

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 1-2 (44192)
Январь 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

С Н О В Ы М
2019
Г О Д О М



Подробности на с. 5

«К запуску в серию готов!»

Корпорация «Иркут» завершила постройку третьего MS-21-300 для летных испытаний

Исполнение желания

Участник интернет-проекта «Мечтай со мной» побывал на борту самолёта Президента России



Подробности на с. 3



Подробности на с. 5

«Десять лет жизни – за PD-14»

ОДК вручен Сертификат типа на гражданский авиадвигатель нового поколения для MS-21

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 1-2
Еженедельник**

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

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

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

Ⓜ — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.
При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
**ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»**

Газета зарегистрирована
в Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
Сигнальный презд, д. 19
Заказ Тип. № 2173

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Раздумья из Думы

Общественный совет провел «разбор полетов» в деле обеспечения безопасности на транспорте

В Госдуме состоялось заседание Общественного совета АНО «Общественный форум «Безопасность на транспорте». Актуальную тему обсуждали представители всех транспортных структур: от гражданской авиации, российских железных дорог и метрополитена до автобусного хозяйства, такси, речных и морских судов. По инициативе МЧС прошедший год был посвящен культуре безопасности. Транспортному комплексу остается эту культуру всемерно обеспечивать на местах.

Задачи, стоящие перед транспортным сообществом, несколько противоречивы: в ближайшие пять лет предстоит снизить в два раза число пострадавших и погибших в происшествиях (5777 человек погибли на дорогах в 2018 году), и уменьшить на треть материальный ущерб. И в то же самое время нуж-

но уменьшить финансовую нагрузку на региональные власти и бизнес, которые должны участвовать во всех мероприятиях, связанных с обеспечением безопасности. Как совместить эти требования?

Ответы на эти вопросы отчасти прозвучали в докладе замдиректора департамента Минтранса РФ Ми-

хаила Рябова. По его словам, должна быть изменена процедура оценки уязвимости объектов и их категорирование, а также оценка компетентности персонала. Наиболее значимые объекты должны подвергаться плановым проверкам как минимум ежегодно. «Риск-ориентированный» подход будет основным при прове-



дению этих проверок. В случае нарушений деятельность предприятий по решению суда может быть приостановлена на три месяца до устранения замечаний. Частота инспектирования объектов, попавших в низшие категории с точки зрения уязвимости, может быть снижена без ущерба для безопасности.

Масштабы перемен, в частности, характеризуют следующие цифры: из

семи тысяч железнодорожных перегонов в первой категории остались только 33 искусственных сооружения, малые мосты отнесли к категоризируемым объектам. Бизнес и власти такой подход вполне устраивает. Роль законодателей — выработать и принять качественные нормативные акты, регламентирующие эту сферу.

Продолжение на с. 4



Классикой жанра довольно долго оставался созданный в 1956-57 годах «грузовик» Ан-12. Со временем его «заткнул за пояс» Ан-22 («Антей») грузоподъемностью в 80 тонн, завоевавший высшие призы в Ле Бурже. Если бы была построена пассажирская версия (проект которой был также создан), в сегменте коммерческих воздушных судов утратил бы пальму первенства даже Его Величество Джамбо Джет (т.е. Boeing-747).

Невзирая на несомненное лидерство по грузоподъемности, Ан-22 широкого распространения не получил. Выявившиеся проблемы с прочностными характеристиками потребовали доработок, по мере проведения которых военное ведомство интерес к «Антею» утратило. Военно-транспортной авиации требовалась скоростной самолёт, каковым являлся созданный в первой половине 70-х годов Ил-76 с

Мечты оципаные крылья

Исполнилось 30 лет первому полету Ан-225

Чем больше груза может вместить в своем чреве воздушное судно, тем эффективнее и дешевле его перевозка. Конструкторское бюро О.К. Антонова всегда с успехом решало эту задачу. Самые сильные крылатые тяжеловозы рождались именно в его стенах. Но и для этого КБ создание самого крупного в мире самолёта стало уникальным проектом. 21 декабря 2018 года исполнилось 30 лет со дня первого полета Ан-225, более известного как «Мрия».

четырьмя турбореактивными двигателями Д-30КП.

Ан-22 был оснащен знаменитыми турбовинтовыми двигателями с соосными винтами семейства НК-12, апробированными на Ту-95 и Ту-114, но в отличие от последних летал со скоростью не более 650 километров в час. Для обеспечения безопасности полёта в условиях боевых действий этого было мало. Ил-76 стал самым массовым самолётом в военно-транс-

портной авиации — он был построен в количестве более 1000 экземпляров, и в новой усовершенствованной версии строится по сей день. Ан-22 был построен всего в 66 экземплярах.

Транспортные самолёты последнего поколения конструкторское бюро О.К. Антонова строило уже с турбореактивными двигателями. Турбовинтовой двигатель как вид силовой установки для тяжёлого самолёта (равно как и для сред-

него) себя исчерпал. Разумеется, не стал исключением и знаменитый «Руслан» (Ан-124). Он создавался для военных нужд, но в пореформенную эпоху был сертифицирован для гражданского применения, и с его помощью стало возможно предоставить невиданную ранее услугу: перевозку по воздуху тяжёлых грузов, которые прежде были посылны только морским либо речным судам.

Продолжение на с. 8

Адекватны ли модели?

На семинаре по моделированию ГТД эксперты ЦИАМ рассказали о «виртуальном двигателе»

В конце прошлого года в Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ, входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») состоялся семинар по прикладным проблемам механики сплошной среды в авиационном двигателестроении. Участниками мероприятия стали ведущие специалисты ЦИАМ, отраслевых научно-исследовательских институтов, предприятий авиационной промышленности и ведущих вузов России.

Руководителями семинара являлись сотрудники ЦИАМ: академик РАЕН, доктор технических наук, профессор Юрий Темис (на снимке справа) и член-корреспондент РАЕН, доктор физико-математических наук, профессор Михаил Иванов, соавторы представленных докладов.

В ходе семинара были заслушаны четыре доклада, объединенные тематическим направлением «Основы моделирования высокотемпературных авиационных ГТД».

Михаил Иванов отметил в своем докладе, что в основе математических моделей высокотемпературных

авиационных ГТД должны лежать термодинамически согласованные законы сохранения и опыт создания многоуровневого расчета рабочего процесса, что, несомненно, способствует успеху их доводки и, следовательно, позволяет разработчикам избежать финансовых рисков.



Юрий Темис

Докладчик остановился на вопросе знаменитой ошибки Георга Римана, которая нередко встречается при решении термодинамических проблем. Михаил Иванов отметил прямую взаимосвязь роста энтропии с потерями полного

давления и наглядно продемонстрировал подтверждающие экспериментальные данные и теоретические выводы. В заключительной части своего выступления он обозначил необходимость существенного увеличения степени сжатия высокотемпературных ГТД для компенсации интенсивно растущих тепловых потерь.

Ученый ЦИАМ, кандидат физико-математических наук Равиль Нигматуллин подробно изложил математическую модель рабочего процесса ГТД. Рассмотрел газодинамические особенности расчета течений на границах лопаточных венцов с использованием примеров реальных турбин и компрессоров. Привел описание моделирования элементов двигателя, учета охлаждения его горячих элементов.

Продолжение на с. 9



Учитывая мудрость поговорки, что «рыба гниет с головы», в первую очередь, разумеется, напрашивается разговор о руководителях, причем всех уровней. Точнее, об их соответствии должностям, занятым не в результате естественного карьерного роста, а благодаря назначениям «сверху».

Современные руководители при внешней их одинаковости существенно различаются. Но есть среди них особая категория (этакая каста неприкасаемых) — руководители-варяги. К сожалению, они встречаются и в опасных отраслях (профессиях). Вот об этой проблеме, а точнее ее психологических аспектах, поговорим обстоятельно.

Осторожно, «Манагер»!

Всезнайки-назначенцы без базового образования в опасных отраслях — беда современной России!

Лидерство нашей страны по аварийности в ракетно-космической отрасли (у нас она — выше, чем в США и Китае) и гражданской авиации (по безопасности полетов мы — на уровне африканских стран), а также по количеству погибших на пожарах, в ДТП, открытых канализационных колодцах и в прочих чрезвычайных ситуациях, требует поиска системных причин происходящего. Постоянное сваливание ответственности за случившееся на «стрелочника» контрпродуктивно, безнравственно и, как показывает жизнь, чревато повторениями трагедий.

Итак, лиц, назначенных руководителями в опасных (рисковых, критических) отраслях, но не имеющих профильной подготовки, с иронией называют «манагерами». Т.е. манагер (от англ. менеджер) — это руководитель-варяг, который получил базовое

образование по конкретной специальности, после чего приобрел соответствующий профессиональный опыт, но назначен на руководящую должность в опасную отрасль, не имеющую ничего общего с его родной производственной системой. Не ис-

ключено, что манагером может оказаться и руководитель высшего (среднего) учебного заведения в опасной отрасли, имеющий такую же историю своего продвижения.

Продолжение на с. 10



Росавиация информирует

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

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		январь-ноябрь 2017 г.	январь-ноябрь 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажиروоборот 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.	19 002 386,13	21 635 227,08	113,9
		10 836 512,99	12 387 588,30	114,3
		9 573 072,71	10 907 054,56	113,9
		1 263 440,28	1 480 533,74	117,2
		8 165 873,14	9 247 638,78	113,2
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.	2 472 279,44	2 642 080,07	106,9
		1 655 997,45	1 732 970,03	104,6
		1 537 246,34	1 593 460,00	103,7
		118 751,11	139 510,03	117,5
		816 281,99	909 110,04	111,4
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.	762 064,69	694 909,63	91,2
		680 711,28	618 087,08	90,8
		675 669,80	611 825,09	90,6
		5 041,48	6 261,99	124,2
		81 353,41	76 822,55	94,4
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.	7 558 089	8 558 485	113,2
		2 861 818	3 338 869	116,7
		2 303 380	2 699 581	117,2
		558 438	639 288	114,5
		4 696 271	5 219 616	111,1
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	114 722,29	108 778,02	94,8
		87 229,28	82 097,03	94,1
		84 876,77	79 341,51	93,5
		2 352,51	2 755,52	117,1
		27 493,01	26 680,99	97,0
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	%	80,3	80,2	- 0,1
		82,0	79,9	- 2,1
		82,3	80,3	- 2,0
		79,6	77,3	- 2,3
		78,1	80,5	2,4
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	%	69,7	68,1	- 1,6
		69,6	66,7	- 2,9
		69,7	66,8	- 2,9
		68,8	65,5	- 3,3
		70,0	71,1	1,1
		65,5	63,9	- 1,6

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Участник интернет-проекта «Мечтай со мной» побывал на борту самолёта Президента России

Арслан Каипкулов прилетел в Москву из Башкирии вместе с мамой. Для них было организовано посещение самолёта Президента — снять видеосюжет про «борт номер один» было заветным желанием подростка. Как сообщает пресс-служба администрации Президента РФ, после съемки Арслан поговорил по телефону с Владимиром Путиным и рассказал о своих впечатлениях. О заветном желании подростка глава государства узнал на Международном форуме добровольцев России. Волонтеры рассказали Президенту о благотворительном проекте «Мечтай со мной», в рамках которого исполняют желания детей и пожилых людей с опасными для жизни заболеваниями.



Магаданские депутаты пожаловались на дефицит авиабилетов до Москвы Дмитрию Медведеву

«В этом году полеты в Москву выполняет единственный авиаперевозчик — компания «Россия» — на воздушном судне Boeing 777-300 с компоновкой 373 кресла. Весь год будет сохраняться интенсивность 4-5 рейсов в неделю, в пиковый период с 23 мая по 2 октября - самолеты будут летать ежедневно, но и это не гарантирует всем желающим возможность вылета», — сказано в обращении. По данным думы, в 2019 году количество пассажиров, которые намерены вылететь из Магадана в Москву, оценивается в 86 тысяч 144 человека, обратно — 85 тысяч 580 человек. В обращении к премьеру, в частности, отмечается, что субсидированные билеты не решат всей проблемы.

Сенаторы проследят за выполнением «Победой» решения суда и ФАПов по провозу ручной клади

Парламентарии намерены проследить за выполнением авиакомпанией «Победа» решения апелляционного суда по иску московской прокуратуры о приведении правил перевозки ручной клади в соответствие с Федеральными авиационными правилами (ФАП). Об этом сообщил зампред комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и госстроительству Александр Башкин. «Решение суда состоялось 4 декабря, оно официально опубликовано на сайте суда. Теперь наша общая задача — предложить уважаемой авиакомпании выполнить решение суда. Мы планируем убедиться в том, что решение исполнено, мы будем наблюдать», — сказал Башкин.

Минтранс РФ не исключил передачу региональных аэродромов в управление операторам аэропортов

Практику передачи аэродромов по концессии в управление от государства оператору аэропорта могут распространить на регионы, заявил министр транспорта РФ Евгений Дитрих. «Также надеемся реализовать подобную практику в региональных аэропортах с учетом уровня пассажиропотока», — сказал он, комментируя передачу аэродрома «Шереметьево» в концессию аэропорту. Ранее Росавиация и «Шереметьево» подписали концессионное соглашение по передаче аэродромной инфраструктуры в управление аэропорту на 49 лет. Объем инвестиций в аэродромную инфраструктуру составит около 61 млрд рублей. Срок окупаемости проекта прогнозируется в течение 20 лет.

Заместитель Министра РФ обороны проверил ход строительства нового легкого самолета Ил-112В

В рамках проверки хода выполнения Государственного оборонного заказа 2018 года предприятиями ОПК заместитель Министра обороны РФ Алексей Криворучко проинспектировал ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество». «Конечно, этот самолет нужен в войсках. В ближайшее время техника подобного класса будет выходить из эксплуатации в связи с истечением ресурса. Поэтому мы ждем этот самолет, надеемся, через месяц будет первый полет», — сказал Криворучко. В дальнейшем Минобороны закупит еще два транспортника для испытаний. По его словам, серийные поставки начнутся только после выполнения всех требований Минобороны России.

Глава департамента МИД рассказал об интересе к российской авиатехнике в Латинской Америке

В Брюсселе прошли консультации российских дипломатов с представителями европейской внешнеполитической службы по вопросам латиноамериканского региона. «В Латинской Америке проявляют большой интерес к поставкам в ее страны российской авиационной техники. В этих странах эксплуатируются существенные объемы ВС российского производства. В частности, востребованы наши вертолеты для нефтяных компаний, которые там работают. Что касается Мексики, то там уже некоторое время используется самолет SuperJet 100, который осуществляет регулярные рейсы», — рассказал директор латиноамериканского департамента МИД РФ Александр Щетинин.

Власти Хабаровского края иницируют введение режима открытого неба в аэропорту Хабаровска

«Вопрос решается и, скорее всего, будет решен. Это поможет значительно увеличить количество перелетов в Японию, Китай, Корею», — заявил губернатор Хабаровского края Сергей Фургал. Напомним, в международном аэропорту Хабаровск (Новый) строится новый терминал внутренних авиалиний площадью 26 тысяч кв. м и пропускной способностью 3 млн человек в год. Объем инвестиций в проект — 4,9 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей - за счет кредитных средств институтов развития — ВЭБа и АО «Фонд развития Дальнего Востока», 1 млрд рублей составят собственные средства инвестора. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован в III квартале 2019 года.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-ноябрь 2017-2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)									
№ Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажиروоборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
	январь-ноябрь 2017 г.	январь-ноябрь 2018 г.	% к пр.	январь-ноябрь 2017 г.	январь-ноябрь 2018 г.	% к пр.	январь-ноябрь 2017 г.	январь-ноябрь 2018 г.	+/- к пр.
1 Аэрофлот — российские авиалинии	30 277 718	32 847 323	108,5	84 573 213,70	90 062 377,70	106,5	82,2	81,0	- 1,2
2 Сибирь	9 186 224	10 783 989	117,4	17 686 155,00	20 450 305,14	115,6	85,7	87,0	+ 2,3
3 Россия	10 544 815	10 515 271	99,7	26 516 632,49	27 663 565,37	104,3	84,7	87,1	+ 2,4
4 Уральские Авиалинии	7 435 847	8 421 423	113,3	17 819 579,86	20 262 266,56	113,7	83,3	83,0	- 0,3
5 ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	6 710 536	7 033 471	104,8	10 807 845,57	11 492 618,47	106,3	75,9	80,0	+ 4,1
Итого по 5 авиакомпаниям	64 155 140	69 601 477	108,5	157 403 426,62	169 931 133,24	108,0	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	65,8	64,6		65,6	64,0				
6 Победа	4 114 912	6 509 494	158,2	7 108 536,93	11 878 249,31	167,1	94,4	94,4	+ 0,0
7 Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***
8 Глобус	4 007 058	4 007 687	100,0	9 977 963,00	10 301 922,44	103,2	***	***	***
9 АЗУР эйр	3 500 755	3 977 574	113,6	16 450 344,07	17 466 842,88	106,2	96,6	96,0	- 0,6
10 Ред Вингс	1 530 277	2 455 588	160,5	2 998 115,51	5 370 196,16	179,1	83,8	86,5	+ 2,7
11 Икар	***	1 883 638	***	***	6 827 959,36	***	***	88,7	***
12 Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 650 843	1 855 617	112,4	3 409 724,51	3 782 276,99	110,9	71,0	71,8	+ 0,8
13 РОЯЛ ФЛАЙТ	1 395 503	1 629 399	116,8	5 900 146,37	6 956 983,92	117,9	93,2	94,3	+ 1,1
14 Аврора	1 434 032	1 502 851	104,8	2 198 703,21	2 318 665,93	105,5	72,9	75,8	+ 2,9
15 НордСтар	***	1 333 333	***	***	3 242 551,16	***	***	78,1	***
Итого по 15 авиакомпаниям	87 621 607	***	***	221 798 426,52	***	***	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	89,9	***		92,4	***				
16 Нордавиа-региональные авиалинии	1 024 758	1 106 246	108,0	1 536 054,22	1 633 256,33	106,3	75,2	79,0	+ 3,8
17 АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
18 Якутия	815 012	806 596	99,0	2 122 723,25	2 292 492,92	108,0	83,1	77,6	- 5,5
19 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20 РусЛайн	***	610 697	***	***	525 358,11	***	***	70,0	***
21 АЗИМУТ	***	595 292	***	***	917 470,87	***	***	82,9	***
22 АЛРОСА	410 249	484 296	118,0	1 080 574,12	1 348 310,44	124,8	***	***	***
23 Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
24 Ангара	***	362 194	***	***	366 049,66	***	***	79,6	***
25 КрасАвиа	***	262 229	***	***	344 112,40	***	***	66,4	***
26 Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
27 Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28 ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
29 Газпром авиа	221 399	216 201	97,7	419 885,05	411 559,08	98,0	59,5	60,1	+ 0,6
30 Саратовские авиалинии	738 790	190 226	25,7	970 793,00	221 091,00	22,8	83,1	62,8	- 20,3
31 Комиавиатранс	133 538	104 687	78,4	144 120,32	107 570,18	74,6	66,2	63,2	- 3,0
32 Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33 ЗАО «ЮТэйр»	64 290	67 446	104,9	43 137,14	38 298,58	88,8	99,4	99,2	- 0,2
34 Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35 Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по сумме авиакомпаний	94 663 390	107 208 221	113,3	233 835 388,90	265 119 933,02	113,4	-	-	-
В целом по ГА	97 431 448	107 742 899	110,6	240 051 859,24	265 452 215,66	110,6	83,5	84,2	+ 0,7
Удельный вес, %	97,2	99,5		97,4	99,9				

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Росавиация утвердила тарифы и список субсидируемых маршрутов на весь 2019 год

В 2019 году субсидирование перевозок на Дальний Восток, в Симферополь, Калининград и в обратном направлении будет круглогодичным с 1 января по 31 декабря. Авиаперевозки по программе будут выполнять десять компаний: «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «АЛРОСА», «Сибирь», «АЗИМУТ», «Якутия», «НордСтар», «Нордавиа», «ЮТэйр» и «ИрАэро». На выплату авиакомпаниям субсидий из федерального бюджета выделяется 3,811 млрд рублей. 75 процентов (2,858 млрд) направляется на субсидирование полетов с Дальнего Востока и обратно; 15 процентов (571,77 млн) — в г. Симферополь и обратно; 10 процентов (381,18 млн) — из Калининграда и обратно. Процедура заключения договоров завершается.

Президент АО «ГСС» представил работу оперативно-ситуационного центра SuperJet 100

Компания ГСС представила работу оперативно-ситуационного центра SuperJet 100, работающего в круглосуточном режиме для поддержки эксплуатантов. Презентацию провел президент АО «ГСС» Александр Рубцов. «Впервые в нашей стране создан центр поддержки заказчика. Наши самолеты летают в разных странах мира, мы должны оказывать поддержку 365 дней в году. Мы решаем инженерные проблемы, помогаем устранять неисправности, организуем поставку запчастей со складов в Жуковском, Шереметьево, Мюнхене, в Майами, для клиентов в Латинской Америке. И мы планируем эту сеть расширять», — отметил глава ГСС. В штате московского ОСЦ работает 40 сотрудников.

**«Аэрофлот» получит за перевозку первых лиц государства в 2019 году 4,6 миллиарда рублей**

Соответствующий контракт компания получила, выиграв открытый конкурс СЛО «Россия» — структуры управления делами Президента РФ. Сумма контракта соответствует его начальной стоимости. Источники финансирования — «бюджетные и внебюджетные средства». «Аэрофлот» был единственным участником конкурса. Компания должна обеспечить перелеты чиновников и официальных делегаций по всему миру. Для этого предполагается использовать самолеты Ан-148, Falcon, Ил-96, Ту-134, Ту-214/204, Як-40, Superjet 100, Airbus A319, а также вертолеты AW139 и Ми-8. В сумму контракта входят аэропортовое и наземное обслуживание ВС, АНО, проживание и питание экипажей.

Логистический оператор «Деловые линии» прошел сертификацию IATA по грузовым авиаперевозкам

«Статус аккредитованного грузового агента IATA дает минимальные тарифы на авиаперевозки, сотрудничество почти с 300 авиакомпаниями в 120 странах и доступ к передовым инициативам в области грузовых авиаперевозок», — отметил генеральный директор «Деловых линий» Фарид Мадани. По его словам, теперь оператор будет работать по специальной системе расчетов за грузовые авиаперевозки CASS-link, которая действует почти в ста странах мира и относительно недавно стала действовать в России. Российский оператор также хочет поддержать инициативы членов IATA по внедрению электронной документации e-freight, в том числе электронной грузовой накладной.

Компания «Аэромар» закупит рыбу для питания пассажиров самолетов на 1,5 миллиарда рублей

Производитель питания для авиапассажиров, компания «Аэромар», объявила тендер по выбору поставщика рыбных деликатесов на ближайшие три года. Стоимость контракта, который будет заключен с победителем, составит 1 млрд 484 млн рублей, сообщает сайт RosTender.info. В период с начала 2019 до конца 2021 года компании, в частности, потребуется 250 тонн нарезки кеты, 2,5 тонны лососевой икры, 100 тонн лосося холодного копчения и другая рыбная гастрономия: форель, сиг, палтус, треска и т.д. «Аэромар» обслуживает пассажиров рейсов «Аэрофлота», AirFrance, AirChina и других крупных авиаперевозчиков, сообщается на официальном сайте компании.

Спустя три года после кризиса Utair пытается провести новую реструктуризацию своих долгов

Utair ведет переговоры с банками об их реструктуризации. Таким образом перевозчик пытается высвободить деньги на операционную деятельность. Как отмечают в компании, это связано с «нестабильной ситуацией на авиарынке из-за роста цен на топливо и скачков валютного курса». Гендиректор авиакомпании Андрей Мартиросов утверждает, что у перевозчика нет просроченной задолженности и задержек выплат перед банками. Консультантом по реструктуризации выступает Райффайзенбанк. Управляющий директор банка Дмитрий Средин уточнил, что переговоры уже начались: «Общие принципы и условия реструктуризации будут представлены вместе с обновленной финансовой моделью».

Власти Забайкалья намерены расширить географию субсидируемых авиамаршрутов

В начале ноября Президент РФ Владимир Путин подписал указ о передаче Бурятии и Забайкальского края из состава Сибирского федерального округа в Дальневосточный федеральный округ. «У нас есть два основных механизма. Один — субсидирование для ряда категорий, которые имеют право на льготы. Это люди с ограниченными возможностями здоровья, многодетные семьи. Второй механизм — это плоские тарифы, когда сами авиакомпании принимают решение о том, что билет туда и обратно стоит ровно столько-то. Мы хотим внедрить оба эти механизма. Сейчас работаем над тем, чтобы количество маршрутов расширить», — рассказал врио губернатора Александр Осипов.

Роль надзорных органов остается прежней — защита жизни и здоровья населения. «Граждан интересует, в первую очередь, сама безопасность, а не то, как мы обеспечиваем ее реализацию: снижаем ли мы нагрузку на бизнес или ужесточаем требования — это людям не интересно», — заявил в своем выступлении **Владимир Черток**, советник руководителя Ространснадзора. Он также является представителем РФ в ИКАО, возглавляя рабочую группу по авиационной безопасности Европейского и Североатлантического региона. Российские инициативы в этой международной организации, по словам Чертока, являются весьма значительными, а сама Россия на очень хорошем счету в мире по этому показателю.

На прошедшем в ИКАО глобальном симпозиуме российская экспозиция была одной из самых представительных. На рассмотрение ИКАО были представлены восемь документов, в том числе по взаимодействию в области безопасности с другими странами, предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, вопросам аэронавигации и другим.

Культура безопасности — категория архиважная, но внедрить ее вольным методом достаточно проблематично, как и любую инициативу, связанную с человеческим фактором. Здесь на первом плане оказывается правовая культура населения, уровень ответственности каждого гражданина, воспитательные меры, принятые на государственном уровне. Безусловным положительным примером этой деятельности является Израиль, которому удалось поднять всех граждан на борьбу с терроризмом. Информирование населения, в том числе с помощью СМИ, профилактическая работа — дело не одного дня, но чем скорее будет начата эта работа, тем больше надежд на ее успешность.

Кадровая проблема остается самой ощутимой: единого подхода к подготовке специалистов не выработано, как и требований к их сертификации. Более того, в неко-

Окончание. Начало на с. 2

Заседание рабочей группы по определению порядка проведения медицинских осмотров авиационного персонала прошло в Москве. В рабочую группу вошли специалисты Центральной врачебно-лётной экспертной комиссии (ЦВЛЭК), представители Ространснадзора и Росавиации, авиакомпаний, АВАМ и другие эксперты авиационной отрасли.

На заседании обсуждалась инициатива разработки новых документов, позволяющих урегулировать вопросы, связанные с медицинским освидетельствованием авиационного персонала. Это связано с необходимостью приведения Российского законодательства в соответствие с ICAO SARP. Для этого следует внести ряд изменений в основное законодательство РФ по вопросам медицинского освидетельствования сертифицируемого авиационного персонала, разработать ряд документов относительно правил проведения, политики гибкости, конфиденциальности и нормативно-правовой ответственности процесса осуществления МО.

Согласно действующему законодательству России компетенция Федерального агентства воздушного транспорта — Уполномоченного органа в области гражданской авиации, по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала, не регулируется в соответствии с требованиями ICAO и Чикагской Конвенции. В воздушном Кодексе РФ указано лишь о необхо-

Раздумья из Думы

Общественный совет провел «разбор полетов» в деле обеспечения безопасности на транспорте



торых регионах они работают на общественных началах с соответствующим уровнем ответственности. Проще говоря, не выработан единый подход и квалификационные требования к персоналу служб безопасности на транспорте.

Инерция в этой области по-прежнему достаточно велика. Например, после взрыва в метро г. Санкт-Петербурга было принято решение незамедлительно закрыть станцию при обнаружении подозрительных предметов. Отметим, что проходимость центральных станций — 1200 пассажиров в час. По регламенту примерно час-полтора едет на место происшествия специальное подразделение Росгвардии. На станции и вокруг нее тем временем развивается транспортный коллапс. Всего за 15 минут при необходимости туда может добраться частная группа специалистов. За три месяца сотрудничества с метрополитеном они осуществили 29 выездов. Но совсем недавно полиция перестала их пускать к месту происшествия. Причина — отсутствие правового статуса. Без законодательной базы взаимодействие невозможно, резюмировал представитель метрополитена г. Санкт-Петербурга.

Цифровые технологии, ставшие уже почти рутинными в высокотехнологичных отраслях, добрались и до такси. Как стало понятно из доклада, хорошо поставлено

дело с этим видом транспорта только в Москве. В регионах две трети рынка этих услуг предоставляют нелегалы. Существует 85 региональных реестров автомобилей, зарегистрированных в качестве такси. Задача — свести их в единый общедоступный реестр разрешений, выданных на перевозку пассажиров и багажа легковыми такси — paistaxi.ru. Тем самым будет создана публичная автоматизированная информационная система «ТАКСИ». В идеале к ней должны подключиться регионы с помощью органов исполнительной власти.

На заседании выступили начальник ФБУ «Служба морской безопасности» **Сергей Семенов**, а также представители ООО «Газпром нефть шельф», МКЖД, АНО «МЕФТ», профильных региональных органов власти.

Особое внимание было уделено Общественной резолюции предыдущего, VIII Международного форума, в котором приняли участие 500 специалистов. Его итоговый документ в октябре 2018 года за подписью депутата **Анатолия Выборного**, был направлен в профильные федеральные министерства и ведомства для изучения и оценки обратной связи от общества. В резолюцию вошли 259 предложений. Итоговый документ поддержали 85 регионов Российской Федерации.

Как сообщил исполнительный директор АНО **Александр Басаев**, уже поступили отсылы из МВД, МЧС и ряда других федеральных ведомств, в ближайшее время ожидается заключение на резолюцию от Минтранса России. Представитель Минтранса РФ Михаил Рябов сообщил, что ряд предложений ведомством поддержан. В частности, Минтранс активно работает над упрощением требований законодательства для субъектов автотранспортной инфраструктуры.

Ключевыми дискуссионными направлениями форума в 2019 году станут вопросы оптимизации нормативно-правового регулирования, внедрения цифровых технологий в сферу безопасности на транспорте, а также региональные аспекты реализации требований профильного законодательства и формирование культуры безопасности на транспорте.

Принято решение IX Международного форума «Безопасность на транспорте» провести в последних числах мая 2019 года в г. Санкт-Петербурге. Председатель Общественного совета АНО Анатолий Выборный призвал членов совета активно включиться в подготовку деловой программы этого мероприятия.

Галина ПОНОМАРЕВА

Что за комиссия, Создатель!

Нормативная база для организации медосмотров авиационного персонала нуждается в изменениях



мости авиационного персонала проходить периодические медицинские осмотры.

В число других несовершенств российского законодательства входит отсутствие определения ответственности и квалификационных требований для проведения МО, а также выработанной системы контроля и организации процесса, и другие недоработки. Правила по медицинскому освидетельствованию также не учитывают современное состояние медицины и развитие гражданской авиации.

Система комиссионного медицинского освидетельствования в настоящее время сохраняется только в РФ и в некоторых странах СНГ (Белоруссия, Узбекистан, Кир-

гизия, Таджикистан, Туркменистан). Следует провести сравнительный анализ влияния такой системы на поддержание безопасности полетов и её экономическая целесообразность для авиационной индустрии, так как Россия, подписавшая Чикагскую конвенцию, не должна существовать в условиях менее благоприятных по конкурентоспособности в мировой авиационной индустрии, при соблюдении одинакового уровня безопасности полетов.

Представители рабочей группы также отмечают, что ужесточение медицинских требований приводит к необоснованной дисквалификации по состоянию здоровья части авиационного персонала,

который при одних и тех же условиях может быть признан годным к летной работе или работе диспетчером в других государствах, применяющих более приближенные к ICAO SARP's требования.

По итогам заседания рабочей группой подготовлены рекомендации для ВЛЭК провести сравнительный анализ подходов по допуску к летной работе лиц авиационного персонала с различными нозологическими формами заболеваний, используемых отечественными и международными сообществами. Ассоциация врачей авиационной медицины взяла на себя вопрос подготовки материалов по требованиям, предъявляемым к бортпроводникам IASA и IATA.

В канун Нового года Объединенной двигателестроительной корпорации вручен Сертификат типа Росавиации на новейший гражданский авиационный двигатель нового поколения ПД-14, созданный в широкой кооперации предприятий ОДК для перспективного российского авиалайнера МС-21.

Торжественная церемония состоялась в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации. Сертификат типа на двигатель ПД-14 был вручен руководителем Росавиации Александром Нерадько управляющему директору — генеральному конструктору АО «ОДК-Авиадвигатель» Александру Иноземцеву в присутствии Министра промышленности и торговли Дениса Мантурова и генерального директора АО «ОДК» Александра Артюхова.

«Это детище, которому вы отдали 10 лет своей трудовой жизни. И этот, безусловно, уникальный по сложности и перспективам проект открывает новую страницу в истории российской конструкторской мысли. ПД-14 превосходит по экологичности находящиеся в эксплуатации зарубежные аналоги, параметры двигателя обеспечивают снижение удельного расхода топлива на крейсерском режиме на 10-15 процентов», — поздравил коллектив ОДК с успехом Денис Мантуров.

Он подчеркнул, что двигатель ПД-14 разработан в широкой кооперации предприятий ОДК для узкофюзеляжного среднемагистрального самолета МС-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе композитных. Это первый с 1980-х годов полностью российский турбовентиляторный двигатель для гражданской авиации и первый отечественный двигатель, изначально разработанный в соответствии с международными нормами и требованиями.

«Хотя впереди еще испытания двигателя на МС-21, уже сейчас можно сказать, что благодаря проделанной вами работе наша страна восстанавливает свои компетенции в двигателестроении. А это базовая основа для самых высокотехнологичных отраслей промышленности», — заявил Министр.

Он напомнил, что следующим этапом реализации проекта станет валидация Сертификата типа двигателя ПД-14 в EASA (Европейском агентстве авиационной безопасности), которая намечена на

«Десять лет жизни — за ПД-14»

ОДК вручен Сертификат типа на гражданский авиадвигатель нового поколения для МС-21

2019 год. Это позволит экспортировать двигатель и самолеты, на которые он установлен.

При этом одновременно будут осуществляться испытания самолета МС-21 в комплексе с ПД-14. Реализация проекта позволит значительно увеличить долю российских

полной ответственностью (типа FA-DEC); все это позволяет добиться высокой надежности и технологичности и снизить расходы. Модульная конструкция двигателя в совокупности с цифровой САУ, встроенной системой диагностики и организацией системы ППО обеспечивают успешное



комплектующих в конструкции перспективного среднемагистрального самолета. Кроме того, будет создан базис для увеличения более чем в два раза продаж российских газотурбинных двигателей.

«Получение Сертификата типа на двигатель ПД-14 — это значительный успех всего российского авиационного двигателестроения и связанных с ним отраслей», — отметил в свою очередь генеральный директор АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» Александр Артюхов.

Разработка двигателя ПД-14 осуществлялась в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Проект инициирован ОДК в целях обеспечения альтернативных поставок авиационных двигателей для перспективных российских среднемагистральных самолетов.

ПД-14 обладает проверенной современной конструкцией турбовентиляторного двигателя: компактная двухвальная схема, прямой привод вентилятора с полыми рабочими лопатками, оптимальная степень двухконтурности, эффективный газогенератор, цифровая САУ с

гистрального SSJ100 (сейчас на нем устанавливается французско-российский двигатель SaM146), ПД-10В — для замены украинского Д-136 на вертолете Ми-26, еще одну из модификаций ПД-14 планируется установить на разрабатываемом военно-транспортном самолете Ил-276.

Остается добавить, что в целом на реализацию программы ПД-14 уже потрачено около 70 млрд рублей, в основном это бюджетные средства. Головной исполнитель по программе ПД-14 — АО «ОДК», головной разработчик — пермское АО «ОДК-Авиадвигатель», головной изготовитель — АО «ОДК-Пермские моторы» (оба предприятия входят в ОДК).

В настоящее время МС-21 проходит летные испытания с двигателем PW1400G канадской компании Pratt & Whitney. Он был сертифицирован в 2016 году. Старт коммерческих поставок МС-21 авиакомпаниям запланирован на начало 2020 года, самолет будет предлагаться заказчикам с двумя вариантами двигателей на выбор: PW1400G и ПД-14. Возможность выбора двигателя — одно из конкурентных преимуществ МС-21, подчеркивает президент ОАК Юрий Слюсарь. При этом ПД-14 будет стоить дешевле, чем PW1400G. Следует отметить и то, что характеристики эмиссии новых российских двигателей должны удовлетворять требованиям САЕР 6 ИКАО с запасом 50 процентов. МС-21 будут выбрасывать в атмосферу на 15-25 процентов меньше CO₂ в расчете на одно пассажирское кресло, чем эксплуатируемые в настоящее время самолеты.

«Аэрофлот» заказал самолеты с двигателем PW1400G, но начиная с 26-го судна предусмотрена опция его замены на ПД-14. Еще одна российская авиакомпания Red Wings тоже заказала вариант с канадскими двигателями с опцией дальнейшей замены их на российские. Всего ОАК получила твердые заказы на 175 самолетов МС-21. Крупнейшими заказчиками самолета МС-21 из авиакомпаний являются «Аэрофлот» (национальный авиаперевозчик заказал 50 воздушных судов) и Red Wings (16 машин).

«Аэрофлот» заказал самолеты с двигателем PW1400G, но начиная с 26-го судна предусмотрена опция его замены на ПД-14. Еще одна российская авиакомпания Red Wings тоже заказала вариант с канадскими двигателями с опцией дальнейшей замены их на российские. Всего ОАК получила твердые заказы на 175 самолетов МС-21. Крупнейшими заказчиками самолета МС-21 из авиакомпаний являются «Аэрофлот» (национальный авиаперевозчик заказал 50 воздушных судов) и Red Wings (16 машин).

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Проекты ПАО «ОАК» потребуют в разы больше инвестиций, чем заявленные 50-55 млрд рублей

«Мы продолжаем оценивать потребность ОАК в финансировании, а также возможности получения синергетических эффектов с авиационным кластером корпорации. Финансовое состояние актива непростое, но для Ростеха не критичное. При этом ОАК реализует ряд значимых национальных проектов, таких как перспективный самолет МС-21. Но мы уже сейчас понимаем, что для реализации этих проектов потребуются в несколько раз больше дополнительных инвестиций, чем 50-55 млрд рублей, о которых говорилось ранее», — рассказал заместитель главы Ростеха Дмитрий Леликов. Ростех также готов инвестировать 50 млрд рублей в проект по созданию МС-21.

Компания ГСС в 2019 году намерена поставить заказчикам 28 самолетов Sukhoi SuperJet 100

В нынешнем 2019 году компания «Гражданские самолеты Сухого» планирует поставить российским и зарубежным заказчикам 28 лайнеров Sukhoi SuperJet 100, сообщил президент ГСС Александр Рубцов. «В 2018 году мы поставили заказчикам 26 самолетов — это чуть меньше, чем в позапрошлом году. Тем не менее, в этом году мы рассчитываем выйти на цифру 28, а в перспективе планируем 30-35 самолетов в год поставлять в течение ближайших 7 лет», — рассказал он журналистам. Глава ГСС также отметил, что в постоянной коммерческой эксплуатации сегодня находятся 136 самолетов SSJ, большая часть которых используется для коммерческой перевозки пассажиров.

Российский вспомогательный двигатель TA18-100 получил одобрение специалистов EASA в Кельне

В штаб-квартире Европейского агентства по безопасности полетов EASA в Кельне, ФРГ, при участии Росавиации состоялась вручение ПАО «НПП «Аэросила» — разработчику и изготовителю вспомогательной силовой установки TA18-100 — одобрительного документа ETSO (аналог российского Свидетельства о годности комплектующего изделия). Получение европейского документа является значимым событием для российского авиапрома с точки зрения перспектив продвижения российской авиационной техники на международные рынки. EASA впервые выдает ETSO на комплектующие изделия авиационного применения, подобные TA18-100, разработанные в России.

Авиазавод в Казани начал производство первых образцов модернизированной версии Ту-160

Об этом рассказал заместитель министра обороны России Алексей Криворучко в ходе посещения Казанского авиазавода: «Сейчас уже идет изготовление первых образцов Ту-160, оно началось. Безусловно, серийное производство будет налажено в ближайшее время. Дождемся первого полета, выполнения опытно-конструкторских работ, дальше уже будет принято решение о серийных поставках», — сказал Криворучко, отвечая на вопрос о возобновлении производства Ту-160. Заместитель министра подчеркнул, что все работы идут в срок: «График есть, сроки выдерживаются. Здесь опасений на сегодня нет». Благодаря модернизации эффективность Ту-160 должна увеличиться на 60 процентов.

Superjet 100 с новой модификацией крыла собираются вести в серийное производство

Компания «Гражданские самолеты Сухого», производящая самолеты Superjet 100, планирует ввести в серийное производство SSJ с новой модификацией крыла. «До 2025 года мы будем, естественно, производить самолет SSJ 100 с модификациями крыла, которые мы называем saberlets — это законцовки, которые существенно снижают расход авиационного топлива (порядка 4 процентов). В следующем году эта модификация будет введена в серийное производство», — рассказал журналистам президент ГСС Александр Рубцов. В ближайшие три года компания планирует существенно увеличить долю российских компонентов в самолете, доведя их до 95 процентов.

На базе силовой установки истребителя МиГ-29 планируют создать двигатель пятого поколения

Двигатель пятого поколения для легких истребителей может быть разработан на базе РД-33, установленного на истребителе МиГ-29, рассказал исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин. Этим же двигателем также оснащается и его новейшая модификация — МиГ-35. «Авиадвигатель РД-33 еще имеет потенциал, и на его базе может быть создан двигатель более современный, который можно будет причислить к двигателям 5-го поколения с тягой до 11 тонн. Над этим и работаем», — сказал Ватагин. «Главное требование к двигателям истребителей пятого поколения — способность развивать сверхзвуковой крейсерский полет без использования форсажа», — добавил он.

Власти Кубани высоко оценивают перспективы экспорта авиационных аккумуляторов из края

Компания «Сатурн» планирует к 2020 году запустить в Краснодаре серийное производство литий-ионных аккумуляторных батарей для авиационных двигателей. Сейчас литий-ионные стартерные батареи для авиации в России серийно не производятся. «Производство литий-ионных аккумуляторов, которых сегодня нет в России, — это 100-процентное импортозамещение. Они используются как в сфере гражданской авиации, так и в других сферах. Данная продукция будет поставляться по всему миру. Это уникальные высокие технологии», — рассказал руководитель регионального Департамента промышленной политики Иван Куликов.

Ростех выделил 8 млрд рублей на создание резерва двигателей SaM-146 для Superjet 100

Наша газета уже не раз писала о том, что проблемы SaM-146 возникают в так называемой горячей части двигателя, где сжигается топливо. По этой причине, а также в связи с нехваткой и длительными сроками поставки запчастей при поломках новые российские самолеты SSJ 100 имеют маленький налет. У авиакомпании «Азимут», например, уже вышли из строя три двигателя на восьми самолетах, при том, что три судна получены новыми и эксплуатируются с сентября 2017 года. «Для России проект SSJ 100 является национальным. Поэтому мы можем и должны субсидировать его до тех пор, пока самолет прочно не займет свою нишу, пояснили в Ростехе.

ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК) завершило постройку третьего опытного самолета МС-21-300, предназначенного для проведения летных испытаний. 25 декабря самолет переведен из цеха окончательной сборки в летно-испытательное подразделение Иркутского авиационного завода — филиала корпорации «Иркут».

При производстве новой машины учтены результаты тестирования самолетов МС-21-300, проходящих сертификационные испытания. Напомним, что в настоящее время два опытных самолета МС-21-300 уже выполняют полеты по программе сертификационных испытаний на аэродроме ЛИИ им. М.М. Громова в г. Жуковский. А на Иркутском авиационном заводе идет сборка отсеков и агрегатов четвертой машины, предназначенной для проведения летных испытаний.

Самолет для статических испытаний тестируется в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского. Сюда же в декабре был доставлен фюзеляж самолета МС-21-300, который после сборки планера по-

«К запуску в серию готов!»

Корпорация «Иркут» завершила постройку третьего МС-21-300 для летных испытаний



ступит на ресурсные испытания. Подробнее мы рассказали об этом в предыдущем номере «ВТ».

«Летные и наземные сертификационные испытания опытных самолетов в 2018 году подтвердили основные конструкторские решения», — рассказал в канун Нового года Президент ПАО «ОАК» и ПАО «Корпорация «Иркут» Юрий Слюсарь. — Предприятия Объединенной авиастроительной корпорации (вошедшей на днях в структуру Ростеха — ред.) приступили к изготовлению деталей и агрегатов самолетов МС-21-300, предназначенных уже для постав-

ки заказчикам. Подключение к летным испытаниям новых машин и активизация производства серийных самолетов — главные задачи 2019 года».

«С уверенностью можно сказать, что 2018 год выдался результативным для авиастроительной отрасли. Постройка нового самолета и сертификационные испытания первых машин подтверждают, что программа МС-21 уверенно развивается. В рамках программы проведена глубокая модернизация авиастроительных предприятий, созданы и работают новые высокотехнологичные ком-

пании, сформирована среда для развития перспективных проектов гражданской авиации», — отметил Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

При проектировании МС-21 внедрен ориентированный на клиента подход к разработке продукта. Он предусматривает вовлечение потенциальных заказчиков в процесс разработки самолета с самых ранних стадий проекта. Внедрение инновационных решений обеспечит МС-21 наилучшие технические характеристики среди самолетов своего класса.

АЭРОПОРТ 2019

Инвесторы намерены вложить в инфраструктуру столичных аэропортов порядка 200 млрд рублей

В рамках концессионных соглашений инвесторы намерены вложить в развитие инфраструктуры аэродромов «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» порядка 200 млрд рублей, рассказал начальник управления Государственно-частного партнерства и инвестиционных проектов АНО «Дирекция Московского транспортного узла» Евгений Глумов. По его словам, условия государственно-частного проекта комфортны для концессионеров благодаря бесконкурсным процедурам, отмене ценового регулирования, номинальной концессионной плате: «По сути, это первый опыт реализации инфраструктурных проектов без мер прямой или косвенной бюджетной поддержки».

Московский аэропорт «Внуково» планирует принять в 2019 году порядка 23 млн пассажиров

«По Внуково мы ожидаем в новом году около 23 млн пассажиров. Мы примерно понимаем, кто будет расти и на кого рассчитываем в росте», — рассказал председатель совета директоров и совладелец Внуково Виталий Ванцев. По итогам 2018 года аэропорт принял свыше 21 млн пассажиров вместо планировавшихся 20,5 млн. Ванцев также отметил «хорошую диверсификацию потоков» пассажиров, которую реализовал аэропорт в 2018 году. По его оценкам, авиакомпания «Азимут», совладельцем которой он является, перевезет порядка 1,2 млн пассажиров в 2019 году. В новом году «Азимут» доведет количество маршрутов перевозок до 50, из них 36 будут уникальными.

Турция, Италия и Тунис лидируют по росту трафика зарубежных направлений «Домодедово»

За 11 месяцев 2018 года трафик в эти страны вырос на 28,9 процента до 2,7 млн человек по сравнению с аналогичным периодом 2017 года — это 21 процент от общего числа пассажиров международных воздушных линий (МВЛ). Турция является приоритетным направлением для российских туристов, в частности, на фоне экономической ситуации и снижения курса рубля. Пассажиропоток в Италию превысил 573 тысячи человек, что на 24,1 процента выше, чем годом ранее. Число пассажиров, выбравших Тунис, составило около 282,9 тысячи человек, это на 45 процентов выше показателя 2017 года. Всего на МВЛ пассажиропоток с января по ноябрь составил 12,62 млн человек.

Транспортная прокуратура выявила нарушения в аэропорту С.-Петербурга после поломки трапа

«После инцидента с обрушением трапа, который произошел в сентябре прошлого года, когда погиб ребенок, в «Пулково» проведена оценка технического состояния 33 самоходных трапов, из которых восемь — по результатам проверки — выведены из эксплуатации», — рассказал исполняющий обязанности Северо-Западного транспортного прокурора Евгений Пузанов на открытом форуме прокуратуры. Кроме того, выявлены сотрудники, которые не имели права управления трапами. Сейчас 194 работника «Пулково» прошли обучение по требованию прокуратуры. Кроме того, не вся техника была поставлена на специальный учет в Гостехнадзоре, сейчас эти нарушения устранены.

ФАС России готовит повышение тарифов на услуги аэропортов ФКП «Аэропорты Севера»

Предполагается, что будет повышен максимальный тариф на взлет-посадку на 4,4 процента, с 2,34 до 2,44 тысячи рублей за тонну максимальной взлетной массы (МВМ) воздушного судна. Тариф на заправку вырастет на 2,2 процента, с 3,28 до 3,35 тысячи рублей за тонну керосина. Еще больше — на 9,9 процента вырастет тариф на авиабезопасность, его поднимут с 1,02 до 1,12 тысячи рублей. Рост тарифов объясняют необходимостью финансирования расходов на оплату труда, коммунальные платежи и другие услуги. ФКП «Аэропорты Севера» объединяет 31 аэропорт и две посадочные площадки в Якутии и Магаданской области, 17 из которых за полярным кругом.

Реконструкцию аэропорта в Великом Устюге планируют завершить значительно раньше срока

Власти Вологодской области намерены завершить реконструкцию аэропортового комплекса в Великом Устюге, где находится вотчина Деда Мороза, раньше срока, к следующему зимнему сезону. «Согласно контракту, сдача объекта намечена на середину 2020 года. Однако хотелось бы, чтобы все работы были выполнены к следующему зимнему сезону, чтобы туристы, путешественники полетели в Великий Устюг напрямую из Москвы, Санкт-Петербурга и других городов. У нас уже есть договоренность с одной из авиакомпаний об открытии регулярных рейсов после ремонта аэропортового комплекса», — цитирует губернатора области Олега Кувшинникова его пресс-служба.

Из аэропорта Симферополь в новогодние праздники было выполнено около 1500 рейсов

С конца декабря 2018 года до середины января 2019 года из аэропорта «Симферополь» открыты дополнительные рейсы в Москву, Казань, Санкт-Петербург и Самару. «По данным сервиса бронирования на сайте аэропорта «Симферополь» самыми популярными направлениями в период новогодних праздников стали: Москва (52 процента брони), Екатеринбург (12 процентов брони), Ростов-на-Дону (10 процентов брони), Санкт-Петербург и Воронеж (8 и 7 процентов брони соответственно). Ялта, Алушта и Севастополь вошли в пятерку самых популярных городов России для отдыха в новогодние праздники. В среднем в этих городах туристы бронируют жилье на 5 ночей».

Аэропорт Пулково расширил зону проверки документов у пассажиров внутренних рейсов

Управляющая компания международного аэропорта Пулково «Воздушные Ворота Северной Столицы» завершила проект реконструкции пунктов проверки документов на входе в зону предполетного досмотра ВВЛ. Количество пунктов увеличилось с 6 до 10, каждую стойку оборудовали автоматическим турникетом. Число одновременно открытых стоек в течение суток варьируется в зависимости от мощности пассажиропотока. Сверка документов пассажиров перед входом в перевозочный сектор — обязательное требование законодательства Российской Федерации. Путь от выделенного пункта досмотра до выходов на посадку составляет около 7 минут.

От продажи бортов — к продаже услуг

Что предлагает сегодня современная отечественная промышленность региональной авиации России

В рамках недавно прошедшей в Москве «Транспортной недели» состоялась отраслевая конференция «Региональная авиация — системный элемент магистральной инфраструктуры». Выступивший на одном из заседаний заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров рассказал о том, что готова предложить отечественная промышленность гражданской авиации страны, и какие механизмы поддержки продвижения отечественной авиатехники будут использоваться. С разрешения автора предлагаем вниманию читателей ключевые фрагменты его доклада.

Базовый региональный самолет: в качестве такового мы рассматриваем L-410. Для нас очень важно, что Минпромторг и Минтранс выступают единым фронтом. Компания ГТЛК является основным финансовым оператором этой программы. Мы понимаем, что даже в таком тяжелом секторе региональных перевозок нам нужно готовиться к трансформации. Будем переходить от продажи самолетов и основных агрегатов к продаже услуг. Это правильный уровень оценки готовности взаимодействия между промышленностью и эксплуатантом.

У нас уже сертифицированы поплавковые шасси для L-410. Самолет произвел взлет/посадку даже по более укороченной дистанции. Мы безусловно продвигаемся в направлении того, чтобы наши жители в регионах получили комфортный продукт, чтобы в любых погодных условиях, на любых полосах получать надежную услугу.

Одновременно ведутся работы по сертификации лыжных шасси. Буквально сегодня по телемосту мы показали Президенту страны первый выпущенный на УЗГА (Уральский завод гражданской авиации — ред.) самолет, производство которого локализовано в России. Сборочный цех площадью 12,5 тыс. кв. метров позволяет говорить о готовности к серийному выпуску L-410 до 20 самолетов в год.

Также есть радостная новость: мы посчитали цену импортозамещенного бортового оборудования. Оно по качеству серьезно выше того что предлагает Tales, и впервые для КРЭТ (Концерн радиоэлектронные технологии) оно дешевле, чем импортный аналог, несмотря на мелкую серийность. Здесь мы можем сказать, что впер-



Ил-114

вые промышленность вышла на уровень экономически оправданного импортозамещения.

Ещё одна позитивная новость года. Летом мы примерили на самолет двигатель ВК-800 со ступинским винтом. И мы понимаем, что мы достигнем уровня локализации в 72-74 процента. То есть это будет полностью российский самолет, обеспеченный всем комплексом возможностей для своевременного послепродажного обслуживания: летающий на лыже и на поплавке. Конечно, есть желание пойти дальше, чтобы он взлетал с лыж, а садился на поплавок, взлетал с поплавка, а садился на шасси, взлетал с шасси, а садился на лыжи... Это, наверное, все таки в будущем. Но самолет очень быстро «переобувается», делается это практически в полевых условиях. Президенту это тоже продемонстрировали.

Были требования, особенно по Дальнему Востоку, связанные с тем, что по сертификату есть ограничения по взлетно-посадочной полосе, и что есть лучшие импортные аналоги. Ничего подобного: мы получили подтверждение сертификата, провели все испытания. 550 метров — достаточные условия для того, чтобы самолет работал, не ухудшая своих эксплуатационных характеристик.

Также проведены работы по дополнениям к сертификату, которые в ближайшее время должны быть валидированы. Мы понимаем, что он может летать над открытыми водными пространствами. И вообще это будет универсальный для региональных компаний самолет, который будет иметь возможности трансформации кабины: транспортная версия, санитарная, пассажирская. Хотим сделать очень

гибкое предложение, чтобы авиакомпании могли оказывать широкий комплекс авиационных услуг.

У чешских коллег в кооперации останется «жесткая работа» по планеру. Мы считаем, что ее локализовать в России не нужно. А вся высоко-интеллектуальная производственная часть локализована в России.

Вторая история связана с системами послепродажного обслуживания, поддержки, что также важно для региональной авиации. Мы разработали специальный набор инструментов, которые позволяют резко снизить плановые уходы техники на ремонты. Мы будем идти по пути, продвигаясь нас к ремонту по состоянию. Сейчас это выглядит как некая фантазия, но к этому надо стремиться.

Следующее — наш любимый и почти забытый Ан-2. Мы второй год видим, как директор СибНИА летает на «пластиковом» самолете (ТВС-2ДТС «Байкал» — ред.). Здесь мы с руководителем Росавиации не устаем напоминать, что пока это только технологический демонстратор. СибНИА — великий институт, в хорошем смысле — это подвиг наших ученых, которые в инициативном порядке, используя молодые кадры, спроектировали такой самолет. Было принято решение организовать производство на Улан-Удинском заводе в 2019-2020 годах. Будем делать композитный самолет.

Эксплуатанты очень хотят, чтобы он был 14-местный. Но у нас есть серьезные правовые опасения: сложности с международной валидацией пока не позволяют говорить о том, что на одном моторе мы можем произвести самолет с большим количеством пассажиромест.

Соответственно возникают вопросы к эффективности такого самолета. В рамках ОКРов, понимая, что технологически мы его сделать можем, мы эти вопросы решим.

Для нас очень важна кооперация с «Росатомом», потому что мы видим: на сегодняшний день наша промышленность имеет технологические заделы. Мы уже сертифицировали отечественную композитную нить и показали, что по прочности она не уступает американским или европейским аналогам, в том числе применяемой в производстве крыла МС-21.

Мы понимаем, что наших иностранных коллег это напрягает. Ульяновский завод «Аэрокомпозит», выпускающий исключительно гражданскую продукцию — крыло МС-21, оказался в новом санкционном списке США. Более серьезные оборонные предприятия не попали, а он попал. Для нас это верный показатель того, что они видят угрозу в появлении на рынке наших гражданских технологий.

Раз уж заговорил про композитное крыло, **скажу пару слов про МС-21.** Летная программа выполняется. Второй самолет приступил к летным испытаниям в этом году, третий зайдет в марте, а четвертый в середине 2019 года. Испытательная программа идет в соответствии с планом, и мы не видим каких-либо проблем. Сейчас самолет летает на двигателях Pratt&Whitney. 15 ноября 2018 года мы сертифицировали двигатель ПД-14, так что можно сказать: в гражданском сегменте мы также вернулись к национальному двигателестроению. Очень рассчитываем, что подтвердим экономическую эффективность работы крыла в составе с новым двигателем ПД-14.

Да, пока есть ещё вопросы к экономике двигателя. Но это — в допустимых пределах, и мы его будем доводить. Главный вопрос, как мы будем его эксплуатировать, что у нас получится с ценой, с его стоимостью владения. Самолет имеет более широкий фюзеляж, более комфортный салон, чем у западных конкурентов, более эффективен с точки зрения загрузки/выгрузки. У самолета хорошая аэродинамика и экономика. Рынок в этом сегменте воздушных судов колоссальный.

Вернусь к региональной авиации, Ан-2 и композитам в целом. Очень рассчитываем, что серийность позволит сделать этот продукт достаточно дешевым при используемых нами технологиях, и



ТВС-2ДТС «Байкал»



L-410

мы попадаем в рынок. По цене пока все получается. Рассчитываем, что два года у нас уйдет на ОКРы по Ан-2, и мы предоставим регионам гораздо более комфортную и, надеемся, гораздо более экономичную машину, отвечающую всем требованиям по неподготовленным полосам, которые были изначально у базового воздушного судна.

Самолет Ил-114 (более подробно о нем мы рассказывали не так давно — см. «Воздушный транспорт» №51 за 2018 год). Здесь имеется одна существенная проблема. Он низкоплан, а низкое расположение композитного винта говорит о том, что в эксплуатации, хотя пока мы этого точно не знаем, он может иметь определенные риски. Мы согласны, что степень подготовки полос у нас разная. Но почистить полосу гораздо проще, чем переместить крыло 114-го наверх. Это я точно могу сказать. И с точки зрения государственного подхода, тоже гораздо более эффективно. Но понимая, что такой вопрос есть, что Ил-114-300 это уже достаточно большой и тяжелый самолет, а также видя мощнейшие усилия Минтранса на поддержку и субсидирование региональных перевозок, считаем, что должны это поддержать и со стороны промышленности. Поэтому мы готовы выкупить у чешских коллег (владелец российской УГМК) документацию по **L-610** и попробовать разработать на его базе 40-местную машину, чтобы она в течении 5 лет встала как раз между L-410 и Ил-114-300, который подойдет в серию к концу 2021 года.

Мы понимаем, что эта машина будет явно дешевле, и с точки зрения экономики она нам позволит субсидировать раскатываемые маршруты. То есть, осуществлять постепенный переход от 12- к 19-местной машине, затем к 40-местной, а если пассажиропоток и полосу позволяют, то выйти и на Ил-114. Бюджетом предусмотрены деньги для ГТЛК на 2021 год на закупку 3-х машин Ил-114. Двигатель ТВ7-117 проходит свою сертификацию и испытания с композитным ступинским винтом по графику. Эксплуатация все покажет.

Ну и вершина регионального сегмента — **Superjet 100**. Мы испытываем мощнейшие сложности, связанные с нашим партнерством с французскими партнерами по двигателю SaM146. У коллег жесткая бизнес-модель и идти на симметричные снижения стоимости владения двигателем они не готовы. Разбирая все проблемы эксплуатации двигателя с региональными компаниями, мы видим, что и они пользуются сложившейся ситуацией, стремятся занять более выгодное для себя положение, в наших спорах с

французами. Мы понимаем, что нам надо создать банк подменных двигателей. Такая программа у ОДК есть. Документацию на полную разборку/сборку двигателей на территории рыбинского завода мы получили. Первый двигатель там уже полностью отремонтирован, то есть, разобран-собран. Вопрос коммерческий — идет торговля, за сколько мы с французами сговоримся. Мы понимаем, что условия, которые они выставляют

риодов, и никто не мог знать, что оно так пойдет. Безусловно, будем мучиться с этим двигателем, пока не произведем свой. Производство двигателя такого размера, такого класса тяги у нас заложено. Но мы должны понимать, что двигателестроение — это значительный срок создания продукта, и мы не можем сказать, что через 5 лет мы разработаем свой двигатель такого класса. Сейчас определяем технические требования. Мы по-

**Бочаров Олег Евгеньевич**

Родился 18 июня 1968 года в Москве. В 1996 году закончил Московский авиационный институт (МАИ) по специальности «авиационные двигатели и энергетические установки». В 2001 году с отличием — Российскую академию государственной службы при Президенте РФ по специальности «юриспруденция». С 1990 года занимал пост заместителя директора по производству в коммерческой структуре. С 1996 года — заместитель директора московской

Службы спасения. Четырежды (в 1997, 2001, 2005 и 2009 гг.) избирался в Московскую городскую Думу по одномандатному округу. С августа 2014 года по февраль 2017 года возглавлял Департамент науки, промышленной политики и предпринимательства города Москвы. 22 февраля 2017 года назначен заместителем Министра промышленности и торговли Российской Федерации.

по покупке/аренде подменных двигателей у компании PowerJet, неприемлемы для российских региональных авиакомпаний. Просто не приемлемы и все. А качество самого двигателя вне гарантийного срока и внутри гарантийного срока, вызывает вопросы по горячей части (горячая часть — французская производственная зона ответственности). С этим двигателем нам все равно жить и дальше. Это решение предшествующих пе-

нимаем, что нужна и другая сеть двухконтурности и другие материалы. Но перед нами стоит более глобальная задача — нам нужно создавать тяжелый гражданский двигатель ПД-35. Страна большая и нам надо прорываться вверх, в класс тяги 25 и более тонн. У нас очень серьезные партнеры по совместному российско-китайскому предприятию по строительству широкофюзеляжного самолета CR929, и планы у них по развитию

авиации очень серьезные. Нам тоже нужно строить широкофюзеляжные самолеты. Пока не во всем с китайскими коллегами мы договариваемся. Но мы точно понимаем, нам есть что им технологически предложить.

И, наконец, **программа послепродажного обслуживания**. Это кричащая проблема. Все пилоты говорят, что кабина самолета Superjet 100 — замечательная, система управления и электроника прощают многие ошибки, все очень грамотно продумано. Хорошая аэродинамика и экономичность двигателей. Но каждый эксплуатант скажет, что очень тяжело эксплуатировать эту технику. И мы понимаем почему.

Выходя на рынок, мы не имели опыта построения систем постпродажного обслуживания. Канадская Bombardier, выходя на рынок самолеты CSeries, вложила до 1 млрд долларов в создание сервисных центров еще до того, как самолет пошел в эксплуатацию. Это обеспечивает авиаперевозчикам соответствующий высокий налет даже на первых сериях. И сейчас нами тоже разрабатывается такая программа, она положена в стратегию развития.

Совместно с Минтрансом мы определим хабы, в которых будем создавать некую специальную юрисдикцию, потому что понимаем: авиационно-технические службы авиакомпаний самостоятельно не выдержат нагрузки от необходимых капиталовложений. Чтобы обеспечить быстрый ремонт самолетов, сегодня не хватает 120-150 тысяч кв. метров ангарных площадей. Под них мы положим аптечки, положим склады, положим возможность эффективной и гибкой аренды для технических и обслуживающих предприятий. Все это должно быть упаковано в течение 2019 года в конкретную программу. Чтобы мы сформировали правильную стратегию государственной поддержки, нам с Минтрансом надо понять, сколько самолетов, каких типов и к какому году необходимо отрасли.

Закончить хотелось бы на оптимистичной ноте. Мы понимаем, что есть экономика авиаперевозок. И сейчас Минфин все-таки вносит закон об обнулении ставки НДС для российской техники, двигателей, ремонтов, лизинга. Мы считаем, что это серьезно нас продвигает вперед, так как мы единственная страна в мире, где есть НДС на авиастроение. Нас услышали, и это создает очень мощные предпосылки для пересмотра наших планов. Мы со своей стороны готовы обеспечить соответствующую разработку, серийное производство и поставки авиатехники.

ИНТЕГРАЦИЯ

Франция может принять участие в создании нового российско-китайского самолета CR929

Об этом заявил директор по международным связям в Управлении гражданской авиации Франции (DGAC) Бертран де Лакомб в кулуарах XXIV сессии российско-французского совета по экономическим, финансовым, промышленным и торговым вопросам (СЕФИК). По его словам, французские компании также выразили желание участвовать в тендере, который организуют российские и китайские производители. Свою готовность уже подтвердили предприятия Zodiac Aerospace (производит авионику для самолетов), Thales (выпускает информационные системы для бортового оборудования) и Safran (выпускает в том числе авиадвигатели). Разрабатываться самолет будет в России, а собираться в Китае.

Система умного управления пассажиропотоком в «Домодедово» стала лауреатом Com News Awards

Партнером в реализации проекта, получившего диплом победителя в номинации «Транспорт и логистика», выступила компания SITA. «Мы активно внедряем безбумажные технологии, чтобы путешественники могли свободнее управлять своим временем в аэропорту. Нововведения пользуются успехом, это подтверждает статистика: через турникеты eGate во время ЧМ-2018 прошли 1,2 млн человек», — сказал директор аэропорта Домодедово Игорь Борисов. Осенью этого года в «Домодедово» началось тестирование смарт-технологии Self-BagDrop (SBD) для саморегистрации и сдачи багажа. Процедура занимает меньше минуты и значительно сокращает время посадки.

Рустам Минниханов предложил субсидировать авиарейс Казань — Хельсинки в зимний период

Татарстан готов обсудить схему субсидирования авиарейса Казань — Хельсинки, чтобы он не закрывался на зиму, а перевозил пассажиров круглый год, заявил Президент Татарстана на встрече с представителями деловых кругов Финляндии. Он напомнил, что Хельсинки находятся всего в 2 часах перелета от Казани, в то время как в другие города России необходимо лететь от 4 до 9 часов. «Если будет авиационное сообщение, будут развиваться бизнес и туризм», — поделился мнением Минниханов. По его словам, в Татарстане имеются все возможности для локализации финского бизнеса: особые экономические зоны, территории опережающего развития, технопарки и промплощадки.

S7 Space и «Газпром космические системы» подписали соглашение о сотрудничестве

Как отмечается в сообщении S7 Space, стороны договорились развивать на взаимовыгодных условиях совместную работу по реализации ряда проектов в области создания и запуска автоматических космических аппаратов гражданского назначения. S7 Space планирует предоставлять для АО «Газпром космические системы» услуги по запуску космических аппаратов в рамках проектов «Морской Старт» и «Наземный старт». Кроме того, S7 Space заинтересовано в реализации совместных проектов с АО «Газпром космические системы» с использованием Сборочного производства космических аппаратов, в том числе для проведения испытаний средств выведения.

«Волга-Днепр» и Cainiao Network подписали меморандум о совместном развитии e-commerce

Группа компаний «Волга-Днепр», в состав которой входят лидирующие международные перевозчики, подписала меморандум о взаимопонимании с компанией Cainiao Smart Logistics Network Ltd (Cainiao Network), подразделением Alibaba Group, специализирующимся на логистических решениях в структуре Alibaba. Основная цель соглашения — усилить позиции обеих компаний на рынке доставки международных интернет покупок в ответ на растущий спрос со стороны заказчиков, сообщает пресс-служба авиакомпании. Партнеры будут предпринимать совместные усилия по развитию наиболее эффективных регулярных маршрутов и хабов в Азии, Европе и России.

Консорциум японских инвесторов присоединится к проекту нового терминала для МА «Хабаровск»

Соответствующее соглашение было подписано в рамках 14-го заседания российско-японской межправительственной комиссии по торгово-экономическим вопросам в присутствии Министра экономического развития РФ Максима Орешкина и министра экономики, торговли и промышленности Японии Хиросигэ Сэко. Консорциум японских компаний Sojitz Corp., JOIN и JATCO входит в уставный капитал АО «Международный аэропорт Хабаровск» — 100-процентно дочернего предприятия АО «Хабаровский аэропорт», приобретает 10 процентов его акций. Акционерным соглашением также предусмотрен опцион на увеличение доли консорциума до 25 процентов +1 акция.

«Гражданские самолеты Сухого» и CityJet могут разорвать сотрудничество в 2019 году

Ранее авиакомпания Brussels Airlines, которая брала в субаренду самолеты SSJ 100 у CityJet, сообщила о своем решении отказаться от бортов. «По CityJet у нас ситуация следующая: они свою бизнес-модель меняли, они ушли от программы полетов в Лондон-Сити и перешли на модель «мокрого» лизинга с компанией Brussels Airlines и не только. Поэтому мы, видимо, будем диверсифицировать наш контракт, потому что предыдущие договоренности были одни, а жизнь повернулась другим образом. Поэтому не исключаем, что в судьбе этого контракта могут быть разные повороты. Скорее всего, ясность с ними будет в первом квартале», — рассказал президент ГСС Александр Рубцов.

Власти Камчатского края заинтересованы в прямом авиационном сообщении с Китаем

Об этом заявил губернатор региона Владимир Илюхин на Днях Дальнего Востока в Москве. Он отметил, что в текущем году пассажиропоток аэропорта «Елизово» в Петропавловске-Камчатском превысил 650 тысяч человек. Ранее сообщалось, что в аэропорту проводятся работы по модернизации действующей инфраструктуры и подготовка к строительству нового международного терминала. Строительство планируется начать в следующем году, общий объем инвестиций в реализацию проекта модернизации превысит 10 млрд рублей. «По итогам текущего года турпоток иностранцев на Камчатку вырос почти в два раза — с 15 до 24 тысяч человек», — сказал губернатор.



Российский Superjet в ливрее мексиканской Interjet.

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

В 2019 году в Московской зоне заработает новая модель организации воздушного движения

Об этом заявил заместитель главы Минтранса России Александр Юрчик в кулуарах конференции «Воздушные пункты пропуска через государственную границу РФ: проблемы, анализ, пути решения». По его словам, новая модель позволит повысить пропускную способность и безопасность полетов, «потому что количество конфликтных пересечений трасс, конфликтных точек, где воздушные суда имели встречное движение, особую напряженность, значительно сокращено». «Предел Московской воздушной зоны приближался к 100 млн пассажиров в год, теперь она сможет пропускать до 150 млн пассажиров в год при том же самом количестве полос и игроков».

ГК ОрВД провела координационное совещание с провайдером АНО Китая — Бюро АТМВ СААС

В первый день совещания стороны обменялись информацией об объемах воздушного движения, изменениях в системах ОрВД и планах на 2019 год, обсудили работу по сопряжению маршрутов RNAV Российской Федерации и КНР. Были проанализированы итоги перехода на интервалы горизонтального эшелонирования при ОВД между РЦ Шеньян/Харбин и РЦ Хабаровск через точки ARGUK, MAGIT, SIMLI, BISUN. Во второй день делегация ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» посетила вышку КДП и ДПП международного аэропорта Шоуду (Beijing Capital International Airport) — крупнейшего аэропорта Китая, являющегося на данный момент вторым по пассажиропотоку в мире.

«Ингосстрах» застраховал по ДМС 3,3 тысячи сотрудников ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»

«Ингосстрах» победил в открытом конкурсе на право оказания услуг по добровольному медицинскому страхованию, организованном ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». По итогам конкурса был заключен контракт на страхование более 3,3 тысяч сотрудников филиала «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Лимит ответственности составил 50 млн рублей на каждого застрахованного. Договор заключен сроком на один год. Услуги для застрахованных сотрудников компании будут оказаны более чем в 350 медицинских учреждениях, расположенных в Москве, Московской области и еще в 13 регионах РФ.

Росавиация и ГК по ОрВД ввели в эксплуатацию Екатеринбургский укрупненный центр ЕС ОрВД

Объем инвестиций в проект составил 1.520.417.560,00 рублей. Это собственные средства ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Бюджетные средства не привлекались. Из нового центра филиалом «Аэронавигация Урала» ГК ОрВД будет предоставляться АНО над территориями Удмуртии, Пермского края, Свердловской, Челябинской, Курганской, Кировской областей. Общая площадь воздушного пространства, подконтрольного Екатеринбургскому УЦ, составляет 686,6 тысяч кв. км. В границах зоны ответственности проходят 86 маршрутов обслуживания воздушного движения, общей протяженностью 36 563 км, из которых 20 600 км — трассы, открытые для международных полетов

Новикомбанк профинансирует производителя аэронавигационных систем — компанию «Азимут»

Новикомбанк предоставит АО «Азимут» кредит в 1,5 млрд рублей сроком на три года для финансирования затрат по контрактам предприятия и пополнения оборотных средств компании. Сотрудничество банка и АО «Азимут» ведется с 2015 года по нескольким направлениям. Среди наиболее значимых совместных проектов — финансирование затрат по контракту на оснащение шести аэропортов Египта комплексами средств автоматизации управления воздушным движением «Галактика». Помимо кредитования и предоставления банковских гарантий, Новикомбанк осуществляет расчетно-кассовое обслуживание компании, валютный контроль и размещение денежных средств в депозиты.

Лётные проверки АНО с помощью дронов позволят сэкономить до 270 кг топлива в час

Проведение предварительных лётных проверок систем посадки и навигации с использованием БЛА позволяет экономить до 270 кг топлива в час и минимизировать негативное воздействие на экологию, рассказал руководитель компании «Курсир» (R&D подразделение РТС) Виталий Муниров в ходе своего выступления на Первом совещании европейской рабочей группы экспертов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по охране окружающей среды от воздействия авиации, которое прошло в Баку (Азербайджан) с 4 по 5 декабря. Напомним, в сентябре 2018 года МРК впервые был применён для проверки точности настройки системы посадки в аэропорту Челябинск.

Аэропорт Владикавказа оснастит системой ближней навигации от компании «Азимут»

Проектной документацией, получившей положительное заключение Главгосэкспертизы России, предусмотрены работы по оснащению аэропорта радиотехнической системой ближней навигации, в том числе оборудованием доплеровского азимутально — дальнометрического радиомаяка DVOR 2000 и приемоответчика DME/N 2700 на территории бывшего курсового радиомаяка. Оборудование, которое выпускает ОАО «АЗИМУТ» под контролем АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей», представляет собой стандартные средства ближней навигации для ВС отечественных и зарубежных авиакомпаний, работает в автоматизированном режиме и не требует присутствия обслуживающего персонала.

С января по ноябрь российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем ВП страны 1,5 млн полётов

По информации ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», с января по ноябрь 2018 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 1,551 млн полётов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 10 процентов, сообщает Росавиация. На международных воздушных линиях было выполнено 802,7 тысячи полётов, рост +10,4 процента, включая 275,4 тысячи транзитных полётов, рост +7,1 процента. Число внутренних полётов составило 748,3 тысячи, рост +9,6 процента. В ноябре количество полётов, выполненных российскими и иностранными перевозчиками, составило 128 тысяч, рост +7,3 процента.

Мечты ощипанные крылья

Исполнилось 30 лет первому полету Ан-225



В России на этой услуге специализировалась авиакомпания «Волга-Днепр».

Сегодня, к сожалению, производство этих воздушных судов прекращено. Проект модернизации «Руслана» был близок к началу реализации и неоднократно представлялся на разных форумах, включая МАТФ. О причинах провала этого проекта говорить не приходится. Конфликт между Украиной и Россией вышел боком не только для самого самолёта, но и для его двигателя Д-18, тягу которого планировалось довести до 27 тонн.

Именно «Руслан» сегодня является самым крупным самолётом в мире. Таковым мог быть его «младший брат», т.е. Ан-225, получивший имя «Мрия», что в переводе с украинского языка означает «мечта». И, действительно, о таком самолёте можно было только мечтать. А мечта была так близка к реальности!

21 декабря 2018 года первый (и остающийся сегодня единственным) экземпляр этого воздушного судна впервые взлетел с заводского аэродрома Святошино. Самолёт рассматривался как часть авиационной транспортной системы советской комической программы «Энергия-Буран».

Исполнил превосходит все существующие аналоги по габаритам: длина — 84 метра, размах крыла — 88,4 метра, высота — 18,2 метра. Его изначальная роль — перевозка компонентов ракеты-носителя «Энергия» и многоразового космического корабля «Буран» от мест производства и сборки к месту запуска. Помимо этого, Ан-225 должен был стать первой ступенью системы воздушного старта «Бурана». Этим обусловлены его грузоподъемность в 250 тонн и вместительность: в грузовой кабине «Мрии» можно расположить 16 десятитонных универсальных авиационных контейнеров УАК-10 или 50 легковых автомобилей. Самолёт должен был также использоваться для доставки космического челнока на космодром в случае его посадки на запасном аэродроме.

Так как блоки ракеты-носителя «Энергия» и сам «Буран» имели габариты, превышающие размеры грузового отсека Ан-225, на самолёте предусматривалось крепление наружных грузов. Наличие спутной струи от закреплённого наверху фюзеляжа крупногабаритного груза потребовало заменить однокилевое хвостовое оперение Ан-124 двухкилевым, чтобы избежать его аэродинамического затенения.

К моменту окончания строительства первого Ан-225 все необходимые перевозки были сделаны самолётом ВМ-Т «Атлант».

Окончание. Начало на с. 2

Поэтому в программе «Буран» Ан-225 участвовал, только перевозка «Буран» на Парижский авиасалон в мае 1989 года и совершив несколько показательных полётов на Байконуре в апреле 1991 года.

После распада СССР единственный летающий экземпляр самолёта в 1994 году прекратил полёты, с него были сняты двигатели и другое оборудование для использования в «Русланах». Однако к 2000-м годам потребность в нём стала очевидной, и его восстановили силами украинских предприятий. Помимо этого, авиалайнер подвергся доработке, чтобы соответствовать стандартам самолётов для гражданской авиации.

23 мая 2001 года Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета (АРМАК) и Государственным департаментом авиационного транспорта Украины («Укрaviaтранс») были выданы сертификаты типа на Ан-225 «Мрия», что позволило начать коммерческое использование самолёта в качестве перевозчика грузов.

В настоящее время Ан-225 выполняет коммерческие грузовые перевозки в составе авиатранспортного подразделения АНТК им. О.К.Антонова — авиакомпании Antonov Airlines. Также проводятся проектные работы по использованию самолёта в качестве летающего стартового комплекса для авиационно-космических систем. Один из перспективных проектов — российский-украинская многоцелевая авиационно-космическая система (МАКС).

Ан-225 является самым тяжёлым грузовым самолётом, когда-либо поднимавшимся в воздух. Единственный самолёт, превосходящий Ан-225 по размаху крыла, это Hughes H-4 Hercules, который относится к классу летающих лодок и поднимался в воздух всего один раз — в 1947 году. В 2017 году в США был представлен самый большой двухфюзеляжный транспортный самолёт Scaled Composites Stratolaunch Model 351, превосходящий Ан-225 и Hughes H-4 Hercules по размаху крыльев (117 м), но, по предварительным данным, он уступает «Мрии» по максимальной взлётной массе и грузоподъёмности (первый полёт Stratolaunch запланирован на 2019 год.)

Самолёт «Мрия» установил ряд мировых рекордов взлётной веса и грузоподъёмности. 22 марта 1989 года Ан-225 совершил полёт с грузом 156,3 тонны, в котором было одновременно побито сто десять мировых авиационных рекордов. В августе 2004 года был поставлен новый рекорд: «Мрия» перевезла двести пятьдесят тонн спецтехники по заказу компании Zerotax GmbH из Праги в

Ташкент с промежуточной посадкой в Самаре. В августе 2009 года самолёт был занесён в Книгу рекордов Гиннеса за перевозку самого большого в истории авиации моногруза общим весом 187,6 тонны. Это был генератор весом в 174 тонны, который транспортировался вместе со специальной рамой немецкого Франкфурта в Ереван для новой армянской электростанции.

«Мрии» принадлежит абсолютный рекорд грузоподъёмности — 253,8 тонны. 10 июня 2010 года перевезён самый длинномерный груз в истории воздушных транспортировок: две лопасти ветряка длиной 42,1 метра каждая. В ноябре 2016 года был перевезён рекордный для Южной Америки вес: турбогенератор в специальной конструкции общим весом 182 тонны.

В общей сложности данный самолёт — обладатель около двухсот пятидесяти мировых рекордов.

Сегодня помимо одного летающего экземпляра Ан-225 в составе авиакомпании Antonov Airlines, существует и второй, его готовность оценивается в 70 процентов. Его планировалось построить на заводе «Антонов» при наличии финансирования. Ещё с советских времён остались центроплан, фюзеляж и крыло. Это воздушное судно может быть достроено, если появится заказчик.

В 2006 году генеральный директор Киевского завода «Авиант» Олег Шевченко говорил, что для



завершения постройки самолёта Ан-225 необходима сумма, приблизительно равная 90 млн долларов США; вместе с проведением испытаний самолёта сумма составила бы 120 млн долларов.

30 августа 2016 года китайская компания Aerospace Industry Corporation of China (AICC) и украинское госпредприятие «Антонов» подписали соглашение о намерениях, которое предусматривает достройку и модернизацию второго экземпляра Ан-225 с последующей передачей его Китаю. В декабре 2017 года СМИ сообщили, что китайские власти потеряли интерес к самолёту, поскольку большинство аэропортов в мире неспособны принимать летательные аппараты такой

массы и габаритов. Если говорить без лукавства — большинство операторов аэропортов «душит жаба» в вопросе о модернизации своей инфраструктуры.

К сожалению, в ближайшее время на возвращение «грандиозной крылатой мечты» в небо рассчитывать не приходится. Достаточно сказать, что договор о дружбе между Украиной и Россией фактически расторгнут. А может ли Украина без России построить «Мрию»? Достаточно сказать, что ни Ан-148, ни Ан-158 и Ан-178 пока не заполнили украинское небо (впрочем, при нынешнем состоянии авиапрома они и российское заполняют едва ли). А вы говорите — «Мрия».

Нужен ли этот самолёт сегодня — судите сами. Известно, что в период с 10 по 15 мая 2016 года «Мрия» совершила перелёт из Украины в Австралию, совершив по пути 4 промежуточные посадки: в аэропорте имени Вацлава Гавела (Прага, Чехия), Туркменбаши (бывший Красноводск), имени Раджива Ганди (Хайдарабад, Индия) и Куала-Лумпур (Малайзия). 15 мая самолёт приземлился в аэропорту австралийского города Перт. Дальность перелёта составила свыше 15,5 тысяч км. В нынешнем году самолёт выполняет по несколько коммерческих рейсов по всему миру. И спрос на перевозки с его помощью будет всегда. Перевозить грузы морем долго, тем более, что море далеко не везде есть.

И все же, говорить о перспективах «Мрии» на рынке грузоперевозок затруднительно. Переработать проект самолёта, чтобы он был в тренде современных достижений в области авиационной — задача непростая, но решаемая. В любом случае модернизация потребует солидных инвестиций. Однако прежде нужно будет решить две задачи: определить, при каком количестве построенных экземпляров окупятся затраты и какова потребность мирового рынка в воздушных судах данного абсолютно невиданного класса. В конце концов заказчик может сказать: да за рубежом купить дешевле. Почему нет, когда есть Boeing-747-800F?

Но, допустим, самолёт «Мрия» построен и эксплуатант его купил. А каким количеством рейсов покупка будет оправдана? Стоимость лётного часа сегодня невозможно назвать точно. Она будет зависеть, например, от стоимости топлива, которое сегодня растёт как на дрожжах, даже несмотря на то, что нефть подешевела. Другой фактор — тип двигателя и их количество. На ПД-35

возлагаются большие надежды, но даже их для такого «летающего Ноева ковчега» потребуется не менее четырёх. Отдельная статья — инфраструктура послепродажного обслуживания и ТОиР. Её придётся строить с нуля, так как опыта по эксплуатации и обслуживанию таких самолётов ни у кого в мире нет. Один ангар чего будет стоить!

Аэродромная инфраструктура тоже требует адаптации: например, отдельные места для стоянок. Да и без реконструкции ВПП никак не обойтись.

Одним словом, мечтать не вредно. Но вот когда мечта, наконец, сбывается отрасль этого может и не выдержать.

Пётр КРАПОШИН

Адекватны ли модели?

На семинаре по моделированию ГТД эксперты ЦИАМ рассказали о «виртуальном двигателе»



Было показано применение модели при исследовании рабочих процессов в проточной части ТРДД, проведено сопоставление расчетных данных с экспериментальными результатами. В конце сообщения докладчик на двух примерах показал важность учета взаимодействия различных узлов двигателя для корректной увязки параметров ГТД.

Двигатель должен создаваться как результат поиска компромиссных решений в области термодинамики, охлаждения, газовой динамики и прочности. Такими словами начал свой доклад главный научный

сотрудник ЦИАМ, кандидат технических наук Сергей Харьковский, отметив используемый ЦИАМ подход к созданию двигателя как единой системы. Он изложил пути решения проблем охлаждения горячих узлов ГТД. Создаваемый Институтом ИТЗ для обеспечения проектирования и разработки перспективных авиационных двигателей позволяет решать принципиальные проблемы, возникающие перед разработчиками.

Например, эффективно охладить лопатки турбины высокого давления предлагается путем применения перспективной системы охлаждения. На основе многодисциплинарной оптимизации в

области газовой динамики, систем охлаждения и прочности предложен инновационный способ охлаждения сопловой лопатки первой ступени турбины.

Предложена конструктивная схема подвода воздуха к турбине высокого давления, которая, по сравнению с общепринятой схемой обеспечивает снижение температуры дисков турбины на 100°С., что в современных условиях позволяет применять апробированные материалы и снижать риски, связанные с разработкой новых, более жаропрочных никелевых сплавов.

«Знает ли конструкция, что вы о ней думаете? Согласно ли она с вами? Насколько адекватны ваши

модели?» — спросил у зала Юрий Темис. В своем докладе он рассказал о принципах создания «виртуального двигателя». «Виртуальный двигатель» — это дальнейшее развитие и обобщение опыта ЦИАМ по созданию систем автоматизированного проектирования. Основная идея современного проектирования заключается в философии многодисциплинарного проектирования. При этом, на разных этапах работы над проектом необходимо применять принципы иерархии моделей информационного единства, сформулированные в ЦИАМ еще И.А. Биргером.

Модели, алгоритмы и методы решения задач постоянно совершенствуются, в зависимости от потребности ОКБ отрасли. В докладе на ряде примеров было показано, как можно построить стратегию «виртуального двигателя» для детали узла или всей конструкции — от эскизного проектирования до создания имитационных моделей. При этом отмечено, что инструментальный процесс — компьютеры, программы и специалисты, которые решают задачи. Причем успех во многом зависит от квалификации специалистов.

Сегодня ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова» — единственная в стране научно-исследовательская организация, осуществляющая комплексные научные исследования и научное сопровождение разработок в области авиационного двигателестроения — от фундаментальных исследований физических процессов до совместной работы с ОКБ по созданию, доводке и сертификации новых двигателей, в том числе наземных газотурбинных установок. Все отечественные авиационные двигатели создавались при непосредственном участии института и проходили доводку на его стендах.

Окончание. Начало на с. 2

Новый российский транспортный самолет Ил-112В, несмотря на схожую конструкцию с украинским Ан-140, имеет лучшие показатели энергоэффективности, дальности полета и стоимости обслуживания по сравнению с украинской машиной, пишет американский журнал The National Interest.

Ил-112В является частью реализуемой в России программы модернизации легкой транспортной авиации, отмечает издание.

В Советском Союзе двумя основными производителями транспортной авиации были конструкторские бюро Ильюшина и Антонова, при этом КБ Ильюшина, как правило, производило тяжелые транспортные самолеты, в то время как КБ Антонова занималось созданием легкой транспортной авиации, напоминает National Interest.

Стремясь заменить устаревшие транспортники Ан-24 и Ан-26, Россия изначально подписала контракт на покупку у Киева Ан-140 в рамках совместного предприятия, однако сделка была сорвана после начала политического кризиса на Украине в 2014 году, пишет журнал.

Ил-112В и Ан-140, судя по всему, почти идентичны по конструкции, но все же имеют несколько незначительных различий в характеристиках, полагает автор материала. Российский самолет имеет несколько большие габариты, но при этом его максимальная скорость составляет 500 километров в час против 575 километров в час у Ан-140, указывает издание.

В то же время Ил-112В оснащен двигателем ТВ7-117 разработки ОАО «Климов», эффективность которого на 38 процентов выше, чем у ТВ3-117, установленного на Ан-140, из-за чего, по мнению автора статьи, можно говорить об улучшении показателей даль-

Непохожие близнецы

Эксперт журнала National Interest сравнил российский Ил-112В с украинским Ан-140



ности полета российского самолета и снижении затрат на его техническое обслуживание.

Кроме того, Ил-112В также может похвастаться новой системой противоракетной обороны «Президент-С» от российского АО «Концерн Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ), являющегося дочерним предприятием государственной корпорации «Ростех», продолжает издание.

При этом Россия уже продвигает новинку в Индии в качестве замены британских ближнемагистральных самолетов Avro 748, которые стоят на вооружении индийских ВВС, заключает The National Interest.

Легкий военно-транспортный самолет Ил-112В предназначен для транспортировки и воздушного десантирования до пяти тонн легкого оружия и военной техники, грузов и личного состава. В перспективе он заменит не только Ан-26, который по транспортной эффективности превосходит в два раза, но и — по плану — составит конкуренцию луч-

шим мировым транспортным самолетам такого класса.

В конце ноября первый летный образец Ил-112В был передан на летные испытания.

Ан-140 — украинский турбовинтовой региональный грузопассажирский самолет, разработанный АНТК «Антонов» (Украина). Самолет предназначен для пассажирских и грузопассажирских перевозок на расстояние до 3700 км. На данный



момент производство машин этого типа прекращено, число выпущенных самолетов по состоянию на 15 февраля 2017 года составило 36 единиц.

National Interest (NI, «Национальный интерес») — американское аналитическое издание по военно-политической тематике с печатным журналом, выходящим 2 раза в месяц и популярным сайтом NationalInterest.org. Все статьи, публикуемые National Interest, выпускаются только экспертами с краткой биографией эксперта в конце статьи и рецензируются издательской коллегией. Издание имеет широкий экспертный совет во главе с Генри Киссинджером и отличается от других изданий не только проверкой качества материалов, но и контролем наличия опыта у эксперта в освещаемой тематике согласно документам по его биографии. Кроме теоретиков внешней политики NI довольно часто публикует сравнительные обзоры военной техники США и России.

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

МИД России не исключает новые полеты российских военных самолетов в Венесуэлу

Посол РФ в Венесуэле Владимир Заемский не исключил возможности новых полетов российских самолетов в эту южноамериканскую страну. В декабре два стратегических ракетоносца Ту-160, тяжелый военно-транспортный самолет Ан-124 и дальнемагистральный самолет Ил-62 Воздушно-космических сил России прилетели в международный аэропорт Каракаса. В Венесуэле они совершили совместные полеты с ВВС страны, а потом вернулись на аэродром базирования в России. «Алармистский характер происходящему придали те, кто по каким-то причинам не желает дальнейшего развития сотрудничества между Россией и Венесуэлой», — отметил Заемский.

В 2018 году Воздушно-космические силы РФ получили 126 новых самолетов и вертолетов

Воздушно-космические силы нашей страны в прошедшем 2018 году получили на вооружение 126 новых самолетов и вертолетов. Об этом сообщил на расширенной коллегии Министр обороны Российской Федерации Сергей Шойгу. «В интересах Воздушно-космических сил в 2018 году поставлено 126 современных самолетов и вертолетов отечественного производства, 9 космических аппаратов, 120 единиц техники противовоздушной обороны. Доля современного вооружения в военно-воздушных силах достигла 64 процентов, а в целом в ВКС доведена до планового показателя прошлого года — 74 процентов», — рассказал глава оборонного ведомства.

Минобороны России совершенствует технику по созданию и содержанию аэродромов в Арктике

Министерство работает над совершенствованием специальной техники для содержания арктических аэродромов, которая позволит создавать качественное покрытие ВПП в Арктической зоне, рассказал начальник кафедры инженерно-аэродромного обеспечения учебного центра ВВС «Военно-воздушная академия» Александр Попов. Укладка покрытия термовибрационным методом даст возможность арктическим аэродромам принимать большинство типов воздушных средств военного и транспортного назначения. Технология заключается в обработке снежной массы путем размельчения, частичного оплавления, виброуплотнения и последующего замораживания.

Командование Пентагона назвало примерную стоимость создания Космических сил США

Формирование Космических сил США, о создании которых объявил президент Дональд Трамп, обойдется бюджету в сумму от 5 до \$10 млрд, заявил первый заместитель министра обороны США Патрик Шанахан. В сентябре министр Военно-воздушных сил (ВВС) Хезер Уилсон заявила, что создание Космических сил в США в качестве полноценного вида вооруженных сил может обойтись примерно в \$12,9 млрд в течение первых пяти лет. Планируется, что в структуре Пентагона будет создано министерство Космических сил. Они станут шестым по счету полноценным видом ВС США (в дополнение к Сухопутным войскам, ВВС, ВМС, Корпусу морской пехоты и Береговой охране).

ОАК завершила поставки многофункциональных истребителей Су-35 в Китай в рамках контракта

В ФВБТС России эту информацию не комментируют. В Ростехе ранее заявили, что Китай купил у России 24 истребителя, цена контракта — порядка \$2,5 млрд. Первые четыре Су-35 были переданы Китаю в 2016 году, 10 Су-35 — в 2017 году. Таким образом, в 2018 году Китай получил последние 10 истребителей. В 2015 году Китай официально стал первым зарубежным заказчиком российских многофункциональных истребителей Су-35. До этого Су-35 эксплуатировали только ВКС России. В сентябре Минфин США заявил о введении санкций в отношении отдела развития техники Центрального военного совета КНР из-за покупки Китаем С-400 и Су-35.

Минобороны РФ утвердило техническое задание на средний военно-транспортный самолет Ил-276

«Тактико-техническое задание на средний военно-транспортный самолет утверждено, — подтвердили в пресс-службе Авиационного комплекса имени Ильюшина. — Мы уверены, что на несколько десятилетий самолет Ил-276 станет одним из основных средств Военно-транспортной авиации». Ил-276 — проект двухдвигательного среднего военно-транспортного самолета, обеспечивающего транспортировку грузов массой до 20 тонн со скоростью 800 километров в час. Планируется, что первый полет он совершит в 2023 году, а серийные поставки в войска начнутся в 2026-м. Сейчас идет эскизное проектирование перспективного среднего транспортника.

Власти Ирана объявили о запуске программы массового производства истребителей Kowsar

«В ближайшее время мы произведем необходимое число единиц данного самолета, которые будут поставлены на службу ВВС», — цитирует агентство Tasnim министра обороны страны Амира Хатами. Истребитель Kowsar был впервые продемонстрирован 21 августа. Как сообщало агентство, Kowsar относится к четвертому поколению реактивных военных самолетов, он оборудован компьютерной системой баллистических расчетов и многоцелевым радаром. Это первый самолет, полностью разработанный и произведенный в Иране. Ранее портал Al-Masdar со ссылкой на источник в Дамаске сообщал, что Иран планирует поставлять истребители и средства ПВО в Сирию.

В Ростовской области военные ЮВО открыли памятник «Летчикам армейской авиации»

У Дома офицеров в г. Зернограде Ростовской области в честь 70-й годовщины образования армейской авиации ВС РФ прошел торжественный митинг, посвященный открытию памятника «Летчикам армейской авиации». Памятник представляет собой транспортно-боевой вертолет Ми-8, прослуживший долгие годы в соединениях армейской авиации ЮВО, на смену которому пришли новые, современные вертолеты Ми-8АМТШ «Терминатор». В мероприятии приняли участие более 500 человек, среди которых были ветераны 4-й армии ВВС и ПВО Южного военного округа, представители органов местного самоуправления, молодежные патриотические организации.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Тестировать пилотов на сонливость предложила Британская ассоциация BALPA

Британская ассоциация пилотов BALPA, представляющая более 10 000 британских летчиков, предупредила политиков, что сонливость пилотов представляет собой самую большую угрозу безопасности.

Как пишет The Telegraph, длительное рабочее время и регулярное пересечение различных часовых поясов способствуют сильной усталости экипажей. BALPA предложила авиакомпаниям использовать компьютерную модель, основанную на Каролинской шкале сонливости. Она оценивает усталость человека от 1 (чрезвычайно бдительный) до 9 (очень сонный). Профсоюз предложил, чтобы пилоту не разрешалось лететь, если предполетным тестированием установлено, что его состояние находится на уровне 8 (сонное) или выше. Доктор Роб Хантер, глава отдела безопасности полетов BALPA, сообщил, что пилоты рискуют заснуть в полете, если рабочие нагрузки не будут распределяться более эффективно.

Иркутский МА заплатит Аэрофлоту 266400 рублей за атаку его лайнера ястребом

Апелляционный суд оставил в силе решение суда первой инстанции, взыскавшего с АО «Международный аэропорт Иркутск» 266,4 тысячи рублей убытков, вызванных столкновением птицы с лайнером Аэрофлота.

Инцидент произошел в августе 2015 года с самолетом А330, выполнявшим рейс из Иркутска в Москву. Во время взлета в воздух забортник правого двигателя врезалась птица. Лайнер долетел до Москвы, где позже техники обнаружили останки хищной птицы — эксперты указали, что это был ястреб-тетеревятник. В результате столкновения образовались пробоины в «акустических панелях воздухозаборника» двигателя. Сумма за ремонт самолета, по данным авиакомпании, составила 266,4 тысячи рублей. Эти убытки «Аэрофлот» предложил компенсировать аэропорту. Однако тот отказался. Его юрист заявил, что такой инцидент мог вполне произойти при посадке судна в «Шереметьево».

Власти Турции ввели новый сбор за безопасность в ряде аэропортов страны

Турецкие власти приняли решение ввести с 1 января 2019 года новый сбор за безопасность в аэропортах. Эта мера коснется пассажиров, прилетающих из-за рубежа, сообщает новостной портал Haberler.

Ранее Главным управлением аэропортов Турции (DHMI) предлагалось ввести сбор в размере 3 евро за одного пассажира. Однако после проведенных переговоров между министром культуры и туризма Мехметом Эрсойем и министром транспорта и инфраструктуры Джихитом Тураном, было принято решение ввести налог в размере 1,5 и 1 евро в разных аэропортах Турции. Портал также приводит перечень аэропортов, в которых будет имплементировано данное нововведение. Воздушные гавани таких туристических направлений, как Анталья, Аланья, Стамбул, Измир и Анкара, не будут облагаться дополнительными сборами, так как они обслуживаются ведущим в Турции и мире оператором аэропортов TAV.

По факту аварии самолета Ан-24 в Красноярском крае проводится проверка

Западно-Сибирское следственное управление на транспорте Следственного Комитета Российской Федерации начало проверку по факту повреждения во время посадки самолета Ан-24.

Как сообщает пресс-служба ведомства, 25 декабря 2018 года в аэропорту п. Ванавара Красноярского края во время посадки выкатился за пределы ВПП самолет Ан-24 авиакомпании «Красавица». На борту находились 3 члена экипажа и 39 пассажиров. В результате происшествия никто не пострадал. Самолет получил повреждение воздушного винта левого двигателя. По данному факту следственными органами Западно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ организована процессуальная проверка. Следователями выполняется комплекс мероприятий, направленных на установление всех обстоятельств происшедшего. По результатам проверки будет принято процессуальное решение.

Власти Австралии ужесточают контроль за использованием дронов

С начала января т.г. Австралия ввела новые методы мониторинга за беспилотными летающими аппаратами и ужесточает контроль безопасности в ответ на опасения в отношении по поводу их использования.

«Быстрое развитие технологий и возможностей беспилотников в сочетании с их доступностью создало необходимость новых мер контроля за их использованием», — пояснил газете The Australian представитель Управления безопасности полетов гражданской авиации Австралии (CASA) Питер Гибсон. Они позволяют устанавливать серийный номер беспилотника, а также определять местонахождение оператора дрона. С нового года владельцам БПЛА предстоит пройти обязательную регистрацию после сдачи экзамена в режиме онлайн. «Мы получим возможность видеть, какие типы беспилотников используются, где, как часто и, конечно, определять, используются ли они должным образом», — сказал Питер Гибсон.

«Белавиа» завершила установку системы управления техобслуживанием

«Завершили установку автоматизированной системы поддержания летной годности, техобслуживания и ремонта самолетов AMOS», — рассказал начальник авиационно-технической базы компании Сергей Римденко.

«Внедрение AMOS позволит нам еще больше повысить уровень безопасности полетов, так как исключается влияние человеческого фактора на выполнение и отслеживание операций, связанных с техническим обслуживанием: все будет автоматизировано», — сообщил менеджер. Согласно оценке Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) «Белавиа» занимает 3-4-е место по показателям обеспечения безопасности полетов среди всех европейских авиакомпаний. Выполняет рейсы в аэропорты 28 стран Европы и Азии. Флот авиакомпании насчитывает 29 воздушных судов (пять Boeing 737-800, шесть Boeing 737-500, семь Boeing 737-300, три Embraer-175, четыре Embraer-195 и четыре CRJ 100/200).



Ведь что интересно. Назначить в армии или на флоте пехотинца или ракетчика командовать авиаполком или флотилией подводных лодок еще никто не додумался. А вот в гражданской авиации, ракетно-космической, да и в других потенциально опасных отраслях подобные назначения в последние десятилетия не редкость. Возникает справедливый вопрос: в чем слабость менеджеров в опасных отраслях (профессиях)? Чтобы дать на него ответ, необходимо выделить те особенности, которые присущи опасным отраслям и без знания специфики которых быть сильным руководителем здесь объективно нельзя.

Первая особенность. Отрасли, относящиеся к потенциально опасным (не исключающим риска и критических ситуаций), отличаются очень развитой духовно-нравственной средой, оказывающей существенное влияние на надежность персонала, а, следовательно, на безопасность и качество продукта. Совесть, честь, долг, ответственность, самопожертвование во имя дела и другие качества и свойства руководителя и специалиста здесь не пустые слова.

Духовно-нравственные начала будущего специалиста закладываются и формируются при базовом обучении профессии и в процессе трудовой деятельности на профильном предприятии. Менеджер, не прошедший в своем становлении указанных двух этапов, вряд ли станет обладателем необходимых нравственных характеристик.

Возьму на себя смелость лишь высказать один тезис: летательные аппараты падают из-за выхолащивания космической и авиационной духовности из этих отраслей под руководством менеджеров. Такое же может происходить и в любой другой опасной отрасли. Это серьезный системный недостаток — следствие общего перестроения нашего социума на новых основах.

Вторая особенность. Безусловно, к ней относится профессиональная культура, которая царит в опасной отрасли. Культура здесь выступает инструментом предупреждения нестандартных действий, определяет взаимоотношение и микроклимат в коллективах и т. д. Выростивший в опасной профессии руководитель любого ранга отлично понимает, как влияет он своим словом и отношением на надежность персонала, безошибочность его действий.

Менеджер, не понимая роли культуры, «заточенной» на безопасность, начинает насаждать свою, сформированную в других сферах деятельности, далеких от опасных профессий, философию. Голые администрирование с постоянными элементами запугивания становится основным инструментом управления. Снижение уровня культуры — это еще один серьезный системный недостаток.

Третья особенность. Потенциально опасные отрасли (профессии) отличаются и своей ментальностью. Она также важна для

Окончание. Начало на с. 2

Осторожно, «Менеджер»!

Всезнайки-назначенцы без базового образования в опасных отраслях — беда современной России!

всех, начиная от рядового исполнителя и закачивая руководителем самого высокого уровня, и опирается, что крайне важно, на приоритет безопасности. В опасных отраслях все подспудно заточено на безопасность действий и технологических процессов, на формирование этой приоритетной категории. Менеджер, волею судьбы или благодаря конъюнктуре, оказавшийся в потенциально опасной отрасли, особенно на вершине власти, такой ментальностью не обладает и, даже понимая это, не способен оперативно ее сформировать. А в чужой монастырь, как известно, со своим уставом лучше не соваться: себе дороже может выйти. Ментальность, не отвечающая требованиям опасной отрасли, — крайне серьезный системный недостаток.



Четвертая особенность. В опасных отраслях, как отмечалось, приоритетным свойством создаваемого продукта является его безопасность. Но обеспечение такого свойства продукта, являющегося системообразующим, достигается только архисложной и слаженной работой самых разных компонентов в каждой отрасли, знанием всех нюансов, порождением эффекта синергизма и т. д. Менеджер познать все это практически невозможно. Это также серьезный системный недостаток, который проявляется в принятии неверных в отношении безопасности решений.

Пятая особенность. К ней относится оригинальная организация производственной деятельности в опасных отраслях, которая нацелена на создание качественного и безопасного продукта. Руководитель, не прошедший всех ступеней роста в этой системе, не изучивший до тонкостей ее организацию и функционирование, никогда эффективно руководить не сможет. Для этого ему потребуются годы. Как менеджер может принимать эффективное управленческое решение, не представляя, что делается «под ним»? Поэтому решения превращаются в «хотелки», озвученные без осознания реального состояния дел и возможных последствий.

Безусловно, есть исключения, если руководитель — одаренный человек и способен, приложив дополнительные интеллектуальные усердия, все это освоить. Но се-

реднякам — прохиндеям и приспособленцам, приближенным к власти и рвущимся на руководящие должности в опасные отрасли, где их единственный мотив связан с большими деньгами и властью, данная задача не по силам. Это еще один системный опасный фактор.

Теперь остановимся на поведении менеджера, незаслуженно попавшего на руководящую должность в опасной отрасли.

Первый его шаг — это, естественно, расстановка на должности своих людей, т. е. формирование преданной, но не профессиональной команды. Чтобы подавить инакомыслие и противодействие, он обязательно оповещает всех о том (вдруг кто не знает), чьим ставленником он является. Поскольку менеджер в новой для себя сфере не трудился

несет. Остроловы по этому поводу горько шутят: дескать, начальниками у нас могут быть только специально недоученные люди.

Важным для менеджера является назначение своих креатур в тех сферах, которые непосредственно связаны с обеспечением безопасности продукта. Чтобы к нему не обращались, он назначает тех, кто способен «решать» проблемы самостоятельно, не взирая на используемые инструменты (сокрытия, приписки и т. д.).

Замечена и другая особенность в деятельности менеджеров. При расследовании негативных событий они категорически против, чтобы выявлялись системные причины. В этом они абсолютно справедливо видят непрофессионализм собственного руководства, испытывая тайный страх. Поэтому обвинение в случившемся событии специалистов (с большой головы — на здоровую) привычное дело. Особенностью менеджеров является также успешная закулисная (подковерная) борьба. Здесь их по таланту не обойти.

Интересно проанализировать реакцию персонала на действия менеджера. Находясь в «рабском» положении, неудовольствованный происходящими изменениями персонал, как правило, молчит, незримо накапливая негативный потенциал возмущения. И ждет своего часа. А момент истины для персонала наступает при возникновении кризисных, сбойных и тому подобных ситуаций. В этих ситуациях специалисты начинают руководствоваться в своем поведении отношением к... руководителю, т. е. менеджеру. И успешно его, что называется, сдают и подставляют.

Читатель может возразить: дескать, некоторые менеджеры руководят в опасных отраслях вполне успешно. Отвечу. Во-первых, как правило, на этих должностях они долго не задерживаются, чтобы совсем развалить своими решениями отрасль, предприятие. Во-вторых, руководители и специалисты, преданные отрасли, предприятию, вынуждены действовать вопреки решениям менеджера, но в интересах безопасности и общего дела. В-третьих, цена сохранения свойства безопасности продукта при неграмотных решениях менеджера достигается ценой здоровья (а то и жизни) преданных делу руководителей и исполнителей. Люди начинают перенапрягаться, и как следствие, чаще хандрить, болеть, уходить из профессии. Это самый печальный итог менеджерского руководства, не считая негативных событий.

В-четвертых, крайне редко, как отмечалось, но встречаются исключения из правил, т. е. менеджер оказался талантливым человеком.

В-пятых, менеджер — просто формальный лидер, которому хватает ума не вмешиваться в дела, делегировав свои полномочия неформальному лидеру, уважаемому в отрасли, производстве, коллективе. А сам остается, что называется, «свадебным генералом».

И если соответствующего его должности пиетета и материальной составляющей менеджеру при этом хватает — это меньшая из бед.

Валерий КОЗЛОВ,
доктор медицинских наук,
профессор,
член Экспертного совета
в области ГА России,
член Совета ОРАП

По просьбе «ВТ» эксперты агентства делового туризма «АэроКлуб» проанализировали бронирования авиабилетов в Украину, совершенные сотрудниками ведущих компаний, работающих на российском рынке в период с октября 2014 года по октябрь 2018 года, и сравнили, как изменился спрос на это направление, а также выяснили, компании каких секторов экономики продолжают поддерживать наиболее тесные связи с украинскими партнерами.

После прекращения авиационного сообщения между Россией и Украиной в октябре 2015 года число деловых путешественников, отправившихся в Украину в 2015-2016 годах, сократилось на 19 процентов. Но за счет роста на 13 процентов в 2016-2017 годах и на 25 процентов в текущем году число бизнес-туристов в настоящий момент не только достигло докризисного уровня, но и превзошло его на 15 процентов.

Наибольший интерес к деловым поездкам в Украину демонстрировали представители сегмента потребительских товаров повседневного спроса, 30 процентов авиабилетов за последние 4 года были приобретены сотрудниками этих компаний. Обострившиеся отношения между двумя странами не сказались на деловой активности представителей компаний сегмента FMCG, более того, с 2014 года спрос на командировки в Украину вырос на 47 процентов. Сотрудники обрабатывающей и добывающей промышленности и энергетического сектора также продолжали активное взаимодействие с украинскими партнерами, однако на протяжении двух лет наблюдался спад активности. В этом году, впрочем, тенденция изменилась, но уровень 2014 так и не был достигнут — спад составил 6 процентов.

На третьей позиции по числу перелетов за период с 2014 по 2018 год в Украину оказались пред-

Бенефис для airBaltic

Почему российские бизнесмены летают за американскими визами на Украину?



ставители финансового сектора и сотрудники юридических и консалтинговых компаний — 13 процентов билетов приходится на этот сегмент. При этом также начиная с 2015 года наблюдался спад, однако с октября 2017 по октябрь 2018 года активность деловых путешественников на этом направлении увеличивалась и по сравнению с годом до закрытия авиасообщения выросла на 84 процента.

Также среди сегментов, проявляющих интерес к сотрудничеству с украинскими партнерами, эксперты отметили представителей компаний, занимающихся инновационными технологиями, фармацевтикой, медицинским и промышленным оборудованием. Однако на фоне общего спада только сегмент промышленного оборудования продемонстрировал рост в 2018 году.

«Несмотря на сложные отношения между Россией и Украиной, данное направление оставалось востребованным у деловых путе-

шественников, и в последний год спрос достиг и даже превысил показатели, предшествовавшие закрытию авиасообщения. В том числе, Киев пользовался популярностью как место получения американской визы, — комментирует генеральный директор агентства делового туризма «АэроКлуб» Юлия Липатова. — Однако после предупреждения МИД о вводе запрета на пересечение украинской границы российскими мужчинами в возрасте от 16 до 60, большинство бизнес-туристов предпочли не рисковать и отказываются от своих планов. Очевидно, что данная мера скажется на деловой активности между двумя странами».

Эксперты «АэроКлуба» выяснили, что в 2014-2015 годах 62 процента всех перелетов выполнялось на рейсах авиакомпании «Аэрофлот», лишь 11 процентов приходилось на «Международные авиалинии Украины» и 10 процентов на «Трансаэро». С закрытием прямого авиасообщения в период с 2015 по 2017 год 75 процентов

деловых путешественников выбрали Belavia. При этом эксперты отметили, что в 2017-2018 годах возрос интерес к рейсам airBaltic — 14 процентов авиабилетов для перелетов в Украину были приобретены на рейсы этой авиакомпании. Таким образом, доля путешественников, отдающих предпочтение рейсам Belavia, сократилась до уровня 60 процентов.

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

квадратных метра жилой площади со свободной планировкой. Это более чем в 3 раза превышает площадь салона большинства конкурирующих моделей, более низкую высоту в салоне и способность выполнять перелеты дальностью 7 000 морских миль (12 964 км) — а это, на минуточку, половина экватора.

Про стоимость готового самолета со всей роскошью внутри скромно умалчивают. Это сотни миллионов долларов. Потенциальные покупатели — всё те же арабские шейхи, которым может понадобиться позавтракать в Абу-Даби, а пообедать в Лос-Анджелесе.

Остается напомнить, что Boeing Business Jets, BBJ — подразделение компании, которое занимается летающей роскошью, — предлагает модельный ряд самолетов со сверхбольшим салоном и высокой дальностью полета, которые идеально подходят для частных, чартерных, корпоративных перевозок, а также для транспортировки лидеров государств. Продуктовая линейка включает семейство BBJ MAX, а также версии Boeing 787 Dreamliner, 777X и 747-8 с улучшенными летно-техническими характеристиками. С момента начала своей деятельности в 1996 году подразделение Boeing Business Jets получило 261 заказ и поставило 234 из них.



Джет — означает молния

Американский Boeing запускает программу BBJ 777X с уникальной дальностью полета

На прошлой неделе подразделение Boeing Business Jets американского авиастроительного концерна объявило о запуске программы BBJ 777X, новой модели самолета бизнес-класса, которая способна облететь более половины земного шара без посадок — дальше, чем любой другой самолет бизнес-класса.

«Наши самые взыскательные заказчики хотят путешествовать с максимальным комфортом и летать напрямую в место назначения. Новый BBJ 777X справится с этой задачей лучше, чем любой предшественник, выходя на новый уровень сверхдальных перевозок бизнес-класса», — заявил Грег Лакстон (Greg Laxton), руководитель Boeing Business Jets, на выставке бизнес-авиации Ближнего Востока (MEBA), которая проводится раз в два года.

Заказчики могут выбрать одну из двух моделей: BBJ 777-8 или BBJ 777-9. BBJ 777-8 обеспечивает самую высокую дальность полета в 11 645 морских миль (21 570 км) и просторный салон площадью 3 256 кв. футов (302,5 кв. метра).

BBJ 777-9 имеет еще более просторный салон, площадь которого со-



ставляет 3 689 кв. ф. (342,7 кв. м.), одновременно обеспечивая сверхвысокую дальность полета в 11 000 морских миль (20 370 км). Эта модель открывает почти безграничные возможности с точки зрения проектирования интерьера салона для обеспечения максимального комфорта во время дальних перелетов.

Чтобы продемонстрировать гибкость и адаптивность просторного салона самолета, подразделение BBJ представило интерьерные концепции от трех ведущих компаний по дизайну интерьера салона: Greenpoint Technologies, Jet Aviation и Unique Aircraft Design. Каждая из концепций показывает, как BBJ 777X может быть трансформирован, чтобы удовлетворить запросы любого VIP-заказчика.

В рамках выставки Dubai Airshow компания Boeing объявила о

новом заказе на самолеты семейства BBJ MAX, продемонстрировав стабильность и эффективность парка самолетов BBJ. Вместе с новым заказом, подробности которого не раскрываются, общее количество заказов на BBJ MAX составляет 21 самолет.

BBJ MAX построен на базе самого продаваемого самолета компании Boeing — 737 MAX, из которого вывели 425 сидений для пассажиров, сделав тем самым 342

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Дмитрий Рогозин пообещал доставлять туристов на МКС быстрее, чем от Москвы до Брюсселя

Генеральный директор Государственной корпорации «Роскосмос» Дмитрий Рогозин пообещал уже в 2020 году доставлять космонавтов на Международную космическую станцию быстрее авиаперелета из Москвы до столицы Бельгии. «Через полтора года будем доставлять на орбиту космонавтов, а также космических туристов быстрее, чем от Москвы до Брюсселя, — написал он в своем микроблоге Twitter. — Пуск грузового корабля «Прогресс» по двухвитковой сверхкороткой схеме планируем повторить в марте следующего года. Продолжительность полета — 3 часа». Ранее в июле космический «грузовик» Прогресс МС-09 впервые добрался до МКС всего за 3 часа 40 минут.

Центр финальной сборки корпорации Boeing в городе Чжоушань выпустил первый самолет

О планах по открытию этого центра было объявлено в 2015 году во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в США. Предприятие, на котором производятся завершающие послесборочные работы, включая покраску фюзеляжей и отделку салонов самолетов Boeing 737, стало первым для корпорации Boeing за пределами США. Соответствующее соглашение между властями провинции Чжэцзян, корпорацией Boeing и Китайской корпорацией коммерческой авиации (COMAC) было подписано в октябре 2016 года, а сам объект, включающий центр финальной сборки и центр снабжения самолетов Boeing 737, был сдан в эксплуатацию в середине 2018 года.

Embraer и Republic Airways подписали твердый контракт на приобретение 100 самолетов E175

Бразильская самолетостроительная компания Embraer и крупнейший в мире оператор самолетов Embraer семейства E-Jet — авиакомпания Republic Airways подписали твердый контракт на приобретение сразу 100 самолетов серии E175. Как сообщает об этом пресс-служба Embraer, Твердый контракт оценивается в \$4,69 млрд по каталожной стоимости. Поставки самолетов начнутся в 2020 году. Контракт также включает в себя опцион на покупку еще 100 самолетов E175 с правом на конвертацию в заказ на E175-E2, в результате чего общий потенциальный заказ составит до 200 самолетов. В случае реализации контракта и всех опционов сумма сделки составит \$9,38 млрд.

Парламент Индонезии потребовал от компании LionAir отменить покупку новых Boeing 737 Max

«Мы рассчитываем, что компания расторгнет контракт ради обеспечения безопасности полетов», — приводит новостной портал Detik слова депутата правящей в стране Демократической партии Индонезии Алекса Лукмана. Он указал на «небезопасность данных самолетов». Депутат напомнил, что, «помимо катастрофы данного типа лайнера компании Lion Air, когда погибли 189 человек, на днях такой же Boeing 737 Max 8 авиакомпании Norwegian Air из-за проблем с двигателями совершил вынужденную посадку в Иране». Парламентарий призвал национальный Комитет по безопасности на транспорте в скорейшие сроки завершить расследование катастрофы над Яванским морем

Air Europa признана в ЕС самой эффективной авиакомпанией по количеству выбросов CO²

Рейтинг немецкой экологической организации Atmosfair ежегодно составляется среди 200 крупнейших авиакомпаний мира (оцениваются выбросы CO²). Полученные результаты исследований свидетельствуют об экологичности воздушных судов Air Europa, а также о 5-процентном улучшении показателя эффективности по сравнению с предыдущим годом. Авиакомпания холдинга Globalia является лидером по климатической эффективности полетов благодаря введению в эксплуатацию воздушных судов Boeing 787 Dreamliner, которые потребляют на 20 процентов меньше топлива, генерируют меньше выбросов, чем любые другие самолеты аналогичного размера и на 60 процентов менее шумны..

Минюст США начал расследование дела о коррупции в отношении корпорации Airbus

По данным газеты Le Monde, Airbus была уведомлена о проведении Минюстом расследования еще в конце лета этого года. Собственные расследования также проводит британское Бюро по борьбе с мошенничеством в особо крупных размерах (SFO) и французский регулятор Parquet National Financier (PNF), которые обвиняют Airbus в использовании посредников для дачи взяток. «Руководство Airbus сотрудничает со всеми регуляторами, включая Минюст США, в связи со всеми факторами, являющимися частью проводимых SFO и PNF расследований, которые могут относиться к юрисдикции США», — заявил представитель Airbus в ответ на запрос газеты Financial Times.

В Минобороны Германии заявили о планах купить новый самолет для Ангелы Меркель

Министерство обороны Германии планирует купить новый самолет для канцлера страны Ангелы Меркель, после того как ее лайнер сломался перед полетом на саммит G20 в Аргентину. Об этом газете Bild рассказала министр обороны Урсула фон дер Ляйен: «Досадно, что канцлер опоздала на G20. Чтобы такое не повторялось, мы увеличим численность экипажей и изучим вопрос закупки еще одного или двух самолетов для полетов на дальние расстояния». По данным издания, Кабинет министров рассматривает возможность купить самолеты типа A330 или A350, стоимость которых составляет от 200 до 300 млн евро. Средства должны быть выделены из федерального бюджета.

Почти три сотни пьяных англичан в 2018 году были задержаны в аэропортах Великобритании

Как минимум 273 британца были арестованы в 2018 году за нахождение в пьяном виде в аэропортах страны, сообщает газета Daily Mail. При этом отмечается, что истинные масштабы проблемы могут быть гораздо шире, поскольку Хитроу и Гэтвик, два крупнейших аэропорта Великобритании, не предоставили своих данных. Как пишет Daily Mail, чаще всего пьяных пассажиров задерживают за то, что они ведут себя агрессивно по отношению к персоналу авиакомпаний, когда те не пускают их на борт, или к барменам, которые отказываются продавать алкоголь. По британским законам, лицам, находящимся в состоянии алкогольного опьянения в самолете, грозит до двух лет тюрьмы.



*Сирена-Трэвел
ищет гостя поздравить всех
с наступающими Новыми Годом!*

Две сотни слов приязни от всей души!

Президенту российской Ассоциации
эксплуатантов воздушного транспорта
В.Н.ТАСУНУ

Уважаемый Владимир Николаевич!

Примите самые искренние поздравления по случаю Вашего 70-летнего юбилея!

Авиационный мир тесен. Профессиональный круг узок. Особенно приятно отметить, что в этом кругу вы пользуетесь заслуженной популярностью и непререкаемым авторитетом. В ряду почетных работников транспорта по праву находится и Ваше имя.

Искренне восхищают Ваши разносторонние интересы, уникальный опыт практической работы, масштаб личности и тот вклад, который внесен Вами лично в развитие отечественной гражданской авиации.

Вы прочно зарекомендовали себя объективным и высокопрофессиональным экспертом в авиационной отрасли. Благодаря Вашим усилиям конструктивные инициативы АЭВТ помогают найти решение непростых вопросов, опережают события и играют важную роль в деятельности авиакомпаний. Способность направлять и вдохновлять, требовательность к себе и окружающим помогают Вам в успешном руководстве Ассоциацией и повышают ее значимость в профессиональной среде.

За неизменную отзывчивость, эрудицию и глубину суждений, чувство юмора и редкую способность к самоиронии, ис-



ключительное дружелюбие и непреодолимое личное обаяние Вас любят и уважают все, кто имеет честь с Вами общаться.

Зная Вашу энергию и целеустремленность, верим, что для Вас станут реальностью любые вершины, а Ваши заветные планы и желания воплотятся в жизнь! От всей души желаем Вам счастья, благополучия, оптимизма и дальнейших успехов!

С благодарностью за многолетнее плодотворное сотрудничество и с неизменным уважением,
коллектив еженедельника «Воздушный транспорт»

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд отклонил иск авиакомпании «Победа» к разработчику стратегии ее развития - BCG

Арбитражный суд Москвы отклонил иск лоукостера с требованием расторгнуть договор с компанией «Бостон консалтинг групп» (BCG). В иске говорится, что «Победа» осуществила авансовый платеж в размере 14,5 миллиона рублей, но разработчик стратегии нарушил свои обязательства. «Победа», в частности, не принимает результаты работы из-за наличия в проекте стратегии существенных упущений. Перевозчик также указал, что предлагал расторгнуть договор с зачетом уплаченного аванса. «В удовлетворении искового заявления отказать. Решение может быть обжаловано в 9-й арбитражный апелляционный суд в течение месяца с даты его принятия», — говорится в судебном акте.

Пассажиры выкатившегося с ВПП лайнера потребовали от Utair увеличить компенсации

Трое пассажиров лайнера, совершившего вынужденную посадку в Сочи в ночь на 1 сентября, обратились в адрес авиакомпании Utair с просьбой о компенсации морального вреда в сумме от 2 до 5 млн рублей, сообщил управляющий партнер Ассоциации по защите прав авиапассажиров Андрей Лукин. Ранее мы уже рассказывали, что в результате выката воздушного судна в реку оказались разрушены его крыло и шасси, загорелся левый двигатель. На борту лайнера находились 164 пассажира и шесть членов экипажа. В результате ЧП 18 человек получили травмы, трое из них были госпитализированы, погиб сотрудник аэропорта, который помогал эвакуировать людей.

«Авиакор» оспорил решение суда о взыскании в пользу Минобороны России 2,2 млрд рублей

Поводом для иска Минобороны стало несоблюдение самарским заводом сроков контракта, которые истекли в декабре 2013 года. К тому времени завод успел изготовить только четыре ВС. «Авиакор» настаивал, что исполнить заказ помешал отказ Украины от сотрудничества с Россией, что считается обстоятельством непреодолимой силы. Однако, как сказано в решении суда первой инстанции, санкции Украина и Евросоюз впервые применили в 2014 году, а срок контракта истек раньше. В рамках другого дела министерство требует с «Авиакора» более 152 млн штрафа и 775 млн рублей в качестве процентов за пользование авансом как коммерческим кредитом. Завод вини не признал.

Апелляция взыскала с Домодедово в бюджет 834 миллиона рублей за загрязнение ручья

Таким образом, Десятый апелляционный суд по жалобе Росприроднадзора отменил решение Арбитражного суда Московской области, который 4 июня отказал ведомству во взыскании 834,4 млн рублей с аэропорта «Домодедово». По данным ведомства, аэропорт при осуществлении хозяйственной деятельности сбрасывал сточные воды «на рельеф местности с последующим впадением в Безымянный ручей — приток реки Гнилуша». Сумму вреда, причиненного водному объекту за период с 18 мая по 28 июня 2017 года, Росприроднадзор оценил в 834,3 млн рублей. Деньги, по мнению истца, необходимо взыскать в пользу бюджета городского округа Домодедово. Что и суд и сделал.

ФАС заподозрила структуры Романа Троценко в помохах при проверке аэропорта г. Иркутска

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) подозревает структуры бизнесмена Романа Троценко «Новпорт» и АЕОН в воспрепятствовании проверке при расследовании дела о нарушении антимонопольного законодательства при строительстве нового терминала аэропорта Иркутска. «ООО «Новпорт» и ООО «АЕОН» отключили серверы, где находятся документы, осмотр которых необходим для проведения проверки», — говорится в сообщении ведомства. Ранее ФАС возбудила дело по признакам нарушения закона «О защите конкуренции» в отношении правительства Иркутской области и структур, участвующих в проекте развития аэропорта – АЕОН, «Новпорт» и «Рампорт».

Прокурор требует от «Победы» отменить плату за регистрацию на рейс в зарубежных а/портах

Московской прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте при проведении проверок по сообщениям в сети Интернет, а также, по обращениям граждан, выявлены неправомерные требования авиакомпании-лоукостера к пассажирам. «В целях устранения нарушений прокуратурой направлено в Щербинский районный суд исковое заявление о признании незаконным указанного требования перевозчика, а также о возложении обязанности исключить его из правил авиакомпании», — отмечается в сообщении ведомства. В правилах перевозки, размещенных на официальном сайте авиакомпании установлен сбор в размере 25 евро за регистрацию.

Арбитраж Татарстана утвердил мировое соглашение ФНС с подрядчиком Роскосмоса

Производство по делу прекращено по ходатайству истца (ФНС). Согласно утвержденному соглашению, производственно-строительное объединение «Казань» обязуется погашать долг в размере 1,89 млрд рублей ежемесячно в течение 12 месяцев. Должник ежемесячно обязуется выплачивать 157,6 млн рублей и процент на сумму оставшейся задолженности. Заключенное соглашение обеспечено поручительством юридических и физических лиц в виде залога на недвижимое имущество в размере свыше 2 млрд рублей. ПСО «Казань» реализует контракт по строительству на космодроме второго стартового комплекса для обеспечения пусков ракет типа «Ангара».

В «Пулково» в течение 2018 года не пустили на рейсы полторы сотни пьяных пассажиров

Всего не были допущены к полету 204 человека, из них 148 были в состоянии алкогольного опьянения. Остальных не пустили на борт за мелкое хулиганство, например, нецензурную брань и иные факты нарушения общественного порядка. В 2017 на рейсы не пустили 290 человек, из них были пьяны 252. Кроме того, в 2018 году 48 пассажиров по прилету в аэропорт «Пулково» были доставлены в полицию, из них 16 — за нахождение на борту самолета в состоянии алкогольного опьянения, 26 — в связи с курением на борту воздушного судна, остальные — за невыполнение законных требований экипажа воздушного судна. В 2017 году количество таких пассажиров составило 54 человека.