

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 14 (44138)
Апрель 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

24-29
апреля



XIX Международные научные
«Сикорские
Чтения»
С-ПГУ ГА
Санкт-Петербург



Чей борт круче

Подробности на с. 6-7, 12

Премия «Крылья России»: 20 лет вместе с отраслью



Воздушный транспорт гражданской авиации № 14 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

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

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

Заказ Тип. № 203

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Этой знаменательной дате была посвящена ежегодная конференция «Расследование авиационных происшествий и их профилактика», которая проводится на традиционной площадке — в зале «Атланта» спортивно-оздоровительного комплекса «Олимпиец», расположенного в подмосковных Химках рядом с микрорайоном Ивакино и в непосредственной близости от международного аэропорта Шереметьево. Этот комплекс находится в заповедном уголке рядом с парком бывшей усадьбы Покровское-Ивакино. Девственную тишину нарушает только шум заходящих на посадку самолётов.

В нынешнем году конференция состоялась с 29 по 30 марта. С приветственной речью перед собравшимися выступил председатель ОРАП **Сергей Зайко**. В своём выступлении он изложил историю создания общества, которое было



Сергей Зайко

основано в 1992 году. После этого был продемонстрирован небольшой фильм, посвящённый истории общества, снятый 5 лет назад.

С традиционным докладом о состоянии безопасности полётов в гражданской авиации стран СНГ выступил председатель Комиссии по расследованию авиационных происшествий **Алексей Морозов**. Из всех стран обладателем «чёрной пальмы первенства» в 2016 году

Доискаться до истины

Эта благородная цель связывает членов ОРАП четверть века

О том, как уберечься от различных авиационных происшествий, в том числе от катастроф, сказано немало. И именно с этой целью создаётся СУБП. Но если беда уже пришла, как извлечь из неё уроки и какие именно? И как выстроить причинно-следственные связи, чтобы найти истину? Найти ответы на эти вопросы — главная цель Общества независимых расследователей авиационных происшествий. В нынешнем году со дня основания этой общественной организации исполняется 25 лет.

стала Россия: из 52 авиационных происшествий 23 являлись катастрофами, в которых погибло 59 человек. Самыми благополучными странами представляются Украина и Армения, где авиационных катастроф в минувшем году не было.

По одной катастрофе произошло в Азербайджане и в Беларуси, а в Казахстане катастрофами стали 3 авиапроисшествия из 4.

В докладе также были представлены данные за 2015 год по воздушным судам разных классов.

Наиболее проблемным стал сегмент авиации общего назначения, ставший лидером по числу авиационных происшествий в целом и катастроф в частности.

Продолжение на с. 4-5

Герои и их звёзды

Что знаем мы сегодня о знаменитых пилотах-челюскинцах и чего не знаем

«Челюскинская эпопея» — выдающееся событие как для отечественной истории вообще, так и для истории мировой авиации, в частности. Итогами этой эпопеи стали, к примеру, учреждение звания Героя Советского Союза и становление Полярной авиации, которой в нынешнем году исполняется 84 года. Но, справедливости ради, следует отметить, что в действительности это подразделение авиации появилось намного раньше.

Первый полёт в Арктике в районе Новой Земли на самолёте «Морис Фарман» совершили в 1914 Я. И. Нагурский и Е.В. Кузнецов, участвовавшие в поисках пропавшей экспедиции Г.Я. Седова. Начало регулярной работе авиаторов в Арктике было положено в 1924 году полётами

Б.Г. Чухновского на гидросамолёте Ю-20 по обеспечению Северной гидрографической экспедиции. Он выполнил 12 полётов над Новой Землёй, Баренцевым и Карским морями, пробыв в воздухе 13 часов. В 1925 году Чухновский и О.А. Кальвица совершили первый арктический пере-

лёт по маршруту Ленинград — Петрозаводск — Архангельск — Новая Земля с целью разведки льдов и исследования берегов.

Яркими страницами в истории освоения Арктики стали полёты в районе Шпицбергена летом 1928 года Чухновского и М.С. Бабушкина в поисках экипажа потерпевшего



катастрофу дирижабля «Италия». В сложнейших условиях экипаж Чухновского 10 июля нашёл в ледовой пустыне на 81-й параллели группу Ф. Мальмгрена из состава экспедиции Умберто Нобиле и сообщил её координаты на ледокол «Красин», который снял эту группу со льдины. Зачинателями ледовой

разведки, первооткрывателями северных трасс были пилоты Борис Чухновский, Анатолий Алексеев, Отто Кальвиц, Михаил Бабушкин, Фабио Фарих, Матвей Козлов, Михаил Каминский, Павел Головин, Виктор Галышев и другие.

Продолжение на с. 9



В него входят 579 магистральных самолёта, 494 из которых — иностранного производства. Но что составляет оставшиеся 85 машин? Очевидно, Валерий Михайлович имел в виду главный образцом SSJ 100. Он принадлежит к классу региональных самолётов, хотя применяются они и на магистральных маршрутах.

Патриоты гражданской авиации СССР скажут: да это практи-

чески ничто, по сравнению с тем, что было в наше время! Но достаточно ли было самолётов в советскую эпоху? Всё, разумеется, познаётся в сравнении.

По словам Президента фонда «Партнёр гражданской авиации» Олега Смирнова, в начале 90-х годов на балансе Министерства гражданской авиации СССР числилось 13500 воздушных судов. Речь идёт о всех вместе взятых — т.е. о самолётах и

Наша марка — увы, иномарка

Стратегию развития любого авиастроительного производства определяет цена билета на самолет

Сколько самолетов нужно сегодня России? И сколько их насчитывается в объединённом воздушном флоте страны? Эти вопросы входили в повестку дня заседания Авиационной коллегии, обзор которого был опубликован в одном из предыдущих номеров нашего издания. Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов в своём выступлении сделал подробный анализ парка воздушных судов гражданской авиации в ее коммерческом сегменте.

вертолётах всех классов. В ту пору самолёты для региональных и местных перевозок преобладали по численности над «магистралами». Неизвестно, какое количество самолётов каждого класса существовало во времена СССР, но известны данные по общему количеству изготовленных воздушных судов.

Одним из самых массовых стал Ту-154 — за всё время выпуска, с 1968 по 2013 годы было построено

более 1000 экземпляров. При этом следует иметь в виду, что массовое серийное производство воздушных судов этого семейства было прекращено уже к 1998 году. Легендарный флагман Аэрофлота Ил-62, ставший для отрасли практически брендовой фигурой, представлен скромнее: с 1966 по 1995 годы, когда на Казанском авиационном заводе (ныне КАПО имени Горбунова) осуществлялось его серийное

производство, было построено всего 292 самолёта. При этом часть этой серии была экспортирована в ряд стран социалистического лагеря, а внутри самого СССР ряд воздушных судов поступил в Правительственный 235-й лётный отряд (ныне СЛО «Россия») и в АДОИ (специальный ведомственный 223-й лётный отряд).

Продолжение на с. 10

Четыре «угла атаки»

Совет директоров ОАК определил приоритеты деятельности корпорации до конца 2017 года

Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ПАО «ОАК») утвердил приоритетные направления деятельности корпорации на 2017 год, лежащие в русле реализации принятой Стратегии ОАК. Перечень проектов сгруппирован в четыре основных раздела.

Раздел «Стратегические преобразования» включает, в частности, проекты оптимизации организационной модели и поэтапную трансформацию корпоративной структуры, продуктового портфеля, повышение продаж, качества и рентабельности послепродажного обслуживания (ППО).

Раздел «Ресурсное обеспечение стратегических преобразований» включает формирование прин-

ципов единого казначейства, предусматривает совершенствование управления ценообразованием и себестоимостью в соответствии с целевой структурой управления и с учетом изменений механизма ценообразования гособоронзаказа (ГОЗ), совершенствование системы управления инвестициями ОАК, формирование политики Группы ОАК в вопросах государственного финансирования, политики страхо-

вой защиты Группы ОАК, ряд других проектов.

Раздел «Стратегическое управление», в частности, предполагает реализацию ряда проектов в области стратегического маркетинга.

Раздел «Управление авиационными программами» сосредоточен на задачах по реализации ключевых программ Группы ОАК, например, ПАК ФА, Ту-160, SSJ100, MC-21, Ил-114, Ил-112 и других.



Совет директоров рассмотрел прогноз исполнения бюджета ОАК на 2016 год, план на 2017-2019 годы, утверждены ключевые показатели эффективности группы ОАК на 2017-2021 годы.

Для усиления контроля исполнения ГОЗ в ОАК создан департамент ГОЗ. Кроме того, с целью повышения эффективности и прозрачности деятельности ОАК, а также укрепления функции внутрен-

него аудита, решением Совета директоров введена должность Директор по внутреннему аудиту.

Объединенная авиастроительная корпорация (ПАО «ОАК») создана в 2006 году с целью консолидации активов крупнейших авиапредприятий России, в настоящее время государству в лице Росимущества принадлежит 90,5 процента акций холдинга.



Росавиация информирует

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

	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь-февраль 2016г.	январь-февраль 2017 г.	% к соответ. периоду прошлого года
	Пассажирооборот	тыс.пасс.км.	26 186 106,77	32 253 171,27	123,2
	в том числе:				
	<i>Международные перевозки</i>		14 117 118,56	18 568 936,06	131,5
	из них:				
	между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		12 182 594,40	16 183 563,93	132,8
	между Россией и странами СНГ		1 934 524,16	2 385 372,13	123,3
	<i>Внутренние перевозки</i>		12 068 988,21	13 684 235,21	113,4
	из них:				
	местные перевозки		158 634,22	163 796,19	103,3
	Тоннокилометры	тыс.ткм.	3 192 086,05	3 940 299,31	123,4
	в том числе:				
	<i>Международные перевозки</i>		2 004 250,53	2 598 599,35	129,7
	из них:				
	между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		1 824 092,78	2 375 561,09	130,2
	между Россией и странами СНГ		180 157,75	223 038,26	123,8
	<i>Внутренние перевозки</i>		1 187 835,52	1 341 699,96	113,0
	из них:				
	местные перевозки		15 733,11	16 345,77	103,9
	Грузооборот	тыс.ткм.	835 336,44	1 037 513,90	124,2
	в том числе:				
	<i>Международные перевозки</i>		733 709,86	927 395,10	126,4
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		727 659,28	919 040,34	126,3	
между Россией и странами СНГ		6 050,58	8 354,77	138,1	
<i>Внутренние перевозки</i>		101 626,58	110 118,79	108,4	
из них:					
местные перевозки		1 456,03	1 604,11	110,2	
Перевозки пассажиров	чел.	10 679 576	12 739 227	119,3	
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		3 750 836	4 862 515	129,6	
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		2 902 029	3 832 349	132,1	
между Россией и странами СНГ		848 807	1 030 166	121,4	
<i>Внутренние перевозки</i>		6 928 740	7 876 712	113,7	
из них:					
местные перевозки		221 728	228 231	102,9	
Перевозки грузов и почты	тонн	124 000,78	150 530,14	121,4	
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		92 117,06	115 343,94	125,2	
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		89 382,43	111 512,05	124,8	
между Россией и странами СНГ		2 734,63	3 831,89	140,1	
<i>Внутренние перевозки</i>		31 883,72	35 186,20	110,4	
из них:					
местные перевозки		1 822,74	1 898,61	104,2	
Процент занятости пассажирских кресел	%	74,8	76,7	1,9	
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		76,9	82,1	5,2	
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		77,4	82,8	5,4	
между Россией и странами СНГ		74,0	77,8	3,8	
<i>Внутренние перевозки</i>		72,6	70,4	-2,2	
из них:					
местные перевозки		61,1	58,2	-2,9	
Процент коммерческой загрузки	%	62,0	65,4	3,4	
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>		61,3	67,4	6,1	
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		61,3	67,6	6,3	
между Россией и странами СНГ		61,5	65,6	4,1	
<i>Внутренние перевозки</i>		63,2	61,8	-1,4	
из них:					
местные перевозки		64,2	62,1	-2,1	

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-февраль 2016 — 2017 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№ Авиапредприятие		Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс.ткм			Процент коммерческой загрузки, %		
		январь-февраль 2016 г. 2017 г.		% к пр.	январь-февраль 2016 г. 2017г.		% к пр.	январь-февраль 2016 г. 2017 г.		+/- к пр.
1	«ЭйрБриджКарго	525 308,41	501 364,82	95,4	3 881 255,15	4 914 391,81	126,6	68,1	66,8	- 1.3
2	Аэрофлот — российские авиалинии	135 145,15	175 504,90	129,9	620 524,74	810 741,68	130,7	62,3	65,0	+ 2.7
3	Сибирь	32 803,00	34 924,00	106,5	72 353,95	76 804,38	106,2	69,7	71,7	+ 2.0
4	Волга-Днепр	32 741,67	32 897,03	100,5	208 391,79	187 631,00	90,0	44,8	44,7	- 0.1
5	ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	18 193,40	23 981,76	131,8	39 585,11	52 681,86	133,1	54,6	56,3	+ 1.7
Итого по 5 авиакомпаниям		744 191,63	768 672,51	103,3	4 822 110,74	6 042 250,73	125,3	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %		76,6	78,7		88,0	91,9				
6	Россия	8 944,71	21 471,42	240,0	19 882,08	90 886,70	457,1	63,3	66,9	+ 3.6
7	Уральские Авиалинии	14 075,77	20 128,59	143,0	40 809,13	56 227,65	137,8	70,2	72,8	+ 2.6
8	Абакан Эйр	22 626,86	17 628,94	77,9	21 274,54	17 932,36	84,3	87,4	46,7	- 40.7
9	Глобус	12 542,00	16 089,00	128,3	37 751,33	49 790,26	131,9	73,7	74,2	+ 0.5
10	Авиастар-ТУ	13 142,35	16 073,59	122,3	44 101,54	48 268,35	109,4	45,6	45,9	+ 0.3
11	АВИАКОН ЦИТОТРАНС	11 440,95	12 147,18	106,2	54 001,52	43 887,89	81,3	53,8	55,2	+ 1.4
12	Якутия	9 392,57	11 743,85	125,0	42 369,73	44 574,32	105,2	69,3	75,1	+ 5.8
13	АТРАН	10 029,76	11 602,98	115,7	12 752,32	12 919,35	101,3	45,2	41,9	- 3.3
14	АЛРОСА	10 028,87	10 937,46	109,1	25 816,44	27 167,69	105,2	71,8	73,3	+ 1.5
15	ВИМ-АВИА	4 358,86	9 309,11	213,6	14 584,07	41 328,92	283,4	62,6	56,5	- 6.1
Итого по 15 авиакомпаниям		860 774,33	915 804,63	106,4	5 135 453,44	6 475 234,22	126,1	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %		88,6	93,7		93,7	98,5				
16	Аврора	6 197,06	7 200,93	116,2	12 070,91	13 803,45	114,4	62,8	63,8	+ 1.0
17	НордСтар	5 932,39	5 638,86	95,1	14 036,65	13 631,95	97,1	69,6	71,8	+ 2.2
18	ИрАэро	3 864,78	4 707,81	121,8	3 731,93	4 263,51	114,2	72,3	70,6	- 1.7
19	Шар инк Лтд.	2 888,43	3 646,67	126,3	9 118,32	7 555,02	82,9	55,5	51,4	- 4.1
20	Ангара	2 281,40	3 173,22	139,1	1 957,01	2 115,78	108,1	69,0	71,4	+ 2.4
21	Икар	738,57	3 096,71	419,3	4 225,84	18 797,95	444,8	85,5	87,2	+ 1.7
22	КрасАвиа	2 720,02	2 955,50	108,7	3 373,07	3 772,42	111,8	71,3	73,9	+ 2.6
23	Северо-Запад	3 078,89	2 953,48	95,9	367,27	338,53	92,2	35,1	40,7	+ 5.6
24	Авиационная транспортная компания «Ямал»	2 394,01	2 585,27	108,0	4 142,45	4 952,77	119,6	79,1	73,2	- 5.9
25	Нордавиа-региональные авиалинии	2 307,40	2 359,21	102,2	2 702,92	2 610,17	96,6	55,0	73,5	+ 18.5
26	Полярные авиалинии	2 167,59	1 946,54	89,8	1 801,67	1 577,30	87,5	77,0	81,3	+ 4.3
27	224 летный отряд	4 385,17	1 690,23	38,5	11 573,24	3 942,70	34,1	30,6	23,4	- 7.2
28	Псковавиа	1 539,30	1 656,31	107,6	1 976,81	1 860,22	94,1	46,4	54,1	+ 7.7
29	ВИТЯЗЬ-АЭРО	1 348,00	1 609,00	119,4	124,34	228,54	183,8	19,2	26,3	+ 7.1
30	АСК МЧС России		1 502,01	0,0		3 924,89	0,0		40,0	
31	Амур	885,50	1 345,90	152,0	766,00	2 473,28	322,9	75,0	73,3	- 1.7
32	Ижавиа	1 101,48	1 180,69	107,2	1 176,24	1 255,71	106,8	82,1	82,8	+ 0.7
33	Саратовские авиалинии	1 068,20	984,50	92,2	820,46	867,44	105,7	73,5	72,0	- 1.5
34	Турухан	989,30	951,94	96,2	860,01	793,38	92,3	73,3	66,9	- 6.4
35	Хабаровские авиалинии	570,04	909,84	159,6	570,43	1 147,90	201,2	66,9	75,3	+ 8.4
Итого по сумме авиакомпаний		907 231,86	967 899,25	106,7	5 210 849,01	6 565 147,13	126,0	-	-	-
В целом по ГА		971 401,20	976 876,29	100,6	5 481 470,64	6 575 086,85	120,0	66,2	67,7	+ 1.5
Удельный вес, %		93,4	99,1		95,1	99,8				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Государственная Дума Российской Федерации ратифицировала Монреальскую конвенцию

Теперь при гибели пассажира авиаперевозчик заплатит родственникам в 4 раза больше, чем было предусмотрено ранее, за утрату багажа в два раза больше. Увеличатся и другие компенсации пассажирам. По словам заместителя министра транспорта Сергея Аристова, к Монреальской конвенции, принятой в 1999 году, присоединились 124 страны. Она представляет собой пересмотренный вариант документов Варшавской конвенции, которая была принята в 1912 году. Авиакомпании стран, ратифицировавших Монреальское соглашение, могут самостоятельно выбирать уровень денежных сумм своей финансовой ответственности, но не ниже установленных лимитов.

Совет Федерации одобрил закон об уголовной ответственности для дебоширов на транспорте

Согласно закону, вводится уголовная ответственность за хулиганство, совершенное на различных видах транспорта общего пользования. Под хулиганством при этом понимается грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу. Наказание за такое деяние предусматривает до пяти лет лишения свободы. Если деяние совершено группой лиц по предварительному сговору, то максимальное наказание — лишение свободы на семь лет. Если хулиганские действия совершены с применением взрывчатых веществ или взрывных устройств, то нарушителю грозит до 8 лет лишения свободы. Закон поступает на подпись президента.

Владимир Путин сообщил о вероятности поставок Ирану самолетов Sukhoi SuperJet 100

Российская Федерация может поставить в Иран современные пассажирские самолеты типа Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), а также вертолеты для санитарной авиации страны, заявил президент России Владимир Путин. Как сообщает агентство РИА Новости, «в ходе переговоров обсуждались пути расширения кооперации в машиностроении, в сфере гражданской авиации». «На повестке дня возможные поставки в Иран современных среднемагистральных самолетов типа Sukhoi SuperJet 100, а также вертолетов для санитарной авиации страны», — сказал Владимир Путин журналистам по итогам переговоров с президентом Ирана Хасаном Роухани.

Дмитрий Медведев: «Правительство России продолжит курс на разумное импортозамещение»

На коллегии Минпромторга премьер подчеркнул, что импортозамещение — это не самоцель, по каким-то позициям кабмин может быстро наладить выпуск аналогов, а по каким-то — должен обеспечить долгосрочный технологический суверенитет. Дмитрий Медведев рассказал, что в России активно продолжается развитие авиапромышленности, напомнив про недавнее образование Авиационной коллегии, которая должна «создавать условия, чтобы российские перевозчики заказывали конкурентоспособную российскую авиатехнику». Он подчеркнул, что главной целью является формирование устойчивых бизнес-моделей, которые позволяют успешно внедрять инновационные технологии.

Правительство собирается включить в перечень товаров, подлежащих маркировке, авиакомпоненты

Дмитрий Медведев сообщил об этом на расширенной коллегии Минпромторга. Он подчеркнул, что процесс эксперимента по маркировке лекарств, обуви, авиакomпонентов и древесины идет не просто, но следует двигаться в этом направлении. Премьер-министр считает, что потребители российской продукции должны быть уверены в качестве товара. Дмитрий Медведев отметил, что в обеспечении решения этой задачи свою роль также должна сыграть система добровольной сертификации и те исследования, которые ведутся в рамках российской системы качества. Министерству необходимо участвовать в реализации приоритетного проекта «Международная кооперация и экспорт».

Авиационная промышленность России в 2016 году произвела 142 новых самолета и 188 вертолетов

В 2016 году авиапромышленность произвела 142 самолета и 188 вертолетов, поставила на внутренний и внешний рынок 136 самолетов и 190 вертолетов. Из федерального бюджета на поддержку отрасли в 2016 году было выделено 51,6 млрд рублей. Об этом сообщалось на Коллегии Минпромторга России. Финансирование авиационной промышленности в 2017 году из федерального бюджета составит 58,9 млрд рублей. Ключевыми событиями в 2017 году станут: первый вылет самолета МС-21-300, проведение сертификационных работ по двигателю ПД-14 для его установки на самолет МС-21, продолжение работ по расширению эксплуатационных характеристик вертолета Ми-38.

Министерство транспорта поддерживает идею обнуления НДС для региональных аэропортов

Такую позицию выразил министр транспорта РФ Максим Соколов в рамках Международного Арктического форума. «Минтранс последовательно выступает за установление и развитие прямых региональных связей. Поэтому, в целом поддерживая снижение НДС, мы как часть этого решения поддерживаем и обнуление НДС для региональных перевозок, минуя Московский авиаузел», — сказал он. Ранее председатель совета директоров «Реновы» Виктор Вексельберг направил письмо Президенту РФ Владимиру Путину с предложением установить пониженную ставку НДС для внутрироссийских рейсов за пределами Москвы.

Председатель Правительства Дмитрий Медведев наградил сотрудников концерна ВКО «Алмаз-Антей»

В рамках итоговой коллегии Министерства промышленности и торговли РФ глава Правительства России Дмитрий Медведев наградил сотрудников концерна «Алмаз-Антей». Орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени премьер-министр наградил заместителя генерального директора по капитальному строительству АО «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз Антей» Олега Вавилова. Орденом Александра Невского награжден заместитель генерального директора по экономике и управлению издержками производства Борис Белоцерковский. Орденом «За военные заслуги» — генеральный директор АО «ГФЗ Обуховский завод» Михаил Подвязников.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Международные пассажирские авиаперевозки в России в феврале выросли на 30,6 процента

Международные пассажирские авиаперевозки в России в феврале 2017 года выросли на 30,6 процента и составили 2,28 млн человек, по сравнению с показателем прошлого года, следует из данных Росавиации. За январь — февраль 2017 года авиакомпании увеличили перевозку пассажиров на 29,6 процента, до 4,86 млн. При этом общий объем авиаперевозок пассажиров российских авиакомпаний в феврале 2017 года увеличился на 18,3 процента по сравнению с февралем 2016 года и составил 6,1 млн человек, а объем внутренних — возрос на 12 процентов, до 4,05 млн человек. Пассажирооборот в феврале 2017 года вырос на 22,5 процента, достигнув 15,29 млрд пассажиро-километров.

Минтранс планирует внедрить беспилотные системы в транспортный комплекс Арктики

Минтранс России планирует на базе Единой информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса Арктической зоны Российской Федерации внедрить беспилотные системы в арктический транспортный комплекс. «Комплексное внедрение многоотраслевых беспилотных систем в арктический транспортный комплекс — это отдельная масштабная задача, которую предстоит решать государству. На базе Единой защищенной информационно-телекоммуникационной системы планируется развернуть перспективную систему управления движением беспилотных транспортных средств в Арктике», — заявил глава Минтранса Максим Соколов.

Программа субсидирования авиаперевозок ПФО вольется в структуру региональных перевозок

Программа субсидированных авиаперевозок в Приволжском федеральном округе не будет продолжена в старом формате, однако ее используют для развития региональных перевозок, сообщил глава Росавиации Александр Нерадько журналистам в Петрозаводске. «Не думаю, что эта программа будет продолжена. Скорее всего, она вольется в программы развития региональных перевозок», — сказал он. «Мы сейчас, в соответствии с поручением Дмитрия Медведева, разрабатываем новые принципы и подходы к формированию региональной сети. И, конечно, будем учитывать тот опыт, который был приобретен при реализации проектной программы в ПФО».

С начала года чистое увеличение воздушного парка Группы «Аэрофлот» составило 3 самолета

Группа «Аэрофлот» в феврале 2017 года ввела в эксплуатацию один лайнер Boeing 737-800. За этот же период один самолет Airbus A320, один Ан-148 были выведены из парка. «Чистое увеличение парка Группы «Аэрофлот» составило три воздушных судна. По состоянию на 28 февраля 2017 года парк Группы «Аэрофлот» насчитывал 292 воздушных судна (без учета одного самолета Ан-24, переданного в аренду)», — отметили в компании. В феврале 2017 года авиакомпания «Аэрофлот» ввела в эксплуатацию один лайнер Boeing 737-800. За этот же период один самолет A320 был выведен из парка. По состоянию на 28 февраля 2017 года парк авиакомпании Аэрофлот насчитывал 190 воздушных судов.

Для субсидирования авиаперевозок из Магадана в западные регионы власти выделили 164,8 млн

По итогам 2017 года перевозкой по специальным тарифам в Магадан смогут воспользоваться около 30 тысяч пассажиров на сумму бюджетных ассигнований в размере 164 млн 800 тысяч рублей, говорится в письме на адрес губернатора Магаданской области Владимира Печеного от руководителя Росавиации Александра Нерадько, сообщается на сайте Правительства Магаданской области. Приобрести билеты по специальным (субсидируемым) тарифам на полеты в апреле — сентябре имеют право граждане РФ в возрасте до 23 лет, женщины старше 55 лет, мужчины старше 60 лет, дети — инвалиды и их сопровождающие, инвалиды 1 группы и их сопровождающих.

Воздушный парк «Уральских авиалиний» пополнился новым самолетом Airbus A320

Воздушный парк «Уральских авиалиний» пополнился первым в этом году самолетом Airbus A320. Это двадцать первый самолет подобного типа — теперь авиаперевозчик эксплуатирует 39 авиалайнеров. Новый борт прибыл в Екатеринбург из Сингапура. Общая вместимость лайнера — 156 кресел, из которых 144 кресла эконом-класса и 12 — бизнес-класса. Новый борт планируется использовать как на международных, так и на российских рейсах. Свой первый полет лайнер выполнит по самому востребованному маршруту: Екатеринбург — Москва. Авиакомпания «Уральские авиалинии» в 2017 году планирует пополнить свой парк как минимум еще двумя ВС семейства A320.

В московском регионе открывается центр по продаже ресурсных самолетов «Воскресенск»

Авиацентр «Воскресенск», компании Jet Transfer и Flight Center открывают на территории Московской области Центр по продаже ресурсных самолетов — ЦПРС «Воскресенск». Центр предложит владельцам ресурсных самолетов и вертолетов выставить свои воздушные суда для продажи на единой демонстрационной площадке. Сотрудники ЦПРС «Воскресенск» возьмут на себя всю процедуру реализации авиационной техники, включая предпродажную подготовку, размещение ВС на демонстрационной площадке, а также, при необходимости, непосредственное общение с покупателями, оформление договора купли-продажи и пакета документов для нового владельца.

Тяжелобольной ребенок доставлен самолетом МЧС России из Грозного в Нижний Новгород

Санитарно-авиационную эвакуацию успешно осуществил самолет Ан-148 МЧС России, оснащенный современным оборудованием и специальным медицинским модулем, аппаратом искусственного дыхания и кардиомониторами. При перелете пациента сопровождали медицинские специалисты отряда «Центроспас» МЧС России и Всероссийского центра медицины катастроф «Защита» Министерства здравоохранения России. По прибытии в Нижний Новгород ребенка для обследования и специализированного лечения доставили в Приволжский федеральный медицинский исследовательский центр, сообщает пресс-служба МЧС России.

Доискаться до истины

Эта благородная цель связывает членов ОРАП четверть века

По самолетам 1-3 класса была представлена диаграмма, отражающая количество происшествий и катастроф на 100000 часов налета за период с 2012 по 2016 годы.

Пик катастроф пришелся на 2013 год, в 2014-2015 годы их количество резко снизилось, но в минувшем году отмечена тенденция их увеличения. По авиационным происшествиям пиковыми стали 2013 и 2016 годы.

В докладе был перечислен ряд происшествий за 2016 год. Одно из них произошло 5 июня в аэропорту Чувльман (Нерюнгри) с бизнес-джетом ВАе-125-800А. Самолет выкатился за пределы ВПП и задел обоими консолями крыла деревья. Более серьезное происшествие имело место 11 октября с самолетом Ан-26-100 авиакомпании «Полярные авиалинии» в Якутии в районе аэродрома Белая Гора. Самолет приземлился на грунт и получил значительные разрушения. К счастью, в обоих случаях дело обошлось без пожара и взрыва, но самолет Ан-26-100, по оценке специалистов, восстановлению не подлежит.

авиационных происшествий на миллион полетов по регионам. «Черным лидером» стала Африка (14,81), а страны СНГ заняли второе место — 7,00.

Согласно представленным в докладе статистическим данным наиболее проблемным представляется сегмент с самолетами 4-го класса (не считая АОН). Уровень авиапроисшествий с 2012 по 2014 год снизился почти вдвое (с 9,00 до 4,47 в 2014 году и 4,42 в 2015), но в 2016 году стремительно подскочил и дошел до 0,80. В этот же период коэффициент числа катастроф снизился с 5 до 1,77, но затем дошел до уровня 6,87. Рассматриваемые данные касаются самолета Ан-2, которому, по словам докладчика, сегодня авиационные власти не уделяют должного внимания.

С 2003 года по настоящее время не было отработано ни одного документа по определению условий и возможности дальнейшей эксплуатации авиационных поршневых двигателей с использованием различных сортов автомобильного бензина. Кроме того,



Алексей Морозов

вертолетный сегмент. К 2013 году количество АП на 10000 часов налета снизилось с 1,77 до 1,53, но со следующего года начало расти и к 2016 году достигло уровня 2,37. Количество катастроф за аналогичный период сначала резко снизилось (с 0,8 до 0,34), к 2015 году возросло до 1,04, а к 2016 году уменьшилось до 0,59. Наиболее резонансной стала та, что произошла 21 октября с вертолетом Ми-8 в Ямало-Ненецком автономном округе.



Докладчик также представил общие статистические данные за 2016 год по различным видам происшествий с самолетами 1-3 класса — одно происшествие связано со столкновением с землей в управлении полете, а 4 произошли на ВПП. Одна из катастроф произошла в Афганистане с самолетом Ан-12, принадлежавшим азербайджанской авиакомпании SilkWay. Самолет начал разбег, но не взлетел, выкатился за пределы ВПП, взорвался и сгорел. В этой катастрофе погибло 7 человек из 9 находившихся на борту. 24 августа в Норильске имело место АП с самолетом Ту-204С авиакомпании «Авиастар-Ту», который совершил грубую посадку и получил серьезные повреждения. После осмотра самолета происшествие было переклассифицировано в серьезный авиационный инцидент. Со стороны конструкторского бюро имени А.Н. Туполева была дана рекомендация выполнять после каждого полета самолета контроль времени выхода штоков амортизаторов основной опоры шасси — срабатывания концевых выключателей по записям МСРП. Время между отрывом самолета от ВПП и исчезновением сигналов обжатого положения основных опор шасси не должно превышать 30 секунд. В случае превышения этого периода эксплуатация самолета недопустима.

В доклад были включены статистические данные за 2015 год по относительно количеству

продолжается эксплуатация самолетов с самоориентирующимся задним колесом без возможности блокировки — торможение возможно только с места КВС.

Собственно говоря, проблемы малой авиации связаны далеко не только с самолетами Ан-2. Алексей Морозов упомянул и о случаях использования на авиационно-химических работах самолетов, сертифицированных как единичный экземпляр ВС. Примером является микросамолет «Стрепет», потерпевший катастрофу 6 июня 2016 года в Ростовской области.

По причинам катастроф ВС авиации общего назначения Алексей Морозов привел отдельные статистические данные. Наибольшее их количество связано с падением самолетов в режим сваливания (31 процент). Отказ или неисправность техники, в которых повинен летный или наземный состав, составляет 20 процентов. На столкновение исправных воздушных судов с землей в управляемом полете приходится 24 процента катастроф. Наименьшая доля приходится на чистые отказы техники, столкновения с линиями электропередач и на потерю работоспособности пилотов. Значительная часть катастроф произошла по причине безрассудства пилотов (21 процент) и потери пространственной ориентации в случаях, когда по правилам визуальных полетов (ПВП) выполнять полет невозможно.

Отдельно был рассмотрен

упреждения пилота о включенном стопоре. Наряду с этим на струбцинах отсутствовали сигнальные вымпелы (ленты). В контрольной карте проверок не был прописан пункт о проверке отклонения рулей и элеронов перед взлетом.

В Якутии в 2015 году произошла катастрофа, выявившая проблему нормативно-правовой базы, касающейся поисково-спасательных работ при авариях и катастрофах воздушных судов. 30 октября разбился самолет «Птенец-2», который, как и вышеупомянутые воздушные суда, был сертифицирован как единичный экземпляр. Катастрофа произошла в половине пятого утра, но информация о ней поступила в центр поиска и спасения в Хабаровске (!) только в семь вечера. К двум часам дня скончался командир разбившегося самолета, а без четверти два ночи следующего дня к месту трагедии вылетел поисково-спасательный вертолет, прибывший в 4 часа 53 минуты. Место катастрофы находится в 410 километрах от аэропорта Полярный, в 850 километрах от Мирного, в 310 километрах от Хатанги и в 220 километрах от аэродрома Оленёк, где поисково-спасательного воздушного судна нет. Проблема состоит в том, чтобы поисково-спасательный вертолет мог не только достичь места происшествия, но и вернуться на базу без дозаправки топливом, на месте же АП производить дозаправку нигде. Проблема составляет и длительность поступления сигнала о катастрофе в службу поиска и спасения и скорость реагирования на этот сигнал.

Вопрос о положении дел с безопасностью полетов в России и странах СНГ рассматривал и ведущий эксперт МАКА Владимир Кофман. Тема его выступления: «Расследование авиационных происшествий и выработка рекомендаций — 25-летний опыт». Докладчик отметил, что в период с 2012 по 2016 годы отечественная авиатранспортная отрасль впервые превысила лучшие показатели за 1987-1991 годы. Докладчиком была рассмотрена статистика по количеству авиационных происшествий на 100000 часов налета с пассажирскими самолетами взлётной массой более 10 тонн при всех видах пассажирских перевозок.



Владимир Кофман

С 2014 по 2016 годы возросло число авиационных происшествий, но катастроф среди них не было. Отдельно были проанализированы данные по вертолетам гражданской авиации (без АОН) за период с 1991 по 2016 годы. Наибольшая доля происшествий пришлась на период до 1998 года. По катастрофам самими неблагополучными годами стали 1997 и 1999, а самым благополучным 2013-й. По самолетам с взлётной массой менее 10 тонн были проанализиро-

Окончание. Начало на с. 2



ваны статистические данные с 2000 по 2016 годы. Как по авиационным происшествиям, так и по катастрофам, пиковыми стали 2012 и 2016 годы.

Давая общую оценку положению дел с безопасностью полётов, Владимир Кофман отметил, что рекомендации комиссий по расследованию происшествий зачастую не выполняются. В материалы выступления было внесено предложение организовать и провести исследования по изучению условий потери экипажами воздушных судов пространственной ориентировки и попадания в сложное пространственное положение с выдачей практических рекомендаций. По результатам работы должен быть разработан и внедрён специальный курс повышения квалификации лётного состава, предусмотрев в нём теоретическую и практическую части. Внимание слушателей было обращено на катастрофы 2006 года в Сочи с самолётом А-320 и в Донецке с Ту-154, а также с воздушными судами Боинг-737 в Перми в 2008 году и в Казани в 2013 году.

Одним из основ ОРАП является сотрудничество специалистов гражданской и государственной авиации. Это неудивительно: многие самолёты и значительное большинство вертолётов для обоих родов авиации являются общими. С докладом, содержащим материалы анализа аварийности государственных воздушных судов в Российской Федерации за 2016 год выступил начальник инспекции (расследований авиационных происшествий и лётно-технической экспертизы) службы безопасности полётов авиации вооружённых сил Российской Федерации полковник Александр Соболев. В материалах его доклада были представлены статистические данные по налёту воздушных судов разных подразделений государственной авиации.

Без авиационных происшествий, повреждений и утрат воздушных судов свои задачи решали Федеральная таможенная служба России (0,35 процентов общего налёта), Федеральная служба охраны (0,25) и Роскосмос (0,2). С воздушными судами государственной авиации произошло 7 катастроф и 4 аварии. В числе погибших было 105 человек — 20 членов экипажей и 85 пассажиров. Всего было утрачено 7 самолётов, в числе которых 2 Су-25СМ, по одному Су-27С, МиГ-31БМ, Ил-18В, Ту-154Б-2, Як-52 и 4 вертолёт: Ми-8МТВ5-1, Ми-8АМТШ, Ми-8ПС и AS-355N.

В прошедшем 2016 году большинство лётных происшествий происходило во время захода на посадку. Отдельно была проведена систематизация лётных происшествий с точки зрения причин. Отказы авиационной техники в качестве таковых были признаны в случаях с аварией самолёта МиГ-31БМ в Канске и с катастрофой вертолёт Ми-8МТВ5-1 на аэродроме Остров.

Нарушения и ошибки членов лётных экипажей стали причинами трёх катастроф (с самолётом Су-25СМ в Будённовске, вертолёт AS-355N на аэродроме Чкаловский, и самолётом Су-27П на аэродроме Кубинка. Эти же причины привели к аварии вертолёт Ми-8АМТШ на Сахалине. Продолжаются расследования двух катастроф — с само-

лётми Як-52Челябинского ОАК ДОСААФ России (аэродром Калачёво) и Ту-154Б-2, приписанного к аэродрому Чкаловский и разбившегося 25 декабря в Сочи.

Докладчик прокомментировал все названные происшествия, в том числе, и аварию самолёта Ил-18В в Тикси. Причиной ее стало то, что экипаж снизился до высоты, не обеспечивающей безопасного пролёта над препятствиями, каковыми являлись сопки. Снижение было выполнено по указанию руководителя полётов аэродрома Тикси, не обладавшего подготовкой, необходимой для выполнения своих обязанностей. Помимо этого выявились и недостатки документов по аэронавигационной информации, на основании которых выполняются полёты на данном аэродроме. Отмечена и оплошность со стороны экипажа, который не включил радиовысотомер и вследствие этого не мог контролировать истинную высоту полёта.

Отдельно были представлены данные по серьёзным авиационным инцидентам и происшествиям с воздушными судами государственной авиации. Одними из примеров являются авария самолёта Ан-26 29 марта 2016 года в районе Ростова-на-Дону, что было связано с отказом техники, и происшествие с гидросамолётом Бе-200ЧС в ходе тушения пожара в Португалии, причиной которого стало воздействие внешних факторов.

В докладе были названы и проблемы, имеющие технический характер. К ним относятся недостаточная эксплуатационная надёжность. Речь идёт в первую очередь о новых и модернизированных воздушных судах, а также о тех, что прошли ремонт и эксплуатируемых за пределами ранее установленных ресурса и срока службы.

В государственной авиации, как и в гражданской, существует и проблема несовершенства нормативной базы, регламентирующей лётную и техническую эксплуатацию воздушных судов. Общей с гражданской авиацией стала и проблема профессионализма как лётного, так и инженерно-технического состава. Меры по решению названных проблем были разработаны на основании постановления коллегии Министерства обороны России от 24 июля 2015 года «О состоянии парка авиационной техники и мерах, принимаемых по предотвращению авиационных происшествий». Говоря о повышении профессиональной подготовки, докладчик обратил внимание на то, что сегодня воздушные суда оснащаются современным оборудованием, основанном не на аналоговых системах, а на цифровых.

Тема СУБП продолжает оставаться в центре внимания на многих

мероприятиях, включая и конференции ОРАП. Обзор мероприятий по реализации Глобального плана безопасности полётов ИКАО в Программе развития СУБП эксплуатантов воздушных судов представил инженер авиакомпании «ЮТэйр» **Александр Лушкин**. В его докладе был изложен взгляд на организацию управления безопасностью полётов, который заключается в обеспечении возможности предвидеть опасное развитие событий. Говоря о политике и целях обеспечения безопасности полётов, докладчик обратил внимание на обязательство и ответственность руководства и ответственность за безопасность полётов, назначение ответственными за неё ведущих сотрудников.

Важной мерой должна быть координация мероприятий на случай аварийной обстановки. Помимо этого по СУБП должна быть составлена документация. Александр Лушкин обратил внимание и на то, что безопасностью полётов можно управлять, так как она поддаётся измерению. Управление рисками для безопасности полётов состоит в выявлении источников опасности и в оценке и уменьшении рисков. Главной мерой в обеспечении безопасности полётов являются контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полётов и осуществление необходимых изменений.



Александр Лушкин

В состав мер по совершенствованию СУБП входят подготовка кадров и их обучение, а также обмен информацией о безопасности полётов. В СУБП существует понятие «заданный уровень безопасности полётов» — т.е. тот уровень, который отражает корпоративные цели эксплуатанта в области управления безопасностью полётов. Он принимается ежегодно в соответствии с заданными темпами повышения безопасности полётов в рамках СУБП относительно ранее достигнутого уровня.

С дополнениями к докладу выступил доктор технических наук, эксперт по безопасности полётов **Анатолий Гузий**. Он проанализировал изменение толкования понятия о безопасности полётов. Изначально оно трактовалось следующим образом: «комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полёты без угрозы для жизни и здоровья людей». В 3-м издании РУБП определение звучит так: «Состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до при-

емлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска». Данное определение уже предполагает наличие проактивного подхода, и безопасность полётов уже рассматривается как объект измерения.

Новое определение прописано в приложении 19 ИКАО и в отечественном документе ГОСТ Р 55585-2013: «Состояние авиационной транспортной системы, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются». Важные изменения в трактовке состоят в том, что к рассмотрению принимается авиационная транспортная система (частью которой является сам воздушный транспорт), и вводится понятие «приемлемый уровень».

К показателям уровня безопасности полётов относятся: частота инцидентов — количество на 1000 часов налёта воздушного судна авиакомпании, частота по группам факторов (человеческий фактор, воздушное судно, среда) и обобщённый показатель уровня безопасности полётов, т.е. оценка вероятности катастрофы по совокупности событий (инцидентов) с учётом вероятности их развития в авиационное происшествие. Безопасность полётов может оцениваться и при отсутствии авиационных происшествий. Для этого существует «Закон пирамиды» Фрэнка Бэрда, по которому известные авиационные происшествия и инцидентам предшествует гораздо большее число несущественных событий.

В деле управления безопасностью полётов сегодня активно используется так называемая модель Ризона. С докладом о её использовании («Модель Джона Ризона: от философии происхождения авиационного происшествия к философии её предотвращения») выступил инженер группы компаний «Волга-Днепр» **Олег Омельяненко**. Эта модель неоднократно была представлена на различных конференциях по вопросам безопасности полётов. Её образ представляет собой ломтики швейцарского сыра, расположенные таким образом, что все дырки совпадают. Совпадение факторов опасности сравнивается и с парадом планет — они аналогичным образом оказываются на одной линии. Авиационное происшествие случается, когда все факторы опасности оказываются в нужном месте в нужное время. Если меры по обеспечению безопасности полётов рассматривать в образе ломтиков сыра, то швейцарский должен быть заменён, например, костромским (илилюбом, в котором нет дырок).

Значительный ряд докладов был посвящён практическим вопросам, связанным с расследованиями отдельных авиационных происшествий и различным их аспектам. Обзор этих выступлений будет опубликован в очередном номере «ВТ».

Пётр КРАПОШИН



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Объединенная авиастроительная корпорация обзала предприятия сократить энергозатраты

ОАК объявила о стратегии по снижению затрат на энергию. С 2017 года предприятия холдинга должны снижать ежегодные затраты на закупку тепла и электрической энергии на 5 процентов в себестоимости продукции, сообщает пресс-служба ОАК. Приоритеты в области энергетической политики руководство ОАК и энергетических служб предприятий холдинга определило в ходе двухдневной работы совещания-семинара в Москве. Лучшими практиками в области энергоменеджмента на мероприятии обменялось около сорока руководителей энергослужб различных предприятий ОАК. По итогам прошлого года предприятия ОАК смогли сэкономить более 500 млн рублей затрат на энергоносители.

Президент подписал указ о передаче «Ростеху» госпакетов акций 9-ти авиаремонтных заводов

Владимир Путин подписал указ о передаче государственной корпорации «Ростех» в качестве имущественного взноса РФ государственных долей в девяти авиационных ремонтных заводах. Указ опубликован на официальном портале правовой информации. Правительству поручено в десятидневный срок провести необходимые мероприятия по передаче пакетов акций. В частности, «Ростеху» передается 87,7 процента акций Арамилевского авиаремонтного завода (Свердловская область), 35,9 процента акций авиаремонтного завода города Ейска (Краснодарский край), 30,15 процента акций авиаремонтного завода города Энгельса (Саратовская область) и др.

Минпромторг: Объем промышленной продукции предприятий ОПК вырос за год на 10,7 процента

Об этом сообщается в материалах к заседанию Коллегии Министров. Прирост объемов производства продукции по сравнению с аналогичным периодом прошлого года отмечается во всех отраслях ОПК (за исключением ракетно-космической промышленности), в том числе: в радиоэлектронной промышленности на 18,5 процента; промышленности обычных вооружений — 10,1 процента; авиационной промышленности — 9,0 процента; судостроительной промышленности — 3,9 процента. Одним из ключевых событий 2016 года стало утверждение постановлением Правительства РФ от 16 мая 2016 года №425-8 госпрограммы РФ «Развитие оборонно-промышленного комплекса».

ОДК планирует изготавливать авиадвигатели с применением новых аддитивных технологий

Изготовленные таким образом газотурбинные двигатели будут сертифицированы в 2025 — 2030 годах. В настоящее время холдинг проводит исследование по возможности использования А-технологий в двигателестроении. «Аддитивные технологии позволяют создавать высокоэффективную продукцию, — говорит заместитель генерального директора — генеральный конструктор АО «ОДК» Юрий Шмотин. — Стоимость изготовления серийных деталей с их применением может быть в два раза меньше, а время изготовления — в три раза быстрее, чем традиционным способом. Мы ожидаем, что детали, изготовленные методом АТ, будут составлять до 20 процентов в массе двигателя.

Правительство выплатит 80 процентов долга по зарплате Севастопольскому авиапредприятию

Правительство Севастополя рассчитывает выплатить 80 процентов долгов по зарплате перед работниками ГУП «Севастопольское авиационное предприятие» до конца апреля. Об этом на аппаратном совещании в правительстве города сообщил директор департамента экономики Элимдар Ахтемов. По состоянию на 28 марта задолженность по зарплате на ГУП составляла более 14 млн рублей, еще 12,6 млн рублей — долг по налогам и сборам. Погашать задолженность, часть которой была сформирована в период августа 2014 года — января 2015 года, планируется за счет продажи не востребовавшего на предприятии ремфонда, также за счет банковского кредита в 10 млн рублей.

Международная конференция «Ti-2017 в СНГ» в Екатеринбурге отмечена рекордом участников

С 26 по 29 марта в Екатеринбурге при поддержке Правительства Свердловской области прошло одно из авторитетных отраслевых мероприятий в Европе — XV Международная ежегодная конференция «Ti-2017 в СНГ». В этом году она приурочена к 60-летию выплаты первого слитка на ВСМПО-АВИСМА и 25-летию ассоциации «Титан» и собрала рекордное количество участников, отметили организаторы. Организаторами конференции выступили Корпорация ВСМПО-АВИСМА, Межгосударственная Ассоциация «Титан» и ОЭЗ «Титановая долина» как управляющая компания Титанового кластера Свердловской области. В «Ti-2017 в СНГ» приняли участие более 250 человек

ВАСО получит заказ на серийное производство легких транспортных самолетов Ил-112В для ВКС

Об этом заявил депутат госдумы евгений ревенко на расширенном заседании общественной палаты воронежской области. васо было выбрано основным производителем ил-112в, которые создаются на замену ан-24 и ан-26. ил-112в предназначен для транспортировки и воздушного десантирования легких образцов вооружения, грузов и личного состава, а также для транспортировки широкой номенклатуры разнообразных грузов при коммерческой эксплуатации машины. его общая грузоподъемность составляет 6 тонн. по словам замминистра обороны рф юрия борисова, потребность всех силовых структур в ил-112в составляет более 100 машин.

ОАК совместно с МАИ и МГТУ им. Н.Э. Баумана запускает новый образовательный проект «Аэро»

На базе детского технопарка «Кванториум», расположенного в технополисе «Москва», стартовало обучение школьников по образовательному курсу «Аэро», сообщает пресс-служба Российской самолетостроительной корпорации «МИГ». «Курс посвящен изучению теоретических и практических основ авиастроения, подробному разбору конструкции планера, а также самостоятельному проектированию и изготовлению конструкции беспилотного летательного аппарата», — говорится в сообщении. Основная задача курса — познакомить учащихся с современными технологиями проектирования, прототипирования и изготовления изделий авиационной техники.

АЭРОПОРТ 2017

Вторая очередь реконструкции МАШ обойдется федеральному бюджету в 7,8 миллиарда рублей

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» ищет исполнителя второй очереди реконструкции аэродромного комплекса Шереметьево, следует из материалов сайта госзакупок. Победителю конкурса предстоит выполнить расширение перрона возле пассажирского терминала «С», построить магистральную рулежную дорожку (пройдет вдоль действующих ВПП), очистные сооружения, оборудовать аэродромный комплекс системой электроснабжения, светосигнальной техникой и др. Максимальная стоимость контракта составит более 7,773 млрд рублей. Деньги выделяются из федерального бюджета. Срок выполнения работ — 458 календарных дней.

Отмена виз ускорила рост пассажиропотока из Кольцово в Объединенные Арабские Эмираты

Международный аэропорт Кольцово (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») отмечает более чем двукратный рост пассажиропотока в Дубай по итогам февраля. «За месяц аэропорт обслужил на данном направлении 6,2 тысячи человек, на 145 процентов превысив результат аналогичного периода прошлого года. Примечательно, что динамика пассажиропотока в Дубай в феврале в два раза опередила динамику пассажирооборота из Кольцово в целом — по сравнению с февралем 2016 года пассажиропоток на МВЛ вырос на 72 процента», — отметили в аэропорту. Одной из главных причин резкого увеличения числа пассажиров стало решение об упрощении визового режима между ОАЭ и Россией.

Два пассажирских и один грузовой терминалы планируется построить в Жуковском к 2019 году

«Согласно долгосрочному проекту развития международного аэропорта Жуковский, в период до 2019 года планируется строительство двух пассажирских терминалов пропускной способностью в два миллиона и пять миллионов пассажиров в год», — говорится в годовом отчете главы Жуковского Андрея Войтюка. В нем также отмечается, что на территории аэропорта в этот же период планируют построить гостиницу на 250 номеров, открытую парковку на 1 240 машиномест, крытые стоянки вместимостью до 7 426 автомобилей, офисные здания и вокзал для аэроэкспрессов. В 2017 году руководство аэропорта планирует начать строительство карго-терминала.

Аэропорт Мурманска вложит 138 млн рублей в обновление техники для борьбы со снегопадом

Аэропорт «Мурманск» приобретет новую спецтехнику для расчистки ВПП от последствий снегопадов. «Результаты работы этой антомалью снежной зимы были проанализированы и сделаны соответствующие выводы, в частности, мы запланировали приобретение новой высокопроизводительной спецтехники. На эти цели уже выделены деньги — порядка 138 млн рублей», — цитирует пресс-служба технического директора аэропорта Максима Шевелева. В частности, парк спецтехники пополнится шнекороторным снегоочистителем для оперативной уборки снежных валов с ВПП, фронтальным погрузчиком и двумя снегоборщиками Vammas.

Магаданский «Нордтрансстрой» реконструирует аэропорты Тикси и Среднеколымска за 439 млн

Согласно материалам на сайте госзакупок, на участие в конкурсе по контрактам на строительные работы в аэропортах Тикси (Булунский район) и Среднеколымск (Среднеколымский район) поступило по две заявки — от ООО «Нордтрансстрой» и ООО «Русстрой-89». Однако предквалификационный отбор в обоих случаях прошла только первая компания. «Нордтрансстрой» предложил свои услуги по цене, равной начальной (максимальной) — 189 млн 575 тысяч 442,46 рубля для Тикси и 249 млн 329 тысяч 899,52 рубля для Среднеколымска. Источником финансирования выступает федеральный бюджет, заказчиком — Росавиация. Срок выполнения работ — до 31 декабря сего года.

Аэропорт Перми станет хабом по обслуживанию регионов Северного Урала и Западной Сибири

Строящийся терминал пермского аэропорта, который планируется ввести в эксплуатацию в декабре этого года, станет транспортным узлом по обслуживанию Северного Урала и Западной Сибири, сообщил журналистам председатель совета директоров компании-инвестора «Новаяпорт» Роман Троценко в ходе инспекции строительства терминала. «Мы планируем, что Пермь станет региональным хабом по обслуживанию Северного Урала и частью Западной Сибири и будет собирать у себя пассажиров, имея возможность транзитного сообщения», — сказал Троценко, добавив, что при строительстве аэропорта учтены самые последние технологические решения.

Строительство нового аэропортового комплекса «Платов» может завершиться в июне 2017 года

Новый аэропортовый комплекс «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») строится с опережением графика, и возведение объектов планируется завершить за 5 месяцев до ввода в эксплуатацию — в июне 2017 года. Об этом в ходе рабочего визита на строительную площадку новых «воздушных ворот» донской столицы помощника Президента Российской Федерации Игоря Левитина и губернатора Ростовской области Василя Голубева проинформировал генеральный директор УК «Аэропорты Регионов» Евгений Чудновский. На текущий момент суммарный объем реализации проекта составляет 72 процента при плане в 69 процентов.

В аэропорту Емельяново Экспертный совет обсудил будущий стиль нового терминала

Экспертный совет под руководством председателя Заксобраний края Александра Усса, обсудил концепцию визуальной идентичности нового пассажирского терминала. В работе совета принимали участие представители правительства края, дизайнерских агентств, Сибирского федерального университета, руководители культурных центров города, акционеры и руководители аэропорта Емельяново. Ключевым вопросом стала концепция внутренней стилистики нового пассажирского терминала. Цель разработки концепции — создание уникального образа аэропорта, выступающего в роли крупного регионального хаба для соседних регионов Тувы и Хакасии.

Чей борт круче

Премия «Крылья России»: 20 лет вместе с отраслью

В конце марта в Москве состоялась церемония награждения победителей конкурса «Крылья России» имени Евгения Чибирёва. Престижная награда предприятиям авиационной отрасли в этом году отметила свое 20-летие. В юбилейном торжестве приняли участие более 360 человек — первые лица и сотрудники российских авиакомпаний, представители авиационных властей, финансовых институтов, международных организаций гражданской авиации, ветераны, почетные гости, журналисты и другие официальные лица.



Олег Сторчевой и Владимир Черток

Конкурс задумывался как средство сплочения профессионалов, работающих в гражданской авиации, как инструмент повышения авторитета отрасли в деловых кругах. Надо вспомнить атмосферу и реалии середины 1990-х, когда был задуман этот проект. В стране было более 400 авиакомпаний, многие из которых появлялись и исчезали без следа. Авиационное законодательство стояло на пороге перемен: старые законы уже не действовали, новые еще не были приняты. Всякая революция влечет за собой период неразберихи. Череда изменений в сфере регулирования воздушных перевозок и отсутствие понимания перспектив создали в общественном сознании негативный образ отрасли. Авиация не та сфера деятельности, где революционный пыл идет на пользу делу: ее специфика как раз требует определенного консерватизма, преемственности традиций и следования букве закона. Созданная в то время Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) стала объединяющим началом и оплотом стабильности. Тогда же была учреждена премия «Крылья России», инициаторами которой стали АЭВТ, журнал «Авиатранспортное обозрение» и консалтинговая компания «Инфомост». Задачей премии было не только награждение достойных игроков рынка, но и изменение к лучшему имиджа отрасли в глазах общества. Автором концепции конкурса был Евгений Чибирев, бессменный президент АЭВТ с начала ее основания, ушедший из жизни в 2014 году. Он сумел создать действующую и поныне авторитетную организацию, с помощью которой складывалась нормативная база гражданской авиации, он же стал инициатором премии «Крылья России», которой по праву присвоено его имя. Этого яркого, талантливого, неординарного человека, помня, конечно, профессионалы, прошедшие вместе с ним путь от суматохи 1990-х до нынешних относительно стабильных времен. Судя по вопросам, звучавшим в кулуарах, молодое поколение этого имени, увы, не знает. Возможно, организаторам стоит внести в атрибутику мероприятия информацию о человеке, стоявшем у истоков самой идеи.

Хотя по части умения создать атмосферу уникальности происходящего компания АТО events,

как всегда, на высоте. На этот раз в зале появились стенды с публикациями 20-летней давности, ставшие уже частью истории премии. Фойе украсили модели воздушных судов российских авиакомпаний, а лацканы участников — памятный значок, посвященный событию. В зале насчитывалось как минимум



Авиакомпания Руслайн

шесть телекамер, в том числе центральных телеканалов. Беспрерывный ведущий церемоний последних лет Алексей Самолетов уступил место молодому коллеге. Может именно поэтому вместо обычных 40 минут торжественная часть продолжалась почти два часа. Хотя в этом году и номинаций было больше, и выступающие были эмоциональнее. В каждой при-



ветственной речи звучала высокая оценка премии, как стимула к дальнейшему профессиональному росту, и самого мероприятия, как главного события года.

«Учреждение премии «Крылья России» стало смелым шагом, и этот шаг был удачным и оправданным», — отметил заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ) **Олег Сторчевой**.

По случаю 20-летия премии оргкомитет решил ввести персональные награды «За вклад в развитие воздушного транспорта». Ими были отмечены четыре человека. **Вадим Замотин**, который стоял у руля руководства отраслью в эпоху перемен, — за участие в кардинальных реформах государственного управления воздушным транспортом страны. Одна из его главных заслуг — либерализация доступа на рынок внутренних авиаперевозок, которая способствовала развитию

нии «Уральские авиалинии», возглавляющий ее с 1993 года. К сожалению, ни один из этих номинантов, не присутствовал на церемонии лично.



Егор Плахов представитель Эмирейтс в России

В юбилейной номинации «За настойчивость в освоении российского рынка» была отмечена греческая лоукост-авиакомпания Ellinair, входящая в состав группы компаний Mouzenidis, лидера туристического рынка на направлении «Греция». В расписании этой компании фигурировало 18 пунктов полетов по России. В следующем году авиакомпания намерена увеличить количество рейсов. Приз пассажирских симпатий получила, как и в прошлые годы, авиакомпания Emirates. «Бизнес-проект 20-летия в гражданской авиации России» — еще одна юбилейная номинация, призванная отметить наиболее заметные, успешные и стабильно развивающиеся частные компании воздушного транспорта. Обладателями наград стали предсказуемо стали Московский аэропорт Домодедово и авиакомпания «Уральские авиалинии». Вообще по части предсказуемости было много неофициальных комментариев «за кулисами» мероприятия. В частности, злые языки судачили, что по результатам последних лет премию стоит переименовать в «Крылья Аэрофлота», поскольку все основные номинации достаются национальному перевозчику по умолчанию. Отнесем пе-



ВИМ-АВИА

ресуды к эмоциям, которые царили в зале, когда на сцене вскрывали очередной конверт и объявляли имена дипломантов и лауреата. Волнующий момент для тех, кто выходил на сцену, и повод для разочарования тем, кто все же надеялся «хоть грамоту какую получить, не с пустыми же руками домой возвращаться». Хотя кулуарным критикам в наблюдательности не откажешь. В этом году Аэрофлот стал победителем в четырех номинациях и дипломантом в одной. В прошлом году ему досталось в общей сложности четыре награды. В 2015 году представители этой авиакомпании получили две статуэтки лауреатов и один диплом. «Что тут скажешь? Работайте лучше и вас отметят...» — походя заметил один из сотрудников национального перевозчика.

«Событием года» был назван лоукостер «Победа», дочерняя компания того же Аэрофлота. Получая награду, представитель компании отметила, что считает награду справедливой: «Победа» действительно чемпион. Пусть кто-то скажет, что она чемпион скандалов, но мы-то знаем, что главное наше достижение то, что мы сделали воздушные перевозки доступными обычным гражданам страны со средними доходами».

Кстати, наиболее успешные участники конкурса, смогли со-



ственного объединения (ВСМПО), поставщика титана, легких сплавов и продукции из них мировым производителям авиационной и космической техники. Екатеринбургские дизайнеры (студия «Компьютер Сервис Консалтинг», руководитель Александр Денисов) создали модель серебристого самолета, огибающего земной шар. Спираль, символизирующая инверсионный след, опиралась на основание из уральского черного мрамора. Композиция понравилась всем, ее утвердили и отправили в производство. Лауреаты премии 2004-2007 годов могли и не знать, что держат в руках высокотехнологичное изделие, основные элементы которого выполнены из титанового сплава, применяемого в авиационном строительстве, а детали, частично ма-

как волновались и прихорашивались стюардессы региональных авиакомпаний, прилетевшие в Москву вместе со своим руководством, чтобы принять участие в церемонии. Надо было прочувствовать торжественную и вместе с тем теплую и дружественную атмосферу зала, где практически не было свободных мест. И надо отметить демократизм руководства тех компаний, кто счел возможным пригласить на мероприятие рядовых сотрудников и руководителей среднего звена, в частности, для получения награды «Лучшая инженерно-техническая служба». Впервые, кстати, была введена эта номинация. Вручая награду, Карл Руппель, один из руководителей гражданской авиации России в период 2000-2004 гг., назвал инженерную службу «фундаментом, на котором располагается вся авиация».

Всех превозшла «ЮтЭйр», пригласив на сцену для получения награды в номинации «Вертолетные услуги» своих ветеранов-вертолетчиков, ныне уже пенсионеров, всю жизнь проработавших в непростых условиях Севера. Буквально украшением сцены стали слегка смущенные седовласые летчики в парадных форменных костюмах со значками «Заслуженный пилот» (в летной среде этот скромный с виду знак дорогого стоит и удостоены его немногие), знакомыми еще с советских времен знаками «За безаварийный налет», медалями «За доблестный труд» и другими наградами. Вручал премию Владимир Черток, заместитель руководителя Ространснадзора, который отметил, в частности, что ветераны являются гордостью авиакомпании, которой исполняется в этом году 50 лет. Зал проводил пилотов «ЮтЭйр» овацией без всякого напоминания со стороны ведущего насчет «ваших аплодисментов победителям».

В связи с юбилеем премии оргкомитет отметил особый вклад надежных партнеров, которые много лет подряд оказывают спонсорскую поддержку конкурсу, — это Страховая группа «Альфа Страхование» и компания Rolls-Royce. Многократно звучали слова благодарности спонсорам номинаций, которыми стали компании Embraer, Sabre, Lufthansa Technik.

Многие номинации дали участникам возможность заявить о себе, показать свои достижения профессиональному сообществу. «Особенно это касается региональных авиаперевозчиков, которые делают доступными самые отдаленные уголки России, — отметил пред-

ставитель Lufthansa Technik, оглашающий результаты конкурса. — За 20 лет премия стала национальным событием, и она является сильным стимулом к совершенствованию». Фотографии с церемонии вручения конкурса мгновенно появились на сайтах региональных авиаперевозчиков, что стало информационным поводом для местных СМИ.



Карл Руппель

В этом году для участия в 15 номинациях конкурса были выдвинуты 92 авиакомпании (38 российских и 54 зарубежные), а также семь авиапредприятий отрасли. Две экспертных группы работали с большим, чем обычно, количеством поданных заявок, в связи с введением дополнительных номинаций. «За 20 лет проведения конкурса он постоянно развивается и совершенствуется, — говорит председатель оргкомитета конкурса Алексей Комаров. — Состав номинаций, процедура подведения итогов, комплектование экспертных советов каждый год пересматриваются для наиболее точного соответствия текущему состоянию воздушного транспорта страны».

По традиции церемонию завершило коллективное фото дипломантов и лауреатов. Коллекция этих фотографий, из года в год украшающих обложку газеты «Воздушный транспорт» и служащим своеобразным экскурсом в историю премии — наш вклад в формирование новейшей истории отечественной гражданской авиации. Вот уже 20 лет конкурс «Крылья России» служит индикатором состояния этой важнейшей отрасли страны, чутко отслеживая не только общие тенденции рынка авиаперевозок, но и вклад в его развитие самых разных по масштабу и роли авиапредприятий.

Галина ПОНОМАРЕВА

Таблица с перечнем победителей на стр. 12



БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Группа «Кронштадт» предложила создавать виртуальные полигоны для испытания БПЛА

В рамках II Военно-научной конференции «Роботизация Вооруженных сил Российской Федерации» Группа «Кронштадт» совместно с компаниями-партнерами выступила с предложением по организации испытаний робототехнических комплексов. Группа «Кронштадт» представила совместный доклад с ФКП «ЦНИИ Геодезия» и Центральным научно-исследовательским и опытно-конструкторским институтом робототехники и технической кибернетики на тему «Вопросы организации и проведения комплексных функциональных испытаний робототехнических комплексов». В докладе была впервые обоснована целесообразность создания виртуальных полигонов для БПЛА.

Американцы и японцы будут вместе создавать диспетчерскую систему для управления дронами

Крупнейший японский интернет-магазин Rakuten и американский стартап AirMap договорились о создании совместного предприятия, которое займется созданием диспетчерской системы для дронов. Как сообщает TheVerge, новая диспетчерская система будет отвечать за управление полетами большого числа беспилотников в общем воздушном пространстве. Многие компании рассматривают возможность использования дронов для доставки своих товаров клиентам. Интенсивное воздушное движение беспилотников необходимо будет упорядочить. Подробности о перспективной системе, которую будут разрабатывать Rakuten и AirMap пока не раскрываются.

Разработана программа, которая научит БПЛА самостоятельно опознавать объекты на поле боя

Минобороны РФ разработало компьютерную программу, которая научит БПЛА самостоятельно опознавать объекты на поле боя в любых условиях. Дальше комплекс в автоматическом режиме выберет, как уничтожить объекты противника. Проведет все нужные расчеты и передаст задание системам залпового огня или авиации. Название программы — «Модель вероятности правильного обнаружения и опознавания наземных объектов с воздушного носителя». Разработчиком ПО выступила Михайловская военная артиллерийская академия. «Весит» программа всего 356 килобайт. При этом она IBM-PC совместима и запустить ее можно на операционных системах, начиная с Windows XP.

Белоруссия представила на выставке LIMA-2017 в Малайзии широкую линейку беспилотников

Одновременно на белорусских стендах можно было познакомиться с последними разработками средств радиоэлектронной борьбы с БПЛА. Свои беспилотники на отдельном стенде представил «558-й Авиационный ремонтный завод» (Барановичи), являющийся одним из лидеров в производстве данного вида продукции в республике. На выставке демонстрировались тактические БПЛА самолетного типа «Беркард-1(2)», «Кондор — 1(2)», а также вертикального взлета и посадки (типа квадрокоптер) — БПЛА «Шершень». Впервые представлен беспилотный авиационный комплекс (БАК) «Москит», который был разработан по заказу Вооруженных сил Белоруссии.

Индийская HAL начала разработку боевого беспилотника на основе истребителя Tejas

Hindustan Aeronautics Limited (HAL) начала разработку боевого дрона на основе собственного истребителя Tejas, сообщил глава компании Суварна Раджу. Пока работы находятся на стадии конструкторской разработки, но в компании рассчитывают, что конечный продукт удастся создать в короткие сроки. «Мы начали собственное исследование по созданию беспилотного летательного аппарата на платформе Tejas. Кроме того, мы уверены, что сможем также создать беспилотную версию вертолета Chetak», — заявил Раджу изданию Economic Times. Многоцелевой истребитель Tejas является на 60 процентов продуктом собственной разработки HAL.

Венгерская компания представила проект беспилотного аппарата массой 1,4 тонны

Компания Da21-Dron, специализирующаяся на разработке беспилотных авиасистем, презентовала на выставке в Будапеште проект средневысотного беспилотного летательного аппарата DA 120 большой продолжительности полета, сообщает Jane's Defence Weekly. Беспилотник выполнен по схеме летающее крыло, в его конструкции широко использованы композиционные материалы. Максимальная взлетная масса беспилотника составляет 1400 кг, размах крыла — 12 м. На аппарате установлен поршневой двигатель мощностью 100 л.с. Шасси трехстоечное, убираемое. Аппарат может нести на борту аппаратуру полезной нагрузки общей массой до 600 кг.

Amazon запатентовала технологию сброса груза с беспилотника с помощью парашютов

При доставке грузов беспилотниками, как правило, рассматривается традиционная схема: мультикоптер садится на специально обозначенную точку, оставляет коробку, после чего снова взлетает. У такой схемы, рассказывает CNN, есть несколько минусов: дрон может при посадке повредить имущество или травмировать людей и животных, злоумышленники могут похитить товар, а еще БПЛА тратит больше энергии и времени. Amazon предлагает сбрасывать посылку над точкой доставки в специальном транспортном контейнере. Контейнер переносится на магнитных креплениях и отстреливается с помощью пружин в сторону, обратную направлению движения.

Швейцария испытала устойчивый к столкновениям квадрокоптер с эластичной рамой на магнитах

Исследователи из Национального центра робототехники и Федеральной политехнической школы Лозанны разработали устойчивый к столкновениям квадрокоптер. Одна из очевидных проблем заключается в том, что рано или поздно дрон упадет или врежется в препятствие. Инженеры из NCCR и EPFL решили использовать раму, состоящую из стеклопластиковых деталей толщиной 0,3 миллиметра, при этом рама получилась прочной и, благодаря небольшой толщине пластин, эластичной. Рама крепится к жесткому ядру с аккумулятором и бортовым компьютером с помощью магнитов: даже при сильном ударе все элементы конструкции притягиваются обратно к ядру.



брать в «комнате славы» своих предприятий целую коллекцию призов. Напомним, что кубок «Крылья России» за 20 лет своего существования видоизменялся шесть раз. Его дизайн отчасти отражал художественные вкусы и моду своего времени. Автором самого первого варианта в 1997 году стал заслуженный художник России Владимир Филатов. Кубок изготовили из хрусталя на заводе «Саратовстекло». Он радовал глаз «имперской статью», соответствовал духу времени, но не отвечал техническим требованиям: громоздкое, тяжелое, но в то же время очень хрупкое изделие было сложно транспортировать.

Уже к следующей церемонии было решено разработать новый главный приз. Его выполнили художники по литью мастерской «Ка-вида» (сейчас она специализируется на изготовлении церковной утвари) под руководством Надежды Нестеровой. Материал — металл и природный поделочный камень из российских недр. Стилизованные крылья из бронзового литья обвивали сиреневый полированный шар из чароита, редкого и экзотического самоцвета. Композиция была установлена на подставке из темно-зеленого серпентинита (змеевика). На протяжении шести последующих лет именно эта фигура вручалась победителям конкурса.

Затем по просьбе учредителей приз взялись разрабатывать специалисты Верхнесалдинского металлургического производ-

товые, частично полированные, обработаны на высокоточном многокоординатном станке. Приз получился настолько дорогим по себе стоимости, что сделать его из чистого золота и то было бы дешевле, говорят знатоки.

В 2008 году на смену основательному и реалистическому «земному шару» пришло авангардистское решение: не всякий мог узнать в металлическом изделии лопадку турбины двигателя. Издали фигура напоминала эфес шпаги. Приз стал наградой лауреатов премии 2008-2009 годов. На смену ему пришли легкие, прозрачные, стильные «крылья» из венецианского стекла. Авторы статуэтки — российский дизайнер Александр Коробов и итальянский художник по стеклу, мастер-стеклодув Симоне Ченедезе (Simone Cenedese). Статуэтка изготавливалась в Италии. Приз вручался в 2010-2014 годах. На смену ему пришла нынешняя модель, созданная из дерева ценных пород, и представляющая собой те же крылья, символизирующие «дух свободы, тягу человечества к полету и вечное стремление людей к совершенству».

Понятно, что вручение диплома и тем более главного приза — статуэтки «Крылья России» — повод для гордости руководителей авиапредприятий. Но еще больший бонус — приглашение на мероприятие рядовых сотрудников авиапредприятий. Вот для них это событие может остаться ярчайшим воспоминанием за годы профессиональной карьеры. Надо было видеть,

Авиационная деятельность всегда регулировалась государством, и мы понимаем необходимость такого регулирования. Но путь к государственному могуществу в области авиации — результат взаимодействия пилотов и органов государственного управления. В результате возникает баланс между развитием и безопасностью.

Мы, пилоты авиации общего назначения России, обоснованно заявляем: в отношении легкой и сверхлегкой авиации такого баланса нет. Важнейший показатель — развитие малой авиации — оказался для Минтранса РФ и Росавиации вторичным по отношению к статистике безопасности.

Под этим предлогом увеличивается число запретов и ограничений со стороны регулятора. Но вменяемые требования никак не связаны с теми практиками обеспечения безопасности, которые действительно нужны пилотам, не развивают безопасность полетов, не учитывают человеческие и финансовые ресурсы пилотов-любителей. Вместо инвестирования в безопасность полетов, пилоты ежегодно тратят только на разрешительную документацию суммы, соразмерные с годовым бюджетом обслуживания своих воздушных судов, а также месяца времени.

К контролю и надзору за малой авиацией подключаются все новые ведомства, вплоть до МВД, ФСБ и Генеральной прокуратуры, которые находят все новые недостатки в организации летной деятельности легкой и сверхлегкой авиации России. В области государственного управления доминирует принцип «чем меньше они летают — тем лучше показатели безопасности».

В этом году, после проверок Генеральной прокуратуры, мы показали выдающуюся статистику по безаварийности. Но цена ее — фактическое отсутствие взлетов, массовый уход пилотов от полетов, а не кропотливая работа регулятора по обеспечению условий для снижения аварийности.

Мы, пилоты, хотели бы отметить, что осознаем свою ответственность. Мы сами стремимся к минимизации рисков, у нас семьи и дети. Поэтому мы ежегодно предлагаем через наши Федерацию, РАОПА, Комиссию при Президенте РФ по развитию АОН и ГЛОНАСС свое видение мер, необходимых для развития. Мы готовы обсуждать с регулятором проблемы безопасности.

Но экспертного диалога нет. Не работают экспертные группы, хотя в федерациях пилотов есть блестящие эксперты-теоретики, эксперты-практики, люди, имеющие за плечами годы работы в малой авиации, знающие как мировые практики, так и лучшие практики советского периода малой и спортивной авиации. Регулятор не создает никаких условий для этого — ни финансовых, ни организационных. Считаем такой подход в государственном управлении непрофессиональным. Нормативную систему по совокупности мы оцениваем как запретительную, препятствующую развитию малой авиации в стране. Отсутствует главное — развитие малой авиации как отрасли.

Сегодня на 140 миллионов человек в Российской Федерации мы едва имеем 2-4 тысячи самолетов и вертолетов авиации общего назначения, и всего несколько тысяч активно летающих пилотов-любителей. Для страны с таким авиационным наследием, как Россия, этот показатель — ничтожен. Число пилотов-любителей, уходящих «в тень», с каждым годом становится больше. Владельцы посадочных площадок прекращают свою деятельность — слишком высоки налоги. Будучи землями промышленного назначения, посадочные площадки, особенно в регионах, не зарабатывают столько денег, чтобы упла-

Высота принятия решения

Пилоты АОН обратились к Президенту России

Уважаемый Владимир Владимирович. Мы, пилоты легкой и сверхлегкой авиации России, владельцы посадочных площадок, авиаинженеры, производители легких и сверхлегких воздушных судов, простые граждане, неравнодушные к авиации, просим Вас вмешаться в текущую ситуацию фактического разгрома легкой и сверхлегкой авиации, которая является, в соответствии с Воздушным Кодексом РФ, частью гражданской авиации России.

тить налог. Транспортный налог — вообще заградительный.

В таких условиях пилоты-любители и другие причастные к малой авиации лица становятся правонарушителями помимо своей воли.

Наиболее обеспеченные пилоты-любители уходят из страны и осуществляют эту деятельность за рубежом, поскольку не хотят ощущать себя объектом столь пристального и непрофессионального государственного регулирования.

Владимир Владимирович! Мы знаем, что государство имеет опыт регулирования сложных систем и может адекватно их регулировать. Риск-менеджмент, снижающий административные издержки, введен в некоторых государственных контрольно-надзорных службах. Мы очень обеспокоены тем, что в такой сложной и чувствительной области, как малая авиация, этого не происходит. Приведем конкретные примеры запретительных решений:

необходимость образования инспекции авиации общего назначения для координации и практического обеспечения ее работы. Прошло 22 года, а такая инспекция до сих пор не создана.

● Стратегия развития авиации общего назначения — отсутствует, хотя такое требование содержится в ФЗ-10 «О государственном регулировании развития авиации» от 8.01.1998 г. Регулятор регулирует деятельность малой авиации вне какой бы то ни было стратегии и ориентиров.

● Нормативно сформулированные цели, задачи развития АОН — отсутствуют.

● В прогнозных показателях деятельности Минтранса РФ и Росавиации авиация общего назначения отсутствует.

● Лица, ответственные за развитие авиации общего назначения в регионах — отсутствуют. Ни в одном территориальном органе Ро-

ла использования воздушного пространства (ФП ИВП).

● Исследования авиации общего назначения как объекта государственной политики — практически отсутствуют.

● Создание и производство летательных аппаратов общего назначения в загоне, так как по установленным законам этой работой могут заниматься только предприятия, имеющие лицензию Минпромторга. А ее получить для малого предприятия, занимающегося данной тематикой, практически невозможно. Большие предприятия авиационной отрасли не смогут закрыть пробел в парке летательных аппаратов АОН.

Уважаемый Владимир Владимирович.

Также хочется обратить Ваше внимание на то, что авиация общего назначения — это не просто игрушки богатых россиян, но инструмент народного хозяйства и

противоречивых требований многочисленных регламентирующих документов, порой не отвечающих элементарной логике, не говоря о целесообразности.

Мы так же хотим обратить Ваше внимание на то, что законодательством не предусмотрена возможность инвестирования в поддержание летной годности воздушных судов авиации общего назначения каких-либо средств, кроме семейного бюджета. Однако это забирает до половины бюджета семьи. Мы не просим субсидий, но хотим отметить, что заработок авиационной деятельностью малой авиации урегулирован настолько противоречиво, что даже регулятор не может ответить на многие вопросы. Эта проблема требует своего разрешения.

Отдельной большой темой нам видится тема воспитания у молодежи любви к авиации, и через это — участие в патриотическом движении в стране. Потеря исторически существовавшей цепочки: авиамоделный кружок — планерный клуб — аэроклуб (АУЦ) — летное училище ГА или авиационное училище ВКС уже привела к тому, что Министр обороны С.К. Шойгу был вынужден озвучить факт нехватки в ВКС летного состава в количестве 1300 пилотов. Мы, пилоты, ощущаем это как позор, потому что все те, кто могли и должны были заинтересовать и привлечь молодежь в авиацию, создавая резерв для армии и гражданской авиации, вынуждены ежедневно воевать за право полететь в небо своей страны и думать, где взять денег, чтобы оплатить ежегодные разрешительные документы на полет.

В сложившейся ситуации мы видим единственную возможность выхода из правового тупика и чиновничьего произвола только в Вашем вмешательстве.

Нет нужды напоминать Вам, какой географически огромной страной Вы управляете, и как необходима этой стране легкая, мобильная, многофункциональная и общедоступная транспортная система, способная охранять леса, вывозить больных, спасать заблудившихся, доставлять почту, грузы, небольшие группы пассажиров в отдаленные пункты и радовать граждан и гостей страны обзорными полетами над нашей красивой страной.

Исходя из всего выше сказанного, мы обращаемся к Вам, Владимир Владимирович, с просьбой:

- перестроить регулирование малой авиации в целях ее развития на основе взаимодействия регулятора и экспертных групп, состоящих из пилотов авиации общего назначения;
- провести аудит и сокращение действующих регламентирующих документов до состояния их соответствия требованиям ИКАО и наших реалий;
- упростить и удешевить регистрацию легких и сверхлегких воздушных судов, упростить и удешевить процедуры их технического освидетельствования, обеспечить выполнение этих процедур во всех регионах страны и силами государственных, а не частных коммерческих структур, и тем самым создать условия для легализации тысяч ВС и пилотов;
- упростить порядок и правила медицинского освидетельстования

частных пилотов, устранив избыточность медицинских требований, обеспечив освидетельствование персонала АОН во всех регионах страны;

- отменить неисполнимо жесткие требования к авиационным учебным центрам и сделать возможным обучение пилотов-любителей в порядке индивидуальной подготовки согласно п.3 статьи 54 Воздушного кодекса РФ;

- выработать и ввести в действие правила, позволяющие субъектам АОН выполнять широкий спектр авиационных работ, включая экскурсионное обслуживание с лицензией пилота-любителя с налетом не менее 200 часов, и выполнение функций аэротакси пилотами с коммерческой лицензией и на ВС, имеющих сертификат типа;

- пресечь практику произвольной трактовки транспортной прокуратурой статей УК РФ, и попытки привлечения пилотов АОН к уголовной ответственности за нарушения, предусмотренные в КОАП РФ;

- выработать механизм проверки и признания квалификации уволившихся военных и гражданских пилотов, независимо от давности увольнения, а также выдачи им пилотских свидетельств временного образца без принуждения к обучению с уровня начинающих курсантов;

- законодательно разрешить использование сельскохозяйственных земель под нужды сельхозавиации и АОН в целом, установив льготный налог на землю, инфраструктуру на уровне налога на землю и строения, включая ВПП сельского хозяйства и АОН. Признать, что эти объекты в первую очередь несут социальный характер назначения, а не коммерческий;

- законодательно разрешить присоединение к аэродромным площадкам неиспользуемых земель, примыкающих к аэродромным площадкам, для организации полос безопасности ВПП;

- отменить абсурдное требование ФП ИВП о безусловной обязательности подачи уведомления и плана для выполнения полета в неконтролируемом воздушном пространстве (класс G) всеми пользователями воздушного пространства;

- отменить практику использования службы управления воздушным движением (ОрВД) и процедур взаимодействия пилотов с диспетчерами ОрВД в надзорно-карательных целях, не отвечающих профессиональным задачам диспетчеров, так как любое отвлечение их от функции управления воздушным движением угрожает безопасности полетов;

- упростить или отменить практику выдачи лицензий Минпромторга малым предприятиям, занимающимся разработкой, созданием и изготовлением летательных аппаратов АОН, а также создать отдельный сертификационный центр с упрощенными требованиями по выдаче сертификата типа на вновь созданные российские летательные аппараты.

- для целей взаимодействия АОН с исполнительной и законодательной ветвями власти на федеральном уровне, а при необходимости и с Президентом России, создать при Минтрансе РФ, Росавиации совещательный орган из пилотов, авиаинженеров и владельцев аэродромных площадок авиации общего назначения с правом определения последствий регулирующего воздействия по вопросам, относящимся к авиации общего назначения. Членов этого органа ввести в состав комиссии при Президенте по развитию АОН.

Обращение подписали более 1000 пилотов, а также Устинов В.Л., Устинов Р.В., Гармай А.С., Корнеев А.Н., Гринин Е.П. и другие авиаинженеры летательных аппаратов АОН

АОПА-Россия поддерживает открытое обращение пилотов к Президенту страны с требованием принять срочные меры по спасению авиации общего назначения

Председатель АОПА-Россия Владимир Тюрин: «Мы поддерживаем данное письмо, поскольку проблемы, затронутые в нем, касаются каждого пилота в стране. И мы постоянно ощущаем увеличение давления на нас со стороны государственной машины. Хотя все делается якобы во имя повышения безопасности или защищенности государства, мы видим, что фактически это приводит к обратному.

За последние несколько лет закрыты почти все авиационные учебные центры. Это те школы, где можно учиться летать и повышать летную квалификацию. Правила планирования полетов не учитывают реалий нашей большой страны. Система регистрации и получения документов о летной годности воздушных судов бюрократически сложна и экономически неэффективна. Прохождение ее частным пилотом сравнимо с подвигом. Наши пилоты обычные законопослушные люди, однако часто слышится мнение, что их сознательно выдавливают из правового поля с целью оправдания собственной некомпетентности в случаях авиационных происшествий.

На наш взгляд, ситуация, которая сложилась в России с малой авиацией, близка к катастрофической. Вместо развития и диалога, пилоты получают все более жесткие требования от регулятора, нас отказываются слышать те, кто принимает важнейшие для обеспечения полетов решения. Авиация общего назначения — это целый сектор экономики, который чиновники загоняют в тень».

Член правления АОПА-Россия Рубен Аганбегян: «Мы в АОПА изо всех сил пытаемся донести до чиновников, что принятие решений без учета реалий и чаяний пилотов, неправильно. Это путь в никуда. Данное письмо подписало более тысячи пилотов. То есть, ситуация дошла до точки, которая требует изменений. Быстрых, конкретных, в интересах простого пилота, простого человека — законопослушного гражданина России. АОПА-Россия выражает надежду, что обращение пилотов будет услышано. Мы, в свою очередь, готовы идти на любой диалог, предоставлять экспертные оценки и работать совместно с государством для решения возникших проблем».

- В стране невозможно зарегистрировать право собственности на воздушное судно дистанционно. Документы принимают в одном месте — в Москве, и только лично.

- На всю страну действуют только 4 авиационных учебных центра авиации общего назначения, из которых только два обучают пилотов на сверхлегкие воздушные суда. У остальных отказы лицензий.

- Полтора года в стране нет подготовки на дельталеты.

- Полтора года в стране нет подготовки пилотов свободных аэродромов.

- Полтора года в стране нет подготовки к полетам на автожирах. Отзывана лицензия у единственного в стране Авиацентра «Воскресенск» и прекращена учебная работа с кадетским корпусом МЧС в г. Воскресенске. Нам стыдно перед ребятами, поверившими в нас.

- В стране невозможно получить удостоверение пилота-планериста.

- За 20 лет не выпущено ни одного методического пособия по безопасности для пилотов-любителей.

- Указом Президента РФ № 147 от 21.07.1995 г. «Об упорядочении использования авиации общего назначения» определена

савиации нет штатной единицы, отвечающей за развитие авиации общего назначения.

- Авиация общего назначения в паспорт ФЦП «Развитие Транспортной системы России» (подпрограмма «Гражданская авиация») не включена.

- Что касается реализации задач, вытекающих из Поручения Президента Российской Федерации по вопросам развития АОН, Плана действий Федеральных органов исполнительной власти, направленных на развитие авиации общего назначения № 6087п-П9 от 10 октября 2013 г., то из 17 пунктов Плана выполнено лишь 4.

- Предложения по обеспечению упрощения процедур полетов и базирования АОН (согласно «Плану действий органов исполнительной власти по развитию АОН», подписанному Председателем Правительства РФ Д.А. Медведевым 10.10.2013, срок 4.12.2013.) — не выполнены.

- Предложения по развитию АОН на 2017 г. в Комиссии по развитию АОН при Президенте — не приняты.

- Постановлением Правительства № 182 от 14.02.2017 г. ужесточены Федеральные Прави-

В 1929 полётами Чухновского, Алексеева, **И.К. Иванова** начато регулярное авиационное обслуживание ежегодных Карских экспедиций. С 1932 года самолёты обеспечивали передвижение судов в восточном секторе Арктики (через Берингов пролив в устье реки Колымы). С помощью авиации велось освоение Северного морского пути. От эпизодических рейсов ледовой разведки экипажи самолётов перешли к непосредственной проводке караванов судов. Полёты на ледовую разведку, как правило, выполнялись на гидросамолётах, базирующихся на борту судов и ледоколов. С конца 30-х годов начато использование для ледовой разведки самолётов наземного базирования. С 1936 вся трасса Северного морского пути была обеспечена эпизодической ледовой разведкой.



Внук О. Ю. Шмидта

В целях централизации работ, связанных с освоением Северного морского пути, 17 декабря 1932 было организовано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть) при Совнаркоме СССР, в составе которого в феврале 1933 образовано Управление воздушной службы во главес Марком Ивановичем Швелёвым, преобразованное в 1934 году в Управление Полярной авиации Главсевморпути. С 1960 года это управление находилось в ГВФ, а в 1970 было ликвидировано. Челюскинская эпопея в истории Полярной авиации заняла особое место: она доказала эффективность использования авиации в полярных условиях. Примечательным является то, что в тех местах, над которыми летала от важная семёрка, самолёты прежде никогда не летали.

Доброй традицией стало проведение в середине февраля каждого года в Доме кино торжественных встреч, посвящённых Челюскинской эпопее и дню рождения Полярной авиации. Постоянным организатором и ведущим этих встреч является член Русского Географического общества и Союза Кинематографистов Российской Федерации, документалист Юрий Сальников. Постоянными участниками встреч являются потомки знаменитых героев.

В нынешнем году очередная встреча состоялась в Малом зале Дома кино. В ходе встречи был показан фильм о Михаиле Водопьянове, созданный киностудией из Жуковского «Крылья России». В фильме показан трагический эпизод, связанный с авиагруппой, которая с аэродрома под Ленинградом 10 августа должна была совершить налёт на Берлин. Командиром группы был комбриг Михаил Водопьянов.

В 9 часов вечера группа из 10 самолётов Пе-8 взлетела, но уже на начальном этапе полёта её начали преследовать неудачи — у одного самолёта отказали два двигателя из четырёх, и он упал и взорвался недалеко от аэродрома. Второй самолёт по ошибке сбил свои же зенитчики над Финским заливом. Ещё у двух самолётов возникли неполадки с двигателями, они сбросили бомбы на запасные цели и вернулись на свой аэродром. После по-

Герои и их звёзды

Что знаем мы сегодня о знаменитых пилотах-челюскинцах и чего не знаем

луночи шесть оставшихся бомбардировщиков долетели до Берлина и сбросили на него 10 тонн бомб.

Михаил Водопьянов изначально был пилотом гражданской авиации. Лётное мастерство он осваивал практически самостоятельно. В 1918 году в деревне под Липецком он впервые увидел самолёт и пришёл на аэродром, чтобы записаться в авиацию. В связи с неграмотностью был назначен обозным, но в дальнейшем стал шофёром и авиамехаником. Уже в Москве он стал бортмехаником, а, совершая вылеты с лётчиком Аполлиналием Томашевским, начал осваивать и азы лётного дела.

В лётную школу он поступил, уже зная основы самолётовождения, а после окончания стал пилотом гражданской авиации, работая на дальних (сегодня бы мы сказали — на дальнемагистральных) маршрутах. В 1929 году он открыл авиалинию на остров Сахалин. С 1931 года Михаил Водопьянов стал пилотом специального лётного отряда, осуществляющего перевозку матриц газет в разные города Советского Союза. В этот отряд отбирались только самые опытные лётчики — материал должен быть доставлен точно к положенному сроку, даже невзирая на непогоду.

Водопьянов справлялся с любыми задачами, но 13 февраля 1933 года при перелёте из Москвы в Петропавловск-Камчатский его самолёт потерпел катастрофу над Байкалом. Бортмеханик Серёгин погиб, а Михаил Водопьянов чудом остался жив. Но при этом получил сильное сотрясение мозга, сломал нижнюю челюсть и потерял 7 зубов. Кроме того, он получил многочисленные переломы и ссадины.

В больнице Верхнеудинска (ныне Улан-Удэ) врачи наложили на Водопьянова 36 швов. Лечение продолжалось 5 месяцев, но благодаря богатырскому здоровью, он встал на ноги. После выписки из больницы медкомиссия признала его годным к полётам без ограничений. Именно в это время из Ленинграда вышел пароход «Челюскин», чтобы пройти весь Северный морской путь за одну навигацию. К сентябрю он почти достиг Берингова пролива, но был зажат льдами.



Внучка М. С. Бабушкина

Узнав о том, что челюскинцы оказались в ледяном плену, Михаил Водопьянов выразил желание принять участие в их спасении. Первоначально ему было отказано в связи с перенесёнными травмами, но Водопьянов добился своего. 12 марта он прибыл поездом в Хабаровск, откуда вылетел на Чукотку. Менее чем за месяц, без штурмана и радиста, по сложнейшей трассе он совершил перелёт протяжённостью 6000 километров. Заправив самолёт топливом, он без отдыха вылетел в ледовый лагерь.

За три вылета он вывез 10 человек. 13 апреля он вместе с Молоковым и Каманиным эвакуиро-

вал последних челюскинцев. 20 апреля того же 1934 года Михаилу Водопьянову и другим героям-челюскинцам было присвоено звание Героя Советского Союза. Водопьянов, уверенный в своей правоте, даже написал фантастическую повесть «Мечта пилота», где рассказывается о высадке воздушной экспедиции на Северном полюсе. Точку в споре поставил Сталин, который разрешил экспедицию, но на самолётах лёгкого класса Р-5 (челюскинцев спасали на воздушных судах такого же типа).

Летом 1936 года Михаил Водопьянов с полярным лётчиком Василием Махоткиным вылетел на землю Франца-Иосифа. Осмотрев ледовую поверхность, Водопьянов пришёл к мнению, что тяжёлый самолёт в данном районе может сесть. Весной 1937 года с московского Центрального аэродрома имени М.В. Фрунзе вылетели 4 самолёта АНТ-6 (версия ТБ-3). 21 мая 1937 года первый самолёт, пилотируемый Водопьяновым, совершил посадку на Северном полюсе. Так мечта пилота сбылась.

Через неделю самолёты вернулись назад, оставив на льдине четвёрку полярников во главе с Папаниным. После возвращения в Москву наград были удостоены все участники экспедиции. Командиры воздушных судов стали Героями Советского Союза. Но Водопьянов такую награду уже имел, а в то время присваивать Золотую звезду ещё не было принято. Поэтому Водопьянов был награждён вторым орденом Ленина.

В предвоенные годы Михаил Водопьянов продолжает летать в Полярной авиации. В ноябре 1939 года началась финская война, и Водопьянов уговорил Наркома Оборон Ворошилова отправить его на фронт. На Карельском перешейке часто бывают туманы, которые не давали вылететь большinstву экипажей. Но полярный лётчик имел богатейший опыт полётов в любую непогоду, и нарком согласие дал.

Водопьянов и с этой войны вернулся с орденом Красного Знамени. 22 июня 1941 года во время ледовой разведки в Карском море Михаил Водопьянов получил радиogramму о начале войны с Германией. В этот же день он вернулся в Москву и написал рапорт с просьбой отправить его на фронт. 15 июля он был назначен командиром 81-й Дальнебомбардировочной авиационной группы. 9 августа Верховный Главнокомандующий лично ставит задачу нанести удар по Берлину.

Вечером следующего дня самолёты вылетели к цели. На обратном пути начались неполадки с двигателями у самолёта самого Водопьянова. Под утро, над Эстонией, когда линия фронта была близко, двигатели окончательно отказали и тяжёлый самолёт начал падать в лес. Водопьянов приказал всему экипажу перейти в хвост самолёта и произвёл посадку в лесу. Самолёт был разбит, но весь экипаж остался жив и невредим. Лётчики целый день пробивались к своим и вечером пересекли линию фронта.

Утром Водопьянов был вызван

в Москву, в Кремль. Там он рассказывал о тяжёлом боевом вылете. Когда Сталин спросил о жертвах, Водопьянов ответил, что из 10 самолётов на аэродром вернулись только 2, а 29 человек погибли и частично пропали без вести. Сталин был недоволен происшедшим, и через неделю Михаил Водопьянов был снят с должности командира дивизии. 20 августа выходит указ о награждении участников налёта на Берлин. Ордена Красного знамени получили все лётчики... кроме их командира.

Водопьянов продолжает летать рядовым командиром экипажа, выполнив более 20 ночных боевых вылетов. Только в апреле 1943 года Сталин вспомнил о комбриге, летающем рядовым лётчиком. В этом году Михаил Васильевич получил звание генерал-майора авиации. В сентябре он был отправлен на Казанский авиационный завод (ныне КАПО имени Горбунова) испытывать новые бомбардировщики.

После войны Водопьянов уво-



Мария Водопьянова

лился из армии и вернулся в Полярную авиацию. В 1948-49 годах он руководил лётной частью секретных экспедиций «Север-2» и «Север-3». Их цель — создание арктических аэродромов. После успешного завершения экспедиций Михаил Водопьянов был представлен ко второй Золотой звезде. Но указ о награждении за участие в секретной экспедиции также был секретным. Если известный на всю страну лётчик станет дважды Героем Советского Союза, нужно будет объяснить, за что ему была присуждена вторая Золотая звезда. В результате Водопьянов был награждён Орденом Ленина, награждение которым скрыть намного проще и который у Водопьянова стал уже четвёртым по счёту.

В эти же годы Михаил Водопьянов руководил высадкой на Северном полюсе трёх полярных станций. Но возраст давал о себе знать, и в 1954 году Михаил Водопьянов был отстранён от полётов в возрасте 55 лет. В то время этот возраст для лётчиков был рекордным. Завершив лётную деятельность, Водопьянов занялся литературным трудом, написав около двух десятков книг и театральных пьес. Будучи известным на всю страну, он был всегда желанным гостем в школах, на заводах и во многих других местах. 11 августа 1980 года Михаил Водопьянов скончался.

В одном из очередных номеров будет рассказано о судьбах других героев Челюскинской эпопеи. Добавим также, что в настоящее время ведётся работа по созданию музея, посвящённого героям-челюскинцам. Предположительно, он будет открыт в здании кинотеатра Арктика, находящегося в Москве рядом со станцией Лосиноостровская.

Григорий ГОРДОН

ИНТЕГРАЦИЯ

Продолжается работа по трансферу технологий и развитию центров компетенции между РФ и США

«Невзирая на все сложности и рестрикции продолжается совместная работа по трансферу технологий, локализации производств и развитию центров компетенций. Это говорит о том, что бизнес нацелен на долгосрочное, стратегическое партнерство и мы можем только приветствовать такой подход», — заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров на встрече с руководителями российских представительств крупных американских компаний, инициированной бизнесменами. По словам главы Минпромторга, сегодня в России видят предпосылки для разворота от негативного тренда, которые опираются на прагматичную основу, учитывающую выгоды и интересы обеих сторон.

Россия и Израиль договорились о полетах российских бортов из Жуковского в Тель-Авив

Россия и Израиль договорились о полетах российских авиакомпаний из Жуковского в Тель-Авив, рейсы будут выполняться «Уральскими авиалиниями» и «Икарором», полеты запланированы на летний сезон, сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов. В настоящий момент достигнута договоренность с авиавластями Израиля о предоставлении разрешения этим перевозчикам на выполнение полетов в соответствии с поданными заявками», — сказал Соколов. По его словам, израильские авиакомпании не планируют полеты из Тель-Авива в Жуковский. «Израильские авиаперевозчики не выказали своего желания воспользоваться аналогичными правами», - отметил Соколов.

«Почта России» начала регулярную доставку почты и грузов в Китай на своих самолетах

«Почта России» открыла регулярные авиарейсы на собственных магистральных самолетах Ту-204С из городов Женьчжоу и Харбина в Новосибирск. Самолеты будут выполнять рейсы для перевозки почты и грузов два-три раза в неделю. Как отметили в пресс-службе почтового оператора, запуск собственных перевозок дал «возможность контролировать сроки доставки и снизить затраты», поскольку устранил посредников и подрядчиков, на которых «Почта» теряла немалые деньги. В конце 2016 года «Почта России» начала тестовую эксплуатацию самолетов. В первый месяц эксплуатации они налетали 229 часов. Глава ведомства Дмитрий Страшнов отметил, что парк самолетов может быть увеличен.

«Вертолеты России» продолжают сервисное обслуживание приобретенных США вертолетов

Холдинг «Вертолеты России» продолжает осуществлять ремонт и сервисную поддержку вертолетов в Афганистане, которые были закуплены США у России, сообщил директор по международному сотрудничеству и региональной политике «Ростеха» Виктор Кладов. «Вы знаете, что «Рособоронэкспорт» находится под санкциями США, но при этом вертолетная тема выведена за рамки этих санкций. Американцы закупили более 60-ти наших машин и поставили в качестве помощи в Афганистан. Машины там прекрасно работают. Но их нужно обслуживать, ремонтировать, нужны запчасти», — сказал Кладов. Это позволит «продлить жизнь российским вертолетам».

Белоруссия предлагает свои опыт и возможности для модернизации аэропорта Нижнего Новгорода

В посольстве Белоруссии в России прошла встреча руководителя нижегородского отделения посольства Александра Власова с исполнительным директором ПАО «МАНН» (аэропорт Стригино) Денисом Букиным. «С учетом проводимой аэропортом работы по подготовке к прогнозируемому увеличению пассажиропотока, в связи с проведением в 2018 году в Нижнем Новгороде матчей чемпионата мира по футболу, предложено использовать имеющийся белорусский опыт по модернизации объектов аэропорта и аэропортовой инфраструктуры», — отметили в пресс-службе. Были презентованы образцы техники для обслуживания деятельности аэропортовых служб и специальных автобусов.

Сергей Кравченко: У ведущих российских авиакомпаний есть интерес к Boeing 737 MAX

К самолетам Boeing 737 MAX есть огромный интерес во всем мире, в том числе и среди российских авиакомпаний, заявил глава компании Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко после встречи министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова с руководителями российских представительств крупных американских компаний. «Дождитесь МАКСа, я надеюсь, будут интересные новости, касающиеся, в том числе, и этого самолета. Он очень востребован во всем мире, и в России, мне кажется будет летать достаточно скоро», — заявил Кравченко. Он отметил, что в области гражданского авиастроения есть поставщики, которые незаменимы для компании Boeing в России.

Минтранс обещает принять все необходимые меры для согласования рейсов с Таджикистаном

«Авиационные власти России всегда последовательно отстаивали интересы авиакомпаний, российского бизнеса, и исходя из этого принципа, мы будем действовать с нашими таджикскими коллегами. И, соответственно, примем адекватные меры для побуждения их к выполнению договоренностей в рамках межправительственного соглашения о воздушном сообщении», — сказал Министр транспорта России Максим Соколов на Международном арктическом форуме. Ранее первый вице-премьер правительства России Игорь Шувалов сообщил, что через аэропорт Жуковский с мая 2017 года начнут осуществлять рейсы четыре авиакомпании из Таджикистана и России.

Центр по внедрению космических технологий в Арктике создается в Архангельской области

Пилотный центр по внедрению космических технологий для развития хозяйственной деятельности в Арктике появится на территории Архангельской области. Соответствующее соглашение было подписано в ходе IV Международного арктического форума в Архангельске между властями региона и корпорацией «Российские космические системы». Как отметил губернатор Архангельской области Игорь Орлов, в области «огромное количество задач, связанных с коммуникацией, мониторингом ситуации. Те прикладные знания, которые есть в корпорации, конечно, можно и должно использовать. Это будет хорошим импульсом для развития региона в целом».

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Глава IATA назвал неприемлемым запрет на провоз электроники в салоне ВС
Запрет на провоз планшетов и смартфонов в салоне самолета, введенный в отношении рейсов из ряда стран Ближнего Востока и Северной Африки, неприемлем, заявил Александр де Юниак, пишет LeFigaro.
«Эти меры в долгосрочной перспективе неприемлемы, какими бы высокими ни были угрозы террористических актов, от которых эти меры призваны защитить», - прокомментировал он действия США и Великобритании. Глава IATA заметил, что даже в краткосрочной перспективе «сложно понять их эффективность» и что данные меры создают «значительные коммерческие препятствия»: «Мы призываем власти США и Великобритании к сотрудничеству, чтобы найти способ обеспечить безопасность пассажиров без изъятия электронной техники». На прошлой неделе США и Великобритания в целях защиты от террористических угроз ввели ограничения на провоз электроники пассажирами в кабине самолета.

Количество авиапроисшествий в РФ в 2016 году выросло почти на 27 процентов
В 2016 году с воздушными судами гражданской авиации произошло 52 авиационных происшествия: 23 катастрофы и 29 аварий, следует из материалов к коллегии Ространснадзора. В 2015 году зафиксировано 41 АП: 20 катастроф и 21 авария.
Таким образом, рост АП составил 26,8 процента. «Количественные показатели АП в 2016 году в сравнении с 2015 годом увеличились на 26,8 процента, количество катастроф увеличилось на 15 процентов, количество аварий — на 38,1 процента. Несмотря на то, что количественные показатели аварийности в гражданской авиации в 2016 году по сравнению с 2015 годом в целом ухудшились, тяжесть последствий АП (один из основных критериев безопасности полетов) при этом уменьшилась», — говорится в материалах Ространснадзора. Ведомство отмечает ухудшение показателей безопасности полетов воздушных судов авиации общего назначения (АОН) в 2016 году.

Опубликован предварительный отчет по катастрофе грузового Boeing 747
Межгосударственный авиационный комитет информирует, что Комиссия по расследованию авиационного происшествия с грузовым самолетом Boeing 747-412F TC-MCL в Киргизии продолжает свою работу.
«Проведен облет летающей лабораторией системы захода на посадку (ILS) аэродрома «Манас» по специально разработанной программе, согласованной со всеми государствами, принимающими участие в расследовании. Результаты облета анализируются Комиссией по расследованию совместно с данными объективного контроля агрегатов системы ILS в день авиационного происшествия», — говорится в сообщении МАК. Для проведения специальных исследований в Национальный комитет по безопасности на транспорте США направлен блок бортового компьютера управления полетом. По завершении работ будет подготовлен Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия, пояснили в МАК.

Росавиация не планирует запрещать провоз планшетов и гаджетов в ручной клади
Росавиация пока не рассматривала вопрос запрета провоза планшетов и других крупных гаджетов в ручной клади на авиарейсах из и в Россию. Об этом сообщил руководитель ведомства Александр Нерадько.
Ранее управление безопасности на транспорте США ввело запрет на провоз электронных устройств больше мобильного телефона в самолетах, направляющихся в США из Иордании, Египта, Турции, Саудовской Аравии, Кувейта, Марокко, Катар, ОАЭ. Такая мера вводится на рейсах авиакомпаний: Emirates, Turkish Airlines, Royal Jordanian, EgyptAir, Saudi Arabian Airlines, Kuwait Airways, Royal Air Maroc, Qatar Airways, Etihad Airways. Сразу после этого аналогичный запрет ввели власти Великобритании. Под устройствами «нормального размера» британские власти подразумевают те, длина которых не превышает 16 см, а ширина и толщина не более 9,3 см и 1,5 см, соответственно.

Расследование катастрофы A320 немецкой Germanwings велось с ошибками
Отец пилота Андреаса Лубитца, которого признали виновным в катастрофе самолета Germanwings во французских Альпах, Гюнтер Лубитц выступил с пресс-конференцией и указал на многочисленные ошибки в расследовании трагедии.
Согласно данным следствия, которое проводила Франция, в конце марта 2015 года второй пилот A320 Андреас Лубитц в отсутствие в кабине КВС запер дверь изнутри и направил лайнер в гору на юго-востоке Франции. Все находившиеся на борту пассажиры и члены экипажа — 150 человек погибли. По словам эксперта по авиации Тима ванБевверена, точно не установлено, что пилот действительно запер дверь. Нет ответа и на вопрос, почему капитан не ввел код на кнопочной панели, чтобы самому открыть дверь, неизвестно, была ли панель исправна. Кроме этого, по словам ванБевверена, бортовой самописец самолета был найден без чипа с данными о катастрофе лайнера.

В Петербурге молния попала в два заходивших на посадку самолета
На прошлой неделе сразу два пассажирских лайнера перед посадкой в Санкт-Петербурге «столкнулись» с разрядами молнии, сообщил «Интерфаксу» источник в авиадиспетчерской службе «Пулково».
«Командир Boeing 737, прилетевшего из Самары, доложил перед посадкой о попадании молнии. Затем с разницей в 15 минут об ударе молнии в непосредственной близости от фюзеляжа сообщил командир другого рейса, направлявшегося из Москвы», - рассказал собеседник агентства. По словам командиров, разряды были такой силы, что вспышка от них на несколько секунд залила светом кабину, временно ограничив видимость пилотов. Он сообщил, что в обоих случаях экипажам удалось благополучно посадить лайнеры. Однако во время осмотра техники обнаружили на фюзеляже обоих лайнеров следы ожогов. Проводится анализ, по результатам которого будет принято решение о дальнейшей эксплуатации самолетов.

АВИАПРОМ: ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

Наша марка – увы, иномарка

Стратегию развития любого авиастроительного производства определяет цена билета на самолет

Вошедший в историю как самолёт малых городов Ту-134 изготавливался серийно с 1966 по 1989 года, и за это время было построено 854 экземпляра. Эти самолёты экспортировались в более значительных количествах, чем упомянутые выше. Кроме того, эти воздушные суда поставлялись и в подразделения Министерства обороны. Существовали также специализированные модификации — Ту-134Ш (самолёт для подготовки штурманов) и Ту-134УБЛ (учебно-боевая лаборатория), за длинный носовой обтекатель, заменивший штатный, получивший прозвище «Буратино». SSJ 100, равно как и Ан-148, создавались именно для замены Ту-134. Если учитывать хотя бы тот факт, что в России в начале 2012 года в эксплуатации находилось около 100 «малых тушек», можно сказать, что эта замена почти осуществлена. В регионах большей частью Ту-134 был заменён на Боинг-737-500, хотя абсолютно сопоставимой альтернативой может являться Embraer-175 или турбовинтовой ATR-72-500/600.



Из советского наследия нужно упомянуть и Як-42, который активно применялся не только на ближнемагистральных маршрутах, но и частично на среднемагистральных и местных. Так, например, из аэропорта Быково самолёт этого типа летал как в Воронеж, так и в Нальчик и Магнитогорск. Он выпускался с 1977 по 2003 годы и был построен в 183 экземплярах. Создан он был для замены Ту-134 и Ил-18, но последний, уступая «Яку» во вместимости и скорости полёта, значительно превосходил его по дальности.
Як-42 частично заменил Ту-134 в Литовском, Украинском (Днепропетровск, Донецк) и Северокавказском (Астрахань, Краснодар) управлениях гражданской авиации. Его карьера стала достаточно продолжительной – воздушные суда этого типа по сей день эксплуатируются в авиакомпаниях «Саравиа» и «Ижавиа», но в настоящее время им ведётся поиск замены. Российский авиапром ничего предложить не может. Сопоставимым по классу самолётом является Ту-334. Но его судьба незавидна.
Как говорилось выше, региональные воздушные суда по численности заметно превосходили магистральные. Так, например, Ан-24 с 1962 по 1979 годы был изготовлен в 1200 экземплярах, т.е. в год строилось около 60 самолётов, соответственно, в месяц — около 5. В ряде региональных авиакомпаний Ан-24 эксплуатировался по сей день. В качестве замены для него рассматривался Ан-140, но программа его производства, к сожалению, закончилась провалом. Другой альтернативой сегодня стал Ил-114, превосходящий Ан-24 и по вместимости, и по дальности полёта. Но

мости, и по дальности полёта. Но начало его серийного производства — дело будущего.
Из региональной когорты многочисленным был и Як-40. С 1966 по 1981 годы было изготовлено более 1000 экземпляров ВС. Темпы производства были такими же, что и у Ан-24. Сегодня самолёты Як-40 выведены из эксплуатации практически повсеместно. Часть из них продолжала эксплуатацию в бизнес-авиации, но постепенно они заменяются на современные иностранные воздушные суда.
Сегодня, однако, Як-40 обретает вторую жизнь: СибНИА проводит испытания этого самолёта в двухдвигательной версии. Но серийное производство начнётся не в ближайшее время. Вероятно, испытываемый самолёт рассматривается как платформа и летающая лаборатория для создания перспективного регионального воздушного судна.
Про Ан-2 сказано немало слов. Обратим внимание главным образом на то, что его серийный выпуск осуществлялся с 1947 по 2002

Проблема местной авиации таким путём едва ли решится. Замена подлежат также двигатель и авионика. Конечным результатом работ может стать только создание нового самолёта.
Ан-2 — это десятиместный самолёт. Но в гражданской авиации СССР существовали и воздушные суда, получившие название «летающий автомобиль». Речь идёт о рассчитанном для перевозки двух пассажиров самолёте Як-12, созданном на рубеже 40-50-х годов и активно применявшемся в гражданской авиации в 50-60-е годы как «воздушное такси». К этому же сегменту относился и двухмоторный самолёт L-200 («Морава»), перевозивший 4 пассажиров. Он активно использовался в южных регионах. После вывода из эксплуатации «Моравы» этот сегмент почти исчез.
Отчасти он заполнился вертолётами, но только в тех регионах, где других средств сообщения нет и быть не может, т.е. на Крайнем Севере, в Сибири, в Средней Азии, на Северном Кавказе и в Закавказье. Но и вертолётов, пригодных для сегмента «воздушного такси», отечественная промышленность не выпускает. Тем же, которые производились в 50-60-е годы, т.е. Ми-1 и Ка-18 (вертолёты на трёх пассажирах), замена так и не была создана. Именно этим и объясняется сегодня засилье «Робинсонов» — в продуктовой линейке холдинга «Вертолёт России» подобных машин нет.
Так много или мало — 13500 воздушных судов? Поддавшись впечатлению от этой цифры, следует иметь в виду и территорию СССР, которая от нынешней России отличалась наличием Прибалтики, Белоруссии, Украины, Молдавии, республик Закавказья, Средней Азии и Казахстана. И всем нужно было летать!
Для сегодняшнего россиянина названная цифра представляется впечатляющей, хотя магистральные воздушные суда в ней составляют меньшинство.
Так что же нас ждёт в будущем? В своём выступлении на заседании Коллегии Валерий Окулов сказал и об этом. Он сообщил, что согласно прогнозам, численность магистрального парка до 2020 года должна вырасти на 140 самолетов (т.е. их всего будет 634). При этом за период 2017-2020 годы потребуются еще и замена до 300 эксплуатируемых в настоящее время воздушных судов. Общая потребность российских авиакомпаний в поставках пассажирских самолетов до 2035 года составляет 1700 - 2000 воздушных судов, из них магистральных — 1100-1300 экземпляров. Это соответствует среднему годовому темпу приобретения авиакомпаниями самолетов (60 — 70 ВС в год, т.е. от 5 до 6 в месяц). А с учетом замены парка годовой объем поставок оценивается в 75 - 85 воздушных судов.
За последние 10 лет в сред-

нем авиакомпания получали в эксплуатацию 82 воздушных судна в год. Поставки самолетов вместили 50 — 110 и 140 — 220 пассажирских мест составляют 2/3 от их общего количества. Речь идёт о ближнемагистральных и среднемагистральных воздушных судах. Сегодня законтрактовано 175 самолётов MC-21. ГТЛК прогнозирует поставку 107 воздушных судов Sukhoi SuperJet 100 (помимо тех, что уже поставлены). В соответствии с планами развития парка Группа «Аэрофлот» планирует с 2017 по 2025 год увеличить флот на 230 среднемагистральных турбореактивных воздушных судов, из которых 50 самолётов — MC-21. Какими будут остальные 180 — не было сказано. Осталось неизвестным также, кому достанутся остальные 125 самолётов MC-21 из 175 законтрактованных, равно как и 107 «Суперджетов».
Но не менее существенным является вопрос, касающийся регионального и местного сегментов. Судя по планам, он не будет восстановлен даже до уровня советских лет. Если из 1700-2000 самолётов в общей сложности 1100-1300 являются магистральными, какими будут остальные 600-700? И к какому классу они будут принадлежать — такому же, как Ан-2, легче или тяжелее? Оставим в стороне вопрос, чьего производства будут эти самолёты. Маловероятно, что отечественными — о судьбе их создателей в России сказано уже достаточно.
А каково положение дел с широкофюзеляжными самолётами? Валерий Окулов сообщил, что доклад о них был направлен в Минпромторг, и ГТЛК подготовила финансово-экономическую модель эксплуатации воздушных судов данного класса. С учетом того, что сохраняются модель и четырёхдвигательная компоновка, для равноценной эксплуатации этих самолетов потребуются государственная поддержка.
Авиакомпания «Икар» заинтересована в эксплуатации самолетов Ил-96-400М, но для подготовки графика требуются данные по характеристикам, стоимости и также графики их поставки. Авиакомпания Royal Flight готова рассмотреть возможность лизинга самолетов Ил-96, пока в количестве только трех экземпляров. Основным эксплуатантом самолетов этого типа был и останется СЛО «Россия», но её флот состоит из воздушных судов предыдущей версии, т.е. Ил-96-300.
То, что самолёт данного типа остаётся четырёхдвигательным, снижает его шансы продвижения даже на внутреннем рынке. Неизвестно, почему не ведутся работы по двухдвигательной версии: по словам творца этого самолёта Генриха Новожилова, ответственный проект был создан. Дело остаётся за отечественным двигателем.
Так много или мало будет самолётов через 20 лет? Судя по прогнозам, даже утраченное с советских лет наследие восстановлено ещё не будет. Хватит нам «бортов» или нет — будет зависеть от того, какая часть населения сможет позволить себе полеты наяву. А это, в свою очередь, зависит от того, сколько будет стоить билет на самолёт.
Валентин ПЕТРОВСКИЙ

В инновационном центре Сколково прошло первое мероприятие «AirbusDay», посвященное перспективным технологиям и исследованиям в аэрокосмической отрасли. В рамках теоретической сессии компания Airbus представила свое видение будущего, а также познакомила участников с перспективными проектами в области цифрового производства, городской воздушной мобильности, электрификации авиационной отрасли.

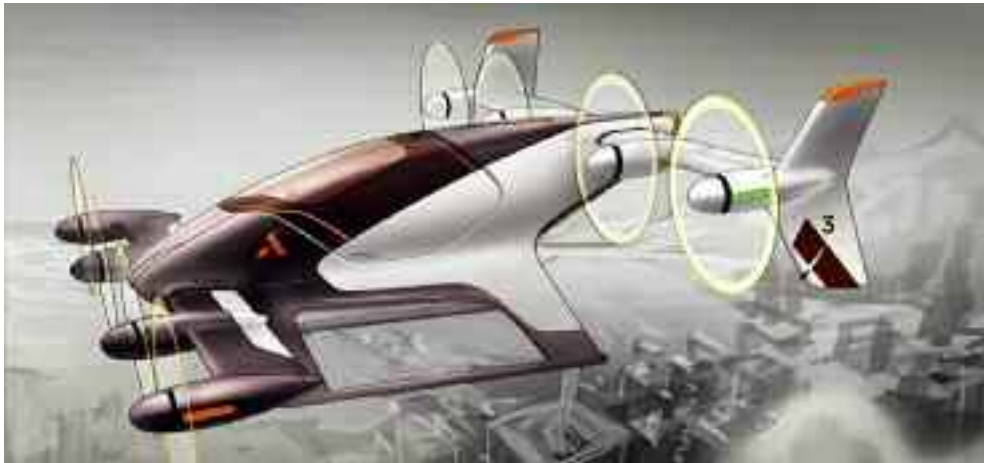
Участникам семинара был также представлен международный конкурс AirbusSpaceDataHighway, победитель которого получит приз в размере 75000 евро и поддержку корпоративного акселератора AirbusBizlab в реализации своего проекта.

«В условиях меняющейся конъюнктуры рынка, появления новых технологий, растущего давления со стороны новых игроков особенно важно сохранять высокую конкурентоспособность. Именно поэтому компания Airbus уделяет столь большое внимание инновационным разработкам и активно внедряет их в свою деятельность», — отметил глава AirbusDefenceandSpace в России Владимир Терехов. — Сегодня мы увидели много разных проектов, признаюсь, что какие-то из них меня впечатлили высокой степенью проработки. Мне кажется, что подобные мероприятия очень полезны: это своеобразная площадка для открытого диалога между разработчиками и промышленностью, что в итоге позволит найти то самое верное решение, которое послужит на благо индустрии в целом. Хотим выразить благодарность нашим партнерам из Сколково за поддержку в проведении этого мероприятия».

Практическая часть семинара включала в себя менторские сессии с представителями Airbus и Сколково. В общей сложности участни-

75000 евро — за идею

Компания Airbus и Сколково провели первое совместное мероприятие по инновациям



ками семинара было представлено 15 проектов по таким направлениям как: SpaceDataHighway, беспилотные летательные аппараты, дополненная реальность, аэродинамические схемы. Все проекты получили экспертную оценку и дальнейшие рекомендации по доработке, реализации и применению. Специалисты Airbus и Сколково также выбрали два лучших проекта, авторы которых получили поощрительные призы от Airbus.

«Мы рассматриваем первый AirbusDay как пробный камень в череде совместных мероприятий с нашим ключевым партнёром и шаг в сторону усиления сотрудничества. Уже сейчас AirbusGroup входит в капитал трёх сколковских компаний, ведущих разработки в сфере двигателестроения, телекоммуникаций и ИТ. В будущем мы надеемся вовлечь в работу со сколковской экосистемой корпоративный акселератор AirbusBizLab для обеспечения выхода наших проектов на международный рынок. Мы также ориентируемся на то, чтобы стать входной воронкой

для проектов по будущим конкурсам от Airbus, таким как SpaceDataHighway, по всем направлениям будущего развития компании», — прокомментировал вице-президент, исполнительный директор кластера космических технологий и телекоммуникаций Фонда «Сколково» Алексей Беляков.

Конкурс Airbus Space Data Highway предлагает участникам подумать о новых сферах применения данной технологии, а также предложить свои идеи относительно новых способов использования инфраструктуры и обслуживания Space Data Highway. К участию в конкурсе приглашаются любой желающий: от студентов и частных предпринимателей до компаний и стартапов. Максимальное количество участников в одной команде не должно превышать пяти человек. Поддача заявок на конкурс закончится 30 апреля 2017 года. В июне жюри конкурса, в которое войдут представители Airbus и Европейского космического агентства, огласит имя главного победителя.

Отметим, что SpaceDataHighway — это уникальная космическая система, которая объединяет LEO спутники с помощью сверхширокополосной лазерной связи со спутниками — ретрансляторами на геостационарной орбите. Данная технология позволяет безопасно передавать большие массивы данных (до 40 терабайтов в день) со скоростью до 1,8 Гбит/сек. Кроме того, она обеспечивает возможность передачи данных в режиме, приближенному к реальному времени. Это позволит ей кардинальным образом повлиять на деятельность в различных сферах, в том числе, в преодолении гуманитарных кризисов, осуществлении мониторинга чрезвычайных ситуаций, обеспечении безопасности мореплавания и защите окружающей среды.

Еще одним важным преимуществом системы SpaceDataHighway является то, что она может оперативно передавать информацию и на другие объекты — воздушные суда, беспилотные летательные аппараты и МКС.

Деньги — на бочку!

На HeliRussia можно потрогать инновационные продукты от австралийской компании Turtle-Pac

Turtle-Pac покажет три образца своей продукции. Первый — топливные емкости для сброса с воздуха DropDrum 205. Этот прочнейший пластиковый топливный контейнер может быть сброшен без парашюта с вертолета или самолета, если его скорость не превышает 130 км/ч с высоты не выше 15 метров. В иных условиях используется парашют, который позволяет также быстро и точно сбрасывать емкость. Кроме авиационного, емкости DropDrum 205 можно заправлять дизельным топливом, а также водой. Объем модели составляет 205 литров.

Безусловно, самой известной продукцией от Turtle-Pac являются контейнеры для перевозки топлива на борту воздушных судов, выпускаемые компанией с 1991 года. Образцы такой продукции также можно будет увидеть на HeliRussia 2017. Основным преимуществом подобного решения является его практичность: после слива топлива контейнер занимает минимум места, что дает возможность перевозки дополнительного груза и пассажиров. Подобный контейнер вмещает в себя до 2000 литров топлива, эти модели успешно применяются в отдаленных регионах таких стран, как Австралия, Колумбия и Канада, Россия, а также на Аляске (США), в Африке, в Папуа — Новая Гвинея и в Антарктике.

До открытия юбилейной 10-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2017 остается меньше двух месяцев. Вместе с ростом количества участников увеличивается и число интересных экспонатов, с которыми можно будет познакомиться с 25 по 27 мая в МВЦ «Крокус Экспо». Так, на выставке HeliRussia 2017 свою продукцию представит компания Turtle-Pac, производитель топливных баков из Австралии.

Третий не менее интересный образец — пластиковые вспомогательные топливные баки для авиатехники, в различных исполнениях вмещающие от 40 до 2000 литров топлива. Они могут устанавливаться практически на все вертолеты, на-

чиная с Robinson R22. Использование подобных вспомогательных топливных баков позволяет значительно увеличить перегоночную дальность воздушного судна без значительных затрат. По заявлению компании, такие вспомогательные топливные

баки в 5 раз прочнее металлических, а устанавливаться и сниматься они могут за считанные минуты.

Продукция компании Turtle-Pac пользуется высоким спросом во всем мире благодаря удобству, функциональности, надежности и экономичности. Безусловно, решения компании Turtle-Pac могут быть интересны многим операторам авиатехники в России в силу необходимости совершать длительные перелеты без дозаправки и для снабжения топливом воздушной и просто техники на удаленных стоянках и в «Медвежьих углах»..



МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Американская стартап-компания разработала электрический лайнер для коротких перелетов

Инженеры WrightElectric разработали концепцию пассажирского самолета на батареях, заряда которых хватает на расстояние до 480 км. В нем 150 мест — как в большинстве узкофюзеляжных Boeing 737. WrightElectric уже представила двухместное воздушное судно и начала сотрудничать с изобретателем Чипом Йетсом. Он уже придумал электролайнер, способный преодолеть 1,5 тысячи км. Предполагается, что первые самолеты будут совершать перелеты по маршрутам Нью-Йорк — Бостон, Лондон — Париж и Сеул — Чеджу. Сменить аккумуляторы можно будет в аэропорту. К проекту уже проявило интерес несколько авиакомпаний, в том числе британский лоукостер Easyjet.

Ryanair заявил об угрозе для Великобритании разрыва авиасообщения с Европой после Brexit

Как напоминают в авиакомпании, если все пойдет по плану, Британия покинет ЕС в марте 2019 года. Вместе с этим государство выйдет из договора о едином с Евросоюзом авиационном пространстве. Это означает, что начиная с марта 2019 года, авиарейсы между Британией и ЕС станут невозможны в течение неопределенного периода времени. В связи с этим в Ryanair призвали власти Соединенного Королевства сделать тему воздушного сообщения приоритетной в переговорах с ЕС по Brexit. Представители перевозчика, в частности, предложили Британии заключить с европейскими властями новое двустороннее соглашение о перелетах.

Семь жертв катастрофы лайнера Germanwings подали иск в суд Барселоны против Lufthansa

По информации Europa Press, речь идет о трех испанских семьях, двух парагвайских и одной британской. Как считает отец одной из жертв, «в системе произошел сбой, что позволило недееспособному человеку сесть за штурвал самолета, на борту которого находились 140 пассажиров». По его словам, «условия не изменились, и где гарантии, что пилоты, осуществляющие в настоящий момент полеты, не употребляли ни грамма алкоголя или других веществ». Адвокат Карлос Вильякорта не стал конкретизировать, какой компенсации будут добиваться родственники. Тем не менее, по словам юриста, пока семьям были предложены такие суммы, которые являются оскорбительными.

Польша попросила у полиции Испании помощь в расследовании смоленской авиакатастрофы

Генпрокуратура Польши информирует, что «криминалистическая лаборатория полиции Испании в Мадриде (Comisar на Generalde Policia Cientifica, Madrid) является еще одной иностранной организацией, в которую прокуроры, ведущие расследование, связанное с авиакатастрофой под Смоленском, обратились с просьбой о проведении криминалистических исследований». Предложенная полицией Испании помощь имеет «обычный характер научной поддержки и со стороны аналитической будет заключаться в выполнении исследований проб, взятых в ходе осмотра обломков самолета Ту-154М №101 на наличие остатков взрывчатых веществ», говорится в сообщении.

По поручению Пентагона DARPA подписало контракт на разработку «небесных авианосцев»

Агентство перспективных оборонных проектов (DARPA) Минобороны США заказало компаниям Dynetics и GeneralAtomicsAeronauticalSystems разработку проекта «небесных авианосцев». Речь идет о самолетах-носителях беспилотных летательных аппаратов, разрабатываемых в рамках концепции Gremlins. Согласно условиям подписанных контрактов, компании обязуются в течение года разработать проекты систем пуска и сбора беспилотников в воздухе с борта различных типов военных самолетов. Таким образом, ВВС США получат возможность эффективно нейтрализовать системы ПВО противника, собирать разведанные и уничтожать различные цели.

Иран наложил санкции на UnitedTechnologies, Raytheon и еще несколько крупных фирм США

Исламская Республика Иран составила список из 15 североамериканских фирм, на которых наложены санкции «за поддержку израильских преступлений и терроризма», сообщает газета TehranTimes. Любые операции с попавшими в «черный список» американскими компаниями запрещены, а их сотрудникам оказано в получении иранских виз для посещения страны. Для UnitedTechnologies и Raytheon, в частности, ситуация может обернуться серьезными потерями из-за невозможности поставлять выпускаемые ими комплектующие на пассажирские и грузовые авиалайнеры, что IranAir и другие местные авиакомпании закупают по недавним соглашениям с Airbus, Boeing и ATR».

Глава британского МВД не исключила полного запрета гаджетов в самолетах

Глава МВД Великобритании ЭмберРадд не исключила, что запрет на провоз электронных устройств на борту самолетов из ряда стран Африки и Ближнего Востока может в будущем распространиться и на рейсы из других стран. «Сложно сказать, как далеко это зайдет», — заявила Радд в интервью телеканалу Би-би-си, отвечая на комментарий журналиста, который назвал странным ввод запрета в отношении не всех стран, а лишь узкого списка в условиях, когда террористические группировки действуют по всему миру. Великобритания объявила о запрете на провоз электроники в самолетах, следующих в Англию из Турции, Ливана, Иордании, Египта, Туниса и Саудовской Аравии.

Пилота немецкой авиакомпании TUIfly, которому стало плохо, заменила стюардесса

По данным федерального управления расследований авиационных происшествий Германии, инцидент произошел на борту Boeing 737-800 в воздушном пространстве над Францией в октябре 2016 года, однако СМИ узнали о нем только сейчас. Пилот отошел в уборную, где почувствовал головокружение, после этого он не смог продолжить управление самолётом, сообщил газете NeuePresse представитель авиакомпании Ян Хиллрихс. «Экипаж в этой ситуации сработал безупречно», — цитирует издание слова Хиллрихса, который также сообщил, что остальным пилотам и бортпроводникам удалось успешно посадить самолет. Пассажиры об инциденте также ничего не узнали.



Чей борт круче

Подробности на с. 6-7

Премия «Крылья России»: 20 лет вместе с отраслью

Номинация	Дипломанты	Лауреаты
Компания года в номинации «Событие года в воздушном транспорте России» Авиакомпания года в номинации «Деловая авиация»	1. «Сириус –Аэро» 2. «Тулпар Эйр»	«Победа» «Русджет»
Авиакомпания года в номинации «Чартерные авиаперевозки»	1. Pegas Fly 2. «Северный ветер»	AZUR AIR
Авиакомпания года в номинации «Вертолётные услуги»	1. «Баркол» 2. «Алроса»	«ЮТэйр-вертолетные услуги» «Оренбуржье»
Авиакомпания года в номинации «Авиаперевозки на местных маршрутах»	1. «Нарьян–марский объединенный авиаотряд» 2. NORDSTAR	«Аврора» «Саратовские авиалинии»
Авиакомпания года в номинации «Авиаперевозки на региональных маршрутах»	1. «Оренбуржье» 2. «Руслайн»	«ВИМ–АВИА»
Авиакомпания года в номинации «Внутренние авиаперевозки в группе 3» (объем перевозок на ВВЛ за 2016 г. до 0,5 млн пасс.)	1. «Ангара» 2. «Алроса»	«Аэрофлот— российские авиалинии» «Аэрофлот— российские авиалинии»
Авиакомпания года в номинации «Внутренние авиаперевозки в группе 2» (объем перевозок на ВВЛ за 2016 г. от 0, 5 до 3,0 млн пасс.)	1. «НОРДАВИА-региональные авиалинии» 2. NORDSTAR	Московский аэропорт Домодедово
Авиакомпания года в номинации «Лучшая инженерно-техническая служба»	«Уральские авиалинии»	Emirates «Аэрофлот- российские авиалинии»
Авиакомпания года в номинации «Электронная коммерция»	1. Аэропорт Кольцово 2. Международный аэропорт Сочи	
Аэропорт года		
Зарубежная авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий Российская авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий		
Авиакомпания года в номинации «Внутренние авиаперевозки в группе 1» (объем перевозок на ВВЛ за 2016 г. свыше 3,0 млн пасс.)	1. «Аэрофлот— российские авиалинии» 2. UTair	«Уральские авиалинии»
Авиакомпания года в номинации «Международные авиаперевозки»	1. AZUR AIR 2. «Уральские авиалинии»	«Аэрофлот- российские авиалинии»
Спонсором Премии традиционно выступила страховая группа «АльфаСтрахование», спонсорами номинации стали компании Embraer, LufthansaTechnik, Rolls-Royce, Sabre. Учредители Премии «Крылья России» имени Евгения Чибирёва – Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, редакция журнала «Авиатранспортное обозрение» и консалтинговая компания «Инфомост». Премия существует с 1997 года.		