

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 18-19 (44206)
Май 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Подробности на с. 2, 5

Новое сердце гидроплана

В проекте ремоторизации Бе-200 двигатель SaM146 предлагается заменить на ПД-10, которого пока нет

Летал — как пел

Герой фильма «В бой идут одни старики» стал Дважды Героем Советского Союза



Подробности на с. 2, 8



Подробности на с. 12

«Оптимальные процедуры»

Международный форум SKYSERVICE оценил достижения авиакомпаний в развитии сервиса

Воздушный транспорт гражданской авиации № 18-19 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

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

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
Сигнальный презд, д. 19

Заказ Тип. № 604

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Новое сердце гидроплана

В проекте ремоторизации Бе-200 двигатель SaM146 предлагается заменить на ПД-10, которого пока нет

Размолвка с рвущейся в НАТО Украиной больше всего, пожалуй, сказывается на авиационной отрасли России. Двигатели «Мотор Сич» разных типов устанавливались на многие самолёты: Як-40 и Як-42, а также на все воздушные суда «антонова» — от Ан-12, АН-24 и Ан-26 до самого «Руслана» (АН-124). Силовыми установками от старейшего знаменитого украинского авиадвигателестроительного предприятия оснащались и гидропланы.

Бе-12 был оснащён турбовинтовыми двигателями АИ-20, а пришедший ему на смену Бе-200 — Д-436 (в морской модификации ТП). И летал бы он с такими моторами и впредь, да вот незадача... Страна-производитель, издавна бывшая для России братской, ориентируется теперь на недружественный нам

военно-политический альянс. Значит, и двигатели тоже «чужие». Надо менять! Но на что?

Из тех, что относятся к нужному классу по мощности и тяге и при этом освоены как в производстве, так и в эксплуатации, в нашем распоряжении есть только российско-французские SaM146.

Был разработан проект ремоторизации Бе-200 с Д-436ТП на двигатели названного типа. Этот проект был представлен, в частности, на конференции «Средне-магистральная и региональная авиация» в начале декабря минувшего 2018 года.

Проект ремоторизации гидро-



самолёта Бе-200 был презентован также на «Гидроавиасалоне2018». А ранее, на состоявшемся в мае того же года Петербургском международном экономическом форуме, генеральный директор АО «Объединённая двигателестроительная корпорация» Александр Артюхов и генеральный директор Safran Air-

craft Engines Оливье Андриес заключили рамочное соглашение о разработке модификации двигателя SaM146 для ремоторизованной версии российского самолёта-амфибии Бе-200. Речь шла о том, чтобы этот двигатель был «оморачен».

Продолжение на с. 5

Летал — как пел

Герой фильма «В бой идут одни старики» стал Дважды Героем Советского Союза

45 лет прошло с того дня, как на экраны страны вышел художественный фильм «В бой идут одни старики», посвящённый лётчикам-истребителям Великой Отечественной войны. Удивительно, но все события, за которыми, затаив дыхание, следили зрители, происходили на самом деле. Была и «поющая эскадрилья» — в 5-м Гвардейском Истребительном авиационном полку. Были и поющие лётчики, были и самолёты со скрипичным ключом и нотным станом на борту. Был и «Маэстро», в которого сразу же влюбилась публика.

пков совершил 475 боевых вылетов, провёл 117 воздушных боёв и лично сбил 41 неприятельский самолёт.

45-летнему юбилею выхода на экран знаменитого фильма и 90-летию кинорежиссёра и актёра Л.Ф. Быкова была посвящена встреча, состоявшаяся в библиотеке-культурном центре имени Ан-

туана де Сент-Экзюпери. Место выбрано не случайно: Виталия Попкова, которому также была посвящена встреча, сегодня даже называют нашим Сент-Экзюпери.

Виталий Иванович Попков родился 1 мая 1922 года в Москве. Его отец был выпускником Императорского Технического училища (ныне

МВТУ имени Н.Э. Баумана), где стал инженером-механиком по двигателям, и служил в гараже особого назначения. В авиацию Виталий пошёл... в 8 лет. В 1930 году открылся первый в Советском Союзе авиамоделный клуб.

Продолжение на с. 8



Его прототипом стал Дважды Герой Советского союза, генерал-лейтенант ВВС Виталий Попков — Маэстро в любом смысле этого слова, как в музыкальном, так и в авиационном. Виталий Иванович служил именно в этой поющей эскадрилье. Он стал прототипом сразу двух персонажей: командира эс-

кадрильи Титаренко в блистательном исполнении Леонида Быкова (Маэстро) и героя Сергея Иванова — лейтенанта Александрова (Кузнечика). В этой эскадрилье существовал собственный хор. Кузнечиком Виталий Попков был в 1941 году, а Маэстро — в 1943.

Гвардии капитан Виталий По-

Чьи ястребы круче

Сможет ли российский истребитель Су-35 бороться в воздухе с американскими F-35?

Популярный журнал The National Interest уже представлял американский истребитель F-35 — самолет, на который возлагают большие надежды США. Теперь пришла очередь топового российского истребителя Су-35. А что будет, когда в воздушном бою сойдутся две «тридцатипятки»?

Самолет компании «Сухой» Су-35 (Flanker-E по кодификации НАТО) — главный российский истребитель для завоевания превосходства в воздухе из числа находящихся на вооружении, и он является основой моделей четвертого поколения. Су-35 сохранит свои позиции до тех пор, пока Россия не приступит к серийному производству истребителя-неви-

димки пятого поколения ПАК ФА.

Эта машина обладает непревзойденной маневренностью, а большая часть ее электроники и вооружения не отстает от таких западных образцов, как F-15 Eagle. Он может стать могущественным противником для F-15, Eurofighter и Rafale, но вопрос заключается в том, насколько эффективно Су-35 сможет бороться с истребите-

лями-невидимками пятого поколения, такими как F-22 и F-35.

История

Су-35 — это дальнейшее развитие Су-27 (Flanker по кодификации НАТО), машины позднего периода холодной войны, которая не должна была уступать по своей конструкции американскому F-15. Это тяжелый многоцелевой истреби-



тель с двумя двигателями, в котором сочетаются отличная скорость, боевая нагрузка и маневренность в воздушном бою.

Су-27 ошеломил зрителей на Парижском авиашоу в 1989 году, когда он продемонстрировал пугачевскую «кобру». При выполнении этой фигуры самолет резко задирает нос вплоть до запрокидывания назад на 120 градусов вертикально и в то же время продолжает двигаться вперед прежним курсом.

Су-27 в больших количествах поставляется на экспорт, однако с западными истребителями он пока не встречался. Правда, этот истребитель из состава эфиопских ВВС участвовал в воздушном бою во время пограничной войны с Эритреей и подбил четыре МиГ-29. Потерь среди Су-27 не было. Он также используется в борьбе с наземными целями в качестве штурмовика.

Продолжение на с. 9



«Суммарно мы уже вложили в этот проект 37,5 млн рублей. Примерно около 50 млн рублей будет стоить прилегающее здание, плюс вся внутренняя начинка будет стоить примерно столько же. В общей сложности, по нашим оценкам, реализация проекта обойдется в сумму порядка 150 млн рублей», — сообщил он.

На первый этап создания му-

зейно-образовательного комплекса привлекались средства в виде грантов из различных фондов. Так, порядка 9 млн рублей вуз получил из Фонда президентских грантов. Часть средств университет получил через краудфандинг и благотворительные акции, к примеру — «Щедрый вторник», когда сотрудники вуза направляли свою однодневную зарплату в фонд му-

Ту-144 — как место для квеста?

Казанский авиационный институт подсчитал: запуск музея требует 150 миллионов рублей

Казанский авиационный институт (КНИТУ-КАИ) привлек для создания музейно-образовательного комплекса на базе первого сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144 порядка 37,5 млн рублей. Для запуска проекта необходимо еще свыше 100 миллионов рублей, рассказал ректор вуза Альберт Харисович Гильмутдинов.

зее. Также вуз выиграл грант Росмолодежи на создание интерактивного музейного квеста, разработка которого находится в завершающей стадии.

«Мы подали новые заявки в Фонд президентских грантов, в Благотворительный фонд Потанина, в «Росмолодежь», с министерством просвещения активно работу ведем. Мы надеемся и

ждем поручения Президента страны по итогам его визита в Казань, оно должно быть прописано отдельно, в общем работа идет», — добавил Гильмутдинов.

Ранее во время визита Президента Российской Федерации Владимира Путина в Казань и его встречи с представителями общественности ректор КНИТУ-КАИ Альберт Гильмутдинов озвучил

предложение создать музей и попросил поддержки у главы государства. Владимир Путин поддержал идею и пообещал, что обговорит с коллегами этот вопрос. Президент напомнил, что Ту-144 «был очень хорошим проектом XX века, говорил о реальных достижениях Советского Союза».

Продолжение на с. 10

	Росавиация информирует Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-март 2018-2019 гг.			
	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)	
		январь-март 2018 г.	январь-март 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот	тыс.пасс.км.	57 024 068,11	64 847 639,77	113,7
в том числе:				
Международные перевозки		33 488 494,88	38 554 529,13	115,1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		29 980 462,14	35 279 664,13	117,7
между Россией и странами СНГ		3 508 032,74	3 274 865,00	93,4
Внутренние перевозки		23 535 573,23	26 293 110,64	111,7
из них:				
местные перевозки		260 531,14	255 541,87	98,1
Тоннокилометры		тыс.ткм.	6 866 921,55	7 413 150,88
в том числе:				
Международные перевозки	4 560 656,07		4 866 553,04	106,7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	4 233 206,13		4 558 816,01	107,7
между Россией и странами СНГ	327 449,94		307 737,03	94,0
Внутренние перевозки	2 306 265,48		2 546 597,84	110,4
из них:				
местные перевозки	25 711,39		24 972,32	97,1
Грузооборот	тыс.ткм.		1 734 755,42	1 576 863,30
в том числе:				
Международные перевозки		1 546 691,53	1 396 645,42	90,3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		1 534 964,54	1 383 646,24	90,1
между Россией и странами СНГ		11 726,99	12 999,18	110,8
Внутренние перевозки		188 063,89	180 217,88	95,8
из них:				
местные перевозки		2 263,59	1 973,55	87,2
Перевозки пассажиров		чел.	22 174 562	24 753 844
в том числе:				
Международные перевозки	8 612 779		9 944 438	115,5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	7 079 721		8 507 870	120,2
между Россией и странами СНГ	1 533 058		1 436 568	93,7
Внутренние перевозки	13 561 783		14 809 406	109,2
из них:				
местные перевозки	371 852		386 837	104,0
Перевозки грузов и почты	тонн		256 482,45	240 997,00
в том числе:				
Международные перевозки		194 536,13	179 826,15	92,4
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		189 129,54	174 195,59	92,1
между Россией и странами СНГ		5 406,59	5 630,56	104,1
Внутренние перевозки		61 946,32	61 170,85	98,7
из них:				
местные перевозки		2 896,07	2 601,20	89,8
Процент занятости пассажирских кресел		%	80,4	80,3
в том числе:				
Международные перевозки	83,0		81,9	- 1,1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ	83,5		82,4	- 1,1
между Россией и странами СНГ	78,8		77,2	- 1,6
Внутренние перевозки	77,0		78,2	1,2
из них:				
местные перевозки	62,7		61,4	- 1,3
Процент коммерческой загрузки	%		68,5	67,1
в том числе:				
Международные перевозки		68,7	66,4	- 2,3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		68,8	66,6	- 2,2
между Россией и странами СНГ		67,3	63,9	- 3,4
Внутренние перевозки		68,1	68,4	0,3
из них:				
местные перевозки		64,3	63,8	- 0,5

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-март 2018-2019 гг. (Международные и внутренние перевозки)									
№	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %	
		январь-март 2018 г.	январь-март 2019 г.	% к пр.	январь-март 2018г.	январь-март 2019 г.	% к пр.	январь-март 2018г.	январь-март 2019 г. +/- к пр.
1	Аэрофлот — российские авиалинии	7 394 020	8 452 677	114,3	20 975 262,50	23 285 185,50	111,0	76,5	75,8 - 0.7
2	Сибирь	2 299 156	2 467 955	107,3	4 326 678,51	4 900 727,64	113,3	82,3	82,8 +0.5
3	Победа	1 401 648	2 039 389	145,5	2 441 667,66	3 700 611,34	151,6	93,1	92,5 - 0.6
4	Россия	1 862 467	1 940 126	104,2	4 856 400,24	6 092 383,30	125,5	82,2	80,0 - 2.2
5	Уральские Авиалинии	1 648 872	1 781 082	108,0	4 028 888,31	4 384 388,37	108,8	77,5	75,6 - 1.9
	Итого по 5 авиакомпаниям	14 606 163	16 681 229	114,2	36 628 897,22	42 363 296,15	115,7	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	65,9	67,4		64,2	65,3			
6	ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	1 715 042	1 641 853	95,7	2 680 141,20	2 584 537,74	96,4	76,7	79,0 + 2.3
7	Глобус	867 222	1 039 554	119,9	2 118 244,27	2 462 170,13	116,2	***	***
8	Северный Ветер	954 764	900 751	94,3	2 788 477,29	3 546 804,21	127,2	88,6	93,2 + 4.6
9	АЗУР эйр	723 244	782 392	108,2	4 526 520,85	5 068 258,18	112,0	97,2	95,6 - 1.6
10	Икар	***	481 336	***	1 597 262,89	1 597 262,89	***	***	87,2
11	Ред Вингс	290 632	469 539	161,6	541 781,38	968 115,30	178,7	81,1	86,0 + 4.9
12	Аврора	327 017	331 888	101,5	469 798,48	465 062,32	99,0	69,7	65,2 - 4.5
13	РОЯЛ ФЛАЙТ	324 826	313 158	96,4	1 942 986,50	1 808 732,83	93,1	96,9	96,4 - 0.5
14	Авиационная транспортная компания «Ямал»	305 936	266 910	87,2	569 357,21	473 517,11	83,2	60,9	65,9 + 5.0
15	НордСтар	***	246 128	***	***	570 117,15	***	***	71,7
	Итого по 15 авиакомпаниям	20 670 401	23 154 738	112,0	54 433 351,76	61 907 874,01	113,7	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	93,2	93,5		95,5	95,5			
16	Нордавиа-региональные авиалинии	174 170	237 599	136,4	215 210,11	322 023,55	149,6	72,6	79,6 + 7.0
17	АЗИМУТ	86 919	232 825	267,9	143 155,20	330 004,42	230,5	82,9	82,7 - 0.2
18	АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***
19	Якутия	134 862	119 537	88,6	336 650,22	334 091,40	99,2	72,7	68,3 - 4.4
20	РусЛайн	***	109 831	***	***	101 742,01	***	***	59,8
21	ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***
22	Ангара	***	90 034	***	***	90 007,22	***	***	77,4
23	АЛРОСА	76 056	82 393	108,3	195 196,34	214 968,77	110,1	***	***
24	ЗАО «ЮТэйр»	15 979	66 040	413,3	9 973,10	70 233,90	704,2	100,0	68,6 - 31.4
25	Газпром авиа	52 766	60 074	113,8	97 725,44	113 166,63	115,8	63,4	62,7 - 0.7
26	Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***
27	Ижавиа	***	51 730	***	***	65 661,18	***	***	75,1
28	КрасАвиа	***	50 620	***	***	80 520,95	***	***	65,7
29	ЮВТ АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***
30	Комиавиатранс	28 604	17 599	61,5	32 400,04	18 693,57	57,7	58,4	58,7 + 0.3
31	Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***
32	Сибирская Легкая Авиация	***	12 226	***	***	5 545,54	***	***	64,8
33	Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***
34	Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***
35	Авиационная компания Авиашельф		9 100	0,0		882,00	0,0		64,1 + 64.1
	Итого по сумме авиакомпаний	21 904 139	24 668 718	112,6	56 772 610,91	64 783 711,98	114,1	-	-
	В целом по ГА	22 174 562	24 753 844	111,6	57 024 068,11	64 847 639,77	113,7	80,4	80,3 - 0.1
	Удельный вес, %	98,8	99,7		99,6	99,9			

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Правительство хочет снизить квоту на прием иностранных пилотов в гражданской авиации

Проект постановления о внесении изменений в численность иностранных граждан, которые могут быть приняты на работу для замещения должности командира гражданского воздушного судна, и об условиях, при которых допускается заключение трудового договора с указанными иностранными гражданами» прорабатывается на основании поручения вице-премьера Правительства РФ Татьяны Голиковой. Напомним, российский авиакомпании получили право трудоустраивать иностранцев на должности КВС с 2014 года, когда правительство согласилось выделить им общую квоту в 200 человек в год. Такая мера вводилась для борьбы с дефицитом КВС в Российской Федерации.

Министерство транспорта разрабатывает новый метод учета задержек рейсов авиаперевозчиками

«По указанному документу (ФАП 246) Министерство запросило предложения от авиакомпаний и аэропортов. Далее будут формироваться предложения по переизданию нормативного акта», — рассказал представитель Минтранса. «Учет регулярности полетов ведет Росавиация. В соответствии с федеральными авиационными правилами ФАП 246, превышение установленного процента задержек рейсов влечет серьезные последствия для авиакомпаний», — отметил чиновник. Он добавил, что ведомство ведет работу по актуализации всех документов в области гражданской авиации, изданных в СССР, в рамках объединения и обновления нормативных правовых актов Советского Союза.

Власти России и Саудовской Аравии обсудили перспективы сотрудничества в области авиации

Возможности для укрепления взаимовыгодного двустороннего сотрудничества в области авиастроения обсудили Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров с Председателем совета директоров Саудовского космического агентства, принцем Королевства Саудовская Аравия Султаном Аль-Саудом. Денис Мантуров предложил рассмотреть возможность промышленной кооперации по проектам создания перспективных российских гражданских воздушных судов и вертолетной техники. С этой целью уже ведутся консультации по линии профильных компаний и организаций России и Саудовской Аравии, отметили в Минпромторге.

Башкортостан и «Ростех» подписали соглашение о сотрудничестве в области цифрового развития

В Доме Республики подписано соглашение о сотрудничестве между Правительством Башкортостана, руководством АО «РТ-Проектные технологии» (входит в Государственную корпорацию «Ростех») и ООО «Инновационно-внедренческий центр» в области цифрового развития. Документ предусматривает совместную работу в рамках «Стратегии социально-экономического развития Республики Башкортостан» на период до 2030 года, комплексной национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации», национального проекта «Здравоохранение», государственной программы «Развитие информационного общества в Республике Башкортостан».

Инфраструктура аэропорта Улан-Удэ готова к работе с электронными визами иностранцев

Об этом заявил глава Республики Бурятия Алексей Цыденов. Ранее председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, которое распространяет механизм электронных виз для граждан 18 стран на международные аэропорты Бурятии и Забайкальского края. Он начнет действовать с 1 июня. Дальнейшее развитие аэропорта Бурятии, где построена новая ВПП длиной в 3400 м и шириной в 45 м, включает в себя строительство нового аэровокзального комплекса внутренних авиалиний и модернизацию существующего аэровокзала под международные авиалинии. Объем инвестиций в проект со стороны холдинга «Новапорт» составляет 1,4 млрд рублей.

Ульяновский губернатор предложил присвоить аэропорту Ульяновск-Восточный имя Гончарова

Такое предложение губернатор Ульяновской области Сергей Морозов выдвинул в ходе отчета перед депутатами Заксобрания региона. «Предлагаю нашему второму международному аэропорту - Восточный, где сейчас идут серьезные ремонтно-реставрационные работы, присвоить имя еще одного нашего знаменитого земляка и классика русской литературы - Ивана Александровича Гончарова», - сказал он. «Наши улицы и библиотеки, благодаря нашей с вами инициативе, стали носить имена людей, внесших значительный вклад в мировую русскую литературу. Главный аэропорт области носит имя великого Николая Михайловича Карамзина», — отметил глава региона.

Власти Камчатки выделяют на субсидирование региональных авиарейсов более 500 млн рублей

Об этом рассказал губернатор региона Владимир Илюхин в кулуарах международного арктического форума в Санкт-Петербурге. Он напомнил, что в целях снижения затрат населения на приобретение авиабилетов по местным маршрутам в регионе с 2009 года реализуется программа субсидирования. Благодаря этому, жители края платят в среднем 30-40 процентом от экономически обоснованной цены, остальное авиакомпаниям компенсируется за счет краевого бюджета. Ежегодно по льготным тарифам перелеты по территории края совершают более 50 тысяч человек. Сейчас районы края соединяют более 90 маршрутов МВЛ, рейсы по которым выполняются на регулярной основе.

За лесными пожарами на Урале и в Сибири следят 15 военных вертолетов и самолетов

«По решению командующего войсками Центрального военного округа генерал-полковника Александра Лапина на территории округа создана авиационная группировка для ликвидации чрезвычайных ситуаций, в которую вошли 15 единиц авиатехники. Летчики проводят разведку местности, выявляя лесные пожары и очаги возгорания», - говорится в сообщении, распространенном пресс-службой ЦВО. Действия военной авиации координирует региональный центр управления штаба округа в Екатеринбурге, где проводится общий мониторинг обстановки. Налажено взаимодействие с местными органами власти и региональными подразделениями МЧС России.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Росавиация определила планируемый объем авиаперевозок по субсидированным маршрутам

Комиссией Федерального агентства воздушного транспорта по рассмотрению заявлений авиакомпаний, выразивших готовность участвовать в осуществлении перевозок пассажиров льготных категорий воздушным транспортом по специальным тарифам, определен планируемый объем перевозок и закреплены авиаперевозчики по ряду субсидированных маршрутов на 2019 год. Воспользоваться субсидируемым авиабилетом могут граждане РФ в возрасте до 23 лет и свыше 60 лет (для женщин — свыше 55 лет), инвалиды I группы, инвалиды с детства II и III группы, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида, а также члены многодетных семей.

Сбербанк России не планирует списывать задолженность авиакомпании Utair по кредитам

ПАО «Сбербанк России» не планирует списывать задолженность авиакомпании Utair, так как она «хорошо обеспечена». Об этом заявил журналистам в кулуарах «TransRussia 2019» президент и председатель правления Сберегательного банка России Герман Греф. Ранее газета «Ведомости» написала, что авиакомпания Utair попросила списать 12-летний синдицированный кредит и половину семилетнего синдиката - по ним она должна кредитору 23,7 млрд рублей и 15,4 млрд рублей соответственно. «Я не знаю, что планирует руководство авиакомпании Utair — мы не планируем списание задолженности, потому что у нас задолженность хорошо обеспечена, мы не переживаем», — сказал Греф.

Проект новой чартерной авиакомпании WeGo Air закрыт на неопределенный срок

WeGo Air, которая создавалась при участии руководства подмосковного аэропорта «Жуковский», должна была начать полеты весной, предположительно в апреле. По данным одного из источников, «у проекта не срослась экономика». Еще один источник в авиаотрасли заявил, что «проект приостановлен по причине недофинансирования». В «Рампорт Аэро», управляющей компании «Жуковского», воздержались от комментариев. Сайт WeGo Air уже несколько месяцев не работает: при попытке открыть его отображается сообщение о техническом обслуживании и ссылка на контактный адрес электронной почты. Базовым аэропортом WeGo Air должен был стать «Жуковский».

ГТЛК успешно разместила 6-летний выпуск еврооблигаций на 500 млн долларов США

Публичное акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания» (ПАО «ГТЛК») разместило на ирландской бирже Europhex Dublin новый выпуск еврооблигаций на сумму 500 млн долларов США. Ставка купона составила 5,95 процента годовых, бумаги имеют полугодовой купонный период, дата погашения — 17 апреля 2025 года. Новый выпуск еврооблигаций ГТЛК вызвал большой интерес международных инвесторов. Около 70 процентов выпуска приобрели инвесторы из Великобритании, Германии, Австрии, Швейцарии и других стран континентальной Европы. Аллокация российским инвесторам составила 21 процент. Около 40 процентов выпуска выкупили банки.

Сергей Аксенов не видит целесообразности в создании собственной крымской авиакомпании

«Были предложения, но если экономики нет, то, соответственно, нет пока и дальнейшего движения», — заявил на полях Ялтинского международного экономического форума глава Крыма Сергей Аксенов. «Пока никакой необходимости, с учетом того количества рейсов, которое выполняется, особенно в летнее время, в аэропорт Симферополя, вводить еще и создавать свою компанию никакого смысла нет», — добавил он. Ялтинский международный экономический форум — ежегодное деловое мероприятие в экономической сфере, проводимое в Крыму. В 2019 году форум проходил с 18 по 20 апреля. Число участников форума превысило 4,5 тысячи человек из около 100 стран мира.

Авиакомпания Red Wings получила первый из четырех самолетов A321 в новой ливрее

В рамках рестайлинга и широкомасштабной программы обновления флота Red Wings получила первый самолет A321 в новой ливрее. Авиалайнер в новой фирменной раскраске приземлился в Домодедово. Это первый из четырех воздушных судов этой модели, которые пополнят парк авиакомпании до конца 2019 года. В разработке нового фирменного стиля авиакомпании и платформы бренда по заказу Red Wings работало российское дизайн-бюро Duck Design. Самолет вместимостью 220 пассажиров в конфигурации full economy class был произведен концерном Airbus Industries в 2006 году. До поступления в парк Red Wings, самолет выполнял полеты в европейских странах.

Забайкалье и Бурятия получат дополнительно 430 млн рублей на субсидирование перелетов

В целом компенсацию получают все регионы Дальнего Востока. Так, для Приморского края предусмотрено более 587 млн рублей, Хабаровского края — более 452 млн, Якутии — 312 млн, Амурской области — более 274 млн, Камчатского края — 245 млн, Сахалинской области - 174 млн, Магаданской области — 172 млн, Чукотского автономного округа — более 59 млн. В текущем году на выплаты авиакомпаниям субсидий из федерального бюджета было выделено 3,8 млрд рублей, из которых 2,8 млрд рублей предназначены на субсидирование полетов по дальневосточным направлениям. С учетом дополнительных средств в 2019 году уже выделено почти на 2,4 миллиарда больше, чем за прошедший год.

В системе регистрации пассажиров и багажа ASTRA зафиксировано более 7 млн операций

Объем зарегистрированных пассажиров и багажа в системе DCS ASTRA продолжает демонстрировать устойчивую динамику роста. За первый квартал 2019 года в DCS ASTRA было зарегистрировано 6 226 818 пассажиров что составило 3,8 процента роста по отношению к аналогичному периоду 2018 года. Общее число операций в системе превысило 7 млн. По данным компании «Сирена-Трэвел» -- разработчика программного комплекса, всего в 2018 году в DCS ASTRA было оформлено свыше 34,5 млн пассажиров, что на 11,7 процента больше, чем в 2017 году. В настоящее время DCS ASTRA эксплуатируется более чем в 280 аэропортах России, странах СНГ и за рубежом.

В конце апреля в Москве прошла международная конференция «Авиационное финансирование и лизинг в России и СНГ». Ее организатором ежегодно выступает компания АТО Events. В форуме участвовали более 200 специалистов, в том числе — представители 19 иностранных и российских лизингодателей (Air Lease Corporation, Aircastle, Avia Capital Leasing Limited, Avolon, Авиакапитал-Сервис, ВТБ Лизинг, ГТЛК и другие). Авиакомпания, аэропорты и лесоросы обсудили нюансы взаимодействия в реалиях экономических санкций и другие вопросы.

Советник президента ОАК по гражданской авиации Валерий Окулов обратил внимание участников форума на условия поставки российских воздушных судов. По его словам, нужно «продавать не самолеты, а сервис», то есть создавать всю «сервисную обвязку продукта». Boeing и Airbus, ведущие мировые производители авиатехники, могут не заботиться о послепродажных услугах, поскольку они отработаны, а портфель заказов полон на десять лет вперед. Их российские коллеги должны помнить, что основной капитал и актив — репутация компании. Разрушить ее можно за один день, что показала недавняя история с запретом полетов Boeing 737 MAX.



Речь идет в совокупности о 400 бортах, которые встали по всему миру. Самые оптимистичные прогнозы говорят о том, что машина выйдет на линии в августе текущего года, более осторожные эксперты называют срок возобновления поставок ближе к концу осени. В любом случае, мировые авиакомпании, сделавшие ставку на пополнение флота за счет Boeing 737 MAX, должны перераспределить имеющиеся емкости, что не так-то просто сделать в высокий сезон. Емкость заказа Boeing 737 MAX — 200 бортов. Из российских авиакомпаний заказчиками являются все две — S7 и «Победа».

Функциональность, инновации, скорость

Лизинг, как бизнес, характерен тем, что его финансовые активы (воздушные суда) разбросаны по всему миру. Отслеживать их состояние пока что приходится с помощью обмена информацией по электронной почте либо путем командировок специалистов компании-лизингодателя. По мнению Валерия Окулова, в этой сфере деятельности в первую очередь необходимо внедрение цифровых технологий. Все необходимые параметры можно объединить на одной платформе, и она уже разработана российскими IT-специалистами.

Основное удобство для лизингодателей: все активы сосредоточены в одном месте, следить за ними можно в режиме реального времени. Статус оплаты, эксплуатационные характеристики, расчет остаточной стоимости воздушного судна и технические резервы упрощают оценку активов и процедуру передачи самолета от одного оператора другому.

К примеру, для SSJ100 разработан и уже применяется «электронный паспорт самолета». В нем хранится информация обо всех ре-



Продавать сервис, а не самолеты

Виды на авиализинг через призму санкций с трибуны отраслевого форума АТО Events

монтах, отказах, плановых ТО и других процедурах, позволяющих техническому персоналу своевременно реагировать на запросы авиакомпании. Сейчас в эксплуатации находятся 136 бортов SSJ100. Информация о наличии запчастей на складах в Жуковском, в Мюнхене и в Венеции также реализована в цифровом формате и доступна пользователям в любой момент.

Санкции — это надолго

Мэттью Таунсенд, представитель юридической фирмы Allen&Overy со штаб-квартирой в Лондоне, коснулся в своем выступлении нормативно-правового регулирования внешнеторговой деятельно-



сти. Как влияют экономические санкции на международное взаимодействие?

По мнению докладчика, приходится признать, что санкции, которые все считали временной мерой, останутся с нами надолго, если не навсегда. Их мишенью является Россия, и с этим обстоятельством приходится считаться. «Королем санкций» считается действующий президент США. Страны Евросоюза занимают более лояльную позицию. Великобритания, очевидно, будет придерживаться некой собственной линии. В любом случае при заключении контрактов следует изучить все юридические тонкости, чтобы избежать штрафов и не довести дело до расторжения договоров.

К примеру, есть юридические тонкости в практике технического обслуживания взятых в лизинг иностранных воздушных судов на территории Крыма. В общей сложности существует 35 санкционных режимов, что нужно учитывать в сделках с контрагентами. Следует тща-

тельно прорабатывать тексты договоров, предупреждать риски, чтобы не тратить ресурсы на устранение их последствий.

Стратегия и тактика выживания

По оценке аналитиков, совсем недавно российская авиационная отрасль росла на 7-8 процентов в год. Этот период закончился в 2018 году, когда отрасль понесла значительные убытки из-за роста стоимости топлива и других объективных причин. Лидерами остаются «Аэрофлот» и S7, при нарастающем доминировании национального перевозчика, который по сути дела контролирует российский рынок.

По мнению Дмитрия Ивантера, генерального директора компании «ВТБ Лизинг», ситуация остается тревожной из-за ослабления рубля и избытка у российских авиакомпаний провозных емкостей. Для новых игроков нет места на рынке. Позиции российских лизинговых компаний слабее по сравнению с иностранными, конкурировать им сложнее из-за отсутствия спроса. Перспективной нишей остается корпоративный флот крупных неавиационных компаний.

Российские авиакомпании находятся под влиянием государства, принимающего решения о приоритетной закупке воздушных судов. Ожидаемая мера поддержки отечественных производителей — ужесточение правил ввоза иностранных самолетов, повышения ввозных пошлин на них и другие регулирующие рыночные маневры. Спрос на «Эрбасы» и «Боинги» тем самым будет снижен. Но пока что потребительские качества российских самолетов уступают зарубежным, инфраструктура для их наземного обслуживания практически отсутствует, особенно в регионах, где они и должны эксплуатироваться.

Ожидается, что будет создана некая новая авиакомпания, специализирующаяся на региональных перевозках. Стоит отметить, что классический путь любой авиакомпании с таким профилем деятельности — это расчет на субсидии государства. Региональные маршруты субсидируются в США, Франции и других европейских странах.

Спрос на региональные перевозки в России чрезвычайно высок, но только 25 процентов рейсов являются прибыльными, остальные убыточны из-за низкой платежеспособности населения. Тем не менее «Аэрофлот» заключил соглашение о поставке 100 бортов SSJ к 2026 году именно в расчете на региональные перевозки.

Кто на новенького?

Как стало ясно в ходе обсуждений на полях форума, Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) расширяет географию клиентов в странах СНГ. Перспективы сотрудничества лизинговой компании, производителей и эксплуатантов в сфере поддержки и развития отечественной авиации обсуждались с участием представителей Росавиации, ОАК, авиакомпаний Азербайджана, Белоруссии, Кыргызстана, Таджикистана и российских компаний, уже эксплуатирующих новую отечественную технику.

В настоящее время парк ГТЛК насчитывает 253 воздушных судна, 170 из них — отечественного производства. Инвестиции в лизинговый парк составляют более 320 миллиардов рублей. Программы ГТЛК по поставке отечественной авиационной техники охватывают все регионы России. Одна из важнейших задач — расширение географии присутствия и в других странах, в первую очередь — в СНГ. С развитием послепродажного обслуживания техники повышается ее конкурентоспособность и привлекательность для международного рынка.

Платформа GTLK GlobalBusiness была создана как группа дочерних компаний ГТЛК для экспорта лизинговых услуг и, в первую очередь, продукции отечественного авиапрома. В 2012 году GTLK Europe открыла штаб-квартиру в Дублине (Ирландия). В 2018 были учреждены GTLK Asia в Гонконге, а также GTLK Middle East в Дубае.

Новая структура уже работает с авиакомпаниями стран СНГ по поставкам иностранных судов — в лизинге три самолета на сумму более 200 миллионов долларов США у авиакомпаний Silk Way West Airlines LLC (Азербайджан) и Авиакомпания Scat (Казахстан). Рынок стран СНГ является стратегическим для GTLK GlobalBusiness.

В ходе форума обсуждались также пути повышения кредитоспособности российских авиакомпаний, стратегия развития флота с учетом рыночных ниш, возможное изменение структуры рынка широкофюзеляжных и узкофюзеляжных самолетов и другие вопросы.

Примечательный факт — участие в представительном международном форуме студентов российских авиационных вузов и колледжей. Радует то, что молодые специалисты и будущие управленцы получают не только академические знания в аудиториях, но и участвуют их практически во всем применении в ходе профессиональных дискуссий.

Галина ПОНОМАРЕВА



Новое сердце гидроплана

В проекте ремоторизации Бе-200 двигатель SaM146 предлагается заменить на ПД-10, которого пока нет

«ОДК-Сатурн» и SafranAircraftEngines договорились о проведении модернизации, включающей в себя серьёзную доработку программно-го обеспечения цифровой системы автоматического управления, находящейся в эксплуатации версии двигателя SaM146 с целью его интеграции с самолётом Бе-200 и дальнейшей сертификации ремоторизованной версии. Помимо этого была сформирована трёхлетняя «дорожная карта» по созданию трёх опытных образцов, предназначенных для испытаний и сертификации. Модернизация позволит вывести самолет на европейский и американский рынки, а также приступить к валидации воздушного судна в транспортной и пассажирской конфигурациях.



Но... Генеральная прокуратура России не разрешила заменить украинские двигатели Бе-200 на двигателя SaM146. Претензии данного ведомства к проекту объясняются тем, что Франция, совместно с которой строится этот двигатель и которая является производителем горячей части, входит в НАТО. Ведомство «сочло опытно-конструкторскую работу по ремоторизации Бе-200 нецелесообразной, уведомив Минпромторг РФ об имеющихся рисках срыва оборонного заказа из-за введённых санкций». В самом докладе Генеральной прокуратуры Юрия Чайки говорится, что надзорным ведомством выявлены «случаи использования несертифицированных деталей при производстве воздушных судов». Проверки прошли в Ростовской и ещё пяти областях, после чего «возбуждено 7 уголовных дел по статьям о злоупотреблении полномочиями и подделке документов».

В качестве альтернативы сегодня рассматривается ПД-10, который должен быть построен на базе газогенератора ПД-14. Генеральная прокуратура посоветовала руководству ТАНТК имени Г.М. Бериева ориентироваться на этот двигатель. Но вся проблема состоит в том, что сегодня нет не только самого ПД-10, но и ПД-14. Он, конечно, существует «в железе» и даже не в единственном экземпляре, но его нет в полноценном серийном производстве. Что уж там говорить про те модели, которые должны строиться на его базе.

Впрочем, с одной стороны, SaM-146 едва ли стал бы панацеей от всех бед. Напомним, что проблема его надёжности была предметом обсуждения на разных конференциях — «Авиатранс-2018», состоявшейся в Ростове-на-Дону в конце сентября 2018 года, и уже упомянутой конференции по среднемагистральной и региональной авиации. Проблемы, собственно говоря, связаны с горячей частью, которая, как упомянуто выше, находится в компетенции французской стороны.

Окончание. Начало на с. 2

С докладом по данному вопросу выступал начальник отдела диагностики и надёжности авиационной техники авиакомпании «Азимут», являющейся эксплуатантом самолётов SSJ100, Андрей Емельянов. По словам докладчика, неполадки возникают в связи с конструктивными недоработками. Но, между тем, пути решения этой проблемы вырабатываются обеими сторонами-участниками проекта. Так, например, компания Safran, являющаяся разработчиком камеры сгорания, провела работы по её усовершенствованию.

Как бы то ни было, судьба уникального самолёта, аналогов которому сегодня за рубежом нет, оказалась в бессрочном режиме ожидания. При этом Россия не только догнала Америку, но и перегнала. В США в 30-е годы строились многоступенчатые гидро-самолёты фирмы Sikorsky Aircraft, но амфибий с турбореактивными двигателями не строил никто.

Бе-200 доказывал свою востребованность на каждом «Гидроавиасалоне» в Геленджике. А ожидать начала его триумфального шествия с новым двигателем есть все основания. Двигатель SaM146, созданный на основе сочетания опыта и новых технологий российского и западного двигателестроения, полностью отвечает современным экологическим требованиям. Оптимизированная степень двухконтурности и уменьшенная скорость вращения вентилятора позволили значительно снизить шум от работающего двигателя и обеспечить запас по отношению к нормам ICAO Глава IV. Камера сгорания двигателя спроектирована таким образом, что гарантирует низкий уровень загрязняющих выбросов, обеспечивая соответствие нормам CAEP/8. SaM146 выполнен по конструктивной схеме с одноступенчатым вентилятором, трехступенчатым компрессором низкого давления, шестиступенчатым компрессором высокого давления, кольцевой камерой сгорания, одноступенчатой турбиной высокого давления и трехступенчатой турбиной низкого давления. Система управления двигателя —

цифровая, с полной ответственностью (типа FADEC).

Наряду с этим SaM146 обладает широким диапазоном регулирования тяги. По мере его доработки отечественный авиапром мог бы сделать прорыв на мировом рынке, а благодаря этому выйти из кризиса, в котором он находится по сей день. Но в реальности мы меняем синицу, уже находящуюся в руках, меняя её на журавля в небе, который толком и взлететь не успел.

Всё же нельзя сказать, что разговор о двигателе ПД-10 возник на пустом месте. Он был поднят ещё в 2014 году в ходе Международного форума по авиационному двигателестроению, но предназначался для самолёта Superjet-130NG, который рассчитан на перевозку до 145 человек. Работы по данному проекту были запланированы ещё на 2016 год, но в настоящее время сведений о судьбе проекта нет.

Для Бе-200 предназначался и двигатель ПД-7, который также должен быть построен на базе газогенератора ПД-14, но обладать меньшей тягой — от 7 до 9 тонн (ПД-10 имеет тягу 10 тонн). Изначально же ПД-7 был ориентирован... на проект ремоторизации SSJ100, который в настоящее время не рассматривается вообще. Но ПД-7, как и ПД-10, появятся только по мере освоения в производстве и эксплуатации ПД-14. А чтобы хотя бы приблизительно посчитать, когда будет реализован проект, нужно учесть и то время, которое потребуется для адаптации базовой модели под установку на Бе-200 и на «оморачивание». И в этих подсчётах мы исходим из того, что работы по проекту будут вестись идеально. Но невозможно сказать, сколько уйдёт времени на борьбу с «детскими болезнями», от которых не застрахован никто.

Следует отметить, что в 2014 году, ещё до того, как был принят к рассмотрению вопрос об установке на гидросамолёт Бе-200 двигателей SaM146, рассматривался вариант сохранения Д-436 при условии полной локализации их производства в России. Для этого требовалось 6 миллиардов инвестиций и, помимо этого, АО «Мотор Сич» должен был передать российской стороне документацию на холодную часть этого двигателя.

Исходя из опыта общения с президентом АО «Мотор Сич» Вячеславом Богуслаевым можно не сомневаться, что он согласился бы на такой шаг, и при этом усмотрел бы в нём обоюдную выгоду. Но Дмитрий Рогозин, находившийся в то время в должности вице-премьера, провёл в ОДК совещание, ито-

гом которого стал выбор варианта с SaM146. При этом тогда, в 2014 году, очевидной необходимости в поиске альтернативы украинским поставкам не было.

Запрет на поставки в Россию на Украине касался продукции военного назначения, а Д-436 считался и считается гражданским двигателем. Однако в настоящее время на Украине запрет на поставки в Россию авиационных двигателей является безусловным. В мае 2015 года Верховная Рада Украины денонсировала соглашение с Российской Федерацией о сотрудничестве в военной сфере. В этом же месяце украинское правительство объявило о том, что договор о военно-техническом сотрудничестве с Москвой расторгнут. Разумеется, о передаче из Украины в Россию документации на холодную часть речи быть не может. Впрочем, её не может быть и о производстве Д-436 на территории самой Украины. Для этого из России туда должна быть передана документация на производство той части двигателя, которая находилась в российской компетенции. А этого определённо никто делать не будет.

Таким образом, мы в очередной раз сталкиваемся с ситуацией, когда интересы политики стоят выше интересов бизнеса. Предыдущий достаточно резонансный случай связан с самолётом MC-21, который едва не лишился «чёрного» крыла. Но и получил он его не ранее чем тогда, когда в России появится такой же материал, поставка которого была прекращена из Японии. С Бе-200 ситуация представляется отчасти схожей. Существенная разница состоит в том, что компания Snecma, совместно с которой строится SaM146, выходит из кооперации не собирается.

Вот и выходит, что на этот раз мы сами и добровольно применили санкции по отношению себе. В результате Бе-200 рискует разделить судьбу пассажирского MC-21, т.е. выйти на рынок позже запланированного срока. И если за неимением своего собственного российского магистрального лайнера MC-21 мы по-прежнему продолжаем летать на том, на чём летаем сегодня, т.е. на «Боингах» и «Эйрбасах», Бе-200, как упоминалось выше, аналогов в мире не имеет. Вследствие этого мы теряем возможность поднять на щит отечественный авиапром с помощью уникальной ниши.

И значит рано или поздно её займут авиапроизводители из других стран, в которых компетенции по гидросамолётостроению ещё не утрачены.

Пётр КРАПОШИН

В Москве состоялось годовое Общее собрание Союза авиапроизводителей России

Делегаты отметили необходимость ускорения принятия «Стратегии развития авиационной промышленности» и «Основ государственной политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2030 года». Их целью должно стать обеспечение потребностей внутреннего рынка за счет производства конкурентоспособной авиационной техники, включая ВС, беспилотные авиационные системы, наземные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи. Обсуждались пути повышения роли Союза в области сертификации, поддержания лётной годности, обеспечения безопасности полетов, стандартизации и подготовки кадров.

ПАО «ОАК» переносит создание укороченной 75-местной модификации самолета Superjet

Вместо этого ОАК сосредоточится на максимально возможном импортозамещении узлов нынешнего самолета. Представитель ОАК заверил, что «работы по созданию модернизированной версии SSJ идут полным ходом». Идея создания укороченной версии SSJ 100 была одобрена Президентом РФ Владимиром Путиным в марте 2018 года. Тогда глава Минпромторга Денис Мантуров просил согласия главы государства на создание нового лайнера, который бы продолжил линейку семейства SSJ, но с меньшим числом импортных деталей. Наличие более 10 процентов американских комплектующих в базовой версии SSJ 100 требует согласования продаж с властями США.

Согласованы новые документы для экспорта российского истребителя Су-57 — прежде Т-50

По словам источника в ОПК, вопрос носил технический характер и был связан с тем, что самолет получил название Су-57. «У самолета, который раньше назывался Т-50, ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации), экспортный паспорт был», — пояснил источник. Россия может официально представить экспортную версию Су-57 в ноябре на авиашоу в Дубае, сообщило британское издание Janes со ссылкой на директора по международному сотрудничеству и региональной политике госкорпорации «Ростех» Виктора Кладова. «Ближний Восток — привлекательный рынок для этого самолета, — сказал Кладов, отметив, что Су-57 может заинтересовать Индию и Китай».

Компания POTEK стала поставщиком сотовых уплотнений для ремонта авиационных двигателей

По итогам опытных испытаний АО «Уральский завод гражданской авиации» и АО «ПОТЕК» подписали контракт на серийную поставку сотовых уплотнений для ремонта авиационных двигателей. Сотовые уплотнения «ПОТЕК» получили собственную дополнительную маркировку «РК» к основному обозначению сборочной единицы в составе двигателей, подтвердив работоспособность и высокое качество данных элементов. Ранее российские предприятия импортировали сварные сотовые уплотнения для своих изделий. Созданное РОТЕК отечественное производство ликвидировало зависимость от зарубежных комплектующих, производимых в США и Великобритании.

В ОДК стартовал новый масштабный проект по обучению персонала в области качества

Система обучения персонала компетенциям в области качества, основанная на требованиях стандарта СТО ОДК 127-2017, внедряется на предприятиях Объединенной двигателестроительной корпорации. Согласно требованиям стандарта, каждый специалист ОДК, чья деятельность непосредственно влияет на качество выпускаемой продукции, должен обладать определенными компетенциями в данной сфере. Для их освоения Департаментом качества были разработаны программы обучения, касающиеся обеспечения качества продукции, выполнения законодательных требований, управления специальными технологическими процессами, управления рисками и др.

На «ExpoElectronica» Рязанский завод КРЭТ представил печатные платы 7-го класса точности

На выставке «ExpoElectronica» Рязанский приборный завод АО «Концерн Радиоэлектронные Технологии» впервые представил печатные платы 7-го класса точности, а также широкий ассортимент образцов печатных плат, используемых при производстве изделий для авиации, медицины, энергетики, атомной, нефтегазовой и других областей. Представленные АО «ГРПЗ» печатные платы обладают максимальным классом точности, доступным сегодня на мировом рынке, что сделало данные изделия одними из наиболее обсуждаемых новинок в ходе выставки, в которой приняли участие свыше 450 компаний из 17 стран мира: Китая, Германии, Франции, Польши, Чехии и др.

На Улан-Удэнском авиационном заводе начал работу центр оценки квалификации

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) впервые провел на базе Центра оценки квалификаций предприятия (ЦОК) экзамен для студентов авиационного техникума. Экзамен в ЦОК позволяет рабочим и специалистам при трудоустройстве избежать повторной проверки квалификации. ЦОК У-УАЗ получил право на аттестацию работников по трем квалификациям специальности «Токарь» — 2,3,4 разряда, по трем квалификациям специальности «Фрезеровщик» — 2,3,4 разряда и по трем квалификациям специальности «Инженер-технолог по механообработке в машиностроении» 1,2,3 категории.

В Удмуртии разработан термостойкий материал для снижения экономических издержек полета

Ученые Удмуртского федерального исследовательского центра Уральского отделения РАН разработали термостойкий материал с многослойным покрытием, который позволит снизить экономические издержки при авиационных и аэрокосмических полетах, рассказал директор центра Михаил Альес. Ученый уточнил, что благодаря использованию такого материала можно увеличивать температуру в двигателе и не беспокоиться о том, что металл расплавится. В результате это может существенно сказаться на увеличении дальности полета или грузоподъемности судна. Интерес к разработке уже выразили представители отечественного авиапрома.

АЭРОПОРТ 2019

Аэропорты столичного авиаузла в марте т.г. обслужили более 7,385 миллиона пассажиров

Пассажиропоток аэропортов МАУ в марте увеличился на 10,6 процента до 7 385 545 человек, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщает Росавиация. Аэропорт «Шереметьево» в марте т.г. обслужил 3 791 106 пассажиров (рост на 17,1 процента), «Домодедово» — 1 991 136 человек (снижение на 3,6 процента), «Внуково» — 1 603 303 человека (рост на 16,9 процента). Международные перевозки в аэропортах МАУ в марте увеличились на 12,1 процента — до 3 366 391 человека. Внутренние перевозки в аэропортах МАУ в марте составили 4 019 154 пассажира (рост на 9,5 процента). Всего за 3 месяца 2019 года аэропорты МАУ обслужили 20 521 889 пассажиров.

Капсульные отели открылись в зонах ВВЛ и международных рейсов аэропорта «Внуково»

Внуково стал первым и единственным аэропортом МАУ, предлагающим такую востребованную услугу. Капсульный отель предлагает: бесплатный Wi-Fi, телевизор, кондиционер, розетки, светодиодную подсветку и сейф. На панели внутри капсулы расположен футуристический дисплей, указывающий дату, время и температуру в капсуле. Конструкция обеспечивает надежную звукоизоляцию, капсулы экологически безопасны и легко поддаются влажной уборке. Шесть капсул для сна расположены в зоне внутренних воздушных линий (ВВЛ) напротив бизнес-зала «Прокофьев», еще шесть капсул установлены в зоне МВЛ около выхода на посадку №24.

Таможня оформила за год в аэропорту Сочи чекс tax free на сумму более 21 млн рублей

Таможенники в аэропорту Сочи оформили более 90 чекс по системе tax free на сумму более 21 млн рублей с апреля 2018 года, когда в России был введен возврат НДС с покупок. За январь-март 2019 года таможенниками оформлено девять чекс на сумму 862 тысячи рублей. «Наиболее активно системой компенсации НДС пользуются граждане, путешествующие регулярными рейсами - Израиль, Турция. Популярностью пользуются одежда, обувь, сумки», — уточнили в пресс-службе. Вернуть НДС с покупок могут граждане иностранных государств, не входящих в Евразийский экономический союз. Первыми систему tax free испытали болельщики чемпионата мира по футболу.

Городские власти до конца года решат вопрос застройки старого аэропорта Ростова-на-Дону

Решение об определении инвестора, который займется застройкой, примут в течение 2019 года. Об этом в кулуарах V Ялтинского международного экономического форума рассказал губернатор региона Василий Голубев. «Это означает, что потенциальные инвесторы должны взять на себя набор обязательств в интересах города и области, вложиться в социальную сферу, проинвестировать проект, создать новые рабочие места. Процесс идет, и я думаю, что до конца года он придет к конкретному логичному решению», — пояснил Голубев. По его словам, проект подразумевает застройку территории старого аэропорта и строительство на его месте нового жилого микрорайона.

Терминал Международного АП «Симферополь» за первый год обслужил более 5 млн пассажиров

Ровно год назад Международный аэропорт «Симферополь» обслужил первого пассажира в здании самого нового в России терминала. Этому событию предшествовала слаженная работа большой команды, которая смогла за рекордно короткие сроки — всего за 22 месяца — в чистом поле возвести уникальный по своей архитектуре аэровокзал с десятком служебных зданий. Новый аэровокзальный комплекс стоимостью около 32 млрд рублей стал самым крупным в современной истории Крыма проектом, реализованным исключительно за средства частного инвестора. За первый год работы терминал обслужил 5 млн 154 тысячи пассажиров, принял и отправил 18 805 рейсов.

Более 150 млн рублей направят в 2019 году на развитие аэропортов Ямало-Ненецкого АО

«В 2019 году планируется предоставление субсидии из окружного бюджета в размере более 150 млн рублей для приобретения спецтехники и спецоборудования для аэропортов в количестве 30 единиц — для городов Салехард, Надым, Тарко-Сале, а также сел Толька и Красноселькуп», — отметили в пресс-службе губернатора ЯНАО. Кроме того, за счет собственных средств в аэровокзале Надыма установят новую систему обработки багажа и заменят стойки регистрации. В Тольке появится новый автобус для доставки пассажиров к месту посадки и высадки. А в Тарко-Сале проведут работы по адаптации мест общего пользования для маломобильных групп населения.

В аэропорту Красноярск «Емельяново» изучают возможность введения режима «открытого неба»

Об этом на брифинге заявил вице-премьер правительства края Сергей Верещагин. Режим «открытого неба» подразумевает снятие ограничения на полеты в этот аэропорт иностранных перевозчиков. «Рассматривается такая возможность, но вопрос неоднозначный, по разным причинам. В 2019 году решение о введении этого режима, скорее всего, не будет принято. Сложная логистика, нужно много согласований, разные позиции существуют, но мы занимаемся», — отметил Верещагин. Компания «Аэрофлот» ранее заявила, что в 2020 году создаст в аэропорту авиахаб. А через три года после этого годовой пассажиропоток компании в Красноярске сможет достичь 1 млн человек.

«Аэроэкспресс» и радиостанция ROCK FM запускают конкурс на лучшее селфи для сети

В эфире радиостанции стартовал конкурс «Слушай ROCK FM, путешествуй с «Аэроэкспресс»!». Для участия в розыгрыше нужно сделать селфи в стиле рок в аэроэкспрессе и выложить его в социальную сеть Instagram с хэштегом #AeroRock до конца апреля. Автор лучшего фото получит возможность провести 3 ночи в well-being отеле Green Flow на Розе Хутор. Участники, занявшие 2-е и 3-е место, в качестве призов получают абонементы на поездки в «Аэроэкспресс» на 2019 год. Подробнее с условиями конкурса можно ознакомиться на официальном сайте и в эфире радиостанции ROCK FM. Ежедневно поездка «Аэроэкспресс» выполняют в среднем 198 рейсов.

Летать — это право каждого

Если в магистральной и региональной авиации сегодня положение дел сложное, то в АОН оно просто критическое. А мы не перестаем удивляться, почему в коммерческой авиации снижается профессионализм пилотов и падают самолёты. И забываем при этом, что экипажи Ту-154 и Ил-62, начинали свой путь в небо на По-2 и Як-18.



Сергей Миннигулов

Сегодня отношение к легкой авиации как минимум пренебрежительное. Это особенно выражено в политике авиапрома, который на замену самолётам Як-18, Як-50, Як-52, Як-54 и Як-55 сегодня не предлагает ничего. Лёгких воздушных судов в продуктовой линейке ОАК нет. Для Корпорации сегодня не представляет ценности ничего из того, что вмещает меньше 50 человек. А в глазах авиационных властей сообщество лёгкой авиации просто маргинализировано и расценивается как сборище недоумков и хулиганов, которые только и делают, что самолёты разбивают и калечат сами.

И существует лёгкая авиация не благодаря политике государства, а, скорее, вопреки такой, и только благодаря энтузиазму любителей авиации. Один из них — уже знакомый читателю нашей газеты **Сергей Миннигулов**, первый вице-президент Федерации спорта сверхлегкой авиации России, член комиссии при Президенте России по вопросам развития АОН и ГЛО-НАСС, частный пилот, пилот СВС-инструктор (сверхлегкое воздушное судно), организатор авиационных слетов, владелец крупнейшего в России аэродромного комплекса «Первушино» и потомственный авиатор.

По его инициативе 19 апреля в Москве состоялся Первый Всероссийский конгресс авиации общего назначения. В роли организатора выступила Федерация АОН и ее президент — частный пилот, мастер спорта по авиаралли, владелец аэродрома «Северка» Николай Мазурин. Мероприятию оказали поддержку Федерация авиационного спорта, Федерация вертолётного спорта, Федерация сверхлегкой авиации России, а также ряд производителей авиатехники и эксплуатантов. К участию в работе Конгресса были приглашены ведущие представители аэрокосмической отрасли, Федерального агентства воздушного транспорта, Департамента авиационной промышленности Минпромторга России, официальные представители некоторых субъектов РФ, летчики-космонавты, пилоты-инструкторы. Всего Конгресс собрал более 300 участников.

Поводом к организации конгресса стало то, что положение дел в АОН зашло в тупик. По словам Сергея Миннигулова, авиационное сообщество уже было готово к пикетам, но трезвые головы

I-й Всероссийский конгресс АОН напомнил: без малой авиации у большой нет будущего

предпочли выразить недовольство цивилизованным образом, а именно, путём организации съезда или слета, на трибуне которого каждый может высказать своё мнение и донести его до властей.

Кризис назрел и удивляться не приходится. Государственные регулирующие органы воспринимаются авиаторами не иначе как репрессивный аппарат, задача которого состоит только в том, чтобы «кошмарить» пилотов-энтузиастов. Их так затаскали по судам, что они сами поневоле стали адвокатами и юристами.

Один из проблемных вопросов связан с самим понятием АОН. В России этот термин появился в 1996 году в связи со вступлением в ИКАО (как самостоятельное государство, с 1970 года членом ИКАО был СССР) и введён Постановлением Правительства РФ во «Временном положении об авиации общего назначения». Первое его определение звучало так: «Гражданская авиация, выполняющая оборонно-мобилизационные задачи и полеты не за плату». Иначе говоря, тогда оно предусматривало включение в АОН и авиацию ДОСААФ. Затем этот термин переключился в Воздушный кодекс в той формулировке, в которой он существует по сей день: «авиация, которая не выполняет коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы».

Разумеется, возникает вопрос: что такая авиация вообще делает, если формулировку Воздушного кодекса считать истинной. Но в ту пору частные пилоты не придавали этому значения. Оказавшись в тупике, авиационное сообщество само начало изучать документы ИКАО. Они носят рекомендательный характер, и из них нужно взять самое лучшее. Так и поступили все страны, кроме России, где АОН является не отраслью экономики, а забавой для богатых. По словам Сергея Миннигулова, было 9 попыток вовсе исключить этот термин из Воздушного кодекса. А если исходить из действующего определения АОН, данный род авиации ничего не имеет права делать.

В этом году все авиационное сообщество торжественно отмечает пятилетие начала авиационных реформ. Они начаты 15 апреля 2014 года и состоят в появлении авиационных правил ФАП-32. Спустя пять лет старая система полностью уничтожена, а новая не создана. Существующая нормативно-правовая база решить все насущные проблемы не позволяет. Те законы, которые принимает Государственная дума, по большей части, запретительные и ограничительные. Предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы поступали, но остались без внимания.

Одной из мер по поддержке АОН может стать корректировка Государственной программы развития авиационной промышленности с 2013 по 2025 годы.

Конференция началась с оглашения Меморандума о взаимопонимании и единых целях. Его огласил Сергей Миннигулов. Цель Меморандума — реализация единой позиции всех сторон (авиационных федераций) по ключевым вопросам в развитии авиации общего назначения и урегулирования вопроса коммерческого использования лёгких и сверхлёгких воздушных судов. По итогам конгресса были приняты 7 резолюций по различным проблемным аспектам деятельности

АОН. В соответствии с программой отдельные спикеры выступили по каждой из них.

По первой резолюции (сохраняющей требования упрощённого регулирования) выступил частный пилот, генеральный директор АО «Аэропорт Горно-Алтайск» **Сергей Круглов**. Он обратил внимание, что в России АОН с организационной точки зрения отстала от США. За океаном Ассоциация частных пилотов была основана в 1939 году, в России — только в 1998. Развитие лёгкой авиации Круглов охарактеризовал так: шаг вперёд и два назад. Сначала сообществу малой авиации государство даёт возможность заниматься бизнесом, затем, видя очевидные успехи, начинает прижимать. АОН — это разновидность авиации, требующая упрощённого регулирования. По этому же пути шёл процесс автомобилизации, в чём Россия начинает догонять Америку, где автомобилей сегодня в 2,5 раза больше, чем в России (в 70-х годах мы отставали от Америки в 10 раз).

Обеспеченность граждан малыми воздушными судами в США составляет 76,5 процента на 100 000 человек населения, в России — 3,1 нато же количество граждан. Иначе говоря, там самолётов в 25 раз больше, чем в России. На Аляске, где нет развитой дорожной инфраструктуры, приходится 1714 малых ВС на 100 000 населения. В России же в тех районах, где малая авиация необходима, её может вовсе не быть.

Регулятору АОН нужно найти путь, чтобы данный вид авиации стал драйвером развития экономики и обеспечил как мобильность граждан, так и транспортную безопасность. Для организации местного авиасообщения в регионах необходимо не менее 1000 воздушных судов вместимостью до 5 пассажиров, но ни одна авиаком-



Сергей Круглов

пания их не имеет. Следует иметь в виду и то, что на 80 процентах территории России развитой дорожной инфраструктуры нет.

Сергей Круглов предложил следующее определение АОН: «подразделение гражданской авиации, не выполняющее коммерческих авиаперевозок на воздушных судах вместимостью более 20 кресел».

По резолюции № 3 (общество и власть) выступил Президент Федерации планерного спорта России **Сергей Рябчинский**. Он перечислил организации, созданные для ведения диалога с органами власти — Комиссия при Президенте Российской Федерации по АОН, Общественные Советы при Росавиации и при МТУ (Межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта центральных районов). К сожалению, механизмы организации диалога работают неудов-

летворительно, что и побудило авиационную общественность составить обращение к властям.

Проблемный аспект составляют оформление регистрации воздушного судна и замена пилотского свидетельства. На портале государственных услуг в режиме online эти процедуры отсутствуют, вследствие чего их осуществление занимает много времени. Остро стоит также проблема обучения лётному делу. На всю страну действуют только 10 АУЦ — 6 самолётных, 2 вертолётных, 1 автотажный и 1 воздухоплавательный. Планерного АУЦ не существует, он находится в стадии разработки, задача требует временных и финансовых затрат.

Отставание от развитых стран в этом вопросе представляется колоссальным. Так, например, в США действуют 600 лётных школ. В национальном отношении из учащихся этих школ только 20 процентов являются американцами, остальные — это выходцы из Африки, Азии и ряда других стран, включая Россию, репутация которой как летающей страны подорвана.

Одна из причин сложившейся ситуации — завышенные требования к АУЦ, которые по содержанию такие же, как для авиакомпаний с магистральными самолётами. Помимо этого нормативно-правовая база является противоречивой. Учиться планерному делу можно начинать с 15-16 лет, но для получения пилотского свидетельства необходим документ о среднем специальном образовании, который в 16 лет иметь невозможно. Несмотря на многочисленные заявления о казусной ситуации в законодательстве, никаких изменений в нормативно-правовой базе не происходит.

Кроме того, в России невозможно получить свидетельство коммерческого пилота в связи с тем, что Росавиация остановила деятельность единственной частной школы, которая их готовила — «Челавиа». Эта школа вела подготовку пилотов на более высоком уровне по сравнению с государственными учебными заведениями и за меньшие деньги.

Сергей Рябчинский коснулся и проблемы получения сертификата лётной годности. Его оформление сопряжено с продолжительными бюрократическими мытарствами, а срок действия данного сертификата составляет всего 1 год. При этом чиновники ставят всё большее количество препон на пути к получению этого сертификата. Известен прецедент, когда руководство планерной школы в Белгороде подало документы на получение сертификата лётной годности планера, и после долгого ожидания получило отказ на том основании, что «данный планер является типовым, а не единственным экземпляром воздушного судна». При этом в регистрационных документах прописано обратное.

Самым эффективным органом по взаимодействию с представителями властей признана Комиссия по АОН при Президенте РФ. Благодаря этой структуре был составлен и утверждён план развития АОН.

Делегаты затронули и проблему владения аэродромами, которые в большинстве находятся на сельхозугодьях. Земельный вопрос продолжает оставаться острым. Яблоком раздора стало получение льготных ставок на аренду. В связи с этим владельцы аэро-

дромов постоянно подвергаются прокурорским проверкам. Аэродромы фактически лишены возможности развиваться.

Комиссия также затронула вопрос о непомерно высоком транспортном налоге. Чтобы количество воздушных судов увеличилось, этот налог должен быть уменьшен. Чрезмерно высокими являются и ввозные пошлины на летательные аппараты даже несмотря на то, что сегодня отечественная авиапромышленность аналогов практически не производит. Отечественного производителя эти пошлины никаким образом не защищают. Планы производят только на предприятии в Пензе, в связи с чем данные летательные аппараты также приходится вводить из-за рубежа.

По второй резолюции (АОН России — базовый сектор в системе деятельности авиации) выступил частный пилот, генеральный директор ООО «Авиаэксим» **Олег Завоздин**. Свое выступление он начал с лозунга: Россия должна летать. Другого выхода у нас нет! Благодаря АОН появляются новые рабочие места и развивается экономика. АОН — это необходимый инструмент экономического роста и поддержания транспортной инфраструктуры, которая выращивает разработчиков, производителей и эксплуатантов воздушных судов. Всё сказанное прописано... в федеральном законодательстве США об АОН.

В 2011 году в АОН США было занято более миллиона человек, из которых сотни тысяч являются частными пилотами. АОН во всём мире объединяет большое количество видов деятельности, типов воздушных судов, инфраструктурных объектов и специалистов высокого класса в разных профессиях (разработчик, производитель, испытатель, эксплуатант, специалист по ТОиР).

Докладчик обратил внимание и на то, что 30 лет назад Россия приняла рыночные отношения, предполагающие наличие свобод как для производителей товара, так и для пользователей. Однако при ограничении свободы на пользование товаром спрос падает и производство сокращается. Это мы и наблюдаем в авиационном секторе. К сожалению, Росавиация открыто игнорирует эти и многие другие принципы развития АОН. По мнению докладчика, регулирующие органы в авиации по своей философии и структуре не соответствуют объекту регулирования. АОН — это бесконечное многообразие летательных аппаратов, их типов, эксплуатантов и владельцев. Отрасль находится в постоянном неконтролируемом движении, так как предпринимательская инициатива одновременно исходит

от большого количества разных лиц. Поэтому любая попытка организовать АОН путём принятия жёстких норм и подчинения государственному контролю заведомо обречена на провал.

Со стороны Росавиации выдвигается аргумент, что принятие мер регулирования направлено на обеспечение безопасности авиационной деятельности. В данном аспекте принято рассматривать две основные угрозы: воздушное судно является объектом повышенной опасности для экипажа, пассажиров и объектов на земле и, помимо этого, оно может быть использовано для доставки сил и средств с целью совершения террористического акта. При этом за 10 лет афганской войны Советский Союз потерял 15000 солдат, но за 1 год на дорогах России гибнут 20000 мужчин, женщин и детей. По сравнению с дорогами показатель смертности в АОН крайне мал. В подавляющем большинстве терактов в России и в мире были задействованы автомобили, но лёгкие самолёты — ни разу.

Для развития автомобильного сектора государством созданы комфортные условия. Почему бы не создать их для существования самолётов и вертолётот? Чтобы достичь средних показателей по аэрофикации, необходимо количество воздушных судов увеличить с 3000 до 13000, количество всех аэродромов — с 280 до 600, а выручку от расли — с 19 миллиардов рублей до 365. Задача непростая, но решаемая — Россия обладает достаточными средствами для развития АОН. Чтобы обеспечить его, она должна быть саморегулируемой организацией, а государственные органы должны осуществлять только надзор за её деятельностью.

По четвёртой резолюции, касающейся кадровых вопросов, выступил Сергей Миннигулов. В начале выступления он напомнил о том, что в нынешнем году исполнилось 5 лет с начала реформы авиационного образования. В феврале 2014 года вступило в силу Постановление Правительства № 670, которое отменило весь прежний порядок подготовки. Согласно этому документу, функции подготовки лётного состава полностью переходят в руки государства. Результат — полная стагнация.

Сам Сергей Миннигулов является руководителем авиационного учебного центра, который сертификат АУЦ получить не может — программы не утверждены. А как ситуация с безопасностью полётов? На заседании Общественного совета Росавиации говорилось, что за 10 лет в катастрофах АОН погибло 248 человек. В коммерческой же авиации за этот же период погибло 1700 человек при том, что подго-

товка пилотов для неё ведётся только государственными учебными заведениями.

Следует отметить, что авиационные правила ФАП-32, на основе которых должны выдаваться пилотские свидетельства, вступили в силу только в апреле 2014 года. А из МТУ (Межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта) поступила телеграмма, призывающая не признавать пилотские свидетельства, выданные после 14 февраля.

Сергей Миннигулов назвал необходимым увеличить количество АУЦ. Помимо этого необходимо обеспечить возможность первоначальной подготовки пилотов лёгких и сверхлёгких гражданских воздушных судов АОН в порядке индивидуальной подго-



Игорь Никитин

товки в соответствии со статьёй 54 Воздушного кодекса. Должна быть и возможность переподготовки частных пилотов в коммерческие. Необходимо также обеспечить прозрачную процедуру обмена старых пилотских свидетельств на новые в соответствии с ФАП-32 и Постановлением № 670.

По пятой резолюции, касающейся технологической базы АОН, выступил частный пилот, директор ООО «НПО «Аэроволга» **Сергей Алафинов**. Он охарактеризовал итоги прошедшей выставки Aegeo-2019 и отметил, что Россия была представлена на ней слабо. Спикер отметил, что причиной кризиса АОН в России является не отсутствие денег, а несовершенство нормативно-правовой базы и отсутствие должного внимания со стороны властей. По мнению докладчика, первостепенное значение имеет национальное законодательство о сертификации авиационной техники. Данное законодательство он назвал оружием на мировой арене.

В резолюции, по которой выступал Сергей Алафинов, говорится о проблеме сертификации единичных экземпляров ВС. Авиационные власти стремятся организовать деятельность АОН за счёт типовых воздушных судов. Российское законодательство не содержит запрета на использование единичных экземпляров ВС, но это на-

правление находится в состоянии кризиса.

О проблеме сертификации единичных экземпляров говорил в своём докладе президент Объединённой федерации спорта сверхлёгкой авиации **Игорь Никитин**. Его выступление было связано с шестой резолюцией, касающейся саморегулирования. Он обратил внимание на резко снизившийся профессиональный уровень чиновников Росавиации. Действующих пилотов АОН там нет и никогда не было, но там и пилотов магистральной авиации, имеющих опыт руководящей работы. Докладчик подверг резкой критике уведомительный порядок организации полётов, назвав его «заманухой для дураков». После уведомления авиационных властей о полёте к пилоту на следующий день может прийти прокурор. Одним словом, одной из главных причин тяжёлого положения дел в АОН является кризис управления в среде авиационных властей.

Крайнюю, седьмую резолюцию, касающуюся авиационного спорта, огласил **Сергей Ананов**. Он обратил внимание, что понятие авиационного спорта является многозначным — это не только пилотаж или гонки, но и рекреационные полёты. Во всём мире полномочия по регулированию деятельности спортивной авиации переданы общественным организациям. В России готовый саморегулятор уже есть — это Федерация авиационного спорта.

В работе конгресса принял участие и известный телеведущий **Леонид Якубович**. При упоминании этого имени чаще всего вспоминается передача «Поле чудес», но Якубович является и пилотом, окончившим лётную школу. В числе освоенных им самолётов — Як-40 и L-410. В 1999 году в качестве второго пилота (командиром экипажа был погибший позднее в катастрофе Олег Лякишев) на ретросамолёте Ли-2 Леонид Аркадьевич совершил перелёт по городам-героям. Перелёт был завершён на аэродроме Ходынское поле.

Леонид Якубович отметил, что выпускники аэроклубов составляют оборонный резерв. Примером послужила Великая Отечественная война, на фронтах которой воевали выпускники аэроклубов. Лётные училища до войны окончили далеко не все из них. Шоумен предложил составить письмо Президенту РФ Владимиру Путину о плачевном состоянии дел в АОН и обратить внимание главы государства на то, что положение дел с этим родом авиации является угрожающим.

Обзор других выступлений участников конгресса будет представлен в одном из очередных выпусков нашего издания.

Пётр КРАПОШИН

ИНТЕГРАЦИЯ

ГК «Ростех» поставит уникальное оборудование для нужд Европейского космического агентства

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации «Ростех» создал для ЕКА матрицу быстродействующих переключателей с драйвером управления. Оборудование предназначено для использования в космических радиолокациях на околоземной орбите. Новая разработка вдвое дешевле зарубежных аналогов и превосходит их по ряду технических характеристик. Матрица позволяет радиолокатору переключаться либо на передачу, либо на прием сигнала. Прибор спроектирован по запросу итальянского поставщика ЕКА. У заказчиков возникла потребность в создании новой модификации радиолокаторов — дешевле существующих версий при равных технических параметрах.

ФАВТ укрепляет партнерство с Генеральным управлением гражданской авиации Монголии

Росавиация приняла участие в заседании российско-монгольской Рабочей группы по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству между Российской Федерацией и Монгольской Народной Республикой. Было отмечено налаженное и планомерно развивающееся сотрудничество с ведомством гражданской авиации Монголии в области авиаперевозок, авиационного поиска и спасания, и в других сферах. Одобрены совместные проекты по поставкам российской авиационной техники в Монголию, обеспечению ее сертификации, безопасной эксплуатации, поддержания лётной годности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

Рабочая группа стран СНГ обсудила в Минске проблемы медицинского обеспечения полетов

В заседаниях приняли участие представители восьми стран — медицинские работники гражданской авиации, организаций здравоохранения, НИИ, учебных заведений. От российской стороны в мероприятии приняла участие вице-президент Ассоциации врачей авиационной медицины (АВАМ) Ольга Верба. С вопросом о требованиях к состоянию здоровья кандидатов на получение (продление) свидетельств авиационного персонала выступила член Рабочей группы, главный врач ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» РФ Наталья Забродина. Также участники обсудили актуальные вопросы в области медицинского обеспечения безопасности полетов:

airBaltic возобновляет полеты по маршруту Казань — Рига и вводит онлайн-регистрацию

Латвийская национальная авиакомпания airBaltic с 23 апреля возобновила регулярные полеты между Казанью и столицей Латвии Ригой. Маршрут предлагает путешествия между двумя городами, а также удобное сообщение через Ригу с сетью маршрутов, охватывающих Европу, Скандинавию, страны Балтии, СНГ и Ближний Восток. Этим летом пассажиры смогут зарегистрироваться на рейсы из Казани в Ригу онлайн. airBaltic будет летать из Казани в Ригу дважды в неделю по средам и пятницам. Пассажиры проведут на борту самолета Boeing 737 2 часа и 40 минут. Цены на билеты в один конец стоят, начиная со 109 евро, включая аэропортовые сборы и транзакционные издержки.

Цифровые карты аэропортов мира доступны всем в мобильном приложении Vietnam Airlines

Vietnam Airlines стала первой авиакомпанией в Азии, загрузившей в свое мобильное приложение самую полную в мире подборку цифровых карт 67 аэропортов, 9 из которых расположены во Вьетнаме, а 58 — в других точках планеты. Новая опция значительно упростит пассажирам поиск выходов на посадку, залов ожидания и магазинов. Версии для iOS и Android доступны также на сайте авиакомпании. Благодаря интеграции InMapz, самого популярного приложения для навигации, пользователи приложения Vietnam Airlines получат бесплатный доступ к четкому и подробному описанию того, что их окружает на всем пути следования от зон регистрации и вылета до выдачи багажа.

ГТЛК расширяет географию клиентов в авиационном лизинге в странах СНГ

«Платформа GTLK Global Business была создана как группа дочерних компаний ПАО «ГТЛК» для развития экспорта лизинговых услуг и содействия экспорту отечественной высокотехнологичной продукции, в первую очередь, продукции отечественного авиапрома. Мы уже работаем с авиакомпаниями стран СНГ по поставкам иностранных судов — в настоящее время в лизинге 3 самолета на сумму более 200 млн долларов США у авиакомпаний Silk Way West Airlines LLC (Азербайджан) и Авиакомпания Scat (Казахстан). Рынок стран СНГ является стратегическим для GTLK Global, и мы открыты к диалогу», — подчеркнул представитель GTLK Global Business Алексей Пономарев.

Компания «Атран» оптимизирует авиадоставку грузов с вводом нового рейса из Сиани в Москву

Авиакомпания «Атран», российский экспресс перевозчик в составе группы компаний «Волга-Днепр», пополнила маршрутную сеть новым рейсом по маршруту Сиань (Китай) — Москва (Россия). Первый полет был выполнен на грузовом самолете Боинг 737-400SF с последующими планами по использованию нового Боинг 737-800BCF, который может предоставлять грузовую емкость до 23 тонн на рейсе. «Сиань-Москва» во многом стал возможным благодаря поддержке и тесному взаимодействию с «Почтой России». Будучи вторым крупнейшим аэропортом в Северном Китае, международный аэропорт Сианя (Сяньян) менее загружен и готов принимать новых грузовых перевозчиков.

Авиакомпания Royal Flight начнет выполнять полеты из Калуги в турецкую Анталию с 3 июня

Вылеты будут выполняться из Международного аэропорта Калуги два раза в неделю — по понедельникам и пятницам. Авиаперевозки планируется выполнять на среднемагистральных лайнерах Boeing-737-800, вместимостью до 189 пассажиров. Полетная программа по данному направлению запланирована до середины сентября, в рамках весенне-летнего расписания. Вылеты будут осуществляться из нового просторного терминала международных воздушных линий калужского аэропорта, что позволит сделать путешествие калужан в лето еще более комфортным и быстрым. Пакетные туры с прямым вылетом из Калуги предлагает многопрофильным туроператором Coral Travel.



На рязанском хуторе нашли экипаж самолёта БД-3а, не вернувшегося с боевого задания ВОВ

В Рязанской области поисковики нашли место падения самолёта БД-3а, который не вернулся с задания 17 октября 1941 года. Останки всех членов экипажа: лейтенанта Бориса Подорожного, младшего сержанта Бориса Громова и красноармейца Федора Сарамуда идентифицированы специалистами. Общероссийское общественное движение по увековечиванию памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» объединяет более 42 тысяч поисковиков всех возрастов в составе 1428 поисковых отрядов. За четыре года существования движения поисковики подняли останки свыше 75 тысяч офицеров и солдат, погибших в годы ВОВ, установлены 3905 имен и судеб бойцов.

Поисковики подняли из болота в Приморье советский бомбардировщик 1945 года Пе-2

Следопыты Приморского регионального отделения ООД «Поисковое движение России» подняли из болота в Приморье пикирующий бомбардировщик Пе-2, который, потерпел катастрофу в 1945 году. «Из-за пожара на борту и остановившихся двигателей врезался в заболоченное поле и ушёл на глубину более пяти метров пикирующий бомбардировщик Пе-2 из состава 9-й Воздушной армии... На глубине около трех метров были обнаружены фрагменты хвостовой части фюзеляжа с люковой турельной установкой и останками стрелка-радиста. Вместе с ним лежали сложенный парашют и планшет с документами», — говорится в сообщении. Останков лётчика и штурмана обнаружено не было.

Специалисты идентифицировали самолет, упавший во время войны в тайге под Иркутском

Об этом сообщил руководитель поискового отряда «Братск» Сергей Чулков. По его словам, бомбардировщики Пе-2 в 1941-42 годах производил Иркутский авиационный завод. Согласно архивным данным, в мае 1942 года 32 машины получил 73-й полк ВВС Балтийского флота. Военные летчики сами приехали в Иркутск за самолетами, а когда перегоняли их на фронт, один пропал на границе области и Красноярского края. Упавший самолет никто не искал - шла война. Обломки случайно обнаружили в глухой тайге охотники только в 1943 году — отсюда пошла версия, что это дальний бомбардировщик Ил-4, поскольку к этому времени иркутский авиазавод перестал выпускать Пе-2.

Со дна озера в Мурманской области поднимут американский истребитель P-39 Airacobra

Самолет P-39 Airacobra, который поставлялся в годы войны по ленд-лизу, лежит на глубине более 40 метров. По данным военных архивов, 6 марта 1945 года истребитель P-39 из 2-й эскадрильи 255-го авиаполка ВВС Северного флота потерпел катастрофу над озером Щукозеро в ходе тренировочного полета. При падении самолет пробил лед, пилот (младший лейтенант Ф. Варавчиков) погиб. P-39 Airacobra — поршневым истребитель США, производившийся компанией Bell Aircraft с 1940 года по 1944-й. Имел необычное расположение двигателя — за кабиной пилота. Также самолет оснащался мощным пушечным вооружением. На таком самолете в годы войны летал Александр Покрышкин.

В Новгородской области нашли штурмовик Героя Советского Союза Николая Евсюкова

Поисковики нашли обломки штурмовика Ил-2, на котором в годы Великой Отечественной войны летал Герой Советского Союза Николай Евсюков, сохранившиеся части самолета обнаружили в болотах Демянского района, сообщил командир поискового отряда «Находка» Александр Морзунов. Экипаж в составе пилота Евсюкова и стрелка-радиста Лысенко был сбит на Новгородчине 19 февраля 1943 года. Самолет произвел вынужденную посадку на болото. Лысенко был убит еще в воздухе, а Евсюков спасся и через неделю вышел к своим. Ранее в Демянском районе также были обнаружены штурмовики, на которых воевали Герои Советского Союза Алексей Маресьев и Василий Романенко.

Подъем немецкого бомбардировщика He 111 со дна Ладожского озера отложили на 2020 год

Сдвиг сроков вызван необходимостью привлечения дополнительных сил и средств, сообщили в пресс-службе Западного военного округа. «Чтобы не повредить самолет, требуются дополнительные силы и средства, а также мощный плавучий кран, которые в настоящий момент не могут быть задействованы в связи с неблагоприятными гидрометеословиями», — рассказали в пресс-службе. Ранее сообщалось, что обнаруженные фрагменты самолета требуют дополнительных исследований, чтобы точно выяснить его марку, историю и обстоятельства гибели. Обломки бомбардировщика дополнят экспозицию военно-морского сектора парка «Патриот» в Кронштадте.

Поисковики России и США установили место падения самолета PBN-1 Catalina в Приморье

«Ученые и военные специалисты, которые обеспечивают практическую деятельность Российско-американской комиссии по военнопленным и пропавшим без вести, на первом этапе работы под Владивостоком обследовали участок тайги, где в 1945 году потерпел катастрофу американский PBN-1 Catalina отдельного морского разведывательного авиаполка Тихоокеанского флота. Поисковики извлекли из земли образцы обшивки и фрагменты военной формы, сообщил официальный представитель Тихоокеанского флота (ТОФ) Николай Воскресенский. По его словам, все находки задокументировали и сняли на фото и видео с привязкой к местности. Теперь работу продолжают ученые в лаборатории.



Летал — как пел

Герой фильма «В бой идут одни старики» стал Дважды Героем Советского Союза



Отец привёл его туда и сказал: будешь говорить всё сам. На просьбу записать его в клуб Виталий услышал в ответ: тебе придётся подождать 6 лет, мы берём только с 14 лет. Услышав это, спросил: а если я хочу записаться раньше, какими качествами нужно обладать? В ответ ему было сказано: нужно уметь считать на логарифмической линейке и наизусть знать таблицу Брадиса. И Виталий освоил эту науку.

В сентябре он вновь пришёл в клуб и ответил на все вопросы, связанные с умением считать с помощью логарифмической линейки. Был принят вольнослушателем, но занимался с таким упорством, что в 9 лет стал чемпионом Советского Союза по авиамодельному спорту. Титул чемпиона ему принесла построенная им модель бомбардировщика ТБ-3. По скорости и дальности полёта она превзошла все остальные, участвовавшие в конкурсе. Моторы были леерные — миниатюрные бензиновых двигателей в ту пору не существовало. В качестве приза ему был вручён изготовленный на Харьковском заводе велосипед.

На очередных соревнованиях Виталий снова стал чемпионом с построенной моделью планера, также побившего рекорды высоты и дальности полёта. Чтобы зафиксировать оба показателя, за ним летели два самолёта. За победу в этих соревнованиях Виталию в качестве приза были вручены пластинка и патефон коломенского завода. Эту пластинку слушал весь двор, а Виталий выучил все записанные на ней песни.

По окончании школы и аэроклуба Попков был направлен в Чугуевское лётное училище, которое закончил в 1941 году. В его выпуске было 59 будущих Героев Советского Союза. Сокурсниками Виталия были Иван Кожедуб и Владимир Лавриненков. В 1942 году Виталий Попков закончил Батайскую военную авиационную школу пилотов и в мае этого года, когда положение на фронте осложнилось, был направлен в действующую армию.

Свою первую победу он одержал в июне 1942 года в окрестностях города Холм. На истребителе ЛаГГ-3 он сбил бомбардировщик До-217. Спустя несколько дней в бою «6 против 30» он сбил ещё один немецкий бомбардировщик. В боях под Ржевом летом 1942 года Виталий Попков сбил 5 самолётов противника. После одного из боёв он горел в самолёте, лежал в госпитале и перенёс пластическую операцию. После этих побед он был назначен командиром звена, а ещё через полгода командиром эскадрильи.

Под Сталинградом в августе

1942 года он выиграл воздушный поединок у признанного аса Люфтваффе Иоганна Генна. Весной 1943 года Виталий Попков одним из первых в полку освоил новый истребитель Ла-5. Под Сталинградом 26 августа он сбил вражеский истребитель Ме-109, который пилотировал ас знаменитой 52-й немецкой истребительной эскадры Люфтваффе Германн Граф. На счету этого аса значилось 237 воздушных побед.

В июле в бою под Харьковом Виталий Попков одержал свою 25-ю по счёту победу. Поверженным противником оказался немецкий ас из 52-й истребительной эскадры Вильгельм Батц. 8 сентября 1943 года Виталий Попков был удостоен звания Героя Советского Союза, наряду с этим ему были вручены орден Ленина и медаль Золотая Звезда. В боях на правом берегу Днепра Виталий Попков увеличил личный боевой счёт до 30 сбитых вражеских самолётов. Он также прославился в боях за Харьков и Одессу, а также на берегах Вислы и Одера.

В общей сложности Виталий Попков лично уничтожил полтора вражеских авиаполка. Помимо этого он совершил один воздушный таран. Лётчики его эскадрильи совершили 562 боевых вылета, сбив при этом 27 самолётов противника. В его эскадрилье 10 лётчиков были также удостоены звания Героя Советского Союза.

В боевой биографии Виталия Попкова был и такой эпизод (он также вошел в фильм). Маэстро проводил разведку на трофейном «Мессершмитте», в одном из полётов его подбила своя же зенитка, затем пехотинцы взяли его в плен. Когда он назвался, один из пехотинцев, не поверив, принял его за лазутчика. Виталий в ответ дал ему оплеуху, после чего тот сказал: да, это, действительно, свой. Командир полка, пленившего Виталия, для убедительности решил дать «пленнику» выпить спирту. Виталий выпил,

даже не разбавляя водой, что окончательно рассеяло все сомнения. Следует отметить, однако, что выпивал он редко.

Виталия Попкова называли настоящим гусаром, что было не случайно. Один из примечательных эпизодов произошёл под Харьковом. Эскадрилья Попкова выполнила задание по разведке, и один из пилотов попросил разрешения пройти над Сумской улицей, чтобы посмотреть — цел его дом или разбомбили. Эскадрилья прошла над Сумской улицей... Но откуда ни возьмись появились пять немецких самолётов. Виталий Попков принял бой сам, а подчинённым велел бегать разведданные. Все немецкие самолёты были сбиты. За такое гусарство он едва не получил взыскание от начальства, но дело кончилось благополучно.

24 июня 1945 года Витали Попков принимал участие в Параде Победы в Москве, а 27 июня был награждён второй медалью «Золотая Звезда». Войну Виталий Попков закончил 12 мая 1945 года в Праге. Свой последний немецкий самолёт он «завалил» 1 мая в Берлине.

После войны Виталий Иванович продолжил службу. В Корею, будучи заместителем командира дивизии, которой командовал И.Н. Кожедуб, Попков сбил 4 самолета, а один, с секретной аппаратурой, принудил к посадке. В дальнейшем Попков служил и командиром авиаполка, и командиром истребительной авиадивизии ВМФ, и помощником командующего ВВС Балтийского флота.

В 1951 году он окончил Военно-воздушную академию, в 1964 году — Военную академию Генерального штаба. В 1968 году ему было присвоено звание генерал-лейтенанта авиации. Он летал на всех типах самолетов «МиГ» — от МиГ-9 до МиГ-21, а также на Су-7, Су-9, Су-15. Свой последний вылет совершил в 1979 году. С 1980 года Виталий Попков преподавал в Военно-воздушной инженерной академии.

Одновременно он занимался общественной деятельностью, был почетным членом трех ветеранских летных организаций: Российского клуба асов, американского Клуба орлов, немецкого клуба летчиков-истребителей. Виталий Попков был почетным гражданином Москвы, Магадана, Сочи, Киева, Одессы, Днепропетровска, Гагры, Праги, Вены, Будапешта, Братиславы, Парндорфа и Краснинка. В 2003 году Комитет Российского Национального Олимпа присвоил В.И. Попкову титул Национального Героя России.

Виталия Попкова любил первый Президент России Борис Ельцин. В 1999 году он решил про-

известить знаменитого Маэстро в генерал-полковники (Попков был в то время генерал-лейтенантом). Вероятно, Ельцин захотел переименовать Горбачёва, распорядившегося другого знаменитого аса — Ивана Кожедуба, который генерал-полковником уже был, произвестить... прямо в Маршалы Советского Союза (минуя стадию маршала родов войск — в данном случае, разумеется, авиации). Горбачёв в военной «Табели о рангах» мало что смыслил, и, если бы не вмешались военные, могла бы выйти курьёзная история.

Ельцин в отличие от Горбачёва порядок званий не нарушал. Но к повышению в чинах Виталий Попков отнёсся инертно и даже шить себе новую генеральскую форму отправился не сразу, а лишь после телефонного звонка, в котором ему было сказано: Ельцин больше не хочет видеть Вас в форме генерал-лейтенанта. Таков Виталий Попков. Тщеславие — это не про него.

Виталий Попков играл на разных музыкальных инструментах. Больше всего он любил аккордеон, но помимо этого любил играть на саксофоне, причём освоил его почти самостоятельно. Неоднократно слушая игру одного из своих воспитанников, он однажды попросил его дать попробовать «подудеть». И сыграл «Калинку-малинку». Да так, будто играл на саксофоне всю жизнь. Играл он также на баяне, на флейте и на многих других инструментах. Поэтому и взялся организовать в эскадрилье оркестр. А в итоге сам стал Маэстро.

На вечер памяти Маэстро и Сталинского сокола генерала Попкова была приглашена вдова Виталия Ивановича — Нина Михайловна. Она рассказала об обстоятельствах знакомства с будущим супругом, которое состоялось, когда ей было... 4 года. На воздушном празднике она наблюдала фигуры высшего пилотажа, которые исполнял Виталий Попков. Он даже пролетел под мостом колёсами вверх... Нина Михайловна сообщила собравшимся, что Виталий Иванович оставил свои мемуары. Опубликовать их она считает своим долгом перед памятью великого Маэстро. Несомненно, такая публикация станет событием, сопоставимым с самим фильмом «В бой идут одни старики».

Именем Попкова названа школа, которую он закончил. Изначально она была известна под номером 94 и находилась в районе Арбата. В настоящее время она переведена в Текстильщики, где существует под номером 848.

Один из героев фильма «В бой идут одни старики» сказал: «Будем жить!» Увы, не всем довелось встретить Салют Победы. Но в памяти своих боевых товарищей они оставались живы до самого их последнего дыхания. И эту память они завещали всем живущим. Да еще свои песни. И пока мы поем их — мы все помним.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



Окончание. Начало на с. 2

У Су-35 достаточно непростая история разработки. Модернизированный Су-27 с носовыми рулями (это дополнительные маленькие крылья в передней части фюзеляжа) под названием Су-35 появился впервые еще в 1989 году, но это был другой самолет, а не нынешняя модель. Таких самолетов было изготовлено всего 15 единиц. Другой модернизированный Су-27, двухместный Су-30, строили в больших количествах, а различные варианты этой машины поставлялись почти в десятке стран.

Нынешняя модель не имеет переднего оперения, и ее настоящее название — Су-35С. Это самая современная машина из семейства Flanker. Ее разработка началась в 2003 году в КНААПО (Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина), субподрядчике «Сухого». Первые опытные образцы появились в 2007 году, а производство началось в 2009-м.

Планер и двигатели

Семейство самолетов Flanker — чрезвычайно маневренное. Эти машины проектируются для осуществления управляемых маневров, которые невозможны с обычными аэродинамическими механизмами. В Су-35 это обеспечивается отчасти за счет двигателей с всеракурсно управляемым вектором тяги. Сопла турбореактивных двигателей АЛ-41Ф1С НПО «Сатурн» в полете могут независимо отклоняться в разных направлениях, что помогает самолету создавать нужный угол крена и рыскания. Аналогичные технологии имеются лишь у одного действующего западного истребителя — F-22 Raptor.

Это также позволяет Су-35 создавать очень большой угол атаки — иными словами, самолет может двигаться в одном направлении, в то время как его нос смотрит в другом. Большой угол атаки помогает машине легче наводить оружие на маневрирующую цель и самой осуществлять плотные маневры.

Такие маневры могут оказаться полезными при уклонении от ракет противника и в близком воздушном бою, хотя из-за них самолет оказывается в низком энергетическом состоянии.

Максимальная скорость Су-35 может достигать 2,25 Маха на большой высоте (это такая же скорость, как у F-22, и быстрее, чем у F-35 и F-16). Самолет также обладает отличным ускорением. Но вопреки первым сообщениям, он вряд ли может летать со сверхзвуковой крейсерской скоростью без форсажных камер, имея на борту боевую нагрузку. Практический потолок самолета 20 тысяч метров, как и у F-15 с F-22. Это на 3 тысячи метров выше, чем у SuperHornet, Rafale и F-35.

У Су-35 — увеличенная дальность полета по топливу, составляющая 3 600 километров с внутренними баками и 4 500 километров с двумя подвесными топливными баками. У планера из легкого титана и у двигателей значительно увеличен назначенный ресурс по сравнению с самолетами — предшественниками, составляя 6 тысяч и 4 500 часов, соответственно. (Для сравнения: у F-22 и F-35 он равен 8 тысячам часам).

Вооружение

У Су-35 — от 12 до 14 узлов подвески вооружения, благодаря чему он обладает отличной боевой нагрузкой по сравнению с F-15C и F-22 (восемь узлов подвески), и тем более с F-35 (четыре ракеты внутри самолета).

Планер Су-35 не обладает особыми характеристиками малозаметности, однако доработки воздухозаборников двигателя и фонаря кабины, а также использование радиопоглощающего мате-

риала предположительно наполовину уменьшило эффективную отражающую площадь Су-35. В одной статье утверждается, что она составляет от одного до трех метров. Это может снизить дальность обнаружения самолета, однако Су-35 все равно нельзя назвать «истребителем-невидимкой».

Чьи ястребы круче

Сможет ли российский истребитель Су-35 бороться в воздухе с американскими F-35?



На большой дальности Су-35 может применять ракеты РВВ-АЕ, или Р-77 с активной радиолокационной головкой самонаведения (по классификации НАТО AA-12 Adder), которые имеют дальность пуска почти 200 километров.

На меньшей дальности самолет может использовать ракеты Р-74 с инфракрасной системой самонаведения (обозначение НАТО AA-11 Archer). Их можно наводить на цель со смещением линии визирования: просто глядя в оптический прицел на шлеме, летчик может наводить ракету на самолет противника под углом 60 градусов от линии движения своей машины. Дальность пуска у Р-74 более 40 километров, и в ней также используется технология управляемого вектора тяги.

Ракета средней дальности Р-27 и ракета большой дальности Р-37 (по кодификации НАТО AA-13 Arrow), предназначенные для борьбы с самолетами АВАКС, самолетами-заправщиками, а также для ведения РЭБ, дополняют вооружение класса «воздух-воздух». Кроме того, Су-35 имеет на вооружении 30-миллиметровую пушку с боекомплектом 150 снарядов, чтобы вести воздушный бой или атаковать с бреющего полета.

Су-35 также может нести на борту вооружение класса «воздух-земля» весом до 7,7 тонн. Россия по сравнению с западными странами лишь в ограниченных количествах использует высокоточные боеприпасы. Но такая возможность у нее есть, и при наличии боеприпасов и соответствующей тактики действий она может их применять.

Приборы обнаружения и авионика

Самое важное усовершенствование Су-35 по сравнению с самолетами-предшественниками — его аппаратное обеспечение. Истребитель оснащен комплексом радиоэлектронной борьбы Л1175М «Хибины», который искажает волны РЛС противника и направляет его ракеты по ложному курсу. Это существенно снижает возможности по засечке и поражению Су-35.

Есть надежда, что радиолокационная станция Су-35 с пассивной фазированной антенной решеткой Н035 «Ирбис» будет иметь лучшие характеристики по борьбе с самолетами-невидимками. Утверждается, что эта РЛС может сопровождать до 30 воздушных целей с ЭПР три метра на удалении до 400 километров, а цели с ЭПР 0,1 метра на рас-

стоянии более 80 километров. Однако такие РЛС легче обнаружить и подавить, чем АФАР (антенна с активной фазированной решеткой), которые используются на западных истребителях. «Ирбис» может также сопровождать до четырех наземных целей, нанося по ним удары высокоточными боеприпасами.

Действующие машины и будущие покупатели

В настоящее время на вооружении в российских ВВС имеется всего 48 Су-35. Еще 50 были заказаны в январе 2016 года, и строить их будут по 10 штук в год. В январе прошлого года четыре Су-35 были направлены в Сирию, когда F-16 турецких ВВС сбил российский Су-24. Вооруженные ракетами класса «воздух-воздух» российские Су-35 явно должны были подать сигнал о том, что русские могут создать серьезную воздушную угрозу в случае нападения на них.

Китай заказал 24 Су-35 за два миллиарда долларов, однако маловероятно, что он будет закупать дополнительные машины. Считается, что Пекин заинтересован в основном в том, чтобы скопировать двигатели Су-35 с управляемым вектором тяги для дальнейшего их применения на самолетах собственного производства. В китайских ВВС уже есть копия Су-27 — самолет Shenyang J-11.

Попытки продать Су-35 за рубежом, особенно Индии и Бразилии, не увенчались успехом. Недавно Индонезия выразила желание купить в текущем году восемь самолетов, однако подписание контракта постоянно откладывается. Согласно имеющейся информации, 10 Су-35 за 900 млн долларов хочет купить Алжир. Египет, Венесуэла и Вьетнам также являются потенциальными заказчиками.

Сметная цена Су-35 составляет от 40 до 65 млн долларов, однако цены по экспортным контрактам превышают 80 млн долларов за единицу.

Против 5-го поколения

Су-35 не уступает лучшим западным истребителям четвертого поколения — если не превосходит их. Но вопрос в том, насколько успешно он сможет выступить против самолета-невидимки пятого поколе-

ния, такого как F-22 или F-35?

Маневренность делает Су-35 непревзойденной машиной для воздушного боя. Однако воздушные бои будущего с применением новейших ракет типа Р-77, «Метеор» и AIM-120 будут проходить на огромном удалении, и даже если бой будет на небольшом расстоянии, в

нем будут применяться всеракурсные ракеты типа AIM-9X и Р-74, которым не нужно, чтобы самолет смотрел в сторону цели. Тем не менее, скорость Су-35 (которая увеличивает скорость ракеты) и большая боевая нагрузка позволят ему вести бой за пределами прямой видимости. А поворотливость и средства РЭБ Су-35 помогут ему уходить от ракет противника.

Но есть и более серьезный вопрос. Мы не знаем, насколько технологии малозаметности будут эффективны в борьбе с высокотехнологичным противником. Если истребитель-невидимка F-35 вступит в воздушную дуэль с Су-35 на малой дальности, он окажется в большой беде. Но каковы шансы более скоростного и маневренного Су-35 обнаружить этот F-35 и приблизиться к нему?

Как утверждают представители ВВС США, истребители-невидимки смогут выпустить тучу ракет на расстоянии 160 километров, и при этом противник не сможет открыть ответный огонь, пока не подлетит на короткую дистанцию, где сможет задействовать визуальные средства и инфракрасное сканирование. Защитники российского истребителя заявляют, что он сможет использовать РЛС наземного базирования нижнего диапазона, а также бортовые инфракрасные приборы поиска и сопровождения и РЛС с пассивной фазированной антенной решеткой для обнаружения самолетов-невидимок. Но следует иметь в виду, что первые два прибора неточны, и их в большинстве случаев нельзя использовать для наведения оружия.

Видимо, у обеих сторон имеются огромные экономические и политические стимулы, чтобы отстаивать свою точку зрения. Безусловно, стоит детально изучить технические достоинства их позиций, но реально ответить на это вопрос можно будет только в условиях боя. Есть и другие факторы, играющие большую роль в воздушном бою и влияющие на его исход, как-то средства обеспечения, режим полета ракеты, подготовка летчика и расчеты.

Су-35 может быть лучшим самолетом воздушного боя за всю историю и отличным средством доставки ракет к цели — но хватит ли его характеристик для того, чтобы называться истребителем для завоевания превосходства в воздухе в эпоху технологий малозаметности? Этот вопрос — пока без ответа...

Себастьян РОБЛИН

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

Помощник министра ВВС США раскритиковал культуру производства на предприятии Boeing

Помощник министра ВВС США по закупкам, технологиям и логистике Уилл Ропер озабочен технической культурой на предприятии компании Boeing в Эверетте (штат Вашингтон). Как сообщила в пятницу телекомпания CNN, он заявил, что у концерна возникла «серьезная ситуация» с инспекциями новых самолетов-заправщиков KC-46, на борту которых после передачи ВВС США был обнаружен мусор и брошенное промышленное оборудование. «Я испытывал озабоченность и покинул предприятие с мыслью о том, что на Boeing должны понимать серьезность ситуации и что проблема затрагивает всех вплоть до высшего руководства компании», — заявил Ропер CNN.

ТАНТК им. Г. М. Бериева передал ВКС России два модернизированных самолета Ту-95МС

Важной составляющей деятельности ТАНТК является капитальный ремонт самолетов Ту-95МС Дальней авиации Воздушно-космических сил. Своевременное проведение капитального ремонта и модернизации позволяют продлить сроки эксплуатации обновленных самолетов, благодаря чему они еще долго смогут оставаться в боевом строю. В текущем месяце ТАНТК передал экипажам Дальней авиации два прошедших капитальный ремонт и модернизацию самолетов Ту-95МС. 11 апреля совершил перелет к месту своего базирования Ту-95МС с бортовым номером «24». 13 апреля на свой базовый аэродром убыл Ту-95МС с бортовым номером «19».

Индия планирует закупить дополнительную партию из 18 российских истребителей Су-30МКИ

Индия собирается подписать с «Рособоронэкспортом» контракт на поставку 18 машинокомплектов многоцелевых истребителей Су-30МКИ, сообщило издание Business Standard. Контракт, который оценивается в более чем 800 миллионов долларов, позволит нарастить авиапарк истребителей Су-30МКИ, поставляемых ВВС Индии, до 290 единиц. Сборка самолетов должна будет производиться на предприятии корпорации Hindustan Aeronautics Ltd (HAL) в городе Насик и может начаться уже в 2020 году, отмечает издание. По имеющимся данным, в настоящее время «Рособоронэкспорт» прорабатывает детали контракта, в том числе его финансовые и технические параметры.

В США предупредили о «смертоносной угрозе» обновленного бомбардировщика ВВС РФ Ту-22М3

Старший аналитик Национального института государственного управления (США) Марк Шнайдер высоко оценил модернизированный российский бомбардировщик Ту-22М3. Он признается, что новый комплекс вооружений самолета впечатляет своими возможностями борьбы против наземных целей и кораблей. США придется учитывать угрозу со стороны этого бомбардировщика еще в течение 20 лет. Так, бомбардировщик будет оснащен сверхбыстрыми ракетами большой дальности, как с ядерными, так и с обычными боеголовками. Кроме того, автор похвалил российские системы радиоэлектронного подавления, которые усложняют перехват Ту-22М3.

«Вертолеты России» досрочно передали партию Ми-8МТВ-5-1 из пяти машин по гособоронзаказу

В рамках Единого дня приемки военной продукции Казанский вертолетный завод холдинга досрочно передал представителям Минобороны России пять военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1. До конца года завод планирует передать военному ведомству еще одну партию из пяти машин. В ходе приемосдаточных испытаний и приемки военным представительством был реализован контроль качества изготовления вертолетов и отработки его составных частей в агрегатно-механическом и сборочном производстве, проведен осмотр полностью собранных вертолетов в цехе окончательной сборки с проверкой работоспособности всех систем.

Военная разведка США раскрыла секреты новых стелс-проектов китайского авиапрома

В Китае разрабатываются проекты стратегического бомбардировщика и истребителя-бомбардировщика, в конструкции которых будут широко применяться технологии малозаметности, объявило Разведывательное управление Министерства обороны США. Существование первого проекта — H-20 или H-X — китайские ВВС официально подтверждали в 2017 году. О втором достоверной информации не появлялось. По данным Пентагона, пишет Aviation Week, проект имеет обозначение JH-XX и предполагает создание самолета, оснащенного РЛС с АФАР, вооруженного ракетами класса «воздух-воздух», а также несущего боезапас для ударов по наземным целям.

Компанией «Туполев» утвержден окончательный облик перспективного комплекса дальней авиации

«Утвержден облик самолета, необходимые характеристики. Подписаны все контрактные документы, необходимые для производства образцов», - сообщил информированный источник в ОПК. Перспективный авиакомплекс дальней авиации (ПАК ДА), создаваемый компанией «Туполев», призван заменить стоящие на вооружении Ту-160, Ту-95 и Ту-22М3. По официальным данным, стратегический бомбардировщик-ракетоносец нового поколения будет выполнен по аэродинамической схеме «летающее крыло» (без хвостового оперения) и построен с применением стелс-технологий. Также сообщалось, что ПАК ДА будет дозвуковым и сможет нести больше вооружения, чем Ту-160.



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Выявлен новый изъян Boeing 737 MAX – дефект топливных форсунок двигателей CFM
Как сообщает Bloomberg, по меньшей мере двум авиакомпаниям в США пришлось провести проверки двигателей Boeing 737 MAX из-за опасений, что технический дефект может повредить силовые установки.
Возможное закоксовывание (нагар) вокруг топливных форсунок заставило производителя двигателей, компанию CFM International, рекомендовать некоторым авиакомпаниям провести проверку и заменить необходимые компоненты двигателей модели Leap-1B, устанавливаемых на самолеты семейства MAX, сообщили источники агентства на условиях анонимности. По их данным, речь идет об American Airlines и Southwest Airlines — двух крупнейших американских авиакомпаниях с флотом лайнеров семейства MAX. «Несмотря на то, что затронута оказалась лишь небольшая часть двигателей, проверки добавят проблем операторам 737 MAX, самой продаваемой модели Boeing», — считает Bloomberg.

Немецкий журнал обвинил ЕСПЧ в замалчивании вины Украины по делу MH17
Европейский суд по правам человека так и не принял решения по иску родственников погибших при крушении Boeing MH17 на востоке Украины, в котором Киев обвиняется в преступной халатности, пишет Telepolis.
Обозреватель этого немецкого журнала Флорин Ретцер подчеркивает, что ЕСПЧ продолжает лишь отмаливаться, не сообщая при этом, кто потребовал засекретить дело. Он напоминает, что немецкий юрист в области авиационного права Эльмар Гимулла, представляющий родственников погибших, еще в 2014 году подал иск в ЕСПЧ, возлагая вину за произошедшее на Киев и требуя многомиллионных компенсаций. При этом в 2015 году Гимулла дополнил иск, приложив к нему новые доказательства от Совета безопасности Нидерландов. По его мнению, воздушное пространство не было закрыто Украиной из-за боязни потерять доходы от транзита, составляющие около \$200 миллионов в год.

СК РФ опроверг заключение британских экспертов по крушению самолета Качиньского
Представитель СК РФ Светлана Петренко в который раз официально подчеркнула: никаких следов взрывчатых веществ на фрагментах Ту-154 президента Польши Леха Качиньского не было найдено.
Таким образом Следственный комитет Российской Федерации в очередной раз отверг попытки подвергнуть сомнению очевидное. Информация, которая была предоставлена польской стороной, не подтвердилась. Ранее экс-министр обороны Польши Антоний Мацеревиц, ссылаясь на данные британской лаборатории, сообщил о следах взрывчатого вещества на обломках самолета Леха Качиньского. Следствием было установлено, что командир самолета президента Польши в связи с неблагоприятными погодными условиями должен был уйти на запасной аэродром, но не сделал этого. К катастрофе привели ошибочные действия экипажа, который попытался совершить посадку в условиях отсутствия видимости.

Embraer Praetor 600 с системой снижения турбулентности сертифицирован
ANAC выдала сертификат типа новому Praetor 600. Система работает благодаря характеристикам спойлеров — аэродинамическим поверхностям на крыльях, которые поддерживают заданное положение ВС.
Praetor 600 ведет свое происхождение непосредственно из Learjet 500, получив ряд усовершенствований. Он также оборудован комплектом авионики Collins Aerospace Pro Line Fusion с уникальной функцией вертикальной метеорологической индикации, ситуационным предупреждением, аналогичным сигналу управления воздушным движением с помощью ADSB-IN, и возможностью курсового прогнозирования с помощью радара, а также E2VS (усовершенствованная система видения Embraer) с HUD (дисплей на лобовом стекле) и EVS (улучшенная система визуализации), инерциальной системы отсчета (Inertial Reference System) и Системой управления синтетическим зрением (Synthetic Vision Guidance System).

Суд отклонил иск родственников погибших в авиакатастрофе Ту-154 под Сочи
Мещанский суд Москвы в полном объеме отказал в удовлетворении исковых требований родственников погибших в декабре 2016 года при крушении в Сочи самолета Минобороны РФ Ту-154.
Исковые требования были заявлены от 79 родственников к страховой компании «Согаз», к перестраховщику MSAmilin (Лондон) и государственной авиакомпании «223-й летный отряд» Министерства обороны РФ, состоящей в гражданском реестре. Истцы просили суд взыскать с ответчиков более 2 млрд рублей в связи с недоплаченной страховой выплатой, причинением материального и морального вреда. «Будем обжаловать в апелляционной инстанции», — сообщил представляющий интересы истцов адвокат Игорь Трунов. Напомним, на борту Ту-154 находились артисты Ансамбля песни и пляски имени Александрова, глава фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка, тележурналисты, сотрудники Минобороны России.

Пилот A320 перепутал кнопки и устроил пассажирам панику на борту ВС
В пассажирском самолете авиакомпании British Airways, летевшем рейсом Сингапур – Лондон, началась паника, после того как пилот перепутал кнопки. Об этом сообщает британский таблоид The Sun.
«Сначала в салоне отключились информационные табло и свет, затем выпали кислородные маски и прозвучало объявление с просьбой их надеть», — поделился один из пассажиров, 24-летний Митчелл Уэбб. Через несколько минут экипаж воздушного судна призвал пассажиров проигнорировать это объявление, так как оно включилось из-за технической ошибки, и один из бортпроводников пообещал устранить неполадки в системе. «И даже после всей этой паники мы не получили от пилота ни извинений, ни объяснений», — пожаловался Уэбб на своей страничке в социальных сетях. Однако позже авиакомпания принесла извинения пассажирам в электронных сообщениях и пообещала разобраться в инциденте.



Казанский авиационный институт подсчитал: запуск музея требует 150 миллионов рублей

В 2017 году самолет установили рядом с одним из корпусов университета. Сам музейно-образовательный комплекс будет состоять из двух объектов — непосредственно борта Ту-144 и отдельно стоящего здания. Сейчас команда ведет активную работу над проектом здания, в нем планируется разместить крупногабаритные экспонаты, в том числе двигатель самолета. По словам профессора Гильмутдинова, разработанный проект в ближайшее время будет направлен на утверждение президенту Татарстана Рустаму Минниханову.
Университет в данный момент активно работает над наполнением музейно-образовательного комплекса интерактивными экспонатами. По планам разработчиков концепции, каждый экспонат будет уникальным образовательным мини-комплексом. «Например, какой-то экспонат будет демонстрировать физику полета, какой-то экспонат будет демонстрировать пробивание сверхзвукового барьера самолета, какой-то — объяснять принцип работы реактивного двигателя», — отметил Гильмутдинов.

Окончание. Начало на с. 2

Поддержка властей, президентские гранты, пожертвования меценатов и внимание СМИ – все это воодушевит и наполнит силами любого энтузиаста. А если ничего этого нет? И есть только мечта... Вполне себе успешная молодая женщина, доктор физико-математических наук и просто красавица – Мария Карманова добровольно взвалила на свои нежные плечи восстановление сложной машины – советского пассажирского реактивного самолета Ту-104А, который она сама ласково зовёт «тушкой».



Ей чуть более 30, она — старший научный сотрудник лаборатории геометрического анализа в Институте математики им. С.Л. Соболева СО РАН. Живет в центре Новосибирска, работает в Академгородке, а хобби себе нашла в Бердске.
Десять лет назад Мария узнала, что у бердского аэроклуба есть списанный Ту-104А. «Я приехала и попросила посмотреть, что там внутри», — вспоминает она. «Тушка» оказалась в удручающем состоянии — почти все приборы выдраны, проводку срезали ценители драгоценных металлов, внутри царило запустение.
«Я предложила руководству клуба заняться восстановлением, — рассказывает девушка. — Сначала к моей идее отнеслись скептически, но со временем посмеиваться перестали». С 2009 года Маша привозит или приносит сюда приборы, по крупицам восстанавливая кабину.

Предполагается, что на базе самолета будет создана федеральная площадка инженерной направленности для детей со всей страны. Идея заключается в том, чтобы запустить специальные инженерные школы для детей из Татарстана и других регионов России. «Пропускная способность этого образова-

тельного комплекса — до 30 тысяч детей в год. Это первая цель проекта — обучать детей, используя «вау-эффект», для современной молодежи это очень важно», — считает ректор института.
В самолете на деньги президентского гранта уже восстановили кабину пилота, на его базе установлен симулятор полетов. Таким образом, каждый попавший в кабину посетитель музея сможет попробовать «поднять» самолет в воздух. «Это достаточно реалистично, я сам пробовал, это круто», — признается ректор.
Помимо работы со школьниками вуз также намерен обучать на площадке музея своих студентов. К примеру, двигатель самолета Ту-144 планируется представить в раз-

Небо, самолет, девушка

Молодая женщина-математик в одиночку реставрирует реактивный самолет Ту-104



«Я пока занимаюсь только кабиной, — объясняет Мария. — Детали ищу через интернет, что-то мне отдают, что-то продают». Рассказывать, сколько стоят все эти высотомеры и радиоприемники с гидродатчиками девушка не стала, чтобы не вводить в искушение потенциальных грабителей.
«Зачем мне это? Да просто интересно, — улыбается Маша. — Я знаю, что для того чтобы полностью восстановить машину, нужно много лет и миллионов рублей. Но я не строю долгосрочных планов! Есть конкретная задача, например, восстановить кабину — я ею и занимаюсь». При этом спонсоров девушки не ищет, говорит, что не хочет лишней ответственности за чужие деньги.
Однако мечту о том, что однажды ее самолет поднимется в воздух, девушка не оставляет. Правда, нынешнюю летную готовность «тушки» Маша оценивает в печальные 0 процентов. «Тут почти ничего нет сейчас, ни проводки, ни двигателей, — грустно сообщает она. — С видимой частью кабины пилотов мы закончили процентов на 60, но это капля в море для полета». Мария с гордостью продемонстрировала рабочие элероны: покачала штурвал, и пластины на крыльях послушно, хоть

и с жутким скрипом, задвигались.
Реальней сделать из самолета музей, считает девушка. Уже сейчас посетители аэродрома просят посмотреть. «Садятся за штурвал, фотографируются, как они из окна машут, — смеется Мария. — Целыми семьями заходят. Вообще, детям должно быть интересней всех, но ярче всех глаза горят у пап».
На вопрос, не было ли у нее идеи сделать внутри какой-нибудь клуб или кафе, Мария рассудительно говорит, что не было и ничего бы не вышло в любом случае — многие материалы салона легко горят.
Маше периодически помогают: ее парень, друзья, даже начальник из института как-то раз привез тяжелые приборы. С 2010 года к «тушке» подключился авиатехник Владимир Чеботников, а два года назад — пилот малой авиации Илья Аксарин.
Этот Ту-104А стоит здесь уже 36 лет. После того как его списали, руководство аэродрома добились, чтобы из «Толмачёво» самолет перегнали сюда, хотя вместо бетонной взлетно-посадочной полосы здесь грунтовая, на которую садиться вообще-то не положено. Сначала внутри сделали учебный класс для планеристов, а потом устроили парашютный склад. А в 90-х совсем забросили.

резе, приводя отдельные его части в движение. Гильмутдинов считает, что это позволит на более высоком уровне использовать музей в качестве обучающего комплекса для будущих инженеров. «Это уникальный двигатель, который огромной 90-тонной машиной позволяет развивать сверхзвуковые скорости», — с гордостью отмечает ученый.
Таких музеев на базе сверхзвукового пассажирского самолета нет ни в одной стране мира, уверяет Альберт Харисович. Есть музей авиации под открытым небом в немецком Зинсхайме, где стоят советский Ту-144 и франко-британский «Конкорд», но в них нет интерактивного элемента. По мнению ректора вуза, у проекта есть международный туристический потенциал.
Изначально была идея открыть музей к первому к 50-летию со дня первого полета Ту-144, который отмечался 31 декабря 2018 года. В вузе, однако, решили не торопиться и не форсировать процесс создания музея, чтобы сделать его качественно.
«Сейчас вторая такая дата, к которой хотелось бы все-таки приурочить открытие этого комплекса — это открытие мирового турнира World Skills. Ведь в Казань приедут представители, в том числе, высокотехнологичных профессий со всего мира. Идея заключается в том, чтобы показать всему миру на примере действующего экспоната Ту-144 техническую, инженерную мощь нашей страны. Потому что вне всякого сомнения Ту-144 — это первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет, все эксперты сходятся на том, что это одна из вершин инженерной мысли XX века», — подчеркнул профессор Гильмутдинов.

Мария не умеет управлять самолетом, но планирует научиться, после того как закончит важное дело: через месяц ей предстоит защитить докторскую диссертацию. Учиться она будет на маленьких самолетах — девушка понимает, что самостоятельно управлять «тушкой» ей едва ли суждено. В новосибирском авиационном клубе ДОСААФ рассказали, что владеть самолетом как памятником может любое частное лицо, а вот получить необходимые документы будет очень сложно — все детали уже исчерпали свой ресурс, да и сама модель давным-давно вышла из эксплуатации.
«Летать на больших самолетах учат в специализированных центрах, — объясняет начальник авиационного клуба Сергей Сметанин. — Учат на конкретные модели. По Ту-104 уже специалистов не осталось. Впрочем, можно попробовать освоить Ту-16, на основе которого проектировался «104-й», — они до сих пор летают».
Сметанин рассказал, что взлететь с бердского аэродрома «тушка» не сможет — слишком короткая «взлетка». «Нужно или перевезти его куда-то, или полосу удлинить», — объясняет он.
Ту-104 — первый советский реактивный пассажирский самолет. Эксплуатировался с 1956 по 1979 годы, за это время создан 201 самолет. Экипаж — 7 человек, количество пассажиров — от 50 до 100, максимальная скорость — 951 км/ч, дальность полета — 2750 км. Ту-104А — это 70-местная модификация, всего было построено 80 таких машин. По данным Всемирного фонда безопасности полетов (США), в аварии и катастрофы попали 18 процентов Ту-104. Это худший показатель среди всех советских самолетов.



«Оптимальные процедуры»

Международный форум SKYSERVICE оценил достижения авиакомпаний в развитии сервиса

В Москве состоялся очередной Международный форум SKYSERVICE 2019, посвященный развитию сервиса на бортах воздушных судов. Авиакомпании, аэропорты, предприятия и службы кейтеринга, поставщики продуктов питания, товаров и услуг авиапассажирам ежегодно представляют свои достижения на этой популярной площадке. Организатор форума — компания «Аэромар», крупнейший производитель бортового питания в аэропорту «Шереметьево», с ежедневным объемом поставок более 150 тысяч порций для 40 авиакомпаний.

В церемонии открытия форума участвовали медийные персоны, часто летающие «Аэрофлотом», — победители опроса бортпроводников авиакомпании на «самого любимого, харизматичного, знаменитого и популярного пассажира».

Народными любимцами признаны певица Валерия, журналисты Алексей Венедиктов, Константин Ремчуков и Тина Канделаки, писатель Сергей Минаев, актер Александр Петров и актриса Ирина Старшенбаум, телеведущие Эдуард Петров и Ольга Скабеева. Самым часто летающим переводчиком признан Дмитрий Пучков, известный среди почитателей его таланта как Goblin. Памятные призы пассажирам вручили Виталий Савельев, генеральный директор «Аэрофлота», и Владимир Джао, генеральный директор «Аэромара».

Были объявлены результаты рейтинга отечественных авиакомпаний «Сервис в российском небе». Ежегодное исследование качества обслуживания на борту проводят эксперты авторитетного отраслевого агентства «АвиаПорт», оцени-



вая сервис почти по 150 параметрам инкогнито, в качестве «тайных пассажиров». Предметом исследования было качество бесплатных услуг, включенных в стоимость авиабилета. В экспертной оценке участвовали 23 компании.

В номинации «Лучший сервис на борту авиакомпании» победил «Аэрофлот». Награда за «Прогресс в сервисе» досталась авиакомпании «Россия». «Лучший сервис среди региональных перевозчиков» показала авиакомпания «Азимут». Высокой оценки работы бортпроводников в рейсе в номинации «Лучший экипаж авиакомпании» удостоена Red Wings. За «Приветливость и вежливость» награждена S7 Airlines. Стюардессы «Авроры» продемонстрировали лучшую организацию обслуживания на борту и стали лидером в номинации «Оптимальные процедуры».

Призы лауреатам вручали Илья Зотов, председатель Общероссийского объединения пассажиров, и исполнительный директор «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Деловую программу форума открыло пленарное заседание «Но-

вые практики и подходы к формированию доходов авиаотрасли». Обсуждались основные тренды развития рынка перевозок: каким должен быть современный аэропорт, как изменились предпочтения пассажиров, что включает в себя «непрофильный заработок» или дополнительные услуги авиаперевозчиков, какие технологии и инновационные решения разрабатывают компании. В частности, авиакомпания «Россия» оказалась лидером по внедрению в развлекательный контент на борту технологий «дополненной реальности».

«Тенденции развития индустрии гостеприимства и питания для путешественников» обсуждали президент Всемирной кулинарной ассоциации Томас Гуглер, президент Национальной ассоциации кулинаров России Виктор Беляев, вице-президент Interstate Hotels&Resorts Константин Горяинов, генеральный менеджер отеля Sheraton Baku Airport 5* Эльчин Зейнабдин, директор по маркетингу «Афиша-рестораны» Александр

Сысоев, операционный директор капсульного отеля Go Sleep Владимир Костромин, генеральный директор Novikov Aviation Catering Елена Авакян и другие. Участники обсудили стандарты бортового питания в различных классах обслуживания, особенности питания и услуг в бизнес-авиации и другие вопросы.

На форуме было организовано обучение бортпроводников по программе ISPY (повышение эффективности розничных продаж на борту), кулинарные соревнования шеф-поваров ведущих бортовых кейтерингов и награждение победителей премии SkyTravel Awards 2019, в которой лучшие аэропорты, бизнес-залы и отели выбирали популярные блогеры.

Победителями «вкусного конкурса» SKY DELIGHT AWARDS 2019 стала команда из Кореи, шеф-повар — Ким Юн Вук, кейтеринговый центр Koreanair. Блюда, приготовленные корейской командой, стали лучшими по главным критериям: вкус, профессиональное мастерство, сложность приготовления, соответствие стандартам бортового питания, внешний вид блюда, соразмерность порции и инновации, а также гигиена, организация рабочего места и рациональное использование продукта.

Серебро завоевал шеф-повар из Саудовской Аравии Mohammad Dahod Ahmad Ziben, команда Saudi Arabian Air.

Бронза досталась команде из Абу-Даби, шеф-повар — Санджай Тхакур, Etihad Airways.

Остальные не менее талантливые участники получили дипломы участников и подарки от партнеров форума.

Яркое шоу наглядно показало: питание на борту самолета должно быть вкусным, разнообразным и, главное, красивым.

Соб. инф.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

США могут разрешить использование авиабазы Токио в гражданских целях на время Олимпиады

Военные власти США готовы поддержать временное использование расположенной в префектуре Токио американской базы ВВС «Июкота» для обслуживания гражданских ВС на время летних Олимпийских и Паралимпийских игр, которые пройдут в 2020 году в японской столице, заявил заместитель командующего вооруженными силами США в Японии генерал Кристофер Махони. «Если будет принят подобный план, мы готовы поддержать его на 100 процентов», — приводит информационное агентство Kyodo слова генерала. В то же время он подчеркнул, что пока никаких решений на этот счет не принято. В «Июкота», в частности, расположен штаб вооруженных сил США в Японии.

Россия подтвердила готовность обсуждать поставки истребителей Турции вместо США

«Если обратится турецкая сторона к нам с просьбой провести консультацию, мы будем готовы обсудить (поставки Турции российских истребителей, — ред.) совместно с ОАК и Минпромторгом, исходя из наших возможностей», — заявил глава Рособоронэкспорта Александр Михеев, отвечая на вопрос о готовности Москвы поставить Анкаре истребители в случае заморозки контракта с США на F-35. Турция имеет контракт на партию американских истребителей-бомбардировщиков F-35, однако недавно в США заявили о приостановке поставок самолетов из-за приобретения турецкой стороной российских зенитных ракетных систем С-400, потребовав отказаться от их закупки.

Новый пассажирский самолет компании Airbus ACJ319neo успешно выполнил первый полет

Заказчиком самолета является компания K5 Aviation (Германия), которая выполняет чартерные перевозки VIP класса. На самолете установлены пять дополнительных топливных баков в грузовом отсеке, что позволяет значительно увеличить дальность полета. После того, как борт будет поставлен, компания FokkerTechniek (Нидерланды) установит на нем пассажирский салон. Самолет ACJ319neo является VIP вариантом пассажирской версии A319neo, (семейство ACJ320neo). Помимо новых двигателей, на самолете также установлены законцовки крыла Sharklets. В настоящий момент компания Airbus получала 14 заказов на самолеты семейства ACJ320neo.

Канадская корпорация Bombardier снизила прогноз продаж и прибыли на текущий год

Консолидированная выручка в текущем году составит около \$17 млрд, что примерно на \$1 млрд меньше, чем прогнозировалось ранее, сообщается в пресс-релизе компании. Прогноз выручки бизнеса по выпуску коммерческих самолетов ухудшен на \$250 млн. Новый прогноз предусматривает рост выручки на 10 процентов по сравнению с 2018 годом, без учета колебаний валютных курсов. Скорректированный показатель EBIT в текущем году, как ожидается, составит \$1-1,15 млрд против ожидавшихся ранее \$1,15-1,25 млрд. Выручка бизнеса по производству коммерческих самолетов составила примерно \$240 млн. Совокупная выручка оценивается на уровне \$3,5 млрд.

В международном аэропорту Боготы таможенники изъяли более 1 тысячи контрабандных черепашек

Контрабандисты собирались незаконно вывезти их за рубеж на продажу, сообщило агентство EFE со ссылкой на мэрию. «Черепашки содержались в плохих условиях, они находились в пластиковых пакетах, которые затрудняли доступ воздуха. В результате 28 пресмыкающихся погибли, а остальных доставили в Центр дикой флоры и фауны», — рассказал секретарь по охране окружающей среды Боготы Оскар Лопес. Он добавил, что после прохождения реабилитации черепашки будут возвращены в естественную среду обитания. Ранее в аэропорту был задержан груз редких ядовитых лягушек Orophagalehmanni (Древолаз Леманна), которых намеревались вывезти в Германию.

В первом квартале текущего года прибыль группы Vietnam Airlines составила \$64,5 млн

В I квартале авиационный рынок Вьетнама продолжил тенденцию роста: объем пассажиропотока на международных перевозках составил 8,6 млн пассажиров, а на внутренних — 8,7 млн, что на 13,2 и 9,8 процентов больше, соответственно, по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. В данный момент Vietnam Airlines Group и входящие в нее авиакомпании охватывают 52 процента внутреннего рынка. Стабильный курс национальной валюты и более низкие цены на топливо создали благоприятные условия для дальнейшего повышения эффективности деятельности группы. Прибыль Vietnam Airlines до налогообложения достигла \$51 млн (+36,6 процента в сравнении с 2018 годом).

Национальный перевозчик Республики Маврикий Air Mauritius получил первый самолет A330neo

Борт будет эксплуатироваться по соглашению об операционном лизинге с компанией ALC. В самолете установлен новый пассажирский салон Airspace, где могут комфортно разместиться 28 пассажиров в бизнес-классе и 260 в экономическом. Авиакомпания планирует эксплуатировать A330neo на маршрутах из Маврикия в Европу (Лондон, Женева), Индию, города юго-восточной Азии, а также на региональных направлениях в Йоханнесбург, о-в Реюньон, Антананариву. Сейчас Air Mauritius эксплуатирует 9 B737 (два A350-900, три A340-300, два A330-200 и два A319). В общей сложности Airbus получил более 1700 заказов от 120 заказчиков на самолеты семейства A330.



Поверх любых барьеров

В Международном аэропорту Красноярск прошла экскурсия для маломобильных детей из Центра социальной помощи семье и детям Октябрьского района, на которой подопечные центра и их родители узнали, как организовывается сопровождение пассажиров, нуждающихся в особом внимании.

10 апреля в Международном аэропорту Красноярск состоялась экскурсия для маломобильных детей и их родителей из муниципального бюджетного учреждения социального обслуживания «Центр социальной помощи семье и детям «Октябрьский». Экскурсанты прошли путь от прибытия в аэропорт до момента транспортировки к самолету и узнали, как устроена система обслуживания пассажиров, которым необходимо чуткое внимание.

Дети и родители прогулялись по общей зоне, узнали, как происходит регистрация на полет, познакомились с комнатами отдыха для инвалидов в главном холле и медицинском пункте, опробовали возможности специальных лифтов для маломобильных граждан. Также родители отметили удобство детских комнат на втором этаже и в стерильной зоне внутрироссийских вылетов.

В аэропорту Красноярск прошла экскурсия для маломобильных детей и их родителей



«Многие из нас были здесь в первый раз в своей жизни! Ехали дети в волнении и предвкушении увидеть столь значимый объект. Что первое нас обрадовало: просто и удобно подъехать, доступность для людей на колясках, нет ни бордюров, ни тяжелых дверей, мы прошли весь путь пассажиров от стойки регистрации до зоны прибытия. Все предусмотрено: зоны отдыха, лифты, места для мало-

мобильных граждан, и в целом для пассажиров! Работа аэропорта — это другой мир, это целая отдельная жизнь. Огромная благодарность и низкий поклон за труд, который для большинства не виден», — поделились своими впечатлениями родители.

По окончании экскурсии дети и родители вышли за пределы терминала на перрон, узнали, как работает амбулифт — специальная

машина для обеспечения удобной и безопасной посадки на борт самолета для людей с ограниченными возможностями и проехали на механизме по перрону.

Генеральный директор Международного аэропорта Красноярск Андрей Метцлер:

— Быть комфортными и удобными для каждого пассажира, в том числе и для особых путешественников — это одна из важнейших задач аэропорта. Мы постоянно совершенствуемся в этом направлении, обучаем персонал, получаем обратную связь от пассажиров и пытаемся внедрить новые технологии в организацию нахождения и сопровождения маломобильных групп. Каждый пассажир тоже может это сделать, написав письмо с пожеланиями в приемную.

Международный аэропорт Красноярск — один из важнейших авиатранспортных узлов Сибири и Дальнего Востока, стратегический транзитный узел в воздушном сообщении между Европой и Азией. Введен в эксплуатацию 25 октября 1980 года. С 1993 года имеет статус международного. Регулярные и чартерные пассажирские перевозки из Международного аэропорта Красноярск осуществляют 27 пассажирских авиаперевозчиков по 58 направлениям. Пассажиропоток Международного аэропорта Красноярск в 2018 году превысил исторический максимум и составил 2,5 млн пассажиров. Входит в топ-15 крупнейших аэропортов России.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Против главы компании-оператора «Пулково» возбуждено уголовное дело из-за реки Новая

Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело против генерального директора компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» Владимира Якушева. Компанию подозревают в загрязнении реки Новой. Как считают в следственном управлении, компания использует неисправные очистные сооружения. Напомним, ещё весной прошлого года Росприроднадзор подал в суд на «Воздушные Ворота Северной Столицы», требуя от компании 162 млн рублей компенсации за загрязнение реки. Как мы уже писали, «ВВСС» собирается перевести стоки из реки Новая в канализацию к 1 августа текущего года. Саму речку после этого планируется очистить.

Суд не стал отменять платную регистрацию на рейсы «Победы» в зарубежных аэропортах

Решение Щербинского суда г. Москвы не вступило в законную силу и может быть обжаловано в Мосгорсуде в установленное законом время. Как сообщала ранее представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова, введение авиакомпаниями-лоукостерами «Победа» платы за регистрацию на рейсы в зарубежных аэропортах напрямую противоречит закону. Плата за регистрацию на рейсы взимается в размере €25 и может составлять 50 процентов и более от стоимости билета, что является значительной суммой для пассажиров. В связи с этим прокуратура подала иск о признании данных требований незаконными.

МАШ хочет взыскать через суд с турецкой авиакомпании Atlasglobal долг на \$300 тысяч

Аэропорт «Шереметьево» подал в Арбитражный суд Московской области иск к турецкой авиакомпании Atlasglobal. Согласно опубликованным материалам, МАШ требует взыскать с Atlasglobal задолженность в размере \$286 тысяч. Предварительное судебное заседание назначено на 29 мая. Atlasglobal летала из Стамбула в «Шереметьево» с сентября 2017 года. Сейчас, по данным сайта аэропорта, рейсы авиаперевозчика там не обслуживаются. При этом в прошлом году целый ряд российских аэропортов прекратили обслуживание Atlasglobal из-за накопившихся долгов за услуги хэндлинга. Среди них — аэропорты Уфы, Самары и Екатеринбург. Atlasglobal принадлежит ETS Group.

Кассационный суд признал законным гашение в банке кредита «Трансаэро» на 250 млн рублей

Арбитражный суд Северо-Западного округа подтвердил законность досрочного гашения кредита авиакомпанией «Трансаэро», проходящей процедуру банкротства, в московском банке «Международный финансовый клуб» на 250 млн рублей, который был выдан компании в 2015 году под 21 процент годовых. Законность подтверждена в рамках рассмотрения кассационной жалобы конкурсного управляющего авиакомпании Алексея Белокопыта на решения нижестоящих инстанций, которые также отказались признать сделку по перечислению денег недействительной. «Кассационная жалоба А.Ю. Белокопыта оставлена без удовлетворения», — говорится в определении суда.

Суд заочно арестовал экс-гендиректора «Космосавиаспектстрой» Григория Вайсмана

Он обвиняется в растрате бюджетных средств на общую сумму более 700 миллионов рублей. «Ходатайство следствия удовлетворить, избрать в отношении обвиняемого Вайсмана меру пресечения в виде заключения под стражу заочно», — огласил постановление судья Алексей Криворучко. В ходе заседания судья рассказал, что бывший генеральный директор ООО «Космосавиаспектстрой» Григорий Вайсман находится сейчас на лечении в Израиле. Срок ареста установлен в виде двух месяцев с момента задержания обвиняемого или его этапирования в Российскую Федерацию. Представители защиты после заседания сказали, что обжалуют постановление о заочном аресте.

Ространснадзор привлёк директора АП «Чара» к административной ответственности и штрафу

В ходе проверки Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры выявлены грубые нарушения законодательства об авиационной безопасности. По результатам проверки прокуратурой внесено представление об устранении выявленных нарушений, в отношении директора аэропорта «Чара» — ООО «Аэропорт» возбуждены административные дела по ч.1 ст.11.3.1 КоАП РФ (невыполнение либо нарушение норм, правил или процедур авиационной безопасности) и ч.2 (непринятие мер по содержанию ограждений контролируемой территории или зоны ограниченного доступа либо наземных сооружений аэропорта). Ространснадзор наложил на директора денежный штраф..

Мосгорсуд продлил на три месяца арест фигурантам уголовного дела СЛО «Россия»

Все фигуранты обвиняются в совершении преступления, предусмотренного частью 4 статьи 159 УК РФ (мошенничество, совершенное в особо крупном размере). Вину в инкриминируемом преступлении они отрицают. По версии следствия, сотрудники СЛО «Россия» и иные лица совершили хищение при закупках кондиционеров для самолетов, обслуживающих первых лиц государства. Счета, на которых находятся якобы похищенные деньги, следствием уже арестованы. Две сотрудницы СЛО признали нарушения при проведении конкурса и дали показания. Они проходят по делу свидетелями. Некоторые из фигурантов дела также полностью или частично признают вину.

По решению суда в аэропорту Мурманск начался снос незаконной автопарковки

Крытая автостоянка, размещенная на территории аэропорта Мурманск и принадлежащая ИП Машкова Г.В., признана самовольной постройкой и подлежит сносу на основании вступивших в законную силу судебных актов по делу А42-921/2017. Арбитражным судом Мурманской области вынесено определение по этому же делу (вступило в законную силу 23.04.2019 года), которым ПАО «Аэропорт Мурманск» предоставлено право собственными силами осуществить снос самовольной постройки — указанной автостоянки, расположенной на территории аэропорта Мурманск. В связи с этим, с 25 апреля ведется отключение инженерных коммуникаций и снос возведенных конструкций.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ПОДПИСНОЙ КУПОН
на газету «Воздушный транспорт»
гражданской авиации

На номера	Январь _____	Февраль _____	Март _____
	Апрель _____	Май _____	Июнь _____
	Июль _____	Август _____	Сентябрь _____
	Октябрь _____	Ноябрь _____	Декабрь _____

Количество экземпляров каждого номера _____
Ф.И.О. _____
Организация _____
Юридический адрес _____
ИНН _____ КПП _____
Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____
Телефон _____ Факс _____

Подписку можно оформить в любом почтовом отделении.
Наши индексы:
82220 — в «Объединенном каталоге «Пресса России»;
ПЗ187 — в каталоге ФГУП «Почта России»
а также интернет-подписка: <https://podpiska.pochta.ru/>
на II полугодие 2019 года — **4392 руб**
Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок, независимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании.
Издание вы будете гарантированно получать бандеролью непосредственно из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.
Для оформления заказа заполните подписной купон и отправьте его в отдел распространения по факсу: (495) 953-34-89.
Стоимость редакционной адресной подписки на I полугодие 2019 года — **4272 руб.**
Редакция: (495) 953-34-89