

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 23 (44130)
Май 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

Поставки АТИ. Срочно!

AOG Desk
Центра
Дистрибуции

+7 (916) 580-08-08

e-mail: wcd@asc.aero

Наша команда на связи с вами
24 часа в сутки 7 дней в неделю

«Чебурашка» повзрослел



Подробности на с. 11

АО «Уральский завод гражданской авиации» создает новые производственные мощности для выпуска самолетов L-410

Китай заинтересован в организации производства современного аналога самолета Ан-2 (любовно называемый в народе — «кукурузник»), разработанного новосибирским СибНИА им. С.А. Чаплыгина. Об этом сообщил в ходе международного форума «Транспорт Сибири» начальник отдела прогнозирования перспективных исследований и разработок Дмитрий Смирнов.

Подробности на с. 12

Легенда просится «на крыло»



В производстве «кукурузника» заинтересован Китай

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 23**

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:
Фрунзенская набережная,
д. 48, кв. 48
г. Москва, 119270
Телефон для контактов,
подписки (495) 953-34-89
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

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

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

Заказ Тип. № 731

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

«Победа» входит в штопор

Установка камер видеонаблюдения — дело недешёвое. Но деваться перевозчику некуда: ставить их придётся

Козьма Прутков предупреждал: «Не во всякой игре тузы выигрывают». Это высказывание авиакомпании «Победа» стоило бы сделать своим девизом. Да, собственно говоря, она ни разу и не выигрывала, а только оспаривала многочисленные судебные проигрыши. Но рассматриваемый случай — почти единственный, в котором правда почти на стороне перевозчика.

Арбитражный суд Московского округа отклонил кассационную жалобу авиакомпании «Победа» на решение судов нижестоящих инстанций, которые признали законным предписание Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) от 31 марта 2016 года об установке видеокamer

на бортах воздушных судов перевозчиков.

Ранее стало известно, что Десятый арбитражный апелляционный суд 29 ноября 2016 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 12 сентября признал законным предписание Ространснадзора от 31 марта 2016 года об необходимости установить

видеокамеры в самолетах «Победы». На заседании суда первой инстанции 12 сентября 2016 года представительница перевозчика заявила, что оспариваемое «предписание незаконно, так как невыполнимо», потому что в России нет сертифицированных организаций, которые могут установить видеокamerы на бортах «Победы».



Все самолёты авиакомпании произведены американской корпорацией Boeing, которой необходимо произвести соответствующие изменения для установки аппаратуры. В свою очередь, представитель ведомства тогда отметил, что аналогичное предписание было выдано авиакомпании Red Wings, и она его выполнила. При этом он не смог

назвать ни одной сертифицированной организации для установки видеокamer на самолетах Boeing-737-800, которые использует «Победа». Представительница авиакомпании отметила, что в парке авиакомпании Red Wings эксплуатируются самолеты российского производства.

Продолжение на с. 4



На днях президент Владимир Путин и вице-премьер Дмитрий Рогозин в очередной раз обсуждали будущее российской гражданской авиации. «Мы столкнулись с наиболее сложной проблемой — это дальнемагистральный самолет. У нас рынок сегодня на 80 процентов (состоит) из Airbus и Boeing», — жаловался Рогозин. Ну а дальше он ожидаемо предложил комплексную стратегию решения этой проблемы: государство выделяет деньги на строительство самолетов, на их

продвижение, продажу, обслуживание; государство обеспечивает льготные кредиты, субсидии, прочие меры поддержки.

Рогозин перечислил три самолета, которые нужны России: Ил-114, Ил-96, МС-21. И если МС-21 считается самолетом нового поколения и его первый полет ожидается только нынешней весной, то Ил-114 и Ил-96 появились еще в СССР. Ни тот, ни другой уже давно не производят, но теперь все должно изме-

Хорошо забытое старое

Для чего Россия восстанавливает производство советских самолетов

На возрождение старых советских самолетов пойдет 109,3 млрд рублей. А для чего? По мнению властей, в стране с таким количеством часовых поясов стыдно летать на иностранных бортах. Но рассмотреть проекты Ил-114 и Ил-96-400 под экономическим углом необходимо, хотя бы для того, чтобы наглядно убедиться в их несостоятельности.

Государство готово потратить несколько лет и несколько десятков миллиардов рублей на то, чтобы вернуть эти советские модели обратно на рынок и таким образом вытеснить оттуда европейцев и американцев.

**Не в экономике
счастье**

Предназначенный для региональных перелетов Ил-114 был разработан еще в 1980-х годах; в нем 64 места, дальность полета — 1500 км. Самолет строили в Ташкенте (всего было выпу-

щено около 20 машин, большинство уже выведено из эксплуатации). Там же в Ташкенте осталось несколько комплектов, которые теперь планируют пустить в производство.

Продолжение на с. 5

Аэропорт — с чистого листа

С чего начинается создание новой воздушной гавани и что в ней надлежит развивать в первую очередь

Мы продолжаем обзор материалов конференции «Современные аэропорты и новейшие тенденции их развития» состоявшейся с 24 по 25 мая в конференц-зале гостиницы «Новотель» международного аэропорта Шереметьево.

Одним из ее спикеров был генеральный директор «Центра стратегических разработок в гражданской авиации» **Антон Корень**. Он выступил с докладом «Инновационные подходы к разработке стратегий аэропортов. Обоснование проектов строительства и реконструкции аэропортовой инфраструктуры на основе пиковых нагрузок, рассчитанных на базе стратегий развития маршрутных сетей». В последние годы данное направление получило

развитие в консалтинговой деятельности ЦСР ГА.

Современные методы стратегического планирования инфраструктуры аэропортов предполагают перед разработкой задания на проектирование проводить проектные разработки, которые уже на первом этапе формируют будущее видение нового объекта инфраструктуры — грузового или пассажирского терминала и т.п. При разработке проектов учитываются

уже внедренные за рубежом технологические решения.

Так, например, при проектировании пассажирских терминалов учитывается то, что на их территории должны осуществляться и различные виды неавиационной деятельности. В расчёт принимается, в частности, и то, что многие пассажиры прибывают в аэропорт на автомобилях. Следовательно, при проектировании терминала в расчёт принимается



и размещение автостоянок. Перед определением проектной пропускной способности и пиковых нагрузок на технологические зоны должна быть проведена аналитическая работа.

Основными методами качественных проектных проработок аэропортов являются как эконометрическое моделирование, так и технологическое планирование с участием ведущих отраслевых экспертов.

новые подходы к определению пропускных способностей аэропортовой инфраструктуры — как при мастер-планировании, так и при планировании отдельных объектов инфраструктуры на основе пиковых нагрузок, рассчитанных на базе стратегий развития маршрутных сетей, разработаны ЦСР ГА с участием ведущих отраслевых экспертов.

Продолжение на с. 8-9



В ходе переговоров с представителями Венгрии и Бангладеш обсуждались, в том числе, перспективы сотрудничества в части поставок гражданских продуктов ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» — самолетов МС-21 и Sukhoi SuperJet 100 - на рынки этих стран.

Юрий Слюсарь сообщил аккредитованным на форуме журналистам, что после успешно состоявшегося первого полета интерес к новому российскому среднемагистральному пассажирскому самолету МС-21 значительно

возрос, в частности, со стороны иностранных партнеров.

«На сегодняшний день мы уже предлагаем целую линейку гражданских продуктов — ближнемагистральный SSJ 100, среднемагистральный МС-21, региональный турбовинтовой самолет Ил-114, производство которого планируется начать с 2020 года и дальнемагистральный широкофюзеляжный самолет нового поколения, который мы создаем совместно с китайскими партнерами. Фактически, мы предлагаем рынку все размерности самолетов гражданской авиации — от

Мы выбираем, нас выбирают

В рамках Петербургского форума обсуждались проблемы продвижения на рынок авиатехники

В ходе работы Петербургского международного экономического форума Президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь принял участие в мероприятиях Министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова. Деловая площадка форума стала местом встречи главы Минпромторга РФ со своими зарубежными коллегами - Министром внешнеэкономических связей и иностранных дел Венгрии Петером Сийярто и Министром торговли Народной Республики Бангладеш Тофайлом Ахмедом.

турбовинтового самолета на 60-70 мест до широкофюзеляжного вместимостью 280-300 мест», — сообщил по итогам проведенных переговоров Президент ПАО «ОАК» Юрий Слюсарь.

Глава корпорации также принял участие во встрече Президента Российской Федерации Владимира Путина и Премьер-министра Индии Нарендра Моди с представителями

российских и индийских деловых кругов. Индия является традиционным партнером России, в том числе, в авиационной сфере.

Напомним, Объединенная авиастроительная корпорация (ПАО «ОАК») создана в 2006 году с целью консолидации активов крупнейших авиастроительных предприятий России, в настоящее время государству в лице Росиму-

щества принадлежит 90,5 процента акций холдинга.

В состав ОАК входят ведущие российские конструкторские бюро и самолетостроительные заводы. Предприятия Объединенной авиастроительной корпорации выполняют полный цикл работ — от проектирования до послепродажного обслуживания и утилизации авиационной техники.



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за апрель 2016-2017 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		апрель 2016 г.	апрель 2017 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.пасс.км.	14 367 302,80	18 416 614,71	128,2
		7 417 776,21	10 297 049,21	138,8
		6 308 081,51	8 990 246,97	142,5
		1 109 694,70	1 306 802,24	117,8
		6 949 526,59	8 119 565,50	116,8
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	96 799,12	90 243,61	93,2
		1 827 987,75	2 289 488,95	125,2
		1 132 459,14	1 483 654,75	131,0
		1 028 303,94	1 360 459,29	132,3
		104 155,20	123 195,46	118,3
		695 528,61	805 834,20	115,9
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс.ткм.	10 189,48	9 056,16	88,9
		534 930,50	631 993,63	118,1
		464 859,28	556 920,32	119,8
		460 576,60	551 337,06	119,7
		4 282,68	5 583,26	130,4
		70 071,22	75 073,30	107,1
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	1 477,56	934,24	63,2
		5 959 889	7 440 800	124,8
		2 056 055	2 861 867	139,2
		1 585 339	2 294 693	144,7
		470 716	567 174	120,5
		3 903 834	4 578 933	117,3
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	143 041	140 128	98,0
		79 181,01	94 200,19	119,0
		57 078,24	69 948,17	122,5
		55 201,11	67 335,53	122,0
		1 877,13	2 612,64	139,2
		22 102,77	24 252,02	109,7
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	1 388,67	1 212,54	87,3
		78,2	81,6	3,4
		79,3	84,6	5,3
		79,7	85,5	5,8
		76,8	78,5	1,7
		77,0	78,2	1,2
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	66,0	61,4	-4,6
		66,5	69,4	2,9
		66,3	70,8	4,5
		66,4	71,3	4,9
		65,0	66,0	1,0
		66,9	67,0	0,1
		69,6	62,8	-6,8

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин: России нужно не менее 15 спутников дистанционного зондирования земли

«Россия в этой сфере, как известно, обладает неоспоримыми преимуществами, и нам необходимо использовать их по максимуму. Прежде всего, для этого следует наращивать орбитальную группировку, обеспечивающую дистанционное зондирование, - сказал Президент России Владимир Путин на совещании о развитии космической отрасли. — К 2020 году в ее составе должно действовать не менее 15 космических аппаратов». По словам главы государства, это позволит проводить съемку России и всего земного шара. Он призвал шире использовать ее для укрепления национальной безопасности и для развития экономики, социальной сферы, повышения качества государственного управления.

Дмитрий Медведев поручил хорошо продумать перспективы коммерческого использования МС-21

На совещании с вице-премьерами после доклада своего заместителя Дмитрия Рогозина об испытательном полете МС-21, глава Правительства России отметил, что необходимо дальше работать на всех направлениях, прежде всего — технологическом, но не забывать про коммерческие перспективы. Дмитрий Рогозин заверил, что по своим летно-техническим характеристикам МС-21 действительно опережает конкурентов Boeing и Airbus: «Мы рассчитываем, что и цена будет намного конкурентнее, чем у американских и европейских коллег». По его словам планируется, что самолет запустят в серийное производство с июня 2019 года и со временем выйдут на темпы в 70 самолетов в год.

Российские власти обсудят со специалистами меры государственной поддержки новой авиации

Заместитель Председателя Правительства России Дмитрий Рогозин заявил, что руководство страны в ближайшее время планирует провести «серьезный разговор» со специалистами по выработке комплекса мер государственной поддержки новой отечественной авиации. «В ближайшее время и Президент, и премьер-министр Правительства РФ планируют провести серьезный разговор со специалистами по мерам государственной поддержки новой российской авиации, которая уже стала появляться – МС-21, а через два года получим с вами ближнемагистральный Ил-114», — сказал Рогозин в кулуарах Петербургского международного экономического форума.

Правительство попыталось обязать госкомпании пересадить топ-менеджеров на российские борты

Правительство России утвердило директиву по вопросам закупок и аренды авиатехники. Белый дом потребовал, чтобы на ближайших заседаниях советов директоров госпредставители инициировали рассмотрение вопроса приобретения или аренды ВС, в том числе, с салонами повышенной комфортности. Они должны голосовать только за закупки или аренду (с 2019 года) российской авиатехники. Исключения коснулись ряда типов турбореактивных и турбовинтовых самолетов. В Минтрансе сообщили, что знают о директиве и ее «безусловно поддерживают». Однако эксперты сомневаются в успехе усилий Правительства по директивному насаждению российской авиатехники.

Дмитрий Рогозин: Казахстан готов вкладываться деньгами в ряд совместных с Россией проектов

Вице-премьер не считает нужным дублировать функции космодромов Байконур и Восточный. На совещания по развитию космической отрасли Рогозин отметил, что, при принятии решений о переносе запусков с космодрома Байконур на Восточный, необходимо, с одной стороны, считать деньги... «С другой стороны, если сегодня существует заинтересованность таких наших традиционных партнеров, как Казахстан, который готов вкладываться, в том числе и большими деньгами, в совместные с Россией проекты, приобретая тем самым и опыт, и статус космической страны... почему нет, почему от этого надо отказываться?» — задал риторический вопрос Рогозин.

Минтранс России поддерживает обнуление НДС на авиационные перевозки вне московского узла

«Министерство транспорта РФ поддерживает предложения о введении нулевой ставки НДС на внутрирегиональных направлениях, не связанных с московским авиационным узлом. Считаем, что эта мера придаст дополнительный стимул для развития не только самих перевозок, но и региональных аэропортов», — заявил на форуме «Транспорт Сибири» глава министерства Максим Соколов. «Эту позицию мы уже заявили в Правительстве», — отметил министр. По его словам, данная мера коснется примерно 8 миллионов пассажиров в год. Ранее намерение о введении нулевой ставки НДС озвучил президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун.

Минпромторг России готов поддержать создание второго российского лоукостера

«Лоукостер имеет право на жизнь, для нас это важно с точки зрения появления компаний, которые заинтересованы в снижении своих издержек и потенциально являются покупателями нашей российской техники, которая эффективна с точки зрения топливных затрат, затрат на обслуживание. Поэтому мы, естественно, будем готовы поддерживать и взаимодействовать с этой компанией», - сообщил, отвечая на вопрос журналистов, министр промышленности и торговли России Денис Мантуров, отметив, что ему «пока не известно, кто вышел с такой инициативой». Ранее о возможности создания нового лоукостера заявил глава Минтранса Максим Соколов

Александр Нерадько принял участие в работе международного форума ГА в Китае

9-й международный форум развития гражданской авиации, который состоялся 25 - 26 мая в Пекине, собрал более 470 участников от Международной организации гражданской авиации (ICAO), правительственных структур КНР, США, Евросоюза, Сингапура, Австралии, государств Латинской Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона, компаний-производителей авиационной техники и оборудования, авиаперевозчиков, общественных организаций и СМИ. В рамках Форума глава Росавиации выступил с докладом о российском опыте функционирования мульти-аэропортовых городских кластерных систем на примере Московского авиационного узла.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-2016 — 2017 гг. (Международные и внутренние перевозки)									
№ Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	январь-апрель 2016 г.	январь-апрель 2017 г.	% к пр.	январь-апрель 2016 г.	январь-апрель 2017 г.	% к пр.	январь-март 2016 г.	январь-март 2017 г.	+/- к пр.
1 Аэрофлот — российские авиалинии	8 504 623	9 639 606	113,3	24 420 420,70	27 432 137,10	112,3	77,5	79,2	+1,7
2 Россия	1 363 036	2 771 123	203,3	2 419 712,17	6 669 600,08	275,6	74,1	77,4	+3,3
3 Сибирь	2 630 840	2 663 143	101,2	4 875 097,00	4 967 501,00	101,9	81,2	80,8	-0,4
4 ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	1 673 097	2 032 618	121,5	2 674 892,80	3 223 387,43	120,5	64,3	69,9	+5,6
5 Уральские Авиалинии	1 467 364	1 871 401	127,5	3 338 212,84	4 308 191,49	129,1	68,6	76,1	+7,5
Итого по 5 авиакомпаниям	15 638 960	18 977 891	121,4	37 728 335,51	46 600 817,10	123,5	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	69,6	69,9	69,9	69,9	68,2	68,2	-	-	-
6 Победа	1 259 904	1 316 900	104,5	1 913 888,76	2 144 772,36	112,1	81,7	92,1	+10,4
7 Глобус	774 884	1 299 417	167,7	1 942 412,00	3 124 208,00	160,8	77,5	80,2	+2,7
8 АЗУР эйр	416 787	760 565	182,5	2 830 822,60	4 926 003,27	174,0	93,8	96,8	+3,0
9 Северный Ветер	244 071	518 823	212,6	1 594 212,56	1 439 522,72	90,3	92,5	85,9	-6,6
10 ВИМ-АВИА	403 255	466 429	115,7	1 004 702,49	1 178 422,07	117,3	69,7	61,8	-7,9
11 Аврора	375 601	421 063	112,1	585 050,98	624 330,67	106,7	65,5	66,0	+0,5
12 Авиационная транспортная компания «Ямал»	276 323	359 384	130,1	459 771,23	689 360,85	149,9	60,2	64,7	+4,5
13 Икар	187 264	356 757	190,5	1 072 034,52	2 008 727,85	187,4	79,4	88,7	+9,3
14 РОЯЛ ФЛАЙТ	127 864	323 297	259,9	667 044,30	1 871 714,47	280,6	93,7	95,5	+1,8
15 НордСтар	300 419	331 973	110,5	576 029,85	764 239,49	132,7	64,4	73,1	+8,7
Итого по 15 авиакомпаниям	20 005 332	25 141 499	125,7	50 374 304,80	65 372 118,85	129,8	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	89,0	92,6	92,6	92,2	95,7	95,7	-	-	-
16 Нордавиа-региональные авиалинии	174 047	283 519	162,9	200 864,22	375 562,00	187,0	68,2	70,8	+2,6
17 Якутия	144 128	208 953	145,0	355 022,27	502 689,94	141,6	74,8	76,4	+1,6
18 Саратовские авиалинии	112 218	163 083	145,3	130 559,00	193 215,00	148,0	81,0	76,7	-4,3
19 РусЛайн	140 164	145 626	103,9	128 304,06	106 252,62	82,8	55,2	58,6	+3,4
20 Ред Вингс	189 429	140 488	74,2	273 183,19	231 461,39	84,7	79,2	78,5	-0,7
21 Ангара	114 997	120 595	104,9	131 514,89	132 801,89	101,0	71,0	72,5	+1,5
22 АЛРОСА	99 338	100 508	101,2	233 532,77	239 224,22	102,4	70,7	78,0	+7,3
23 Ижавиа	59 116	86 528	146,4	73 027,98	118 366,08	162,1	75,6	70,1	-5,5
24 ИрАэро	52 803	72 136	136,6	61 550,23	103 216,44	167,7	65,3	59,6	-5,7
25 Газпром авиа	71 377	72 064	101,0	130 233,66	132 042,55	101,4	63,1	61,0	-2,1
26 Ай ФЛАЙ	64 600	71 607	110,8	307 600,54	308 293,10	100,2	85,4	85,3	-0,1
27 КрасАвиа	59 801	69 579	116,4	72 005,47	89 266,05	124,0	59,1	58,7	-0,4
28 Северсталь	60 286	67 511	112,0	34 970,05	50 939,85	145,7	40,9	55,2	+14,3
29 Турухан	71 630	64 666	90,3	59 591,80	51 682,45	86,7	61,9	55,7	-6,2
30 ЮВТ АЭРО	45 369	59 076	130,2	62 189,38	85 523,67	137,5	69,3	66,4	-2,9
31 Комиавиатранс	55 638	40 804	73,3	63 919,46	43 513,52	68,1	63,4	63,5	+0,1
32 Международный аэропорт «Оренбург»	20 781	24 410	117,5	9 776,77	12 690,55	129,8	57,2	53,3	-3,9
33 Полярные авиалинии	24 240	21 297	87,9	19 806,90	15 617,23	78,8	51,2	48,4	-2,8
34 ЗАО "ЮТэйр"	13 790	18 763	136,1	11 181,74	14 365,22	128,5	100,0	100,0	+0,0
35 Хабаровские авиалинии	17 945	16 798	93,6	16 439,58	14 553,86	88,5	49,4	57,5	+8,1
Итого по сумме авиакомпаний	21 597 029	26 989 510	125,0	52 749 578,76	68 193 396,48	129,3	-	-	-
В целом по ГА	22 466 143	27 141 662	120,8	54 639 025,70	68 295 284,12	125,0	76,5	79,4	+2,9
Удельный вес, %	96,1	99,4	99,4	96,5	99,9	99,9	-	-	-

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Средний налет SSJ у российских эксплуатантов в течение 2016 года составил 3-3,7 часа в сутки

Окончательно данные еще не подсчитаны, это статистика авиакомпании, которую они предоставляют Росавиации. Так, у крупнейшего иностранного эксплуатанта SSJ 100 — мексиканской Interjet (22 самолета в парке) налет составляет 5–7 часов в сутки. Четыре часа в сутки составил в прошлом году средний налет всего мирового парка SSJ 100 (73 машины), включая Interjet, ирландскую Citijet (было три самолета, сейчас — пять) и Королевские ВВС Таиланда (два судна), сообщил чиновник в ОАК (владеет компанией ГСС, которая производит SSJ 100). Средний налет иностранных самолетов у российских авиакомпаний (без учета малой и бизнес-авиации) в 2016 году был 9 часов в сутки.

Валерий Окулов отстаивает продление льготной ставки по НДС для внутренних авиаперевозок

«Нам точно нужно продлевать эту льготу. Авиация сегодня находится в ущемленном положении, потому что эта льгота на уровне 10 процентов дана только до конца 2017 года, в то время как на железнодорожном транспорте она сохраняется до 2029 года. Никаких макроэкономических предпосылок к такому неравному подходу не существует», — сказал зам. главы Минтранса России, выступая на форуме «Транспорт Сибири» в Новосибирске. Он также напомнил, что бюджетное субсидирование авиаперевозок в РФ было сокращено, на 2017 год выделено 3,4 миллиарда рублей из первоначальных 4,2 миллиарда рублей. При этом заявоч поступает на 18 миллиардов.

ГТЛК разместила на Ирландской бирже новый семилетний выпуск еврооблигаций на \$500 млн

Ставка купона по правилу Regulation S составила 5,125 процента годовых, бумаги имеют полугодичный купонный период, дата погашения — 31 мая 2024 года, выплата номинальной суммы выпуска предусмотрена в дату погашения. «Как и годом ранее, новый выпуск еврооблигаций ПАО «ГТЛК» вызвал большой интерес со стороны международных инвесторов. Большую часть выпуска приобрели инвесторы из Великобритании и Швейцарии. Существенный спрос продемонстрировали и российские инвесторы. Большая часть выпуска была приобретена инвестиционными фондами и управляющими компаниями, специализирующимися на долгосрочных вложениях», — отметили в ГТЛК.

Тверской области предоставлена федеральная субсидия на развитие санитарной авиации

Это стало возможным благодаря участию региона в федеральном приоритетном проекте «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации». «В регионе невысокая плотность населения, поэтому мы приняли решение развивать санитарную авиацию, чтобы ускорить время доставки больных, нуждающихся в срочной помощи, в том числе, с мест ДТП, до медучреждений. Вместе с МЧС договорились в этом году сделать несколько круглосуточных вертолетных площадок, которые будут находиться рядом с центральными районными больницами», — сообщил губернатор Игорь Руденя.

«Уральские авиалинии» отказались от 15 рейсов ради совершенствования своей маршрутной сети

Росавиация отозвала допуски на 15 международных авиарейсов из России в Белоруссию, Иран, Грузию, Армению и государства Средней Азии у авиакомпании «Уральские авиалинии» по заявке самого авиаперевозчика. «Авиакомпания пересмотрела портфель имеющихся допусков в рамках усовершенствования маршрутной сети. Эти шаги (отзыв допусков — прим. ред.) предприняты с целью повышения эффективности авиакомпании и не повлияют на общий объем ее деятельности или качество оказываемых услуг», — сказали в пресс-службе. По итогам 2016 года услугами «Уральских авиалиний» воспользовались 6,4 млн пассажиров, география полетов насчитывает более 200 направлений.

Туристический рынок позитивно воспринял снятие предупреждения о чартерах в Анталию

Об этом говорится в сообщении Ассоциации туроператоров России (АТОР). Как сообщалось ранее, авиакомпании получили телеграмму Росавиации о снятии предупреждения о возможном ограничении чартеров между Москвой и Анталией. По мнению генерального директора PegasTouristik Анны Подгорной, на актуальной ситуации это не отразится, потому что летние турпакеты уже сформированы как на базе регулярной, так и на базе чартерной перевозки. «Тем не менее, решение Росавиации будет способствовать стабилизации направления и укреплению доверия туристов к чартерным рейсам на этом направлении», — отметила Подгорная.

Авиакомпания Nordwind Airlines получила на заводе в Гамбурге первый Airbus

Российская компания Nordwind Airlines получила первый самолет A321 непосредственно со сборочной линии Airbus в Гамбурге. Самолет будет эксплуатироваться по соглашению об операционном лизинге с лизинговой компанией CALC. В настоящий момент в парке авиакомпании уже эксплуатируется пять самолетов семейства A320. Nordwind Airlines, головной офис которой расположен в Москве, выполняет регулярные и чартерные перевозки по всему миру. Маршрутная сеть компании насчитывает 85 международных направлений в более 60 городов мира, а также внутренние рейсы в более чем 20 городов России. Полученный A321 имеет одноклассную компоновку салона на 220 пассажиров.

Челябинские пилоты просят Юрия Чайку проверить возможность лишения их лицензий

Более 30 выпускников Челябинского летного училища гражданской авиации написали письмо генпрокурору РФ Юрию Чайке с просьбой проверить информацию о возможном аннулировании Росавиацией их летных лицензий. «Основанием для аннулирования лицензий может стать якобы прохождение подготовки по неутвержденной программе. Эта позиция несостоятельна. Мы хотим, чтобы генеральная прокуратура разобралась в ситуации», — отметил один из авторов обращения. Директор учебного заведения Александр Матусевич сообщил, что руководство училища позицию выпускников поддерживает: «Никаких оснований для аннулирования свидетельств мы не видим».

В позиции «Победы» трудно усмотреть логику. Едва ли нужно лишиться раз напоминать, сколько со стороны руководства компании было сделано заявлений о необходимости обеспечить безопасность сотрудников. А как до дела доходит — «жаба душит». И результат налицо: два случая мордобоя в офисе уже есть. Но службы безопасности при компании как не было, так и нет. Да и зачем она? Обучим сотрудников приемам самбо — и никакой службы безопасности не нужно. Бросить банкетов через плечо, а в крайнем случае и в морду дать — это мы и сами сможем. А если в руках у

зор, выдавший соответствующее предписание, бежит впереди паровоза: обязанность устанавливать видеоканалы на борту сегодня еще не прописана ни в каких международных нормативно-правовых актах, в том числе, в документах ИКАО.

И с технической точки зрения задача является весьма непродвинутой. Видеоканалы не должны создавать помехи бортовому радиоэлектронному оборудованию самолета. Помимо этого, речь идет от том, чтобы видеоизображение от камер поступало на землю в реальном времени. Но сегодня нет сертифицированного оборудования, программного обес-

печения и инфраструктуры, предназначенных для передачи и приема видеоизображения с борта воздушного судна в полете. Помимо этого, перед установкой видеоканалов на самолет потребуются получить соответствующее разрешение от лизинговых компаний на внесение изменений в конструкцию воздушного судна.

Видеоканалы уже установлены на бортах самолетов авиакомпании Red Wings, но воздушные суда этого перевозчика являются отечественными и их переоборудование или дооборудование таких же сложностей, как с зарубежными, не вызывает.

Минтранс РФ просит отложить сроки установки видеоканалов в самолетах. До 1 января 2019 года ведомство должно будет подготовить соответствующие изменения в собственный приказ от 2011 года. Решение об этом было принято на межведомственном совещании, прошедшем в Минтрансе 7 июля 2016 года, в котором приняла участие Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта. По итогам совещания в Минтрансе его соответствующим подразделениям поручено продолжить продвижение идеи о видеонаблюдении в салонах самолетов на международном уровне. Так, например, они должны будут предложить ИКАО внести соответствующие рекомендации в приложение 17 к Чикагской конвенции.

Одним словом, установка видеоканалов — это дело будущего. Но проблема с авиационными существующими уже в настоящем и не только в России. Одна история с семейством Кабалова чего стоит.

Стремление «Победы» сэкономить на всем, на чем можно, неудивительно — статус лоукостера обязывает. Но экономия на безопасности — это тот случай, когда скупой платит дважды (хорошо, если не трижды). И потому про «жабу» стоит забыть: хулиганские выходы на борту могут обойтись дороже. А что хуже того — дебоширы еще и безнаказанными останутся. Стоит ли экономить на том, что поможет вывести их на чистую воду?

Соб. инф.



злодеев будет бомба? И что тогда — сотрудников еще и сапёрному делу обучать?

Впрочем, в данном случае скандального перевозчика отчасти понять можно: установка камер на бортах воздушных судов является непростым делом. Данные устройства, конечно, сегодня являются неотъемлемой частью любого вида транспорта, от трамвая до электрички и даже поезда дальнего следования. Но самолёт — это всё же не электричка. Установка камер видеонаблюдения на борту может обойтись в сумму от ста тысяч до полумиллиона долларов. При этом также необходимо получить добро от разработчика воздушного судна.

Строго говоря, даже Минтранс признал требование установки видеоканалов на борту самолета преждевременной мерой. Ространснад-

Окончание. Начало на с. 2

Жительница Красноярска Галина Стеценко (фамилия по этическим соображениям изменена) дала зарок не заглядывать больше в рюмку: слишком дорого ей обошлась вынужденная посадка самолета, на котором она летела на отдых в Таиланд. Женщине придется заплатить 400 тысяч рублей за дозаправку самолета топливом, обработку крыльев противобледенительной жидкостью и прочее. И это суд еще смягчала в полтора раза больше.

Как говорится в решении суда, в марте 2015 года Boeing 757-200 выполнял рейс по маршруту Красноярск-Бангкок. Во время полета одна из пассажирок, выпив лишнего, стала вести себя агрессивно, устроила скандал и нанесла серьезные удары двум бортпроводницам. Командир экипажа в виду угрозы безопасности полета принял решение о возврате самолета в пункт отправления. По прибытии в аэропорт Емельяново женщину сняли с рейса.

Дебоширку оштрафовали за мелкое хулиганство. Также на нее возбудили уголовное дело, которое было прекращено по амнистии. В

Кстати, на прошлой неделе не в меру прижимистый перевозчик получил очередной щелчок по задранным носу: «Победа» проиграла очередную тяжбу со СМИ. Арбитражный суд Москвы отказал в полном объеме в удовлетворении исковых требований авиакомпании «Победа» к газетам «Московский комсомолец», «МК в Башкортостане» и «Час Пик. Информационное издание Республики Башкортостан».

Лоукостер настаивал на опровержении статьи, где были отражены проблемы качества обслуживания пассажиров на бортах компании, причины прекращения полетов из международного аэропорта «Уфа», и взыскании с редакций двух миллионов рублей. В такую сумму «Победа» оценила якобы нанесенный ей репутационный вред. Авиаперевозчик требовал признать сведения, указанные в статье, несоответствующими действительности и порочащими деловую репутацию компании.

Суд, однако, решил, что претензии «Победы» несостоятельны и необоснованны, полностью отказав авиаперевозчику в удовлетворении его исковых требований.

Как сообщалось ранее в вышеуказанных СМИ и соцсетях, пассажиры, когда-либо пользовавшиеся услугами «Победы», не раз поднимали проблемы, связанные с перевозчиком, а именно: обманчивая систе-

ма скидок, грубое обращение персонала, плохая работа справочной службы, отсутствие сервиса на борту и ряд других. Аэропорт «Уфа», неоднократно получая многочисленные негативные отзывы пассажиров на лоукостер «Победа», не мог не прислушаться к мнению жителей республики. На тот момент на место «Победы» было еще порядка пяти претендентов, способных выполнять перелеты не менее эффективно. Руководитель пресс-службы аэропорта Татьяна Ризван сообщила, что на сегодняшний день заявка авиакомпании «Победа» на перелеты из Уфы не рассматривается...

По словам представителя ответчика в суде, эта победа очень важна для журналистов.

«Авиакомпания «Победа» на все СМИ, которые пишут критические статьи о ней, подает в суд иск на два миллиона рублей. Она воспринимает критику болезненно. Хотя у нас и не прецедентный случай, но этот выигрыш журналистов сам по себе очень важен. Суд пришел к выводу, что на то пресса и существует, чтобы указывать на недостатки и предлагать способы улучшения деятельности перевозчика в дальнейшем», — подчеркнул представитель «МК в Башкортостане». — Наша обязанность по закону заключается в том, что мы должны информировать население, реализовывать право граждан на получение информации о любых событиях, тем более общественно-значимых».

Виноват — плати!

Взыскана рекордная компенсация с пассажира за пьяный дебош в полете и задержку лайнера

свою очередь, авиакомпания предъявила женщине счет. Ведь возврат самолета вылился в непредвиденные расходы: заправить топливом, обработать топливом, обновить наборы питания и многое другое.

«Проанализировав представленные доказательства, в том числе объяснительные пяти бортпроводников, медицинские справки о причинении двум из них телесных повреждений, выслушав доводы и возражения сторон, суд признал требования авиакомпании законными, а решение КВС правомерным», — рассказали в канцелярии Красноярского краевого суда. — При этом суд установил, что решение о возврате самолета в аэропорт командир воздушного судна принял вынужденно, по причине нарушения ответчицей Правил поведения на борту, допустившей агрессивные действия по отношению к экипажу и в целом создавшей угрозу безопасности полета».

Иными словами, дешевых вариантов (например, долететь до Таиланда и уже там разбираться) не было. Поведение пассажирки вынудило пилотов развернуть самолет, а это дорогое решение. Но раз виновата во всем пассажирка, ей и платить.

Первая инстанция взыскала с женщины более 600 тысяч рублей. Но апелляцией сумма была снижена из-за тяжелого материального положения истицы.

«Представитель ответчицы в апелляционной жалобе просила отменить судебное решение, одним из доводов назвав сложное материальное положение подзащитной, являющейся пенсионеркой», — пояснила секретарь суда. — Краевой суд учел имущественное положение ответчицы, пенсия которой, согласно справке УПФР в Ленинском районе Красноярска, составила 13,2 тысячи рублей, и снизил размер подлежащего возмещению ущерба».

Как рассказал адвокат Сергей Варламов, суды начали взыскивать подобные компенсации с авиационных дебоширов относительно недавно. Но до сих пор счета были меньше — примерно 150 — 200 тысяч рублей. Как пояснили специалисты, компенсации были меньше, так как обычно самолеты совершали вынужденную посадку на аэродромы по пути следования. В данном же случае самолет вернулся назад, рейс фактически пришлось начинать заново. Потому и компенсация оказалась рекордной.

Напомним также, что в этом году был принят закон, прописавший в Уголовном Кодексе специальное наказание — за дебоши на транспорте. Под статью подпадают не только авиахулиганы, но и драчуны из электричек, трамвайные хамы и прочие лица с антиобщественным поведением. Согласно новым нормам, за дебош на транспорте можно сесть на срок до пяти лет.

Хорошо забытое старое

Для чего Россия восстанавливает производство советских самолетов

Ил-96 рассчитан на дальние расстояния и большую вместимость — точные значения зависят от модификации. Всего построено 30 самолетов. Базовый вариант Ил-96-300 тоже появился в конце 1980-х годов, выпускали его в Воронеже. На основе Ил-96-300 создали главный президентский самолет, так называемый пункт управления. А единственная коммерческая авиакомпания, которая до сих пор имеет в своем парке Ил-96, — это Cubanade Aviacion (три самолета).

Рогозин продвигает Ил-96-400М (удлиненная модернизированная версия Ил-96-300) вместимостью 400 кресел и дальностью перелетов до 9000 км. Полноценной пассажирской версии Ил-96-400 никогда не было. Самолет изначально был построен как грузовой — четыре борта для авиакомпании «Поле». После ее банкротства один самолет переделали в VIP-версию для ФСБ, еще один — для Минобороны. Судьба оставшихся двух неизвестна, хотя были планы сделать из них топливозаправщики.

О том, чтобы снова запустить производство Ил-114, заговорили в 2014 году, а в следующем, 2015 году вспомнили и про Ил-96-400. В отрасли это вызвало недоумение, кажется, никто всерьез не поверил в реальность таких планов, ведь самолеты экономически бесперспективны. Минпромторг признал, что внутренний рынок России не способен донести проекты авиапрома до точки окупаемости. Поэтому если и рассчитывать на прибыль, то лишь выдерживая международную конкуренцию.

Однако весной прошлого года стало известно, что оба проекта получат бюджетное финансирование. Сначала речь шла о 50 млрд рублей на каждый самолет. Сейчас цифры уже больше: 5,9 млрд идет на Ил-114; 53,4 млрд — на Ил-96-400. Производство Ил-96-400 оставили в Воронеже, запустить его должны в конце 2019 года. Мощности завода могут потянуть два самолета в год. Региональный Ил-114 определили на площадку РСК «МиГ» в подмосковных Луховицах. В 2019 году там должны собрать первые Ил-114 — из оставшихся ташкентских комплектов.

Итак, на возрождение старых советских самолетов пойдет 109,3 млрд рублей. А зачем? Вице-премьер Рогозин на этот счет красноречив и категоричен: «Это позор! В стране с таким количеством часовых поясов летать на иностранных бортах. Они не лучше нашей авиационной техники, которую мы просто не можем донести до ума... Это нетерпимая ситуация!»

Но рассмотреть проекты Ил-114 и Ил-96-400 под экономическим углом необходимо, хотя бы для того, чтобы наглядно убедиться в их несостоятельности.

Сколько строить

У чиновников план такой: за пять лет выпустить шесть-восемь самолетов Ил-96-400 и двадцать — двадцать пять Ил-114 (может быть, и сто, «в зависимости от спроса»). Объемы, мягко скажем, скромные. И если Рогозин прогнозирует вытеснить с российского рынка дальнемагистральные Airbus и Boeing (у нас в основном используют А330 и В777), то посмотрим на их объемы производства. В месяце американцы выпускают шесть В777 (с августа 2017 года снизят до пяти), европейцы — семь А330, то есть, за пять лет это несколько сотен самолетов.

При этом вице-премьер хочет оградить, защитить, отвоювать внутренний рынок, ссылаясь на мировой опыт. «Хоть и говорят некоторые наши либералы о том, что, если самолет хороший, его будут покупать везде, это не так.

Попробуйте продать Airbus, скажем, на американском рынке или, наоборот, Boeing где-то в Европе», — просветил Рогозин российского президента.

Теперь берем открытые данные. Сегодня более 1400 самолетов Airbus летает в Северной Америке, в том числе, в парке крупнейших авиакомпаний США — American Airlines и Delta Airlines. В США компания Airbus открыла и сборочное производство самолетов А320.

Похожая ситуация и в Европе. Более 1700 самолетов Boeing в настоящее время находится в парке европейских перевозчиков, включая Lufthansa, AirFrance, Ryanair. Для Airbus и Boeing рынок — это весь мир, а не отдельные регионы. Они агрессивно конкурируют в Африке, на Ближнем Востоке и, разумеется, в Азии, где сейчас самые высокие в мире темпы роста пассажиропотока.

И одно лирическое отступление. Airbus и Boeing долго спорили, сколько двигателей на дальнемагистральном самолете лучше, два или четыре. Это была жесткая борьба. В итоге победила концепция двух двигателей от Boeing: безопасность не страдает, а экономическая выгода на порядок выше. Airbus пришлось закрыть производство А340 с четырьмя двигателями, потому что он не выдержал конкуренции с двухдвигательным В777.

Программы пассажирских четырехдвигательных самолетов — А380 у Airbus и В747 у Boeing — на грани закрытия, рынку они не нужны. Зато у еще несуществующего пассажирского самолета Ил-96-400 четыре двигателя. Наверное, это все, что нужно знать про его конкуренцию с Airbus и Boeing.

Кто купит

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) формулирует так: самолет Ил-96-400М в специальных версиях может заинтересовать специализированных госзаказчиков. Вице-премьер говорит про авиаперевозчиков. «Для тех компаний, которые будут закупать российскую авиационную технику, мы предоставим выгодные маршруты, а также специальные льготы экономического характера», — сказал Рогозин Путину. Идея Путину понравилась.

Вопрос, нужны ли Ил-96-400М российским авиакомпаниям с точки зрения бизнеса, не поднимался. Но достаточно посмотреть на маршрутные сети «Аэрофлота», S7, «Ютэйр» — в основном это направления средней продолжительности до пяти часов. Значит, и флот нужен соответствующий. Даже у «Аэрофлота», самого крупного и состоятельного перевозчика, на дальнемагистральные самолеты приходится всего пятая часть парка (пятнадцать В777; двадцать два А330).

Про рынок региональных самолетов чиновники честно говорят: глубоко не исследовали. Опрос авиакомпаний выявил потребность примерно в пятидесяти новых судах. «В бесконечной мильной опере с оживлением отечественного авиастроения смущает только один момент: авиаперевозки по выручке, чистой прибыли, налогам и рабочим местам уже бесконечно далеки от убогой отрасли, по инерции собирающей ведра с гайками. Но чиновники продолжают смотреть на них (авиаперевозки) как на придаток авиапрома», — указыва-

ет независимый авиационный эксперт Андрей Крамаренко.

«У представителей авиапрома одна мысль: отечественные авиакомпании должны заказывать отечественные самолеты. Никто не собирается создавать современный конкурентоспособный продукт. Желание одно — вернуть СССР и заставить брать то, что дают», — говорит главный редактор avia.ru Роман Гусаров.

Куда летать

Как уже упоминалось, Рогозин обещает «патриотичным» перевозчикам разные бонусы — например, передать им выгодные маршруты. Любопытно, что к таким он отнес прямые перелеты на Дальний Восток (это для Ил-96-400).

Государство не первый год субсидирует дальневосточные направления (компенсирует часть стоимости билета для стимулирования пассажиропотока). В понимании вице-премьера получение бюджетных денег это и есть выгода? Кстати, ряд региональных перевозок тоже сидит на государственных дотациях, то есть, и за Ил-114 вполне могут перепасть «выгодные» маршруты.

Также в категорию выгодных маршрутов попали «наиболее популярные у российских туристов» (интересно, какие?). Давно не секрет, что из-за экономического спада туристическая ниша просела. И вообще, количество дальних рейсов: в США, Латинскую Америку, Юго-Восточную Азию — не растет.

Для лучшего понимания масштаба: в самой летающей стране мира, США, очень не просто найти прямой рейс из Нью-Йорка в Анкоридж, Аляску (такой аналог Москва — Владивосток). Поискники выдают почти 60 рейсов между этими городами, но с пересадкой — одной или двумя. Единственный прямой рейс удалось обнаружить в августе, выполняется раз в неделю, стоит вдвое дороже пересадочных.

Патриотизм, конспирология, семья

Экономический мотив в проектах Ил-114 и Ил-96-400 не прослеживается. Но почему Рогозин так одержим идеей вернуть эти самолеты? Попытаемся выдвинуть версии.

Патриотическая версия. Ее главные кричалки: «Россия — великая авиационная держава!», «Внутренний рынок — наш!», «Airbus и Boeing, руки прочь от наших пассажиров», «Вернем наш самолет любой ценой!», «Кругом враги!». Нынешние руководители страны родом из Советского Союза — страны, изолированной от внешнего, обязательно враждебного мира. Именно такая, закрытая модель существования им кажется самой приемлемой.

Выходит, и возвращать надо советские самолеты. И не абы какие — на Ил-96 летает лично Владимир Путин. А уж сколько этих самолетов будет сделано, кто их купит и по какой цене — дело десятое. Подогрели авиационный патриотизм и санкции: сколько ведется разговоров про холодную войну и укрепление обороны.

Но пока Рогозин распекает Airbus и Boeing, грозит вытеснить их с российского рынка, те же Airbus и Boeing имеют крупные контракты с российской компанией «ВСМПО Ависма» на поставку титана для своих самолето-

тов. У Boeing есть совместное предприятие с «ВСМПО Ависма» на Урале, а инженерный и конструкторский центр Boeing в России самый крупный за пределами США. Подконтрольный государству «Аэрофлот» продолжает получать новые иностранные самолеты.

Конспирологическая версия. В центре сюжета — борьба за ресурс (в данном случае за бюджетные деньги, которых становится все меньше). А Ил-114 и Ил-96-400 — лишь средство достижения цели. Борьба идет на разных уровнях и скрыта от посторонних глаз. В публичном пространстве ее отголосками могут быть странные заявления, намеки, многозначительное молчание и т.д. Их и остается интерпретировать.

Возьмем фразу «хоть и говорят некоторые наши либералы...», которую вице-премьер использовал в разговоре с Путиным. Кого он подразумевает под этим определением, неизвестно. Но ощущение, что фраза вырвана из долгого неприятного спора с кем-то. Наблюдательные эксперты обратили внимание, что Рогозин ненароком зашел на поле другого вице-премьера — куратора авиатранспорта Аркадия Дворковича. Именно его принята относить к так называемому либеральному блоку правительства. Вот и делаем выводы. Партия выиграна: Путин денег дал.

Дальше борьба разворачивается на уровнях попроще: между заводами, лизинговыми компаниями, производителями двигателей/комплектующих, опосредованно или напрямую контролируемые государством (чужим здесь места нет). Под видом важности проектов каждый будет стараться урвать от бюджетного пирога кусок, кусочек, да хоть крошки.

Обратим внимание на временной фактор. Все заявленное по Ил-114 и Ил-96-400 отсылается за 2018 год, но разговоры ведутся уже сейчас. Случайно ли это? В 2018 году выборы президента, а с ними и возможная кадровая перетряска. Главное же правило кадровой политики Путина — внезапность. Поэтому никаких промедлений: выбивать деньги нужно здесь и сейчас, а там как карта ляжет.

Семейная версия. Задай любому в авиационном сообществе вопрос, почему Рогозин заинтересован в продвижении самолетов Ил, получишь ответ про родственные связи. Говорят, Рогозин связан с генеральным директором авиастроительного комплекса им. Ильюшина Виктором Ливановым. Ливанов руководил КБ с 1998 года, занимался авиапромом до самой смерти в 2014 году.

Подробностей в СМИ немного. По утверждению журнала «Профиль»: «Семья Ливановых и Рогозиных близки с советских времен. Ливанов работал в КБ им. Ильюшина. Отец Рогозина в Минобороны СССР как раз курировал вопросы разработки новой военной техники. Старшая сестра Рогозина — вторая жена Ливанова». Возможно, отсюда и любовь Рогозина к Ил-114 и Ил-96? Хотя сам Ливанов еще в 2013 году в интервью «Ведомостям» на вопрос, сможет ли ОАК сделать новый дальнемагистральный самолет, честно признался: «Однозначно сказать не могу. Все лучшие умы утекли в Airbus и Boeing».

Анастасия ДАГАЕВА,
Московский центр Карнеги

Испытания военно-транспортного самолета Ил-112В могут начаться в конце этого года

Россия начнет испытания нового военно-транспортного самолета Ил-112В в конце этого года. Об этом доложил вице-премьер Правительства России Дмитрий Рогозин премьер-министру Дмитрию Медведеву, передает пресс-служба Правительства РФ. «В конце года мы планируем еще одну авиационную премьеру — это Ил-112В, легкий военно-транспортный самолёт. Поэтому год довольно-таки богатый на авиационный урожай», — сказал Рогозин. Вице-премьер также напомнил, что в начале года взлетел боевой самолет-истребитель МиГ-35, а недавно проведены полеты полноценные летные испытания вертолета Ка-62 и первый полет новейшего пассажирского самолета МС-21.

Денис Мантуров: Минпромторг рассчитывает получить сертификат типа на МС-21 в 2019 году

«Мы рассчитываем, что в 2019 году завершим все испытания, получим сертификат типа и начнем первые коммерческие поставки», — заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. Напомним, что первый полет нового пассажирского лайнера был совершён 28 мая, прошел штатно, все системы машины отработали без сбоев. Корпорация «Иркут» создает семейство пассажирских ближне- и среднемагистральных лайнеров МС-21. Вместимость новых лайнеров будет от 150 до 211 пассажиров в зависимости от типа самолета. Базовой версией самолета является МС-21-300 вместимостью 180-200 мест. С 2020 года планируется ежегодно производить по 20, с 2023 года — до 70 машин в год.

ОДК завершила второй этап летных испытаний новейшего авиадвигателя 5-го поколения ПД-14

Это первая полностью российская силовая установка для пассажирских авиалайнеров, созданная в России за последние десятилетия. ПД-14 — базовый турбореактивный двухконтурный двигатель создается в широкой кооперации предприятий ОДК для авиалайнера МС-21 с применением новейших технологий и материалов, в том числе, композитных. Опытный двигатель № 100-07(021) проходил эксплуатационные испытания в составе летающей лаборатории Ил-76ЛЛ в ЛИИ им. М.М. Громова (г. Жуковский). Основной целью испытаний явилось подтверждение работоспособности ПД-14 в высотно-скоростных условиях и оценка уровня эксплуатационной технологичности.

«Вертолеты России» и ОЭЗ «Титановая долина» подписали соглашение о начале сотрудничества

В рамках HeliRussia 2017 «Вертолеты России» подписали соглашение о взаимопонимании с ОЭЗ «Титановая долина». Свои подписи под документом поставили гендиректор холдинга Андрей Богинский и гендиректор ОЭЗ Артемий Кызласов. По условиям соглашения стороны договорились о схеме сотрудничества по локализации партнеров холдинга «Вертолеты России» на территории Авиационного кластера, формирующегося в Свердловской области (г. Екатеринбург) на базе будущей второй очереди «Титановой долины». Концепция его развития предусматривает создание производственной цепочки: от производства комплектующих — до сборки и сервиса.

Алексей Рогозин: Авиакомплекс им. Ильюшина берет на себя новую роль в своем дивизионе ОАК

Авиакомплекс им. С.В. Ильюшина получил качественно новую миссию в развитии авиации, став головным предприятием транспортного дивизиона ОАК, рассказал вновь назначенный генеральный директор «Ильюшина», вице-президент ОАК по транспортной авиации Алексей Рогозин на первой встрече с трудовым коллективом. «В течение месяца нам надо разработать систему по сбору, анализу и внедрению рационализаторских предложений, в том числе не связанных с технологией, а связанных с организацией процессов в целом. Еще раз напоминаю, все процессы не ради того, чтобы просто что-то делать, а ради результата, сейчас время мобилизации», — сказал Алексей Рогозин.

«СТАН» поставит оборудование предприятиям Объединенной авиастроительной корпорации

Станкостроительная компания «СТАН» заключила договоры на поставку высокотехнологичного оборудования для Казанского авиационного завода им. С.П. Горбунова — филиала ПАО «Туполев» (входит в состав ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация»). В рамках этих соглашений СТАН поставит для ПАО «Туполев» несколько десятков обрабатывающих центров и станков различного назначения. Оборудование производства входящих в состав СТАНа НПО «Станкостроение», АО «Станкотех», Рязанский Станкозавод предназначено для модернизации производственных мощностей КАЗ им. С.П. Горбунова.

Центр аддитивных технологий в Перми будет печатать детали для ПД-14 на 3D-принтере

В Перми к открытию готовится Центр аддитивных технологий, где будут серийно изготавливать детали для двигателя ПД-14 с помощью 3D-принтеров. Это совместный проект предприятий «ОДК-Пермские моторы» и «ОДК-Авиадвигатель». Помещение для центра на территории «Пермских моторов» уже подготовлено. Установлен один станок, в ближайшее время парк оборудования пополнят еще восемь. В первую очередь с помощью 3D-принтеров будут печатать металлические завихрители камеры сгорания для ПД-14. В дальнейшем в Центре аддитивных технологий планируется расширить номенклатуру изделий — здесь также будут готовить детали внешней обвязки двигателя.

В 2018 году ВТА рассчитывает получить первые два модернизированных самолета Ил-76МД-М

«Ведется активная работа по модернизации базовых самолетов строя Ил-76МД. Сейчас заканчиваются испытания на предприятии, и мы в следующем году планируем получить первые два модернизированных самолета Ил-76МД-М, которые впоследствии придут взамен существующих. Эту модернизацию следует рассматривать в комплексе с продлением срока службы самолета, использования ресурса этого типа свыше 50 лет. Это мировая практика, ничего особенного в этом нет», — рассказал командующий ВТА генерал-лейтенант Владимир Бенедиктов. «Этот самолет — своего рода промежуточная машина между Ил-76МД и Ил-76МД-90А», — подчеркнул генерал.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Денис Мантуров: Прогнозируемые продажи нового вертолета Ка-62 до 2030 года составят 365 машин

«Первый полет вертолета Ка-62 – действительно знаковое событие для отрасли. Реализация программы позволит не только обеспечить устойчивый доход АО «Вертолеты России» от продаж в период с 2018-2030 гг., но и занять к 2025 году не менее 20 процентов доли рынка вертолетов промежуточного класса. По нашим прогнозам, продажи до 2030 года составят 365 вертолетов», — сказал министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров. Одновременно, по его словам, будет создан задел компетенций по ряду технологий, в частности, в области полимеркомпозитных технологий, и их дальнейший трансфер в смежные вертолетные программы.

ГТЛК договорилась с «Вертолетами России» на поставку до 64 вертолетов в 2018-20 годах

Основным событием для ГТЛК на выставке HeliRussia 2017 стало подписание соглашения с холдингом «Вертолеты России» на поставку в 2018-2020 годах до 64 вертолетов: 50-ти Ми 8АМТ/МТВ-1, 10-ти «Ансат» и 4-х Ми-171А2 производства казанского вертолетного и улан-удэнского авиационного заводов. Свои подписи под документом поставили генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин и генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский, отметили в компании. Всего по программе санитарной авиации «Вертолеты России» поставят ГТЛК до 2017 года 23 вертолета Ми-8 и 6 вертолетов «Ансат». Соответствующий контракт был подписан в конце 2016 года.

ОДК осваивает на заводе «Салют» серийное производство узлов для двигателей ВК-2500

Ранее ОДК обеспечила постановку ВК-2500 на производство в России. До этого в страну поставлялись двигатели, производившиеся на Украине. С целью организации выпуска в России ВК-2500 была организована широкая производственная кооперация. «Освоение производства нового изделия — всегда непростая, но интересная задача для любого завода, — говорит заместитель генерального директора — управляющий директор АО «НПЦ газотурбостроения «Салют» Виталий Клочков. — Большую помощь в этом отношении нам оказывает хорошо отлаженное взаимодействие с предприятиями АО «Климов» и АО «ММП им. В.В. Чернышева», осуществляемое в рамках широкой кооперации ОДК».

Инженеры ОДК создали уникальный цифровой испытательный стенд вертолетных двигателей

Современный автоматизированный цифровой стенд для проведения приемо-сдаточных испытаний прошедших ремонт вертолетных двигателей создан на входящем в состав Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Госкорпорацию Ростех) АО «218 авиационный ремонтный завод» (218 АРЗ), расположенном в г. Гатчина (Ленинградская область). В настоящее время проводится введение в эксплуатацию и аттестация нового стенда. Он позволяет быстрее и эффективнее проводить приемо-сдаточные испытания двигателей семейства ТВ3-117/ВК-2500 (предназначены для большинства вертолетов типа «Ми» и «Ка»).

«ЮТэйр-Инжиниринг» и «Авиазапчасть» откроют Центр ТОиР для своих вертолетов в Ермолино

Церемония подписания Соглашения об открытии Центра главой «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашидом Фараджаевым и гендиректором «Авиазапчасть» Виктором Джеруком состоялась на X Международной выставке HeliRussia 2017. Реализация проекта получила одобрение и поддержку Калужской области. В состав Центра входят линейная станция технического обслуживания АО «ЮТэйр-Инжиниринг» и вертолетная посадочная площадка, способная принимать вертолеты массой до 13 тонн. Кроме ТО и ремонта, летно-технический комплекс в Ермолино готов обеспечивать наземное обслуживание вертолетов, выполнять работы по модернизации ВС, обучать инженерно-технический персонал.

Раменское приборостроительное КБ представило новый комплекс авионики для вертолета «Ансат»

В рамках HeliRussia «Раменское приборостроительное конструкторское бюро» впервые представило новый унифицированный комплекс авионики для вертолета «Ансат». «Комплекс абсолютно новый, при этом все элементы комплекса имеют гражданскую сертификацию. Это инициативная разработка РПКБ, и «Ансат» это лишь одна из машин, на которой она может применяться. В случае необходимости, он может быть доработан практически под любой вертолет. Новый комплекс обеспечивает пилотируемые и навигацию по правилам полетов по приборам в простых и сложных метеоусловиях, в любое время суток. Разработка соответствует лучшим существующим образцам авионики.

Первый летный образец российского гироплана Ventocopter R1 будет представлен на МАКС-2017

«Планируем, что на авиасалон МАКС мы уже прилетим на новой машине. Техническим преимуществом Ventocopter R1 «Акула» является отсутствие режима сваливания и возможность безопасной посадки», — рассказал на HeliRussia гендиректор и сооснователь компании Ventocopter Дмитрий Сичинава. Летательный аппарат оснащен роторным бензиновым двигателем глубокой конверсии мощностью 250 л.с., с подключаемым механическим форсажем до 320 л.с. Реализацию проекта Ventocopter осуществляет компания «Газнанотех» в тесной кооперации с КЭМЗ, входящим в госкорпорацию «Ростех». Разработка проводится на базе собственного КБ в Санкт-Петербурге.

Командир-инструктор вертолета AS350 «ЮТэйр» Евгений Ивушкин признан АВИ «Пилотом года»

Евгений Ивушкин, командир-инструктор вертолета Airbus Helicopters AS350 авиакомпании «ЮТэйр», стал обладателем ежегодной премии Ассоциации вертолетной индустрии «Лучший по профессии» и победителем интернет-голосования в номинации «Пилот года». Имена лауреатов престижной авиационной премии были названы на церемонии открытия X Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2017. На его счету выполнение в 2016 году уникальных аэросъемочных полетов с целью аэромагнитного сканирования полезных ископаемых. Его стаж на предприятиях Группы «ЮТэйр» составляет более 35 лет, общий и безаварийный налет — 10 000 часов.

Машина – в воздухе, пилот – на земле

В рамках HeliRussia 2017 нашлось место и для дронов

Беспилотный вертолет... Казалось бы, еще совсем недавно — совершенно невысказанное дело. Однако тот, кто хорошо знает мировую историю авиации, удивляться не станет. Тот летательный аппарат, который построил выдающийся деятель эпохи Возрождения Леонардо да Винчи, с полным основанием можно назвать беспилотным вертолетом (можно еще добавить — безмоторным). А про вертолет, построенный одним из российских последователей Леонардо да Винчи — Михаилом Васильевичем Ломоносовым, любой школьник знает.



Он, правда, как и аппарат его предшественника, вертолетом не назывался. Своё изобретение учёный назвал «аэродомической машиной», которая предназначалась для проведения работ по изучению атмосферы. Одним словом, это полноценный БПЛА, летающий с полезной нагрузкой, хотя и только вверх и вниз. Но построенная Ломоносовым «аэродомическая машина» во многом предопределила развитие одного из направлений применения авиации в целом, как пилотируемой, так и беспилотной. Последняя, несомненно, будет иметь значительные перспективы использования и в научной деятельности.

В настоящее время создание беспилотных летательных аппаратов стало одним из перспективных направлений мирового авиастроения. Они включаются в экспозиции многих выставок по авиационной тематике, и HeliRussia 2017 не стала исключением. На нынешнем технологическом обслуживании АО «ЮТэйр-Инжиниринг» и вертолетная посадочная площадка, способная принимать вертолеты массой до 13 тонн. Кроме ТО и ремонта, летно-технический комплекс в Ермолино готов обеспечивать наземное обслуживание вертолетов, выполнять работы по модернизации ВС, обучать инженерно-технический персонал.

В их число вошёл созданный компанией «ВР-Технологии» беспилотный конвертоплан RHV-30. В настоящее время он проходит летные испытания, запуск в серию запланирован на конец 2018 года. В перспективе этот аппарат будет использоваться для задач по дистанционному мониторингу и диагностике различных объектов, для перевозки малых грузов в труднодоступные места, а также при геодезических и картографических работах.

Компания входит в состав холдинга «Вертолеты России» и разрабатывает конвертоплан по заказу материнской компании — ГК «Ростех». RHV-30 весит 25 килограмм и несет полезную нагрузку до 5 килограмм на расстояние до 100 километров. Максимальная скорость аппарата — 140 километров в час, крейсерская — 110 километров в час. Статиче-



ский потолок полета — 2000 метров, динамический — 3000 метров. При необходимости беспилотник оборудуют лазерным дальномером, тепловизором и оптико-электронными системами.

Пятигорское НПО «Авиационно-космические технологии» представило демонстрационный вариант беспилотной авиационной системы юстировки работ исследуемой конструкции (БАС «ЮРИК»). В данную систему входит БПЛА вертолетного типа мультироторной схемы



тяжёлого класса. Вес пустого аппарата составляет 110 килограмм и при этом, по словам создателей аппарата, грузоподъёмность его достигает 120 килограмм. Силовая установка состоит из четырёх электрических двигателей, что является существенной деталью, когда речь идёт о летательных аппаратах столь тяжёлого класса. На одном заряде аккумуляторных батарей пятигорский монстр способен преодолеть 50 километров.

Аппарат оснащён системой управления, которая функционирует даже при отсутствии сигналов систем спутниковой навигации GPS и ГЛОНАСС. Благодаря высокой грузоподъёмности, этот мультикоптер может применяться не только для перевозки грузов, но и для эвакуации людей. Аппарат может доставляться к месту про-

изводства работ на автомобиле. Его сборка и подготовка к полёту занимает не более 15 минут.

В экспозиции БПЛА приняла участие и московская компания «Коптер Экспресс», которая впервые представила готовый к серийному производству образец автономного квадрокоптера с зарядной станцией базирования. Разработка этого аппарата началась весной 2016 года. Размер аппарата по диагонали составляет 70 сантиметров. Максимальная взлётная масса — 5 килограмм, дальность полёта — до 15 километров. Одна зарядка батареи позволяет квадрокоптеру совершать полёт продолжительностью до 45 минут. Этот БПЛА предназначен для проведения фото- или видеосъёмки, а также для доставки небольших грузов массой до 1 килограмма. Кроме того, аппарат может применяться для проведения различных видов мониторинга (строительный, охранный и пр.), картографических работ и для поиска и спасения людей.

Управление квадрокоптером будет полностью автоматизированным. Прописать задание для него можно через Интернет и специальное приложение, разработанное компанией «Коптер Экспресс». Владельцу аппарата нужно будет создать личный аккаунт и получить для него логин и пароль. Летать этот вертолет может в режиме удалённого доступа, по ко-

нцу года, осенью должны начаться первые поставки. Аналогичные задачи решает и беспилотный вертолет Supercam X6M2, созданный компанией Supercam, входящей в группу компаний «Беспилотные системы». Аппарат оснащён 6-ю высокопроизводительными электрическими двигателями и при сравнительно небольших размерах (поперечный габарит по осям двигателей 920 мм) способен находиться в воздухе до 60 минут и проводить оперативный мониторинг в режиме реального времени на расстоянии до 10 километров в любое время суток и при ограниченно сложных метеоусловиях. Благодаря встроенному автопилоту и автоматическому планированию полетного задания полностью исключается человеческий фактор при эксплуатации БПЛА.

Комплекс может применяться в целях картографирования, поиска, обнаружения и слежения за статичными или подвижными объектами в режиме реального времени, для контроля за чрезвычайными ситуациями, оповещения населения и т.д. Кроме того, корпус Supercam X6M2 имеет влагозащищенное исполнение с сохранением положительной плавучести (до 120 минут) для работы в открытом море. Этот дрон может оснащаться системой автоматического выхода на точку посадки по анализу получаемого изображения. Supercam X6M2 может оснащаться новейшими целевыми нагрузками (полностью взаимозаменяемыми с БПЛА Supercam самолетного типа) на электромагнитных гиросtabilизированных платформах с обзором 3600 градусов для достижения наилучшего качества изображения и обзора всей нижней полусферы.

Практически все современные БПЛА создаются как многоцелевые. Не является исключением и вертолет Sunic H2M, созданный совместно российской компанией R-Sens и китайской Sunic Ocean&Technology. Система управления пилотированием этого вертолета имеет интуитивный интерфейс. Высокий уровень автоматизации процессов, позволяет осуществлять перевод БПЛА из режима транспортировки в режим эксплуатации за считанные секунды. Размеры взлетно-посадочной площадки не превышают 5 метров в радиусе. Силовая установка представляет собой поршневого двигателя с водяным охлаждением. Запуск двигателя осуществляется дистанционно-управляемым способом.

Вертолет весит 65 килограмм и несёт полезную нагрузку 35 килограмм, максимальная взлётная масса — 110 килограмм. Скорость полёта составляет от 60 до 100 километров в час, практическая дальность полёта — 100 километров, диапазон рабочих высот — от 0 до 3000 метров. Информация всех ви-





дов (фото, видео и пр.) может передаваться на расстояние до 50 километров. С одной заправкой топливом вертолёт может работать в течение двух часов. В случае аварии вертолёт садится в режиме авторотации или с помощью парашюта.

Аппарат может вернуться и благополучно приземлиться, в случае выхода из строя передачи данных или недостаточного количества топлива. Он может сесть на воду без

Прошедшая выставка почти полностью была посвящена гражданской авиации, но было уделено внимание и военной тематике. На стенде МАИ демонстрировался образец беспилотного вертолёта «Ворон-700». На нём установлено стрелковое и гранатометное оружие, что позволяет дрону, помимо привычных для беспилотника разведывательных функций, наносить по противнику удары.

П-037 (2x24,6 кВт). Несущая система вертолёта выполнена по осевой схеме, что позволило создать компактный, с минимальными габаритами аппарат, обладающий хорошими манёвренными качествами и достаточной весовой отдачей. Наземный пульт оборудован органами управления, системой отображения информации, автономным источником электроснабжения. Расчёт — два человека. Вертолёт и пульт управления перевозятся в специальном контейнере на автомобиле.

Многоцелевым беспилотным вертолётom является и Ка-137. Он предназначен для решения широкого круга задач в интересах МЧС, Министерства обороны, а также народного хозяйства. Дрон, в свою очередь, входит в состав многоцелевого беспилотного вертолётного комплекса МБВК-137, включающего от 2 до 5 беспилотных аппаратов. Большим преимуществом Ка-137 является наличие системы автоматического управления и навигации, позволяющей вертолёту летать в сложных погодных условиях, в том числе, и ночью.

Если рассмотреть историю эволюции БПЛА, можно обратить внимание на постепенное уменьшение габаритных размеров аппарата. Это стало возможным благодаря развитию инновационных технологий, нашедших применение и в деле создания фото- и видеотехники. Те аппараты, которые предназначены для проведения аэрофотосъёмочных работ и различных видов мониторинга, по своим размерам являются «ручными» и легко доставляются к месту проведения работ с помощью автомобиля. Тяжёлые аппараты, примером которых является «ЮРИК», используются для решения транспортных задач. В военном деле БПЛА со временем станут основным средством ведения воздушной разведки. В перспективе возможно их использование и для бомбардировки.

Сегодня с помощью беспилотных авиационных систем могут решаться, в частности, многие задачи государственной важности. Но, несмотря на это, работы по данной тематике ведут в основном частные компании. Хотя изначально составной частью их про-



ущерба для всех систем. При экстренной посадке в случае аварии оборудование передачи данных отправит GPS координаты о местоположении на дисплей наземной станции. Спасатели легко найдут БПЛА на основании этих данных и потери будут минимизированы. Вертолёт в состоянии взлетать и приземляться на открытую палубу морского судна. Он может быть оснащён различными модулями: обнаружения, дистанционного управления, модулями для определённых миссий, исследовательскими и спасательными устройствами, системой отбора проб воды. Полуавтоматический режим управления позволяет пилоту-оператору вносить корректировки в маршрут, изменять параметры управления и полностью «брать управление пилотированием на себя» в масштабе реального времени.

В числе ведущих производителей беспилотной авиационной техники — компания «Геоскан», создающая беспилотные самолёты и вертолёты. В ее продуктовую линейку вошло семейство беспилотных вертолётов «Геоскан-401», предназначенных для получения 3D-моделей локальных объектов и фото-мониторинга. Этот аппарат обеспечивает возможность работы в ограниченном пространстве. Обладая рекордной продолжительностью полета, комплекс «Геоскан 401» дает возможность длительного наблюдения из заданной точки и быстрой смены ракурса. Данная модель изготавливается в двух версиях — для аэрофотосъёмки («Геоскан-401 «Геодезия») и для видеосъёмки («Геоскан-401 «Видео»).



Беспилотные вертолёты входят в продуктовую линейку фирмы имени Н.И. Камова. О планах построить такой вертолёт на базе уже существующего пилотируемого Ка-226 сообщил журналистам в день открытия HeliRussia 2017 генеральный директор холдинга «Вертолёты России» Андрей Богинский. Следует отметить, что подобный опыт фирма Камова уже имеет. В 1993 году при финансовой поддержке южнокорейской фирмы DHI был построен и испытан на привязи беспилотный вертолёт Ка-37.

Экспериментальный аппарат имеет модульную конструкцию и сменные комплекты оборудования для выполнения различных задач: аэрофотоаппаратуру, контейнеры для различных грузов, датчики излучения, оборудование для трансляции и ретрансляции телевизионных и радиосигналов. БПЛА снабжён двумя поршневыми двигателями

Оба этих летательных аппарата представляют собой самостоятельные изделия и, вместе с тем, они же стали платформой для отработки систем управления, которыми будет оснащён упомянутый Богинским вертолёт Ка-226Т беспилотной версии.

Экспозиция разделов HeliRussia 2017 по БПЛА позволила определить основные тенденции развития данного направления авиационной техники сегодня находит широкое применение в гражданском секторе экономики и используется практически во всех случаях, когда речь идёт о необходимости полётов на небольшое расстояние от места базирования и небольшом объёме работ. Пилотируемые воздушные суда целесообразно использовать при съёмке территорий, охватить которые не под силу беспилотникам.

филя авиационно-строительная деятельность не была. У многих компаний предпосылкой к началу работ по тематике БПЛА стало накопление опыта в разработке и производстве тех изделий, которые являются полезной нагрузкой для беспилотных воздушных судов.

Весьма представительный состав экспозиции HeliRussia 2017 по беспилотной тематике показал, что Россия вполне еще может успеть стать лидером в данной области. Существенными препятствиями в развитии этого перспективного и многообещающего направления авиации может стать несовершенство отечественной нормативно-правовой базы и экономический кризис, снижающий платежеспособность потенциальных клиентов. Но технических и технологических препятствий к развитию данного направления в России нет.

Пётр КРАПОШИН



БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Минтранс России подготовил проект правил регистрации беспилотных летательных аппаратов

«Мы прошли все процедуры согласования. Сейчас устраним технические замечания, недоработки», — сообщил замдиректора департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса Андрей Шнырев на конференции по индустрии беспилотных авиационных систем в рамках HeliRussia 2017. Одновременно разрабатывается нормативная база для полетов дронов в воздушном пространстве. Он отметил, что документ о регистрации беспилотников массой до 30 кг заработает в ближайшее время. Беспилотные аппараты массой свыше 30 кг обязаны регистрироваться в России по правилам, установленным для пилотируемых воздушных судов.

А вот Верховный суд США отменил обязательную регистрацию беспилотных летательных аппаратов

Ранее введение обязательной регистрации беспилотных летательных аппаратов было связано с постоянными жалобами американских авиационных перевозчиков на то, что дроны создают потенциальную опасность для перемещения воздушных судов, однако, суд признал, что регистрация беспилотников, не обеспечивает должного эффекта, и потому отменил её. Специалисты в свою очередь утверждают, что, с одной стороны, подобный подход обеспечивает более широкие возможности владельцам БПЛА, приобретённых для личного использования, однако, с другой, ранее обязательная регистрация в некоторой мере сдерживала владельцев от приближения к крупным воздушным судам.

Андрей Богинский: Ка-226Т планируем сделать уникальным вертолётom — в беспилотной версии

Подобной машины пока не создано нигде в мире, заявил генеральный директор холдинга «Вертолёты России» Андрей Богинский на одном из брифингов в рамках юбилейной выставке HeliRussia 2017. «Действительно, мы разрабатываем такую версию вертолёта потому, что такой версии вертолёта нет ни в России, ни в мире... Нужно поменять ручное управление машины на автоматическое», — сказал Богинский. Легкий многоцелевой вертолёт Ка-226Т разработан для выполнения транспортных и специальных задач в любых метеословиях. Вертолёт способен перевозить до 1,5 тонн грузов на расстояние до 600 километров, взлётная масса — 3,4 тонны.

Ввод беспилотника-конвертоплана в серийное производство намечен на конец будущего года

«Первый этап испытаний завершится в течение двух месяцев. К четвертому кварталу 2017 года конвертоплан выйдет на второй этап испытаний, в ходе которого он будет протестирован в различных режимах полета, погодных условиях и с целевыми элементами полезной нагрузки. Ориентировочный выход беспилотника в серийное производство намечен на конец 2018 года», — заявил сотрудник пресс-службы компании-разработчика «ВР-Технологии». Он отметил, что по итогам первого этапа испытаний беспилотник будет доработан — его планируется оснастить гибридной силовой установкой, которая позволит повысить дальность и продолжительность полета.

На MILEX 2017 Белоруссия представила новый разведывательно-ударный беспилотный вертолёт

Разработчик беспилотника SKY — белорусская компания INDELA. Взлётная масса машины — 150 кг, на его вооружении стоят реактивные выстрелы термобарического снаряжения калибра 90 мм. Согласно материалам на стенде компании, SKY предназначен для поражения живой силы и бронетехники противника, а также мониторинга местности. По словам представителя компании на выставке, сейчас беспилотник проходит заводские испытания. Российский эксперт в области беспилотной авиации Денис Федутинов, посетивший MILEX, отметил, что разработка белорусского ВПК имеет мало аналогов и обладает высокими экспортными перспективами.

Гражданин Китая оштрафован за запуск беспилотника в центре Томска без разрешения

«Лю Чжухан осуществил запуск и полет БЛА в Томске в районе площади Ленина. Летательный аппарат пролетел на высоте 15 м над зданием Томского драмтеатра. При этом у иностранца отсутствовало право на использование воздушного пространства РФ», — говорится в пресс-релизе Томской транспортной прокуратуры. Поскольку действия Лю Чжухана не повлекли причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человека, прокурором вынесено постановление по ч.2 ст.11.4 КоАП РФ (нарушение правил использования воздушного пространства без разрешения, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния) о наложении на него штрафа в 3 тысячи рублей.

Пентагон предоставил Boeing право построить и испытать беспилотный многоэтапный космолан

Сверхзвуковой БЛА XS-1 призван кардинально сократить сроки и стоимость таких запусков, сообщило Агентство перспективных исследований и разработок министерства обороны (DARPA — Defense Advanced Research Projects Agency). Для реализации первой фазы программы — разработки концепции — были отобраны Boeing, Northrop Grumman и Masten Space Systems. Первые две получили на эти цели по \$6,5 млн, третья — \$3 млн. Как пояснил руководитель данной программы в DARPA Джесс Спонэбл, XS-1 — это беспилотный сверхзвуковой летательный аппарат размером с реактивный самолет бизнес-класса, который будет способен взлетать вертикально и приземляться горизонтально.

С 8 — 10 июня в Москве пройдет конференция по развитию беспилотной авиации «Аэронет 2017»

В рамках IV ежегодной практической конференции по развитию беспилотной авиации «Аэронет 2017» будут представлены лучшие беспилотники и первое в России ночное зрелищное дрон-авиашоу. Конференция пройдет в формате промежуточного отчета об исполнении Дорожной карты «Аэронет НТИ», утвержденной президиумом Совета при Президенте РФ по модернизации экономики. Также пройдет масштабная выставка: крупнейшие российские компании представят свои разработки и подробно о них расскажут. Самой зрелищной и востребованной станет полётная часть 10 июня. На аэродром Алферьево в Яропольце могут приехать все желающие.

АЭРОПОРТ 2017

МА Домодедово модернизировал системы безопасности на входе в здание аэровокзала

Домодедово перешел на новое поколение рентгенотелевизионных интроскопов (РТИ), которые установлены на пунктах досмотра. Это передовая двухракурсная система для досмотра багажа и ручной клади, которая обладает интеллектуальной программой для автоматизированного определения жидких и твердых взрывчатых веществ. «Безопасность является приоритетом развития аэропорта. В то же время мы стремимся обеспечить пассажирам максимальный комфорт и устранить возможные неудобства, связанные с досмотровыми процедурами», — отметил директор аэропорта Домодедово Игорь Борисов. Всего в здании аэровокзала установлено 24 новых интроскопа.

На возведение нового терминала МА Саранска Правительство России выделило 700 млн рублей

Как сообщается на сайте кабмина, проект распоряжения, принятый Правительством РФ на заседании 18 мая, предусматривает выделение республике 700 миллионов рублей. В Министерстве финансов Мордовии уточнили, что межбюджетный трансферт предназначен для финансирования строительства постоянного пассажирского терминала аэропорта, который будет обслуживать внутренние авиарейсы. Общая сметная стоимость сооружения составляет порядка 1,4 млрд рублей. Одновременно в аэропорту возводится временный терминал для обслуживания международных рейсов к проведению ЧМ-2018. В 2015 году аэропорту Саранска был присвоен статус международного.

ВТБ «Страхование» выступила страховщиком пассажирского терминала А аэропорта Внуково

«Договор включает в себя риски, связанные с утратой, гибелью и повреждением терминала, наступивших в результате стихийных бедствий, повреждения систем водоснабжения, отопления, канализации, краж, террористических актов, диверсий и пр. Общий совокупный лимит ответственности составляет 18,5 млрд рублей», — отметили в аэропорту. Внуково обладает универсальной многопрофильной системой коммуникаций, которая позволяет обеспечивать перевозки миллионов пассажиров в год по 170 направлениям российских и зарубежных авиакомпаний. Страховая составляющая является неотъемлемой частью деятельности современного аэропорта.

После реконструкции открытие аэропорта Ульяновск переносится на неопределенный срок

В областном правительстве пояснили, что ВПП готова, а сдача объекта в эксплуатацию откладывается из-за непоставки в Ульяновск из Краснодара радионавигационного оборудования (системы посадки СП 200), за что отвечает Росавиация. В связи с этим авиакомпания меняют свои планы по началу полетов из главного ульяновского аэропорта. Директор АО «Аэропорт Ульяновск» Сергей Наконечный не исключает, что процесс может затянуться до августа. После прибытия оборудования можно будет приступить к сертификации аэропорта. В связи с переносом открытия аэропорта авиакомпании уже объявили об изменении своих планов по началу полетов из него.

АП Южно-Сахалинска приобрел биоакустические установки и громпушки для отпугивания пернатых

Первое стационарное орнитологическое оборудование в аэропорту установили в марте 2016 года. Недавно к нему добавились еще одна стационарная биоакустическая установка «Универсал Акустик» — АЭРО-1С. Плюс на аэродроме смонтированы две новые громпушки. Как отмечают в аэропорту, работа оборудования уже меняет традиционное направление полета мигрирующих стай над взлетной полосой. Сигналы биоакустических приборов имитируют звуки хищных и раненных птиц, выстрелы из охотничьих ружей. Птицы слышат эти звуки на расстоянии 2,5 км и уже держат курс не над аэродромом, как это было ранее, а обходят его на удалении не ближе 1 км.

Новый пассажирский терминал аэропорта Симферополь будет введен в намеченный срок

Об этом заявил глава администрации города Симферополя Геннадий Бахарев после посещения площадки строительства. В двухлетнем договоре с заказчиком предусмотрены 14 контрольных дат хода строительства, 9 из которых на сегодняшний день уже успешно пройдены. «Я потрясен масштабами строительства. Еще год назад здесь было чистое поле с цветущими маками и разнотравьем. Мы видим, что масштабные работы на объекте ведутся в строгом соответствии с планом. Увиденные результаты и темпы работ не оставляют сомнений в том, что объект будет введен в эксплуатацию в установленный срок», — отметил Геннадий Бахарев.

На аэродроме «Бычье поле» острова Котлин будет создан авиационный узел малой авиации

Такое решение принято на совещании у вице-губернатора Петербурга Игоря Албина. «Сегодня «Бычье поле» имеет статус посадочной площадки, позволяющей принимать практически все типы вертолетов и многие типы самолетов IV класса. Планы создания авиаузла легкой авиации (легкие, средние вертолеты и легкие самолеты) позволят реализовать меры по оказанию круглосуточной экстренной медицинской помощи в СЗФО; организовать выполнение учебно-тренировочных полетов, прохождение курсов повышения квалификации авиационного персонала. В перспективе авиаузел может стать стратегическим инвестиционным проектом для города», — отметили в пресс-службе.

В аэропорту «Платов» проведут уникальное мероприятие — забег по ВПП Platov Runway

Аэропорт Ростова-на-Дону (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») 10 июня станет площадкой для забега по взлетно-посадочной полосе Platov Runway. На выбор бегунам предлагаются три трассы: 2 км, 3,6 км (длина ВПП) и полумарафонская дистанция 21 км. Регистрация участников открыта на сайте russiarunning.com. Профессиональные легкоатлеты и любители получат возможность пробежать по ВПП и стать очевидцами строительства масштабного объекта. Таким образом, холдинг «Аэропорты Регионов» решил присоединиться к европейским «коллегам» — аэропортам, проводящим на своей территории забеги, и организовать первое подобное мероприятие в России.

Аэропорт — с чистого листа

С чего начинается создание новой воздушной гавани и что в ней надлежит развивать в первую очередь



Они основаны на использовании до 17 специализированных баз данных по спросу на перевозки всеми основными видами транспорта и дают высокую точность прогноза.

Помимо этого учитываются макроэкономические факторы развития спроса, как для всей страны, так и для отдельно взятого региона, распределение суточных нагрузок между различными сегментами (внутренним и международным, бизнес-и эконом-классами и рядом других). При проектировании учитываются типы и классы воздушных судов, которые уже принимает или будет принимать аэропорт.



Антон Корнев.

Современные проекты государственно-частного партнерства позволяют заранее планировать взаимоотношения аэропорта и базовой компании на этапе предпроектных разработок. Применение инновационных подходов позволяет составлять задание на проектирование с учетом логики развития бизнеса аэропорта во всех сегментах. Не менее важно и то, что новый подход исключит ситуацию, когда заказчик проекта останавливает проектирование на финальном этапе и выражает недовольство тем, что при проектировании расчет делается не под ту нагрузку, которую ожидает заказчик. В России таких случаев известно несколько десятков.

Главное, что является залогом успешного формирования инвестиционного проекта — прогноз спроса и определение пиковых параметров нагрузки на инфраструктуру на основе стратегии развития маршрутов. В основе систем прогнозирования лежат отлаженные и имеющие опыт практического внедрения методы развития маршрутных сетей и набор баз данных, которые могут быть легко адаптированы под потребности любого аэропорта.

При прогнозировании спроса на перевозки используется полный набор баз данных по перевозкам на четырех видах транспорта — железнодорожном, автобусном, авиа-

мощью своего смартфона.

Компании British Airways и Microsoft работают над созданием персонализированных багажных бирок. В будущем отпадёт необходимость в наличии сотрудников терминала. Кроме того, со временем паспорт уступит место биометрическим карточкам, с которыми упрощается процедура прохождения предполётного досмотра при условии низкого уровня риска и гарантии безопасности. Залы ожидания станут более комфортабельными и уютными.

В будущем аэропорты станут аэроградами. Пример можно найти уже сегодня — это сингапурский аэропорт Чанги, имеющий двускатную крышу, пятиэтажный вертикальный сад, четыре кинотеатра и бассейн на крыше. Пассажир может отдыхать в атриуме под пение птиц, а о начале посадки на рейс ему сообщит программное обеспечение аэропорта.

Одним из важнейших направлений развития аэропорта является оптимизация управления движением воздушных судов не только в воздухе, но и на земле. О том, как сегодня решается эта задача, говорилось в докладе руководителя департамента систем для аэропортов компании Honeywell Андрея Мамошина. Он обратил внимание, что за последние 20 лет интенсивность воздушного движения в крупнейших международных аэропортах возросла в два раза, но при этом количество ВПП и РД осталось неизменным. Аэропорты работают на пределе своих возможностей, и поэтому важнейшей задачей является улучшение системы управления движением в воздухе и на земле.

Для решения данной задачи создана система управления движением по РД — A-SMGCS (Advanced surface movement guidance and control systems). Данная система помогает, в частности, тем пилотам, у которых возникли трудности в определении своего местоположения в условиях плохой видимости. Выбрать оптимальный путь среди множества дорожек, пересекающихся друг с другом, бывает непросто даже при хорошей видимости. В состав функций системы входит и осуществление мониторинга об-

становки на РД и предотвращение конфликтных ситуаций.

Показателем класса аэропорта является и содержание в надлежащем виде поверхностей его аэродрома. Так, например, необходимо иметь точное представление о коэффициенте сцепления на ВПП, чтобы предотвратить выкатывание воздушных судов. Доклад о новейших технологиях измерения коэффициента сцепления на ВПП подготовил профессор ФГАОУ «Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» имени В.И. Ульянова (Ленина) Владимир Путов. Им были рассмотрены вопросы создания измерителя коэффициента сцепления покрытий ВПП нового поколения, в котором реализована новая технология измерения. Последняя основана на принципе управляемого электромеханического торможения измерительного колеса с целью имитации им в процессе измерения близких к реальным режимов торможения при посадке, формируемых авиационными системами противозавозовой автоматики.

Обзор серийно выпускаемых установок для измерения коэффициента сцепления позволяет сделать вывод: практически все существующие буксируемые или встроенные в автомобиль устройства для измерения коэффициента сцепления прокатывают специальное измерительное колесо по поверхности ВПП, принудительно равномерно подтормаживая его с постоянным значением скольжения, задаваемым с помощью понижающего редуктора. Поэтому в них нельзя управлять режимом торможения, что не соответствует реальным режимам торможения шасси самолётов при посадке. Докладчиком показана эффективность полностью автоматизированного электромеханического буксируемого измерительного комплекса нового типа, содержащего автоматическое управляемое электромеханическое устройство торможения измерительного колеса, обеспечивающего имитацию измерительных колесом любых режимов торможения, приближающимся к реальным режимам приземляющихся самолётов.

Новейшим тенденциям развития современных аэропортов и опыту развития регионального аэропорта был посвящён доклад, с которым выступил генеральный директор ГУП «Международный аэропорт Бухара» Тахир Бахронов. Бухарский аэропорт является одним из старейших в СНГ — он был создан в 1923 году в связи с формированием Среднеазиатского отделения «Добролёта». Бухарский аэропорт стал базовым, там базировалось около двух десятков воздушных судов — «Фарманов» и «Сопвичей». Аэродром находился между Бухарой и Каганом.





Современный аэропорт Бухара находится в этом же районе. В 1946 году был построен новый аэропорт, способный принимать самолёты Ли-2. В «золотой век» гражданской авиации СССР из Бухары в Москву и ряд других городов летал Ту-154, который был основным самолётом гражданской авиации Узбекистана — все аэропорты страны были способны его принимать.

В 1991 году на базе Узбекского управления гражданской авиации была основана Национальная авиакомпания «Узбекистон Хаво Йоллари». Роль аэропорта Ташкент возросла, так как он находится на пересечении путей из Европы в Юго-Восточную Азию. Авиакомпания приобрела новые самолёты, что потребовало модернизировать ташкентский аэропорт. Сегодня он способен обслуживать воздушные суда всех типов и классов.

Аэропорт Бухара ещё в 1999 году стал международным. В минувшем году в нём была внедрена программа по приёму и комплексному обслуживанию самолёта Боинг-787. Из Москвы в Бухару выполняются рейсы авиакомпании «ЮТэйр», частотность которых в нынешнем году была увеличена. Об организации авиасообщения между Бухарой и Москвой ведутся переговоры с авиакомпанией «Аэрофлот».



Игорь Дербасов

В ходе конференции рассматривались и отдельные аспекты деятельности аэропортов. В их число входит организация обработки воздушных судов против наземного обледенения. Для России этот вопрос является одним из наиболее актуальных, так как значительная часть её территории находится в зонах с холодным климатом — Сибирь, Дальний Восток, Заполярье. В нынешнем году даже в жизнь центральных районов погода внесла свои коррективы. С докладом «Инновационные противообледенительные жидкости для наземной обработки воздушных судов» выступил коммерческий директор АО «Октафлюид» Игорь Дербасов. Он сделал обзор новых противообледенительных жидкостей, которые с нынешнего года должна начать выпускать компания.

Новые жидкости изготавливаются на основе моноэтиленгликоля или пропиленгликоля. Они отличаются более высокой экологичностью и являются биоразлагаемыми. Кроме того, новые жидкости не вызывают коррозии на обшивке самолётов. Для их

применения могут использоваться машины любых типов. Химический состав выбран таким образом, что для предприятия, обрабатывающего самолёты, переход с одного вида на другой будет безболезненным.

В ходе конференции был проведён круглый стол, посвящённый актуальным вопросам обслуживания пассажиров с ограниченными возможностями передвижения и оказанию ситуационной помощи инвалидам на воздушном транспорте. В роли организатора и ведущего мероприятия выступил генеральный директор Ассоциации производителей сервисных услуг для пассажиров на транспорте Александр Авдеев.

В настоящее время, в соответствии с международной практикой, проведена классификация доступности объектов и услуг пассажирского транспорта, проводится оценка доступности объектов аэропортовой инфраструктуры. В ходе заседания было дано определение понятию «ситуационная помощь» — это помощь, оказываемая инвалиду для преодоления барьеров, препятствующих ему в получении оказываемых населению услуг, наравне с другими лицами. Такую помощь обязаны обеспечивать собственники объектов и операторы услуг при осуществлении своей основной деятельности.

Чтобы подчеркнуть актуальность вопроса, ведущий представил статистические данные по соотношению числа пенсионеров к трудоспособному населению. Количество пенсионеров постоянно повышалось, и если в 1926 году их было 7945 миллионов при 47830 миллионах трудоспособного населения, то к 2020 году их число достигнет 36 миллионов при 79 миллионах трудоспособного населения.

Александром Авдеевым были названы барьеры, существующие у инвалидов на транспорте: получение информации для осуществления пассажирских перевозок, передвижение, прохождение процедур обслуживания, состояние территорий транспортных объектов, обслуживание наземной инфраструктуры и пассажирских транспортных средств. При организации работ по доступной среде обязательно соблюдение принципов Конвенции о правах инвалидов, отсутствие дискриминации, наличие элементов разумного приспособления и универсального дизайна.

Наряду с этим необходимо учитывать консолидированную позицию инвалидов в приоритетах потребностей и в качестве доступности услуг. Стандарты качества доступности услуг и объектов для инвалидов, перспективный и текущий планы работ по обеспечению такой доступности — являются «дорожной картой» для предприятий воздушного транспорта.

В ходе заседания были представлены статистические данные по пассажирам с инвалидностью на воздушном транспорте в Российской Федерации. На 514 пассажиров приходится один инвалид. В аэропорту Шереметьево по данным за 2016 год было обслужено 98254 инвалидов, что на 28,4 процента больше по сравнению с 2015 годом (79725 человек) и на 53

процента больше чем в 2014 году (64515). Из них 64 процента являются колясочниками, 25 — нуждающимися в сопровождении, 1,3 — инвалидами по слуху и зрению, по 4 процента составили пассажиры на носилках и дети, 1,7 — обслуживаемые в медпункте по медицинским показаниям.

Участники заседания обратили внимание на ряд проблем. Так, например, для тех инвалидов, которые для посадки в самолёт нуждаются в амбулифте, важно, каков тип и класс воздушного судна. Существующие амбулифты рассчитаны для посадки в крупные самолёты — как узкофюзеляжные, так и широкофюзеляжные. Но средства обеспечения посадки инвалидов в такие самолёты, как АТР-72 или CRJ-200 только начали появляться и необходимо знать, есть они в аэропорту или нет. Важно также знать, что для обслуживания инвалидов на воздушном транспорте существуют разные виды колясок: предназначенные отдельно для перемещения по терминалу, для посадки в самолёт и для размещения



уже на борту самолёта. Использование какой-либо из них во всех случаях недопустимо.

Различные виды инвалидных колясок были представлены на стенде ООО «СТД Медикал» — выставки, которая стала составной частью конференции. Всего в ней принял участие 21 экспонент. В их число вошло и ЗАО «Универсал-Аэро», в продуктовую линейку которой входят и амбулифты. Компания производит также автолифты для загрузки самолётов багажом и бортовым питанием, машины для загрузки водой, системы для обслуживания самолётных туалетов.

Значительное внимание было уделено технике для чистки аэродромов и для обслуживания воздушных судов. Постоянными участниками выставки в «Новотеле» стали ООО «Колуман-Рус» основой специализации которой стали дорожные машины, и НПО «Авиаисток», создающее ветровые и тепловые га-

зоструйные машины, установки электропитания и воздушного запуска двигателей, машины для противообледенительной обработки и другие виды техники для обслуживания воздушных судов. Аэродромную технику производит и белорусский завод «БелСТАТС». Ряд машин для наземного обслуживания воздушных судов производит Электрогорский металлический завод, также представивший в «Новотеле» свою продукцию.

...Прошедшая конференция позволила более отчетливо увидеть, какие основные проблемы существуют сегодня в организации аэропортового дела. Одна из основных — обеспечение деятельности аэропортов для местных воздушных линий. Для крупных аэропортов проблемным аспектом продолжает оставаться повышение пропускной способности с использованием имеющихся ВПП и РД. В Шереметьево будет построена третья ВПП, хотя, как говорилось выше, сегодня для повышения пропускной способности аэропорта необходимо опти-

ИНТЕГРАЦИЯ

Россия и Испания договорились о размещении на Канарах наземной станции системы ГЛОНАСС

Об этом говорится в материале к встрече главы Правительства России Дмитрия Медведева с представителями испанского бизнеса. «Прорабатывается вопрос об установке на Канарских островах наземной станции дифференциальной коррекции и мониторинга» системы глобального позиционирования ГЛОНАСС, отмечается в документе. Рассматривается также возможность «доставки российскими ракетами-носителями на орбиту испанских спутников». На прошлой неделе Дмитрий Медведев провел встречу с представителями испанского бизнеса. Как сообщила пресс-служба Правительства, стороны обсудили реализацию совместных инвестпроектов.

Airbus и SKANЭКС предоставят «Яндекс» доступ к изображениям на основе платформы One Atlas

Компания Airbus Defence and Space заключила 4-летний контракт с российским провайдером спутникового мониторинга SKANЭКС. В рамках соглашения Airbus обеспечит доступ к оптическому спутниковому покрытию площадью более 180 млн кв. км на платформе One Atlas, сообщает пресс-служба компании. Яндекс, одна из крупнейших интернет-компаний Европы и самая популярная поисковая система в России, будет использовать изображения для обеспечения работы портала Яндекс.Карты. Глобальные изображения с разрешением 1,5 м на пиксель получены с помощью спутников SPOT, а фотографии городов — со спутников Pliiades с разрешением 0,5 м на пиксель.

Валерий Окулов: Минтранс считает возможным возвращение AirBerlin и EasyJet в Россию

«Коммерческие права на выполнение полетов у них отсутствуют. Мы видим, что динамика перевозок в этом году весьма позитивная и это, конечно, наверняка является предпосылкой к тому, чтобы им пересмотреть свои планы по свертыванию перевозок, которые были приняты в прошлом году», — заявил заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов, отвечая на вопрос о возможности возврата на российский рынок этих авиакомпаний. При этом Окулов уточнил, что говорить о том, когда конкретно они могут вернуться, проблематично, поскольку это вопрос коммерческой целесообразности, который находится в компетенции самих авиакомпаний.

В нынешнем году на Украине может быть создана авиакомпания в сегменте дешевых авиаперевозок

«Я надеюсь, что в этом году будет создана национальная авиакомпания в сегменте дешевых авиаперевозок. Переговоры продолжаются. Сейчас они идут хорошо. Конечно, пока мы не поставим подписи, говорить о чем-то рано, но нет сомнения, что переговоры завершатся успешно», — сообщил министр инфраструктуры Владимир Омелян. По его словам, также ведутся переговоры с иностранными авиакомпаниями о начале полетов на Украину. «Я бы очень хотел, чтобы две авиакомпании объявили о начале полетов на Украину со следующего года... У меня были переговоры с итальянской авиакомпанией. Билет у них даже дешевле автобусного», — отметил министр.

Авиакомпания «Аврора» приняла участие в Форуме эксплуатантов самолётов ДНС-6

Форум был организован авиакомпанией «Аврора» совместно с производителем самолётов — канадской компанией Viking Air Ltd. Основная тема встречи — «Перспективы развития региональной авиации Дальневосточного федерального округа, проблемы и решения». В работе Форума приняли участие руководители регионов ДВФО, АО «Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона», Минвостокразвития РФ, Росавиация, Дальневосточное МТУ воздушного транспорта, авиапредприятия Магадана, Красноярска, Чукотки, представители иностранных компаний. В ходе двухдневной встречи участники Форума обсудили важные вопросы по эксплуатации ДНС-6 и перспективы.

«Вертолеты России» провели переговоры об организации сервис-центра в Азербайджане

В переговорах приняли участие генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, президент ЗАО «Азербайджанские Авиалинии» Джамангир Аскеров, президент группы компаний Silk Way Group Заур Ахундов, а также генеральный директор Silk Way Helicopter Services Азербайджан Султанов. В рамках решений Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству стороны подтвердили взаимную заинтересованность при реализации проекта по открытию в Азербайджанской Республике сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту гражданских и военных вертолетов российского и советского производства.

Airbus Helicopters приступила к строительству в Китае своего первого вертолетного завода

Вертолетным заводом, расположенным на территории города Циндао, будут совместно управлять компания Airbus Helicopters и Циндаоская объединенная компания авиации общего назначения (Qingdao United General Aviation Company). После завершения строительства в 2018 году, на заводе будет возможно осуществлять сборку 18 вертолетов H135 в год. При этом, производственная мощность предприятия может быть увеличена, в зависимости от спроса. Как заявил генеральный директор компании Airbus Helicopters Гийом Фори, производство первого вертолета ожидается в 2019 году. По прогнозам специалистов, в ближайшие 20 лет Китаю потребуется 600 легких вертолетов.

Холдинг «Росэлектроника» оснастил аэродромы Казахстана навигационно-посадочными системами

«Системы навигации и посадки, выпускаемые челябинским радиозаводом «Полёт», положительно зарекомендовали себя как на аэродромах в России, так и за рубежом, — комментирует заместитель генерального директора АО «Росэлектроника» Арсений Брыкин. — В ближайшие годы мы ожидаем значительный рост заказов от иностранных партнеров на наши радиотехнические системы, в том числе находящиеся на стадии завершения разработки». Поставленные системы обеспечивают привод летательных аппаратов в заданную точку, независимо от времени суток и погодных условий, а также точный заход на посадку даже в условиях плохой видимости.



Валентин ПЕТРОВСКИЙ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

В МАКе прошла конференция по расследованию авиационных инцидентов

В рамках проекта ICAO-MAK (COSCAP-CIS) в штаб-квартире МАК 23-24 мая 2017 года была проведена «Конференция по расследованию авиационных инцидентов», организованная при поддержке компании Airbus.

В конференции приняли участие более 160 специалистов из государств-участников межгосударственного Соглашения по авиации и об использовании воздушного пространства (Республика Армения, Азербайджан, Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Туркменистан, Российская Федерация). Российская Федерация была представлена большинством межрегиональных управлений Росавиации, специалистами Ространснадзора и ведущих авиакомпаний. На конференции были заслушаны доклады специалистов Airbus, МАК, Росавиации и ряда авиакомпаний по таким основным направлениям, как анализ состояния безопасности полетов; управление рисками; процесс поддержания лётной годности и пр.

**FAA оштрафует United Airlines за непригодный для перевозок самолет**

Федеральное авиационное управление США (FAA) грозит авиакомпании United Airlines штрафом в размере 435 тысяч долларов, предположительно, за использование самолета, который был непригоден для эксплуатации в воздухе.

Как передает телеканал ABC, в FAA сообщили, что в 2014 году авиакомпания провела замену манометра проверки давления топлива на одном из своих Boeing 787, после чего проверка работы замененной запчасти не осуществилась более двух недель. За это время самолет успел совершить 23 полета, два из которых были осуществлены после полученных от управления указаний. «Поддержание высокого уровня безопасности полетов зависит от того, насколько операторы внимательно следят за всеми применяемыми правилами и положениями», — говорится в заявлении администратора FAA Майкла Уэрта. «Неспособность сделать это может создать небезопасные условия», — добавил он.

Причиной катастрофы Ту-154 в Сочи Минобороны объявило «человеческий фактор»

Крушение самолета могло произойти из-за нарушения пространственной ориентировки КВС, что привело к его ошибочным действиям при управлении судном, сообщили в Минобороны РФ по итогам расследования.

«Экспертами проанализированы все обстоятельства, предшествовавшие АП, а также изучены технические параметры полета Ту-154 с момента взлета с аэропорта Сочи. Комиссией не выявлено нарушений действующих требований, касающихся посадки пассажиров в салоне Ту-154, а также загрузки и центровки перевозимого груза, вес которого составил 152 кг. Также не установлено никаких нарушений правил заправки самолета топливом в аэропорту Сочи или воздействия внешних факторов. «Расследование авиакатастрофы завершено», — заявило министерство. В комиссию входили эксперты Минобороны, Минтранса, Межгосударственного авиационного комитета, Минпромторга и авиационного концерна «Туполев».

Катастрофа лайнера A320 Египт Air могла произойти из-за возгорания iPhone

Принадлежавший пилоту iPhone мог стать причиной гибели пассажирского лайнера, разбившегося в прошлом году над Средиземным морем. Об этом написала популярная французская газета Le Parisien.

Изучая записи камер, следователи обнаружили, что перед взлетом в кабине пилотов находилась сумка с iPhone 6S, iPad mini 4 и двумя аэрозольными парфюмерными флаконами. На видео видно, что пилот выложил гаджеты на приборную панель. Именно из этого места начали поступать первые сигналы об автоматических неполадках. Таким образом, у следствия появилась гипотеза, что гаджеты могли перегреться и стать причиной пожара на борту. Однако доказательства у следствия пока нет, отмечает издание. Связь между устройствами и пожаром является чисто гипотетической. Установлено, что перед падением на борту лайнера возник пожар, а на телах жертв были обнаружены следы взрывчатых веществ.

В Росавиации состоялось заседание рабочей группы «Потеря управления в полете»

Зам. главы Росавиации Олег Сторчевой провел встречу с руководством ЦАГИ и ЛИИ им. Громова по вопросам совместной разработки мероприятий, направленных на предотвращение АП, связанных с потерей управления в полете. Встреча проводилась в рамках работы группы «Потеря управления в полете» Летно-методического совета Росавиации. В ее состав входят летные специалисты авиакомпаний «Победа», «Меридиан» и «Глобус», летчики-испытатели ЛИИ им. Громова и АО «ГСС». Заседание проводилось с целью принятия согласованных решений для оказания большей поддержки группе «Потеря управления в полете» в реализации планов ее работы. По итогам встречи согласованы перечень совместных действий. Одним из мероприятий предусмотрено проведение осенью 2017 года при поддержке Росавиации и ЛИИ семинара для российских авиакомпаний по вопросам подготовки летного состава.

МН17: более мрачная правда

Могут ли пилоты ГА полностью доверяться государству, предоставляющему полетную информацию — NOTAM

В преддверии третьей годовщины трагедии с малайзийским Боингом-777 в районе Донецка в СМИ появляются новые материалы, продолжающие раскрывать ранее не исследованные стороны этого мрачного не только для гражданской авиации дня. Недавно российское издание «Совершенно секретно» опубликовало информацию о том, что в рамках проводимого им расследования добыты копии якобы оригинальных документов об участии спецслужб Украины в сокрытии причастности государства к гибели самолета. А сегодня мы с разрешения Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» публикуем перевод мнения бывшего пилота ГА Марка Зее (Flight Service Bureau) о еще одной области обеспечения полетов, которая, как нам кажется, пока что была обделена вниманием.

— История рейса Malaysia 17 рассказана. Но под разрозненными изложениями общепринятой версии событий, сплетенной воедино за три года с тех пор, как «Боинг» при свете дня уложили на поле в Украине, лежит более простая, более мрачная правда. Это будет неудобное чтение, но трагедию можно было предотвратить.

Как авиационные эксперты, мы утешаем себя пониманием того, что «никто не предполагал, что гражданские самолеты на крейсерской высоте подвергаются угрозе» (из Доклада Совета по безопасности Нидерландов). Когда все тыкали пальцем в «Малайзийские авиалинии», укаывая на полет над зоной военных действий, мы сразу же известили общественность: «Это нечестно. Все делали точно так же». Понятно, что все наши действия строились на дезинформирующем заверении, что война шла ниже воздушных трасс, и что высота в 33 000 футов (10060 м) над ней — это нормально. В то время я летал пилотом одной из авиакомпаний и делал то же самое, что и все, используя маршруты над восточной Украиной, в каждом рейсе с интересом наблюдая за конфликтом под нами, но не испытывая какого-либо беспокойства.

А может, мы могли знать об имевшейся информации о риске, но почему-то ее не увидели?

А она, тем не менее была. Международная авиация для сообщения пилотам необходимой полетной информации использует простую систему: это NOTAMы (Извещения авиаторам — NOTAM, Notice to Airmen). В среднем, для трехчасового полета они займут 20 страниц, и выглядят они следующим образом:

A0180/17 NOTAMN
Q) UKDV/QRTCA/IV/BO/W/260/320/4822N03807E095
A) UKDV B) 1407141800 C) 1408142359EST
E) ENAM B) 1703181700 C) 1705241500
EO RWY 06/24 CLSD

В Амстердаме (ЕНАМ) ВПП 06-24 закрыта до 3 часов после полудня 24 мая.

Возможно, вы заметили, что сообщения выглядят несколько закодированными. Возможно, вы думаете, что это из-за того, что информацию обрабатывают компьютеры. К сожалению, это не так. Этот формат предназначен в первую очередь для чтения людьми — а именно, пилотами, — и это ужасно.

Мы можем работать с группами даты/времени, а также с сокращениями: CLSD для Closed (закрыта) не так уж плох, а RWY для Runway (взлет-

но-посадочной полосы) для мозга не слишком сложно. Но давайте посмотрим вот на что.

Читая это, мои глаза становятся квадратными:

A1492/14 NOTAMN
Q) UKDV/QRTCA/IV/BO/W/260/320/4822N03807E095
A) UKDV B) 1407141800 C) 1408142359EST
E) ВВОДИТСЯ ВРЕМЕННАЯ ЗОНА ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ ДНЕПРОПЕТРОВСК, ОГРАНИЧЕННАЯ КООРДИНАТАМИ: 495355с.ш. 0380155в.д. 485213с.ш. 0372209в.д. 480122с.ш. 0370253в.д. 471352с.ш. 0365856в.д. 465018с.ш. 0374325в.д. 465900с.ш. 0382000в.д. 470642с.ш. 0381324в.д. ДАЛЕЕ ВДОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ ДО ТОЧКИ 495355с.ш. 0380155в.д. ОГРАНИЧЕНИЕ НЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА ПОЛЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВИАЦИИ УКРАИНЫ.
F) ЭШЕЛОН ПОЛЕТА 260 (G) ЭШЕЛОН ПОЛЕТА 320

При обычном полете над государствами постсоветского блока в брифинге NOTAMов я вижу десятки либо сотни районов временных ограничений, и брифинг может занимать 20, 30, а то и 50 страниц. Их очень любит Россия, — как и многие восточно-европейские государства. Я не фиксирую их координаты, поскольку надеюсь, что УВД обеспечит, чтобы я не попал туда, где не должен быть.

Я просматриваю их, но взгляд скользит от одного к другому, не задерживаясь.

Но — стоп!

Такое извещение на борту МН17 было. Это предупреждение властей Украины, что экипаж МН17 должен знать о происходящем. Оно было опубликовано в понедельник, за три дня до того, как был сбит МН17, и оно было опубликовано только потому, что в тот понедельник, в 9 утра, на эшелоне полета 210 (21 000 футов — 6400 м) был сбит самолет.

Но разобрать это предупреждение не смогли ни пилоты, ни диспетчеры, ни экипаж МН17. Оно выглядело так же, как и любое другое рутинное временное ограничение на использование воздушного пространства:

Может, вместо этого власти просто бы написали, что они имели в виду? Вот так:



A1492/14 NOTAMN
Q) UKDV/QRTCA/IV/BO/W/260/320/4822N03807E095
A) UKDV B) 1407141800 C) 1408142359EST
E) ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ МЕСЯЦА В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ УКРАИНЫ БЫЛО СБИТО 14 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ВКЛЮЧАЯ СБИТЫЙ В ПОНЕДЕЛЬНИК, КОТОРЫЙ СЛЕДОВАЛ НА ЭШЕЛОНЕ ПОЛЕТА 210

Потому что это именно то, что данное извещение должно было передать. Именно поэтому оно и было написано. И ни одна авиакомпания, ни один пилот или диспетчер, прочитав его, не планировали бы полетов над восточной частью Украины. Включая Malaysia Airlines, в том числе Юджина Леонга, управлявшего МН17,



когда на расстоянии 70 футов (20 м) от его окна взорвалась ракета «Бук».

Но есть загвоздка. Основная проблема системы NOTAM — не в языке. Основная проблема заключается в том, что мы полагаемся на единственный источник критически важной полетной информации и ее анализа: — это государство.

То есть, можно ли доверяться государству, предоставляющему такую информацию? Можно ли этому государству верить? В случае с рейсом Malaysia 17, похоже, что нет.

Расплывчатый язык мог быть использован преднамеренно или нет, но никто не смог обеспечить его проверку и соответствие.

Во многих случаях государства грубо игнорируют основной принцип системы NOTAM. NOTAM четко определен как «информация об установлении, состоянии или изменении любого авиационного объекта, службы, процедуры или опасности, своевременное знание которой имеет жизненно важное значение».

Почти все государства виновны в игнорировании слов «жизненно важное значение». Сейчас подавляющее большинство сообщений в системе NOTAMов — о чем угодно, только не о том, что имеет жизненно важное значение. Многие из них для человека нечитабельны. Этот мусор стОит увидеть, чтобы поверить в такое утверждение. Спасибо, Австралия, вот за это ...



Помните — они преднамеренно для чтения человеком...

Что еще хуже, — государства на рутинной основе скрывают информацию, осуществляя таким образом акт незаконного вмешательства в систему. Греция и Турция используют систему NOTAM для зарабатывания политических очков в бесконечных суждениях пограничных споров. Исключительно неспокойным государством, таким как Ливия, Сирия, Ирак, Сомали и Йемен, просто нельзя верить, что они будут предоставлять жизненно важную



информацию. Для других, таких как Египет, защита туризма всегда имеет более высокий приоритет, чем публикация информации по безопасности полетов.

Реальность против NOTAM
Каир, Египет. 2015-2017
Многочисленные угрозы

Реальность:
В феврале 2017 года в одной миле (1,8 км) от международного аэродрома Каира найдена пусковая труба зенитного ракетного комплекса CA-7.

Система GPS.
В мае 2016 года исчез рейс MS804 авиакомпании EgyptAir.

В октябре 2015 года взорван российский А321, бомба была заложена в Шарм эш-Шейхе.

Предупреждения Германии, США, Великобритании об опасности полетов в воздушном пространстве Египта.

A0065/17 NOTAMN
Q) HECG/OGAXX/1/NBO/A/000/999/3007N03125E010
A) HESA B) 1702200919 C) 1708281000 EST
E) ИЗ-ЗА ГЛУШИЕНИЯ СИГНАЛОВ GPS В РАДИУСЕ 10 МОРСКИХ МИЛЬ С ЦЕНТРОМ В АЭРОПОРТУ КАИР С КООРДИНАТАМИ 30°06'41" СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ 031°24'50" ВОСТОЧНОЙ ДЛИНОТЫ НЕ СЛЕДУЕТ ПЛАНИРОВАТЬ ЗАХОДЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ RNAV (GNSS) В МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ КАИРА

Один из соответствующих NOTAMов:

Каждая ли страна на деле рассматривает ситуацию с точки зрения интересов пилотов?
Нет. Всегда в более высоких приоритетах политика, интересы государства, навигационные сборы, доходы от туризма, защита законов и бюрократия. Решение проблемы не является интересом любого из государств (хотя иногда они имитируют соответствующую деятельность).

В конце концов, государство — это бизнес и его интересы. Как мы не станем доверять проведение исследований о вреде сахара фирме Кока-Кола, так и к информации, исходящей от единственного государственного источника (известного, как Международный офис NOTAMов), следует относиться скептически.

Итак, в тот понедельник днем в Киеве, когда пара официальных лиц из Укрэрооруха сели писать NOTAM A1492/14, сначала стояли многочисленные интересы, и лишь затем — предоставление ясной картины пилотам, входящим в их воздушное пространство. Даже если причиной туманной формулировки была простая бюрократия, а не нечто более тревожащее, вроде сборов за пролет территории, — это было решение государства, лишившее экипаж МН17 возможности сделать осознанный выбор маршрута их полета.

В конечном счете, это было решение, которое лишило жизни двести девяносто восемь человек.

Принадлежащий Уральской горно-металлургической компании авиационный завод Aircraft Industries, находящийся в городе Куновице Чешской Республики, переносит производство самолета L-410 (известен так же, как «Turbolet» или «Чебурашка») в Россию, сообщил журналистам главный конструктор направления пилотируемой авиации Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) Александр Платонов.



«Чебурашка» повзрослел

УЗГА создает новые производственные мощности для выпуска самолетов L-410

«Уже сейчас на УЗГА в особой экономической зоне «Титановая долина» полным ходом идет строительство цехов под выпуск L-410. Ввод в строй новой производственной площадки, где будут строиться легкие двухмоторные самолеты двойного назначения L-410, состоится в 2018 году», — сказал А.Платонов.

По его словам, узловая сборка первой партии L-410 начнется в 2018 году, а с 2019 года модернизированные самолеты будут поставляться заказчиком. Платонов сообщил, что в течение нескольких лет производство самолетов L-410 будет практически полностью локализовано в России.

«В настоящее время ведутся опытно-конструкторские работы по оснащению L-410 российской авионики, связью и навигацией, а также изучается возможность установки на самолет отечественных турбовинтовых двигателей», — сказал главный конструктор направления пилотируемой авиации УЗГА.

Он подчеркнул, что L-410 относится к самолетам двойного назначения. Ожидается, что его заказчиком будут не только гражданские эксплуатанты, но и военные.

Согласно данным из открытой печати, начиная с 1969 года, было построено 1104 самолетов L-410 различных модификаций, 862 из них были поставлены в Советский Союз. В сентябре 2013 года ОАО «Уральская горно-металлургическая компания» приобрело 49 процентов акций компании Let Kunovice (Aircraft Industries). Таким образом, УГМК стала единственным собственником Aircraft Industries,

доведя со временем свой пакет акций до 100 процентов.

Таким образом, разработанный в нашей стране и получивший чешское гражданство самолет, вновь вернулся к своим корням. Напомним нашим читателям, что в 60-х годах прошлого века в гражданском воздушном флоте СССР возникла необходимость создания компактного ближнемагистрального пассажирского самолета нового поколения, способного вмещать около двух десятков пассажиров и взлетать и приземляться на сельские аэродромы с грунтовой ВПП. При этом ставка делалась на высокую экономичность такого самолета, поэтому в качестве силовых установок выбирались турбовинтовые двигатели.

Такой самолет был разработан в ОКБ Бериева и получил обозначение Бе-30. Однако работу над аналогичным самолетом поручили по линии СЭВа авиационным предприятиям Чехословакии, как стране социалистического лагеря, интегрированной в его единое экономическое пространство.

Первый опытный самолет, оснащенный ТВД Pratt & Whitney PT6A-27 (2x715 л.с.), начал проходить лётные

испытания 16 апреля 1969 года. Регулярную эксплуатацию самолётов L-410A в конце 1971 года первой открыла чехословацкая авиакомпания «Слов Эйр» из Братиславы.

В 1973 году начались лётные испытания самолёта L-410M, оснащённого чешскими ТВД Walter M 601A. L-410M стал второй серийной модификацией «Турболета». Всего до конца 1978 года для Министерства гражданской авиации СССР поступило 100 самолётов L-410M/MY.

В 1979 году началось производство усовершенствованной модификации L-410UVP, которая стала основной серийной моделью. От предшествующих вариантов этот самолёт отличался удлиненным фюзеляжем, увеличенными размерами крыла и вертикального оперения, применением интерцепторов и установкой ТВД Walter M 601 B (2x730 л.с.). Этот самолёт прошёл программу сертификации в СССР и был принят в эксплуатацию «Аэрофлотом». Самолет также широко использовался в гражданских и военных лётных училищах для предварительной подготовки будущих лётчиков даль-

ней авиации и военно-транспортной авиации.

К началу 1992 года в СССР оставалось около 750 самолётов L-410.

Сегодня самолет L-410 оснащен двумя двигателями Motorlet (Walter) M 601E мощностью по 560 л.с. каждый. Максимальное число пассажиров — 19. Дальность полета — 1380 км. Максимальная взлетная масса — 5,8 т. Крейсерская скорость — 380 км/ч. И, конечно же, о чем мы не раз писали в нашей газете, в таком самолете остро нуждаются российские регионы. Но в продуктовой линейке OAK аналогичных моделей отечественной разработки до сих пор нет.

Следует отметить, что на УЗГА будет выпускаться новая модификация самолета L-410HG. Максимальная крейсерская скорость L-410HG возрастет до 417 км/ч (рост на 5 процентов), максимальная дальность полета — до 2700 км (+78 процентов), максимальная взлетная масса — до 7000 кг (+6 процентов), максимальная коммерческая загрузка — с 1800 до 2200 кг (+22 процента), максимальная продолжительность полета — с 5,1 до 11,0 часов (рост в 2,16 раза).

Самый большой в мире

самолет впервые выехал из ангара в пустыне Мохаве. Размах его крыльев составляет более 117 метров

Компания Stratolaunch Systems сооснователя Microsoft Пола Аллена впервые показала в пустыне Мохаве (штат Калифорния) крупнейший в мире самолет-носитель Stratolaunch. Об этом сообщается на официальном сайте компании Stratolaunch Systems.

Ещё в 2011 году Пол Аллен вместе с несколькими партнерами (среди которых и Элон Маск) загорелся идеей создания самого большого в мире самолета. Основной целью является не запись в Книгу рекордов Гиннеса, а создание эффективного средства вывода ракет на орбиту.

Самолёт получил название Stratolaunch. Разработкой занималась аэрокосмическая компания Scaled Composites. Исполнил име-

ет два фюзеляжа на базе двух лайнеров Boeing, между которыми будет крепиться ракета.

«В работе по созданию Stratolaunch преодолена важная веха на пути к созданию удобного, надежного и постоянного доступа к низкой околоземной орбите», — заявил генеральный директор Stratolaunch Systems Жан Флорид. По его словам, вывод Stratolaunch из ангара означает завершение первоначального этапа постройки са-

молета и начало наземных и лётных испытаний.

Самолет-носитель Stratolaunch предназначен для запуска ракет на орбиту с высоты более 9 тысяч метров. В Stratolaunch Systems планируют запустить первую ракету-носитель малого класса Pegasus XL в 2019 году. Разработкой ракеты занималась частная компания Orbital ATK. Pegasus XL предназначена для вывода на околоземную орбиту небольших грузов или спутников.

В будущем самолет сможет выводить на орбиту до трех ракет. Весит Stratolaunch около 226 тонн. Размах крыльев — 117 метров, высота самолета — 15 метров. Шасси самолета состоят из 28 колес. Аппарат оснащен шестью двигателями от Boeing 747 и может перевозить на борту груз весом до 249 тонн. Отметим, Stratolaunch почти на 20 метров шире Hughes H-4 Hercules и на 30 метров шире AN-225 В«МрияВ».



МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Авиакомпания Avianca внедрит революционную систему отслеживания багажа от Amadeus — BRS

Авиаперевозчик из Латинской Америки планирует внедрить «облачную» систему отслеживания багажа — Baggage Reconciliation System (BRS) от компании Amadeus, полностью соответствующую требованиям 753 резолюции IATA. Система Amadeus BRS представляет собой инновационное решение, внутри которого в режиме реального времени используется информация о пассажирах, рейсах и движении багажа от стойки регистрации до вылета. Переход на систему Amadeus BRS позволит авиакомпании Avianca добиться 100 процентов успешности поиска багажа, а также предоставит перевозчику ряд дополнительных преимуществ.

Новейшая разработка японских ученых заранее предупредит пилотов о турбулентности

Японское агентство аэрокосмических исследований разработало систему, которая сможет заранее предупреждать пилотов о турбулентности. Новое устройство фиксирует длину световой волны, которая меняется в зависимости от интенсивности воздушных потоков. В итоге у экипажа есть примерно 70 секунд на то, чтобы предупредить пассажиров, прекратить обслуживание в салоне и рассадить всех по местам. В отличие от современных авиационных радаров, данная разработка может обнаружить турбулентность не только в облаках, но и при хороших погодных условиях. Само устройство весит 150 кг и крепится к передней части фюзеляжа. Японские специалисты провели уже 19 тестовых испытаний.

США отказались от идеи запретить провозить ноутбуки в салонах самолетов из Европы

«Обе стороны договорились проводить более интенсивные технические переговоры и попытаться найти общее решение», — говорится в сообщении Politico. Источник журнала заявил, что решение было принято в ходе телефонных переговоров министра внутренней безопасности США Джона Келли, европейского комиссара по внутренним делам Димитриса Аврамопулоса и европейского комиссара по транспорту Виолетты Булк. Со ссылкой на Келли агентство Reuters сообщает, что министерство внутренней безопасности не планирует объявлять о расширении запрета на провоз крупной электроники, в том числе и ноутбуков, на всех пассажирских авиарейсах, вылетающих в США.

Airbus Corporate Jets продает бизнес-джеты на базе пассажирского лайнера Airbus A330neo

Компания Airbus Corporate Jets объявила о начале продаж бизнес-джета ACJA330neo. Самолет сделан на базе пассажирского A330neo, который представляет собой ремоделированную версию A330, оснащенный новым пассажирским салоном. Новый бизнес-джет сможет выполнять полет с 25 пассажирами на дальность до 17400 км, что эквивалентно 20 часам полета. «ACJA330neo станет наилучшим выбором для перевозки больших делегаций и правительственных структур. Этот самолет представляет собой удивительное сочетание современного дизайна, высокой надежности и отличной экономики», — отметил коммерческий директор Airbus Джон Лихи.

Экс-премьер Польши призвала не использовать тему катастрофы Ту-154 в политических целях

Бывшая премьер-министр Польши Ева Копач, в 2010 году занимавшая пост министра здравоохранения страны, после допроса в прокуратуре республики по делу об отказе от проведения на польской территории экспертизы останков жертв катастрофы под Смоленском, призвала не использовать эту деликатную тему в политических целях. После катастрофы 10 апреля 2010 года Копач отправилась в Москву с группой экспертов и близкими погибших, чтобы участвовать в идентификации жертв катастрофы. Сохранились архивные записи выступления Копач 12-13 апреля 2010 года в Москве, во время которых она выразила благодарность российской стороне за сотрудничество.

Компания Singapore Airlines делает ставку на региональные бюджетные авиаперевозки

Как сообщил ее руководитель Го Чун Пхон, это связано с необходимостью пересмотра стратегии бизнеса из-за больших убытков, которые были отмечены в первом квартале — почти \$138 млн. «Будут предприняты смелые действия», — заверил глава авиаперевозчика, уточнив, что они включают сокращение операционных расходов, в том числе на персонал, авиапарк, развитие, а также на действующие продукты и услуги. Он не исключил, что основное внимание в будущем уделят развитию бюджетных компаний, входящих в группу Singapore Airlines: Scoot и Tigerair. Вместе с тем глава авиакомпании заверил, что качество обслуживания, особенно в премиальном сегменте не изменится.

Авиакомпания Qantas Airways анонсировала беспосадочный перелет из Австралии в Европу

«Ежедневное сообщение из Перта в Лондон начнется 24 марта 2018 года. Рейс будет проходить на Boeing 787 Dreamliner — самолете для комфортных полетов на дальние расстояния», — заявили в авиакомпании. С марта 2018 рейс QF9/10 заменит привычный маршрут Мельбурн-Дубай-Лондон и ознаменует новый этап «Прыжка Кенгуру» (перелет из Австралии в Европу), совершенного впервые более 7 десятилетий назад. «Раньше перелет занимал четыре дня и включал в себя семь остановок. Теперь же мы можем связать Австралию и Великобританию в одном прыжке», — заявил гендиректор Qantas Group Алан Джойс. Перелет длиной 14 498 км займет приблизительно 17 часов.

Экс-глава боливийской Lamia просит признать его виновным по делу о катастрофе в Колумбии

Бывший генеральный директор авиакомпании Lamia, которой принадлежал разбившийся самолет с бразильскими футболистами, Густаво Варгас Гамбоа попросил признать его виновным в гибели пассажиров и членов экипажа, сообщила газета El Deber. По ее данным, адвокаты подозреваемого подали ходатайство, в котором их подзащитный попросил приговорить его к двум годам тюрьмы за «причинение смерти по неосторожности». Самолет Lamia разбился в Колумбии 28 ноября 2016 года. На борту находились 77 человек, в том числе 22 игрока бразильского футбольного клуба «Шапекоэнсе». Причиной трагедии стало отсутствие у самолета необходимого запаса топлива.

С нами вы облетите весь мир

Старейшая профессиональная
газета российских авиаторов
выходит с 16 апреля 1936 года

Наши индексы:
в «Объединенном каталоге
«Пресса России» том I — **82220**;
в «каталоге Роспечать» — **36199**



Красочное 12-полосное издание (формата А3 на глянцево-офсетной бумаге) освещает проблемы мировой и отечественной гражданской авиации, аэрокосмической отрасли и российского авиапрома. С помощью специалистов исследует тенденции, прогнозирует результаты развития отдельных направлений авиаиндустрии, открывает засекреченные ранее страницы истории отечественной авиации и космонавтики. Интересна газета и широкому кругу читателей.

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

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

Легенда просится «на крыло»

В производстве «кукурузника» заинтересован Китай



«Заинтересованность в модернизации производства проявляли также наши зарубежные коллеги, Китай. Сейчас на согласовании находится лицензионное соглашение на подобные работы в Китае», — сказал Смирнов, не уточнив, какие условия оговорены в соглашении, и когда оно будет утверждено.

По его словам, интерес к организации производства самолета ТВС-2МС, который считают современным аналогом Ан-2, также проявляют российские предприятия.

Ан-2 («кукурузник») — советский легкий многоцелевой самолет, разработанный в Новосибирске в конце 1940-х годов. Он используется в сельском хозяйстве, авиационном спорте, грузо- и пассажироперевозках. Ан-2 занесен в Книгу рекордов Гиннесса как единственный в мире самолет, который производился более 60 лет.

ТВС-2МС — глубокая модернизация Ан-2, значительно превосходящая его по характеристикам. В частности, он способен перевозить вдвое больше грузов (до 3 тонн), в два раза больше его крейсерская скорость (350 км/час) и дальность полета (3-3,5 тыс. км). При этом самолет сохраняет преимущества Ан-2, такие как возможность взлетать и садиться с короткой полосы.

Продолжение. Начало на с. 1



МИМОЛЕТОМ

Бюст первого космонавта Земли Юрия Гагарина установили в США

В Колорадо-Спрингс (США) в преддверии начала работы 33-го космического симпозиума был торжественно открыт бронзовый бюст Юрия Гагарина, установленный по инициативе NASA и ряда общественных организаций.

«Я надеюсь, что открытие бюста Юрия Гагарина здесь, в Калифорнии, — это большое событие не только для профессионалов, но и для молодежи, которая привносит в космическую индустрию новую энергию и новые идеи», — сказал генеральный директор госкорпорации «Роскосмос» Игорь Комаров в ходе церемонии открытия. Помимо Комарова в торжествах приняли участие заместитель генерального директора по международному сотрудничеству Сергей Савельев, исполнительный директор по пилотируемым космическим программам Сергей Крикалев, а также генеральный консул России Сергей Петров и представители российского посольства.

Douglas A-20 найден на месте будущей трассы «Северный поток-2»

Американский бомбардировщик времен Второй мировой войны был обнаружен на дне Финского залива недалеко от места, где в будущем должен пройти газопровод «Северный поток-2».

Самолет находится на глубине 100 метров в западной части залива. «При обнаружении он выглядел совершенно неповрежденным. Его длина — примерно 11 метров, а размах крыльев — 18 метров», — рассказала пресс-секретарь компании Nord Stream в Финляндии Минна Сунделин. Морские археологи исследовали самолет и пришли к выводу, что это бомбардировщик Douglas A-20 Havoc /DB-7 Boston, который использовался во время войны США, Великобританией, Советским Союзом и рядом других государств. По словам экспертов, находка — большая редкость, так как обычно падающие в море самолеты распадаются на части. Сведения о самолете переданы в Музейное ведомство страны.

В \$3,5 млн оценили самолет легенды рок-н-ролла Элвиса Пресли

В качестве одного из лотов на аукционе, который прошел 27 мая в Калифорнии, был выставлен самолет, принадлежавший американскому певцу и актеру Элвису Пресли. Об этом сообщает агентство Associated Press.

Речь идет о модели Lockheed Jetstar 1962 года выпуска, внутренняя отделка самолета создавалась по заказу Пресли и еще сохранилась. Самолет не эксплуатировался в течение 35 лет, с него сняли двигатели. Его примерная стоимость оценивается от 2 до 3,5 млн долларов. Пресли увлекался воздушным транспортом: принадлежавшие ему самолеты Lisa Marie и Hound Dog II хранятся в поместье Элвиса «Грейсленд» в Мемфисе. В конце мая на торгах Julien's Auctions была продана брошь, принадлежавшая музыканту. Украшение в форме подковы с бриллиантами ушло с молотка за 205 тысяч долларов.

24 часа Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания
(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru



24 часа