **Дмитрий Барилов** — советский пилот, родоначальник известной в «Аэрофлоте» династии пилотов гражданской авиации, **Харитон Цховребов** — советский военный лётчик, заслуженный пилот СССР, **Георгий Бенкунский** — ветеран Великой Отечественной войны, заслуженный пилот СССР, **Василий Борисов** — лётчик, подполковник Советской Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, **Борис Бугаев** — см. выше, **Михаил Водопьянов** — советский лётчик, участник спасения экипажа парохода «Челюскин», участник арктических и высокоширотных экспедиций, генерал-майор авиации, член Союза писателей СССР, член ЦИК СССР, шестой Герой Советского Союза (1934), **Евгений Барабаш** — советский лётчик, пионер освоения реактивной техники, заслуженный пилот СССР, **Борис Веллинг**— русский лётчик, участник первых советских перелётов, **Александр Витковский** — командир авиационного отряда Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР, Герой Социалистического Труда, Заслуженный пилот СССР, **Иван Воедило** — русский пилот самолёта Fokker F.III русско-германского общества воздушных сообщений «Дерулюфт», а позднее — советский лётчик военной и гражданской авиации, **Дмитрий Глинка** — советский лётчик-истребитель, дважды Герой Советского Союза, **Александр Груздин** — советский лётчик, пилот 1-й авиационной эскадрильи 1-й авиационной транспортной дивизии Гражданского Воздушного флота, старший лейтенант, Герой Советского Союза, **Михаил Ефимов** — первый русский авиатор, механик, известный спортсмен начала XX века, ученик Анри Фармана, **Борис Лахтин** — участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза (1944), Петр Нестеров — русский военный лётчик, штабс-капитан. Основоположник высшего пилотажа (петля Нестерова), **Николай Новиков** — советский лётчик военной и гражданской авиации, начальник Управления международных линий ГУ ГВФ, **Иван Рубцов** — советский военный лётчик, полковник ВВС, участник Великой Отечественной войны, Герой Российской Федерации (1998), **Юрий Овсянников** — заслуженный пилот СССР, **Алексей Семенков** — советский военный деятель, генерал-лейтенант ВВС СССР, участник Великой Отечественной войны, Герой Российской Федерации (1998), **Борис Осипов** — полярный лётчик, Герой Социалистического Труда, **Иван Рышков** — участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, **Константин Сапёлкин** — см. выше, **Николай Сафронников** — один из первых пилотов самолета Ту-104 на маршруте Москва — Прага — Москва, **Михаил Ступишин** — штурман, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд арестовал бывшего руководителя аэропорта Саранск по обвинению в коррупции

Ленинский районный суд столицы Республики Мордовия — города Саранска отправил под стражу экс-руководителя аэропорта Саранск, который подозревается в получении взятки в крупном размере. «Мера пресечения в виде заключения под стражу в отношении подозреваемого избрана по 30 сентября», — говорится в сообщении пресс-службы суда. По данным следствия, в период с декабря 2016 года по май 2018 года подозреваемый получил несколько взяток на общую сумму 650 тысяч рублей от местной коммерческой организации за приемку работ по устройству сооружений ливневого стока на территории аэропорта и за подписание исполнительной документации.

Арбитражный суд продлил на полгода срок инвентаризации имущества «Трансаэро»

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области по заявлению конкурсного управляющего ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» продлил еще на шесть месяцев срок инвентаризации имущества авиаперевозчика, говорится в определении суда. Управляющий Алексей Белокопыт в заявлении указал на то, что бухгалтерская и иная документация должника, материальные ценности до настоящего времени не переданы ему бывшим руководителем компании. Также он обратил внимание суда на значительный объем имущества на балансе должника, в том числе, находящегося за пределами России. Срок инвентаризации имущества компании продлен до 13 декабря 2018 года.

Обвиняемый по делу о катастрофе Falcon 50 пожаловался на следствие Генпрокурору России

Один из основных фигурантов уголовного дела о катастрофе в 2014 году во «Внуково» самолета Falcon, руководитель полетов аэропорта Роман Дунаев обратился в Генпрокуратуру РФ с жалобой на действия следователей СКР. Для подтверждения своей невиновности он неоднократно просил следователя проверить его показания непосредственно на рабочем месте руководителя полетов, расположенном на пятом этаже УВД аэродромного командно-диспетчерского пункта во Внуково. Но ему было отказано. Автор обращения особо отметил, что отсутствие невозможности следить за машинами подтверждается и в отчете МАК о расследовании катастрофы Falcone.

В Якутии пьяный депутат подрался с двумя пилотами из-за отказа с ним выпить

Народный депутат Якутии Юрий Садовников устроил пьяный дебош в гостинице, где, вломившись в соседний номер, попытался заставить употреблять с ним спиртное двух пилотов вертолета Ми-8 авиакомпании «Полярные авиалинии». Пилоты пытались объяснить ему, что через несколько часов, утром, им лететь, поэтому им нельзя употреблять спиртное. На народного избранника аргументы не подействовали, и он полез в драку. При этом Садовников кричал: «Я депутат! Всех уволю!». Главный единоросс Якутии Сахамин Афанасьев сообщил, что буяну грозит серьезная партийная выволочка: «За дискредитацию партии — исключение и отзыв из списка на выдвижение в Ил Тумэн».

Суд не смягчил приговор осужденному за мошенничество экс-директору АП Брянска

Брянский областной суд оставил без изменения приговор бывшему генеральному директору международного аэропорта Брянск Имеде Рохвадзе, осужденному за мошенничество: «судебная коллегия не нашла оснований для удовлетворения апелляции».Было установлено, что с января 2014 года по декабрь 2016 года Рохвадзе, а также главбух Татьяна Шевцова и экономист Надежда Борисова, используя свое служебное положение, заключали фиктивные трудовые соглашения с гражданами и подписывали акты выполненных работ, которые фактически не выполнялись. В результате сообщники похитили денежные средства организации на сумму более 1,5 млн рублей.

Транспортная полиция оперативно раскрыла кражу крупной суммы денег в АП «Толмачево»

К сотрудникам полиции в аэропорту «Толмачёво» обратился 43-летний житель одной из республик Средней Азии. Он сообщил, что случайно оставил у кассы авиабилетов свою барсетку стоимостью 20 тысяч рублей, в которой находились документы, банковские карты, ключи от дома и сейфа, дорогостоящий мобильный телефон и денежные средства в иностранной валюте. Сумма причиненного ущерба составила более 330 тысяч рублей. В этот же день в ходе проведения оперативно-розыскных мероприятий транспортные полицейские установили подозреваемого в совершении кражи. Им оказался 38-летний житель Алтайского края. В отношении фигуранта возбуждено уголовное дело.

Посадкой вертолета среди жилых домов в Стерлитамаке заинтересовалась прокуратура

Стерлитамакская транспортная прокуратура проводит проверку исполнения законодательства о безопасности полетов и законности использования воздушного пространства в связи с посадкой частного вертолета в жилой зоне г. Стерлитамака, 4 августа. "По предварительным данным частный вертолет Robinson R44 в 14 часов 35 минут по местному времени приземлился у жилого дома № 7 по ул. Караная Муратова г. Стерлитамака. На борту воздушного судна находился пилот и несовершеннолетний. В течение часа воздушное судно покинуло место посадки. По результатам прокурорской проверки будет решен вопрос о необходимом комплексе мер реагирования.

Россиянина оштрафовали на 6 тысяч рублей за пьяный дебош на борту лайнера Air Astana

В дежурную часть полиции в аэропорту города Алматы поступило сообщение о том, что «на борту ВС авиакомпании Air Astana сообщением Алма-Ата — Уральск находится буйный пассажир». По данным пресс-службы, 26-летний мужчина, «находясь в нетрезвом состоянии, вел себя агрессивно, на замечания бортпроводников не реагировал, выражался нецензурной бранью и тем самым мешал спокойствию пассажиров».В отношении дебошира составили три административных протокола: за мелкое хулиганство, появление в общественных местах в состоянии опьянения и нарушение правил поведения в самолете. Мужчина оштрафован на 31,3 тысячи тенге (около 5,7 тысячи рублей).

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

FAA предупреждает: Возгорание ноутбука может привести к катастрофе ВС

Возгорание литиевой батареи, которые установлены в ноутбуках, смартфонах и других устройствах, в багажном отделении самолета не всегда может быть потушено с помощью специального огнезащитного газа.

К такому выводу пришли специалисты Федерального управления гражданской авиации США.Если загоревшаяся батарея повлечет за собой возгорание аэрозольного баллона (обычно это косметика, которую пассажиры сдают в багаж), то системы подавления огня не справятся с таким пожаром. Пожар может привести к катастрофе самолета.Эта проблема была вынесена на обсуждение на форуме по авиабезопасности в Вашингтоне. Эксперты так и не пришли к единому решению. Сообщается, что в ближайшее время FAAзапланировано проведение ряда информационных кампаний. Пассажирам будут рассказывать о потенциальной опасности, и просить их не сдавать устройства с литиевыми батареями в багаж.

Видео-инструкцию по безопасности на борту самолета выпустила Turkish Airlines

Авиакомпания Turkish Airlines выпустила новую анимационную видео-инструкцию по безопасности на борту самолета с участием известных миниатюрных персонажей LEGO, выступивших в новых для себя ролях.

Новая видео-инструкция по безопасности будет транслироваться на всех рейсах Turkish Airlines и дебютирует в интернете. Это первое и единственное в своем роде LEGO® видео о безопасности на борту демонстрирует пошаговую инструкцию по безопасности для пассажиров в уникальной веселой манере в сочетании с разумной долей юмора, эпизодическими ролями знаменитостей, незабываемой песней и танцевальным номером. Съемки ролика заняли более чем 950 дней, специалисты использовали для анимации 2,938,840 кирпичиков LEGO. В общей сложности 9,658,631 часов было потрачено на создание 973 версий видеоанимации о безопасности на борту на английском и турецком языках.

Причиной вынужденной посадки «Корвета» стал отказ правого двигателя

Грубая посадка, которую накануне совершил самолет-амфибия в Серпуховском районе Подмосковья, произошла из-за отказа правого двигателя воздушного судна, сообщили в ГУ МЧС России по Московской области.

Напомним, 1 августа вблизи деревни Дракино Серпуховского района в 12:33 по московскому времени совершил грубую посадку двухместный самолет-амфибия «Корвет». На борту воздушного судна находились двое взрослых мужчин. «По прибытию к месту происшествия было установлено, что грубая посадка самолета произошла в поле в результате отказа правого двигателя. Пострадали два человека — пилот и пассажир, погибших нет», — говорится в сообщении. На сайте МЧС уточняется, что после осмотра медицинскими работниками пострадавшие от госпитализации отказались. После посадки самолета возгорания не последовало, разрушений жилых строений и построек также не зафиксировано.

Власти США изучают идею отмены проверок пассажиров в малых аэропортах

Управление по безопасности на транспорте США рассматривает предложение об отмене проверки пассажиров и багажа в более чем 150 небольших аэропортах страны. Это поможет экономить $115 млн в год.

По данным телекомпании CNN, выработавшая данное предложение рабочая группа экспертов Управления по безопасностина транспорте считает более оптимальным перенести проверку багажа и пассажиров самолетов, рассчитанных на менее чем 60 мест, из малых аэропортов в крупные воздушные хабы, являющиеся как конечными точками маршрута некоторых пассажиров, так и пунктами пересадки. Современное оборудование, применяемое в них для досмотра пассажиров и просвечивания/сканирования багажа, совершеннее, чем в терминалах аэродромов местного значения. Такое новшество поможет снизить нагрузку на персонал аэродромов и сэкономить более $100 млн каждый год, поясняет телекомпания.

В Казахстане из-за катастрофы Як-12 приостановили эксплуатацию этих самолетов

В связи с крушением самолета Як-12, произошедшего утром 27 июля, Казахстан приостановил эксплуатацию этих летательных аппаратов, сообщает Комитет гражданской авиации Казахстана.

Стало известно, что самолет совершал обработку кукурузных полей от мотыльков в Панфиловском районе Алматинской области. На борту находились два человека — пилот Хамит Акбергенов и пассажир Масимжан Масимов, глава Крестьянского хозяйства «Аршидинов». Оба погибли. На основании происшествияКомитетом гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию (МИР) Республики Казахстан принято решение о приостановлении эксплуатации воздушных судов Як-12 на территории РК до окончания расследования. Уполномоченным органом по расследованию является Департамент по расследованию транспортных происшествий и инцидентов МИР РК. По факту авиакатастрофы возбуждено уголовное дело.

Власти Красноярского края начали выплаты родным погибших в катастрофе Ми-8

Ранее сообщалось, что родственники получат до 1 млн рублей из резервного фонда регионального бюджета. Источник в органах власти уточнил, что в целом семьи погибших могут получить от 5 до 8 млн рублей.

Работникам соцорганов поручено оказать помощь пострадавшим семьям в оформлении всех необходимых документов. Вертолет Ми-8 авиакомпании Utair, совершавший рейс Ванкор - Пурпе, 4 августа потерпел катастрофу в Туруханском крае, в 180 км севернее Игарки. Он задел лопастями подвес грузового вертолета, вылетевшего ранее. На борту находились 18 человек - три члена экипажа и 15 вахтовиков, работников «РН-Ванкор» и подрядных организаций. Все они погибли. По факту катастрофы возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»).

С больной головы на здоровую

МИД России: Нидерланды фактически сняли с Киева вину за гибель малайзийского Boeing

Для расследования случившегося была создана Совместная следственная группа, в которую входят представители Австралии, Бельгии, Малайзии, Нидерландов и Украины. 24 мая эксперты опубликовали промежуточный доклад, заявив в нем, что зенитная ракетная установка, с которой был произведен запуск ракеты, сбившей самолет, могла быть завезена из России и принадлежать 53-й зенитной ракетной бригаде под Курском.

Окончание. Начало на с. 2

В России обвинения ССГ отвергли. В частности, Минобороны РФ заявило, что ни один зенитный ракетный комплекс Вооруженных сил никогда не пересекал российско-украинскую границу.

«Очень напоминает дело Скрипалей, когда сказали «Highlylikely — это русские», но тут же сообщили, что расследование продолжается, и оно займет неопределенное время, — прокомментировал ситуацию Министр иностранных дел Российской Федерации Сергей Лавров. — Складывается ощущение дежавю. Но если наши партнеры решили и в этом случае, когда речь идет о гибели сотен людей, спекулировать на этом ради достижения своих политических целей, оставляю это на их совести»...

«Мы всегда призывали к совместной работе…»

В Министерстве иностранных дел Российской Федерации напомнили, что Москва всегда призывала к совместной работе по расследованию катастрофы, однако Австралия и Нидерланды отказывались от такого взаимодействия.

«В приуроченном к четырехлетней годовщине гибели рейса MH17 заявлении министра иностранных дел Австралии Джули Бишоп говорится об обращенном к России предложении Нидерландов и Австралии о «начале диалога вокруг обстоятельств, приведших к трагической потере невинных жизней».

Именно к такому сотрудничеству мы призывали, начиная с 2014 года, однако прошло четыре года, прежде чем наши партнеры осознали потребность в нем», — указали в российском внешнеполитическом ведомстве.

Российская сторона подчеркивает, что выдвинутые Австралией и Нидерландами обвинения в причастности к гибели лайнера ничем не обоснованы, а вопросы Москвы к этим странам по обстоятельствам трагедии остались без ответа.

«Тем самым эти две страны — члены Совместной следственной группы продемонстрировали свою неготовность к продолжению полноценного конструктивного сотрудничества по «делу MH17», а также отсутствие у них заинтересованности в проведении всеобъемлющего, объективного и независимого международного расследования», — констатировали в министерстве.

МИД напоминает, что Москва привержена положениям резолюции Совета Безопасности ООН 2166, где изложена процедура расследования обстоятельств гибели лайнера, и готова оказывать содействие этой работе, чтобы добиться установления истины и привлечения к ответственности виновных.

Эх, база мягковата!

Теперь Нидерланды считают: в гибели малайзийского «Боинга» виноват Киев

По информации весьма осведомленного и влиятельного в стране издания «HetParool», 31 мая глава Министерства иностранных дел Нидерландов Стеф Блок озвучил мнение, что часть ответственности за сбитый над Донбассом малайзийскийBoeing 777, выполнявший рейс MH17 может понести Украина. «Я ничего не исключаю», — заявил глава МИД королевства во время дебатов на тему катастрофы в палате представителей парламента страны. Его слова ицитирует газета.

Наконец-то западные политики задались главным вопросом: по какой причине власти Украины не приняли решение о закрытии воздушного пространства в небе над Донбассом, до того времени, пока не случилось катастрофы.

По словам Блока, не исключено, что Киев «будет включен в список ответственных за крушение»малайзийского лайнера,но считает это возможным «в отдаленной перспективе».Однако, в настоящее время для этого не хватает оснований, ввиду отсутствия «жесткой правовой базы».

Какие основания у Совместной следственной группы обвинять Россию — этого миру и вовсе не считают нужным объяснять, ограничившись «тыканьем пальцем» («ВТ» № 30) в назначенного заранее и почти единогласно виновника по принципу «против кого сегодня дружим». Почему почти?

Накануне, напомним, глава Министерства транспорта Малайзии Энтони Лок заявил, что расследование так и не доказало вины российской стороны в крушении «Боинга» на рейсе MH17. Члены Совместной следственной группы вообще не предоставили никаких конкретных доказательств причастности России к трагедии.

В редакционной статье популярного издании «ChannelNewsAsia» также говорится: Энтони Лок считает,что выводы следователей не содержат очевидных доказательств вины Российской Федерации в крушение «Боинга» над Донбассом.

С пробиркой у Колина Пауэлла получалось убедительнее!

Еще 24 мая, на пресс-конференции Совместной следственной группы, комиссия обнародовала промежуточные итоги расследования. По данным экспертов, «Бук» якобы подстреливший самолет, был доставлен на Украину конвоем военной техники. На основании снимков из спутника, следственная группа сделала вывод, что «Бук» мог базироваться в 53-й бригаде в районе Курска, однако попал на украинскую территорию в конце июня 2014 года.

После данного заявления, Нидерланды официально обвинили Российскую Федерацию в ответственности за авиакатастрофу. Позже к обвинениям присоединились Австралия, страны Европейского союза и НАТО.

Однако представители Министерства обороны РФ, а также постоянный представитель России при Организации объединенных Наций не признали выводы Совместной следственной группы. И вот теперь объединенному мнению Европы приходится идти на попятный.

«Секретные данные» от Виктории Нуланд

А тем временем...

«Власти США передали нидерландским следователям и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) собственные данные по трагедии рейса MH17 на Украине», — сообщила на прошлой неделе помощник государственного секретаря, прославившаяся в Киеве бесплатной раздачей печенек, Виктория Нуланд.

По ее словам, всем заинтересованным сторонам и организациям были переданы, в том числе, «секретные материалы, которые со временем могут быть частично обнародованы». На деле же имеет место очередной непроверяемый вброс «информации» о якобы имеющихся в распоряжении США неопровержимых уликах в пользу придуманной ими же теории, что малайзийский-Boeing был сбит ополченцами.

Скорее всего, нидерландские следователи послушно сделают «стойку», озвучат очередную «версию», но не представят на суд публики никаких доказательств, ссылаясь на секретность источника. То есть, опять сказка про «на колу мочало — начинай с начала». Причем, ранее предоставленные Россией спутниковые снимки истребителя ВВС Украины, расстреливающего ракетами MH17, были немотивированно отвергнуты.

Но в любом случае все будет решать не политически ангажированный и мотивированный соответствующим образом арбитраж (как не вспомнить знаменитое грибоедовское «А судьи кто?!»), а только независимое экспертное мнение, подкрепленное неопровержимой доказательной базой – ввиду отсутствия у Нидерландов «жесткой правовой базы».

Как однозначно высказался по поводу всей этой «мышиной возни» Президент России Владимир Путин, Москва не признает результаты расследования до тех пор, пока к нему не допустят российских специалистов. «Мы изначально предлагали совместную работу по расследованию этой трагедии», — напомнил глава российского государства.

На том стояли, стоим и будем стоять!

Анна СОЛЬЦ,
Обозреватель «ВТ»
Амстердам — Москва

Аэромобиль от Джеймса Бонда

Голландцы обещают выпустить его в 2020-м году

Летательные аппараты небычной конструкции и непривычного вида регулярно появляются на международных авиасалонах. Не стал исключением и недавно состоявшийся в Фарнборо. Среди прочей техники там был выставлен летающий автомобиль «Либерти», привлекший изрядное внимание.

В мире разрабатывается немало транспортных средств такого рода. Но «Либерти» заметно выделяется из их ряда. Его особенность в том, что он сконструирован как гироплан, то есть винтокрылая машина, использующая для создания подъёмной силы несущий винт, свободно вращающийся в режиме авторотации.

Как ни хотелось публике увидеть «Либерти» в действии, в течение недели экспонат не покинул демонстрационный стенд, что только подогревало интерес к нему. Голландская компания PAL-VInternational, разработавшая его совместно с несколькими фирмами из Италии, объяснила, что пока это только прототип, который используется, чтобы получить сертификат, необходимый для эксплуатации серийных экземпляров на земле и в воздухе.

Конструкции аппаратов, основанных на принципе гироплана, бытовали с самого зарождения авиации. Пилотируя один из них, знаменитая американская лётчица Амелия Эрхард поставила рекорд высоты и дальности полёта в 1931 году. А в вышедшем на экран в 1967 году очередном боевике о Джеймсе Бонде — фильме «Живёшь только дважды» - агент 007, уходя от преследования, взмывал в небо на гироплане под названием «Маленькая Нелли».

Как и обычные одномоторные лёгкие самолёты, гироплан приводится в движение пропеллером. Он может устанавливаться как спереди — аппаратом этого типа пользовалась Эрхарт, — так и сзади фюзеляжа — именно таким лихо управлял Джеймс Бонд. Но вместо фиксированных крыльев подъёмную силу ему придаёт воздушный винт-ротор. В отличие от вертолёта, его лопасти приводятся в движение не мотором, а получая импульс от обтекающего их встречного потока воздуха. Последний же возникает при работе маршевого винта-пропеллера, который сообщает гироплану горизонтальную скорость.

Фирма PAL-VInternational базируется в городке Рамсдунсквер и была основана десять лет назад с целью коммерциализации концепции, развиваемой с 1999 года. Руководят проектом несколько местных предпринимателей с опытом в области авиации, автомобилестроения и маркетинга. Помимо частных инвестиций, он получил финансовую поддержку со стороны министерства экономики Нидерландов. Ещё три государственных ведомства страны высказались в его пользу, признав в нём инновационный и экономический потенциал.

— Представленный образец - это важный рубеж в претворении нашего замысла в жизнь, - сказал глава компании Роберт Дингеманс. — Вскоре мы начнём завершающий этап испытаний с целью демонстрации его соответствия требованиям сертификационных агентств EASA и FAA, а по получении их одобрения приступим к серийному производству.

Главный инженер Майк Стекеленбург отметил, что конструкторы предпочли использовать уже опробованные технические решения, чем создавать летающий авто на базе незрелых и нуждающихся в подтверждении технологий.

— Такой подход позволил нам сэкономить время чтобы ускорить выход модели на рынок, намеченный на 2020 год. Например, мы воздержались от применения электродвигателя — во всяком случае пока. Считаем, что существующие сегодня аккумуляторы не могут обеспечить машине достаточной дальности полёта или пробега.

По утверждению компании, «Либерти» способен взлетать и садиться на ВПП длиной всего 90 метров, и перевозить двух человек со скоростью 180 км на расстояние 400-500 км. А сложив после приземления винт, пропеллер и хвост – вся процедура занимает десять минут — он превращается в трёхколёсный спортивный автомобиль, достигающий той же скорости.

В каждой из своих двух ипостасей «Либерти» потребляет обыкновенный бензин, так что заправка его для потребителя не составит труда. По словам Стекеленбурга, в случае отказа двигательной установки в полёте он может спланировать и безопасно приземлиться на участок размером с теннисный корт. Для пущей безопасности аппарат оснащён двумя небольшими двигателями внутреннего сгорания. При необходимости каждый из них можно задействовать как в воздухе так и на земле.

Пользователь, правда, должен одновременно обладать правами на вождение авто и лицензией пилота-любителя. Вопрос о рынке для такого продукта, убеждён Дингеманс, не стоит. Ведь в одних США количество умеющих управлять лёгким самолётом давно перевалило за полмиллиона, а водить автомобиль умеет практически всё взрослое население.

— С помощью «Либерти» любой сможет доехать до лётного поля или подходящего участка местности, подняться в воздух, долететь до участка, ближайшего к конечному пункту, приземлиться и завершить путешествие уже по дороге, — говорит он. — Это даёт потребителю необходимую свободу выбора. Скажем, погода испортилась и сделала обратный полёт затруднительным. В таком случае можно возвратиться домой уже пользуясь аппаратом как автомобилем.

По предварительным рассчётам, возможность передвижения а la Джеймс Бонд обойдётся покупателю в 350 тысяч долларов. Что будет равноценно немалому количеству авиабилетов и поездок на такси типа Uber.

ТомЗАЙЦЕВ,
корреспондент, FlightGlobal / AirTransportIntelligence
Специально для «Воздушного транспорта»
Фарнборо.

Kitty Hawk показал прототип

персонального летательного аппарата

Калифорнийский стартапKittyHawk, созданный и поддерживаемый соучредителем Google и главой Alphabet Ларри Пейджем, показал итоговый прототип персонального флаера - сверхлегкого летательного аппарата на электрической тяге для отдыха и развлечений.

На сайте стартапа появились фотографии, видео и описание Kitty Hawk Flyer, который похож на крупный дрон. Одноместный аппарат поднимают в воздух 10 независимых винтовых двигателей. Пока аккумулятор флаера обеспечивает полет в течение 12-20 минут на высоте от одного до трех метров со скоростью 20 миль в час (32 км/ч). Приземляется он на воду.

О первом варианте Kitty Hawk Flyer в начале 2017 года писала газета The New York Times. Тогда кресло пилота еще окружала защитная сетка, а сам аппарат был больше похож на гидроцикл с крыльями.

В марте текущего года Kitty Hawk сообщил о строительстве и испытаниях автономного летающего такси Cora в Новой Зеландии. Ожидается, что двухместное такси Cora станет частью транспортной системы и будет продаваться компаниям и автопаркам, а не отдельным людям.

Не менее десятка других компаний по всему миру, включая Airbus и Uber, пытаются создать собственные транспортные средства, которые позволят перемещаться над поверхностью дорог, избегая пробок.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Евроконтроль: через 20 лет аэропорты Европы будут перегружены из-за развития лоукостеров

Об этом сообщает телеканал RTBF со ссылкой на исследование Европейской организации по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль). К 2040 году ожидается на 4 млн больше авиарейсов, что означает около 360 млн пассажиров дополнительно, указывают авторы исследования Евроконтроля. Каждый рейс при нынешних мощностях крупнейших аэропортов ЕС будет опаздывать в среднем на 20 минут. В семь раз увеличится количество опозданий рейсов свыше 1 часа, что затронет около 500 тысяч пассажиров. Помочь выйти из положения могло бы развитие сети региональных аэропортов с целью разгрузить крупнейшие воздушные гавани Европы, считают в Евроконтроле.

В Китае создается научно-исследовательский центр по разработке авиационных двигателей

Пекинский авиакосмический университет объявил о создании научного центра, специализирующегося на фундаментальных исследованиях авиационных двигателей и газовых турбин. «Задача – внести вклад в осуществление самостоятельных инноваций Китая в ключевых сферах для развития страны», — сказал ректор ПАУ СюйХуэйбинь. Производство авиадвигателей является «болевой точкой» для развития авиапрома КНР. В связи с этим их разработка включена в список ключевых научно-технических проектов страны. В 2016 году Китай создал корпорацию AECC (AeroEngineCorporationofChina) с целью создания собственного производителя авиадвигателей мирового класса.

Канадский авиапроизводитель Bombardier в I полугодии получил прибыль в $114 млн

Чистая прибыль канадской машиностроительной компании BombardierInc. по итогам первого полугодия составила $114 млн против убытка в 237 млн годом ранее, следует из отчетности компании. Разводненная прибыль в пересчете на одну обыкновенную акцию составила $0,04 против убытка в $0,11 за аналогичный период 2017 года. Выручка увеличилась в годовом выражении на 7 процентов — до $8,29 миллиарда. По итогам второго квартала чистая прибыль Bombardier составила $70 миллионов против полученного год назад убытка в 243 миллиона. «Мы достигли значительного прогресса в исполнении нашего плана финансового оздоровления», — заявил глава Ален Бельмар.

До конца 2019 года аэропорт Хельсинки-Вантаа прирастёт новым крылом и 3 км багажных лент

В начале 2019 года между Западным и Южным крылом откроется для пассажиров зона Plaza с досмотровой зоной, магазинами и ресторанами. К лету следующего года уже введут в эксплуатацию часть Западного крыла с гейтами для широкофюзеляжных самолётов.Вторая часть с зоной для обработки багажа будет готова к концу 2019-го. Воздушные ворота модернизируют систему обработки и хранения багажа. Площадь аэропорта расширится на 10 тысяч «багажных» квадратных метров на двух этажах — в зоне Plaza и в новом западном крыле. В аэропорту появится ещё 3 км лент для багажа, а производительность системы его обработки вырастет в полтора раза.

Авиакомпания Emirates за 10 лет перевезла на самолетах A380 более 105 млн пассажиров

Emirates празднует 10 лет с начала эксплуатации Airbus A380. С первого полета из Дубая в Нью-Йорк 1 августа 2008 года в Emirates на A380 перевезли более 105 млн пассажиров, выполнив 115 000 рейсов и преодолев расстояние в 1,5 млрд километров, равных 39 000 кругосветным путешествиям. Emirates является крупнейшим в мире оператором A380, выполняя рейсы на 104 двухпалубных авиалайнерах. Они осуществляют полеты в 49 городов на шести континентах, совершая более чем 80 ежедневных вылетов из Дубая, хаба авиакомпании. Вдобавок к авиапарку из 104 A380 Emirates ожидает поставку еще 58 ВС данного типа. Самый длительный беспосадочный полет A380 — Дубай — Окленд.

Крупнейшая авиакомпания Азии по объему перевозок сократила убыток за полгода в 8 раз

Чистый убыток гонконгской CathayPacificAirwaysLtd., крупнейшей авиакомпании Азии по объему международных перевозок, в первом полугодии 2018 года сократился в 8 раз и составил 263 млн гонконгских долларов ($33,5 млн) по сравнению с 2,05 млрд долларов за аналогичный период прошлого года. Показатель снизился благодаря увеличению выручки. Тем не менее, эксперты в среднем ожидали, что компания зафиксирует прибыль в размере 170 млн долларов. Операционная прибыль авиакомпании в прошедшем полугодии составила 697 млн гонконгских долларов против убытка в 1,7 млрд гонконгских долларов годом ранее, сообщается в пресс-релизе CathayPacific.

Аэропорт Шереметьево — мировой лидер по пунктуальности и темпам роста ВПО

МАШ занял второе место в рейтинге самых быстрорастущих аэропортов мира, составленном изданием AirTransportWorld. По итогам 2017 года он увеличил количество ВПО на 36.338 единиц до 300.708, рост — 12,9 процента. Кроме того, МАШ пять месяцев подряд возглавляет мировой рейтинг пунктуальности аэропортов в категории MajorAirports по данным американской компании Flightstats. Количество задержек отправлений рейсов на срок более 15 минут сократилось до 5 процентов. В июле 2018 года 94 процента рейсов из Шереметьево вылетели по расписанию. При этом с марта 2017 года по июль 2018 года МАШ удерживает статус самого пунктуального аэропорта Европы.

Пилота авиакомпании Alaska Airlines осудили на 1 год и 1 день за управление в пьяном виде

Как сообщает телеканал CBS, инцидент произошел в июне 2014 года. 63-летний пилот Дэвид Эрнтсон совершил два рейса, после чего в калифорнийском аэропорту Джона Уэйна его направили на внеплановую экспертизу. На борту каждого лайнера находилось более 80 пассажиров. Пробы были взяты дважды, результаты показали наличие в его крови 0,134 промилле и 0,142 промилле содержания алкоголя при разрешенной норме в 0,04 промилле. Пилоту с 20-летним стажем пришлось уволиться из авиакомпании. Он признал себя виновным. В ходе расследования выяснилось, что Эрнтсон регулярно злоупотреблял спиртным,что тщательно скрывал от работодателя.

Авиаметтелеком Росгидромета

Точные данные о погоде — надежные взлёт и посадка

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 15 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 188 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

Нашей миссией является: «Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации».

Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:

- о фактических условиях погоды на аэродромах;
- об ожидаемых (прогнозируемых) условиях на аэродромах;
- об ожидаемых условиях погоды на маршрутах полетов;
- о прогнозируемых опасных для полетов явлениях погоды (болтанке, обледенении);
- о наличии и распространении облаков вулканического пепла;
- о климатических характеристиках для планирования полетов.

Авиапредприятия получают нашу информацию на основе 2,5 тысяч договоров. В течение года на основе этих договоров мы передаём пользователями более 3 миллионов метеорологических сводок.

ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» благодарит всех своих партнеров, которым полезна авиационная метеоинформация, за сотрудничество. Если вы с нами — значит вы заботитесь о безопасности полетов!

123242, Москва, Прокудинский пер. д.2/12, стр. 1, E-mail: aviamettelecom@mecom.ru, Тел. (499) 255-50-75, факс: (499) 795-22-00, Web сайт http://www.aviamettelecom.ru

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ Ульяновск-2018

</Люди.>
[Технологии.]>
={Инфраструктура.}

Юбилейный
V Международный авиатранспортный форум **«МАТФ»**

16-18 августа 2018 г.
Ульяновск

ulaviaforum.ru

Главное авиационное событие года!

МАТФ 2018 V Международный авиатранспортный форум «МАТФ» | 16-18 августа 2018 г. | Ульяновск