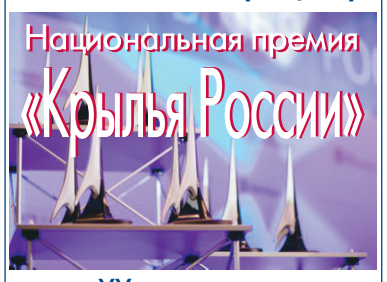
ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 11 (44135)
Март 2017

27 марта. Москва.
Ренессанс Монарх Центр



XX церемония награждения лауреатов и дипломантов

«Ушли» в хвост

Подробности на с. 9

Почему женщины «бальзаковского возраста» не вписываются в профстандарты Аэрофлота

Valor снимает погоны

Американский конвертоплан будущего на базе армейского V-280 получит гражданскую версию

Американская компания BellHelicopter намерена разработать гражданскую версию своего перспективного конвертоплана V-280 Valor, создаваемого для Армии США. Как пишет Aviation Week, предварительные работы по проекту уже ведутся, однако развернуть масштабное проектирование компания намерена только после того, как военные решат принять V-280 на вооружение.

Продолжение на с. 11

Воздушный транспорт гражданской авиации
№ 11
Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ
16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на «Воздушный транспорт» обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10
Заказ Тип. № 363

Подписку можно оформить в любом отделении связи

Процесс пошел!

Как скоро смогут отечественные самолеты составить конкуренцию в небе Boeing и Airbus

Как и было обещано, Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации, о необходимости которой так долго твердили эксперты, создана и, наконец, начала свою работу. Главная цель её создания – укрепление позиций отечественного авиапрома, что должно быть выражено в появлении и последующем доминировании в российском небе самолётов отечественного производства. А в перспективе — не только в российском.

Именно этот вопрос и составил повестку дня первого заседания новой Коллегии. Вице-премьер Правительства РФ Дмитрий Рогозин в своём выступлении призвал к максимальному замещению воздушных судов иностранного производства отечественной техникой. По его словам, необходимо создавать условия для целенаправленного, поэтапного перехода на эксплуатацию преимущественно российских самолётов. Вице-премьер считает, что вытеснение иностранной техники займёт 10-15 лет.

В рамках своего выступления Дмитрий Рогозин отметил, что в последние 15 лет спрос российских авиакомпаний практически полностью удовлетворяется за счёт закупок воздушных судов иностранного производства. При этом он подчеркнул, что укрепление статуса России как мировой авиационной державы предполагает устойчивое развитие авиастроения и снижение зависимости от закупок зарубежных самолётов. По его словам, текущая ситуация неутешительна: на сегодняшний день в России выпускается порядка 30 пассажирских самолётов в год, а это в 20 раз меньше, чем производят Airbus или Boeing.По словам вице-премьера, парк магистральных самолётов российских авиакомпаний почти на 80 процентов состоит из иностранной техники. Самолёты иностранного производства практически полностью вытеснили устаревшую авиационную технику, а закупки авиационными компаниями Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 практически прекратились. В сегменте региональных перевозок складывается почти аналогичная ситуация: иностранная авиационная техника составляет почти треть парка.

Продолжение на с. 5

«Вас здесь не стояло!»

Почему перспективные проекты современных подвижников авиации пролетают мимо кассы

Государство готово оказать поддержку малой авиации! И мы практически поверили в это. В «Государственной программе развития авиационной промышленности на 2013-2025 годы» есть даже подпрограмма «Малая авиация». Согласно этому разделу, на нужды данного сегмента авиации в нынешнем году из государственного бюджета должно быть выделено 1,1 млрд рублей, а в будущем, 2018-м, — 1,5 млрд. Но достаточно ли этого? И есть ли гарантия, что деньги дойдут до самих разработчиков и производителей воздушных судов малой авиации?

Казалось бы, сомневаться не приходится. Минпромторг России предложил наделить ФГБУ «НИЦ имени Н. Е. Жуковского» — организацию сугубо научную и, на первый взгляд, абсолютно неангажированную, полномочиями главного распорядителя бюджетных средств по подпрограмме «Авиационная наука и технологии». Об этом говорится в пояснительной записке к проекту поправок к ФЗ об этом учреждении. Речь идет о 263,2 миллиардах рублей бюджетных средств в2013-2025годах (остаток с 2017 года — 203,4 миллиарда рублей.). Решение о передаче функций объясняется необходимостью «оптимизировать механизм управления наукой в авиастроении» и «финансированием работ по созданию научно-технического задела НИЦ, утвержденных ранее Правительством». За счет этого «повысится эффективность управления научной деятельностью», а бюджетные расходы сократятся... Как говорится, свежо предание...

НИЦ имени Жуковского, созданныйУказом Президента России в 2014 году, включает ФГУПы — ЦАГИ имени профессора Н. Е. Жуковского, Сибирский НИИ авиации им. С. А. Чаплыгина, Центральный институт авиамоторостроения им. П. И. Баранова, Государственный НИИ авиационных систем и ФКП «Государственный казенный научно-испытательный полигон авиасистем».

Продолжение на с. 6-7

Есть работа автожиру!

Что же мешает взлететь этому перспективному аппарату?

Сегодня развитие малой авиации признано государственной задачей. Но, к сожалению, конкретных шагов для поддержки создателей летательных аппаратов соответствующего класса государство не предпринимает. Неудача, которую потерпело конструкторское бюро, возглавляемое Валентином Устиновым — тому пример. Какова должна быть роль государства в развитии малой авиации? Какие шаги необходимо предпринимать самим создателям ВС, чтобы войти в государственную программу?

Своё мнение по данному вопросу в беседе с корреспондентом нашего издания изложил Заслуженный лётчик-испытатель Российской Федерации, космонавт-испытатель, генерал-майор, доктор исторических наук, советник министра транспорта РФ, депутат Государственной думы первого созыва, один из основателей авиационно-космических салонов МАКСи почётный Президент ОАО «Авиасалон», Герой Российской Федерации Магомед Толбоев.

— Можете ли вы прокомментировать ситуацию вокруг конструкторского бюро Валентина Устинова? Речь идёт о том, что оба Экспертных совета, состоявшихся 25 ноября минувшего года, и 2 февраля нынешнего, вынесли отрицательное заключение о проекте «ВАРУС».

— Проект автожира «ВАРУС» – это только одно из направлений автожиростроения, которому Валентин Леонидович отдаёт свои силы, знания и опыт. Он доказал, что может заниматься созданием автожиров, но реализовать эту программу без поддержки государства невозможно.

Валентин Леонидович как конструктор сделал всё. Дело государства — помочь ему, найти ту нишу, которую автожиры могли бы занять. Этой теме уделялось внимание ещё в 30-х годах. Автожирами занималось, в частности, конструкторское бюро А.С. Яковлева. Те автожиры, которые были созданы коллективом Н.И. Камова, успешно применялись в Средней Азии на различных сельхозработах, в том числе, на виноградниках. Данный факт уже говорит о том, что автожиростроение — это реальная программа. Сегодня основным вопросом является то, какая государственная структура выступит в роли заказчика, а также, будут ли работы по проектам автожиров включены в Федеральную целевую программу.

Продолжение на с. 8

Стартап для Pop.Up

Italdesign и Airbus представили инновационную модульную концепцию транспортной системы

В рамках 87 Международного автосалона в Женеве компании Italdesign и Airbus впервые представили Pop.Up – первую модульную концепцию полностью электрической транспортной системы с нулевым уровнем выбросов в атмосферу. Система призвана снизить нагрузку на узлы с наибольшим скоплением транспорта в густонаселенных мегаполисах. Концепция Pop.Up предусматривает внедрение модульной системы для мультимодального сообщения, которая использует все преимущества как наземного, так и воздушного транспорта.

В связи с ожидаемым ростом дорожного трафика к 2030 году, компании решили объединить конструкторский опыт, чтобы создать устойчивую модульную и мультимодальную систему городской мобильности. Это заложило основу концепции Pop.Up.

Система Pop.Up представляет трехуровневую концепцию:

- Платформа, основанная на технологии искусственного интеллекта, управляющая транспортными потоками с помощью пользовательских данных. Платформа позволяет предлагать альтернативные сценарии и обеспечивать решения для организации поездки;
- Транспортное средство, построенное в виде пассажирской капсулы, способное стыковаться с двумя различными независимыми электрическими модулями (наземным и воздушным). Другие средства транспорта, например, поезд или «гиперпетля», проект вакуумного поезда, могут также интегрировать капсулу Pop.Up;
- Модуль интерфейса, взаимодействующий с пользователями в виртуальной среде;

Система Pop.Up призвана сэкономить время пассажиров общественного транспорта благодаря адаптивным способам передвижения в городе. Транспортные средства Pop.Up сочетают в себе гибкость небольших двухместных наземных средств со свободой и скоростью летательных аппаратов вертикального взлета и посадки, обеспечивая взаимодействие автомобилестроительной и аэрокосмической отраслей.

Продолжение на с. 11

«Дорожная карта» для бизнеса

Центр стратегических разработок ГА подвел итоги бенчмаркинга российских аэропортов за 2016 год

Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) подвел итоги бенчмаркинга аэропортов 2016 года — уникального ежегодного исследования, позволяющего топ менеджерам аэропортов разрабатывать эффективные стратегии повышения доходности и снижения издержек, ориентируясь на лучшие практики.

В 2016 году бенчмаркинг ЦСР ГА традиционно включал в себя несколько десятков ключевых показателей управления эффективностью производственной и коммерческой деятельностью аэропортов, а также был введен новый раздел с большим количеством информативных показателей, посвященных развитию и планированию неавиационной деятельности аэропортов. Перечень новых показателей был сформирован с учетом лучших международных практик управления неавиационной деятельностью аэропортов.

Бенчмаркинг аэропортов, проводимый ЦСР ГА является инновационной кооперационной системой операторов аэропортов, в которой на условиях обеспечения анонимности поступают данные аэропортов в области эффективности управления авиационным бизнесом, авиационной и неавиационной коммерцией, HR и другими направлениями аэропортов. Данные бенчмаркинга обобщаются, оформляются в статистические справочники и распространяются среди участников программы.

Уникальностью бенчмаркинга ЦСР ГА является участие в нем аэропортов с пассажирообменом в диапазоне от 20 тысяч пассажиров в год до нескольких миллионов пассажиров в год. Аэропорт любого масштаба сможет оценить эффективность управления по множеству показателей.

Особенностью программы в 2016 году являлось расширенное внимание программам развития неавиационной деятельности аэропортов. Дополнительные анкеты для бенчмаркинга 2016 года были разработаны ведущими российскими экспертами ЦСР ГА с опытом управления неавиационной деятельностью крупных столичных аэропортов, инвестиционных групп и управляющих компаний региональных аэропортов, с учетом международного опыта проведения аналогичных бенчмаркинговых исследований.

В разные годы в разработке системы бенчмаркинга ЦСР ГА приняли участие ведущие топ менеджеры ключевых столичных и региональных аэропортов с опытом управления авиационной и неавиационной коммерцией, службами качества, HR-департаментами и другими направлениями. В основе системы бенчмаркинга ЦСР ГА лежит большой опыт исследования систем KPIs, систем управления эффективностью лучших аэропортов мира, в том числе, Азии и Европы, а также российских аэропортов, участвующих в международных рейтингах.

Отличительной особенностью бенчмаркинга ЦСР ГА является его концентрация на показателях, которые определяют эффективность управления аэропортовым бизнесом, коммерцией и операционной деятельностью, но при этом включают основные показатели сервиса и качества, которые позволяют провести стратегическую оценку направлений сервисного обслуживания основных клиентов аэропорта.

Впервые общеотраслевой бенчмаркинг был проведен в 2011 году при поддержкеведущей отраслевой общественной организации — Ассоциации «Аэропорт» ГА и других ассоциаций. В разные годы проводились новые расширенные исследования по определенным направлениям аэропортовой деятельности.

Участники бенчмаркинга, пользующиеся результатами исследования, отмечают высокую эффективность показателей, разработанных ЦСР ГА. Большой интерес к результатам бенчмаркинга ЦСР ГА со стороны крупных региональных аэропортов и инвестиционных групп, показывает высокую актуальность результатов данного вида исследования центра среди руководства и специалистов.

Результаты бенчмаркинга ЦСР ГА применяются как в повышении эффективности производственной и коммерческой деятельности, так и в планировании стратегий развития, инвестиционном проектировании, при разработке проектов ГЧП.

Если с 2011 года до 2015 года включительно данные исследования имели целью наработку базы показателей, то в 2016 году эксперты отметили, что система показателей уже сформирована, высоко эффективна и имеет завершенный вид, позволяет анализировать деятельность аэропорта с точки зрения всех маркетинговых и экономических аналитических задач. В этой связи руководством ЦСР ГА принято решение популяризировать данное направление в отрасли и сделать бенчмаркинг доступным еще большему количеству аэропортов.

В настоящее время ЦСР ГА открыт прием заявок на бенчмаркинг аэропортов 2017 года. Подать заявку можно по телефону +7(495)2259957 (многоканальный, доб. 5) или электронной почте: benchmarking@aviacenter.org.

Новации бенчмаркинга ЦСР ГА 2017 года будут представлены на ежегодной международной конференции «Маркетинг и коммерция аэропортов 2017», которая пройдет 23 июня 2017 года в Москве. Зарегистрироваться на конференцию можно по тел. +7(495)2259957 или электронной почте events@aviacenter.org.

Оргкомитет

Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) — первый в России и СНГ профессиональный отраслевой центр, оказывающий более 100 видов услуг в области стратегического планирования и управления предприятий гражданской авиации и авиационной промышленности, органов государственной власти.

Основная цель ЦСР ГА — консолидация знаний, методик и экспертизы ведущих российских и зарубежных отраслевых экспертов в области стратегического планирования и управления.

ЦСР ГА является абсолютным отраслевым отечественным лидером по ряду разработок, учитывающих лучшие международные практики, в т.ч. в области управления эффективностью авиационными предприятиями с применением систем KPIs, BSC и других систем управления, а также по инновационным методам стратегического планирования авиакомпаний, авиационной и неавиационной деятельностью аэропортов.

Клиентами ЦСР ГА являются ведущие аэропорты, национальные авиаперевозчики и авиакомпании России и стран СНГ, предприятия авиационной промышленности России. Центр также проводит научные исследования и оказывает консультационные услуги в интересах органов государственной власти.

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь 2016 — 2017 гг.(Международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс.ткм			Процент коммерческой загрузки, %		
		январь 2016 г.	2017 г.	% к пр.	январь 2016 г.	2017 г.	% к пр.	январь 2016 г.	2017 г.	+/- к пр.
1	ЭйрБриджКарго	36 995,36	42 088,93	113,8	356 570,50	426 863,32	119,7	62,6	67,3	+ 4.7
2	Аэрофлот — российские авиалинии	9 498,22	14 391,32	151,5	44 788,10	67 030,31	149,7	57,8	61,1	+ 3.3
3	Волга-Днепр	1 402,49	2 630,97	187,6	9 020,07	15 775,12	174,9	51,0	38,2	- 12.8
4	Сибирь	2 061,00	2 165,00	105,0	4 428,77	4 559,80	103,0	68,4	65,9	- 2.5
5	Россия	467,06	1 916,98	410,4	928,59	8 959,76	964,9	58,9	58,9	+ 0.0
	Итого по 5 авиакомпаниям	50 424,13	63 193,20	125,3	415 736,03	523 188,31	125,8	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	81,9	81,5		94,1	94,0				
6	ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»	1 344,88	1 511,73	112,4	3 046,72	3 041,55	99,8	43,3	52,5	+ 9.2
7	Авиастар-ТУ	908,99	1 449,44	159,5	3 077,46	4 120,82	133,9	47,4	46,7	- 0.7
8	Глобус	817,00	1 365,00	167,1	2 658,01	4 204,64	158,2	69,7	69,1	- 0.6
9	Абакан Эйр	1 157,50	1 335,79	115,4	1 198,05	1 259,42	105,1	54,1	51,8	- 2.3
10	Уральские Авиалинии	908,66	1 218,39	134,1	2 629,08	3 265,61	124,2	61,6	69,2	+ 7.6
11	АТРАН	580,25	1 151,46	198,4	705,53	1 315,02	186,4	45,8	73,3	+ 27.5
12	АВИАКОН ЦИТОТРАНС	895,34	1 093,28	122,1	2 901,40	3 801,04	131,0	54,2	55,5	+ 1.3
13	ВИМ-АВИА	381,97	885,44	231,8	1 788,45	3 822,83	213,8	57,5	44,3	- 13.2
14	Якутия	260,67	722,09	277,0	786,30	2 704,92	344,0	71,8	66,9	- 4.9
15	Аврора	461,39	488,06	105,8	852,85	863,48	101,2	52,7	58,0	+ 5.3
	Итого по 15 авиакомпаниям	58 140,78	74 413,88	128,0	435 379,88	551 587,64	126,7	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	94,5	96,0		98,5	99,1				
16	АЛРОСА	456,79	473,38	103,6	1 183,22	1 227,10	103,7	72,0	80,7	+ 8.7
17	НордСтар	358,33	320,75	89,5	824,51	788,45	95,6	66,4	70,9	+ 4.5
18	ИрАэро	283,20	309,34	109,2	240,86	282,32	117,2	62,7	73,7	+ 11.0
19	Шар инк Лтд.	252,88	268,22	106,1	706,83	338,36	47,9	49,4	26,3	- 23.1
20	Авиационная транспортная компания «Ямал»	145,60	169,56	116,5	257,87	326,82	126,7	63,3	66,1	+ 2.8
21	Нордавиа-региональные авиалинии	144,60	164,14	113,5	151,64	180,15	118,8	58,2	73,9	+ 15.7
22	КрасАвиа	163,21	161,71	99,1	218,65	220,03	100,6	70,6	72,8	+ 2.2
23	Икар	229,06	116,02	50,7	1 396,53	718,66	51,5	80,2	91,8	+ 11.6
24	Псковавиа	87,03	115,84	133,1	101,50	113,18	111,5	44,2	56,0	+ 11.8
25	Ангара	83,62	101,38	121,2	82,36	104,07	126,4	66,7	63,8	- 2.9
26	ЗАО «ЮТэйр»	56,50	97,88	173,2	41,10	79,76	194,1	43,1	39,9	- 3.2
27	Ижавиа	65,08	76,40	117,4	68,48	81,26	118,7	78,0	71,1	- 6.9
28	Полярные авиалинии	67,75	74,81	110,4	63,95	68,80	107,6	72,0	68,3	- 3.7
29	Амур	16,70	71,20	426,3	17,59	80,13	455,5	53,8	55,9	+ 2.1
30	Саратовские авиалинии	54,50	70,70	129,7	47,18	61,77	130,9	69,1	67,6	- 1.5
31	ЧукотАВИА	35,99	66,73	185,4	14,44	23,05	159,6	67,0	64,8	- 2.2
32	ВИТЯЗЬ-АЭРО	48,00	50,00	104,2	1,64	1,51	92,1	6,8	8,4	+ 1.6
33	Турухан	46,41	46,29	99,7	30,83	31,65	102,7	68,1	64,0	- 4.1
34	АСК МЧС России		42,94	0,0		107,84	0,0		22,2	
35	Камчатское авиационное предприятие	36,23	41,81	115,4	27,95	29,49	105,5	61,0	57,3	- 3.7
	Итого по сумме авиакомпаний	60 772,26	77 252,98	127,1	440 857,01	556 452,04	126,2	-	-	-
	В целом по ГА	**61 541,91**	**77 520,05**	**126,0**	**441 959,37**	**556 726,88**	**126,0**	**61,6**	**65,0**	**+ 3.4**
	Удельный вес,%	98,7	99,7		99,8	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Госдума приняла во втором чтении поправки о наказании хулиганов на воздушном транспорте

Наказание за дебоши на транспорте станет суровым — до пяти лет лишения свободы. Также может быть выписан штраф от 300 тысяч до 500 тысяч рублей или назначены исправительные работы до двух лет. Применение оружия или взрывчатых веществ грозит максимальной мерой в восемь лет заключения. Кроме того, весь нанесённый урон будет возмещаться нарушителем. В особую категорию выделяются деяния хулиганов, ослепляющих лазерными указками пилотов самолетов. Преступникам будет грозить штраф в размере от 150 тысяч до 300 тысяч рублей. Альтернатива — ограничение свободы на срок до 2 лет, либо лишение свободы на тот же срок.

Дмитрий Рогозин: «Начало поставок самолета МС-21 запланировали на осень будущего года»

Поставка первых магистральных самолетов МС-21 планируется на осень 2018 года, сообщил вице-премьер в ходе Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации. «Сейчас проходят испытания и полным ходом идет подготовка производства в Иркутске самолетов МС-21. Их поставки планируется начать в четвертом квартале 2018 года», — заявил Рогозин. Он отметил, что первый полет магистрального самолета ожидается весной 2017 года. В настоящее время подана заявка на регистрацию товарного знака на русском языке. Следующим шагом, скорее всего, будет регистрация на английском. Название имеет идентичное написание на двух языках.

Валерий Окулов: К 2030 году все находящиеся в лизинге самолеты будут замещены новыми

Об этом на первом заседании Авиационной коллегии при Правительстве РФ рассказал заместитель министра транспорта РФ Валерий Окулов. По его словам, «На начало 2017 года российский парк ВС насчитывал 579 магистральных самолетов, из которых 494 — иностранного производства со средним возрастом 11 лет». Сегодня наблюдается мировая тенденция по увеличению первоначального срока лизинга новых ВС. «Это связано с тем, что самолеты нового поколения имеют более длинные интервалы техобслуживания... Можно прогнозировать, что к 2030-2031 годам из эксплуатации будут выведены практически все ВС находящиеся в операционном лизинге», — отметил он.

Юрий Трутнев: Система субсидирования в ДФО коммерческих авиаперевозок требует пересмотра

«У нас довольно много претензий к сложившейся системе. Росавиации и Минтрансу мы сказали о том, что необходимо планировать маршруты не из Москвы, а здесь, на местах, по заявкам регионов, чтобы в первую очередь пассажирам было удобно. Субсидировать надо те маршруты, которые максимально востребованы, с учетом фактора сезонности. Буду контролировать, чтобы именно так это все и было сделано», -— сообщил вице-премьер — полпред Президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев во время рабочей поездки в Сахалинскую область. В рамках поездки Трутнев ознакомился с возможностями новых самолетов, запущенных на внутренние линии.

За 2016 год в России поступило 132 сообщения с угрозами терактов на авиационных объектах

В 2016 году было пресечено 10 незаконных проникновений на авиационные объекты, за год поступила 181 угроза, в том числе 132 сообщения об угрозах совершения террористических актов, сказал на итоговой коллегии руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько. По его словам, «сообщения с угрозами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации поступают практически каждый день». «По каждой угрозе всегда и в полном объеме отрабатывается целый комплекс антитеррористических мер, несмотря на то, что это могут быть ложные угрозы или учетные мероприятия», — сказал глава Росавиации.

Иранские авиакомпании намерены приобрести российские пассажирские самолеты SSJ 100

По словам официального представителя Ассоциации авиационных компаний Ирана Магсуда Асади-Самани, которого цитирует национальное информационное агентство Mehr, ряд частных иранских авиакомпаний готов подписать контракты с «Гражданскими самолетами Сухого» — производителем SSJ 100. Напомним, в декабре 2016 года в Тегеране прошла презентация этого ВС. Замглавы Минпромторга РФ Георгий Каламанов тогда отмечал, что потенциальная емкость иранского рынка на ближайшие годы составляет порядка 100 региональных самолетов, к которым относится SSJ 100. По его словам, рассматриваются разные варианты сотрудничества, в том числе, поставки в лизинг.

Калужская область поможет предприятиям региона в продвижении продукции хайтека

Вопрос взаимодействия региональной власти с крупными предприятиями в сфере продвижения высокотехнологичной продукции гражданского назначения обсуждался в ходе визита министра экономического развития Калужской области Д. Разумовского на ведущее предприятие холдинга «РТ-Химкомпозит» ОНПП «Технология» им. А.Г. Ромашина. Особого внимания был удостоен участок подготовки серийного производства самолета для авиахимработ. Проект, реализуемый совместно с Фирмой «МВЕН» из Татарстана, является не просто уникальным для современного отечественного авиастроения, но и служит примером эффективного развития межрегиональных связей.

За отказ от субсидированных полетов ФАВТ сможет наказывать авиаперевозчиков штрафами

С таким предложением Росавиация выступает из-за того, что буквально каждый месяц (когда идут субсидированные перевозки) перестраивается программа полетов. И таких случаев очень много по всем видам субсидируемых маршрутов. ФАВТ представляется, что постановление Правительства РФ должно содержать положение об ответственности авиакомпании за невыполнение субсидированных маршрутов. Возможно, штрафные санкции или депозит (на счет в казначействе), который перевозчик будет вносить перед подписанием договора с Росавиацией. Это нужно, чтобы авиакомпании чувствовали ответственность за сформированный резерв бюджетных ассигнований.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Дмитрий Рогозин призвал создавать условия для перехода на эксплуатацию российских ВС

«В целом на финансирование мероприятий госпрограммы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности» в прошлом году было направлено 52 млрд рублей, в том числе на выполнение НИОКР по перспективным проектам (31,9 млрд рублей), — сообщил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин на заседании Авиационной коллегии.. — Сумма, названная мной, кажется большой лишь на первый взгляд». Рогозин привел в пример опыт США, где около 50 процентов всех государственных субсидий приходится именно на авиакосмическую отрасль, и в результате около 70 процентов затрат на НИОКР (примерно $20 млрд) идет за счет госфинансирования.

К 2020 году количество коммерческих бортов у российских перевозчиков превысит 1300 ВС

Сегодня эта цифра составляет около 800 бортов. Об этом на конференции и выставке «ТОиР авиационной техники в Росии и СНГ» рассказал замгендиректора холдинга «Инжиниринг» по планированию и продажам Игорь Паньшин. Речь идет о самолетах наиболее популярных категорий, которые включают узкофюзеляжные Airbus A320 и Boeing-737/757, региональные Sukhoi Superjet 100 и Embraer, а также широкофюзеляжные самолеты, в том числе Boeing-767. Ожидаемый прирост объясняется тем, что последствия кризиса уже преодолены, часть туристических рынков открылась, а нишу «Трансаэро» активно заполняют другие операторы, считает Паньшин.

Аэрофлот готов направить 50 процентов прибыли на дивиденды в случае решения Правительства

В конце сентября прошлого года глава «Аэрофлота» Виталий Савельев в ходе встречи с Президентом России Владимиром Путиным отметил, что «Аэрофлот» может выплатить дивиденды в размере 50 процентов от чистой прибыли, если Правительство РФ примет решение о выплате дивидендов и компания пройдет все корпоративные процедуры. Напомним, что по итогам 2015 года акционеры «Аэрофлота» приняли решение не выплачивать дивиденды в связи с убытком компании по стандартам РСБУ и МСФО. Убыток национального перевозчика по МСФО за 2015 год составил 6,4 миллиарда рублей против убытка в 17,1 миллиарда рублей в 2014 году.

«ЮТэйр» и администрация Краснодарского края договорились о долгосрочном сотрудничестве

В ходе Российского инвестиционного форума «Сочи-2017» авиакомпания «ЮТэйр» и администрация Краснодарского края заключили соглашение о долгосрочном сотрудничестве. Документ предусматривает развитие маршрутной сети авиакомпании в целях повышения транспортной доступности и инвестиционной привлекательности региона. Соглашение подписали губернатор Вениамин Кондратьев и генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов. По словам Вениамина Кондратьева, развитие авиасообщения — прямое влияние на приток инвестиций: «Для экономики региона постоянное авиасообщение с другими субъектами — это основа».

Сахалинские власти организуют пассажирские перевозки на отдаленные Курильские острова

Правительство Сахалинской области собирается взять в лизинг два самолета малой авиации для обеспечения пассажирских перевозок на самые отдаленные острова региона — на острова Парамушир (северные Курилы) и Шикотан (южные Курилы), сообщает пресс-служба областного правительства. «В этом году начинаем работу по проектированию и обустройству взлетно-посадочных полос на данных островах», — приводит пресс-служба слова губернатора региона Олега Кожемяко. Сахалинские власти собираются уже в этом году взять в лизинг два 19-местных самолета DHC 6-400 канадского производства и передать их в эксплуатацию авиакомпании «Аврора».

ОАО «Псковавиа» требуют признать банкротом, а долги «Томск Авиа» достигли 1,2 млрд рублей

Напомним, авиакомпания «Псковавиа» является главным оператором аэропорта Пскова, выполняет регулярные и чартерные перевозки, используя воздушные суда Ан-24, Ан-26, и вертолет Robinson R44. Самолеты компании совершают регулярные рейсы из Пскова в Москву и Санкт-Петербург, из Санкт-Петербурга в Апатиты, Брянск, Владимир, Курск, Котлас, а также из Архангельска в Ярославль. Задолженность обанкротившейся «Томск Авиа» на начало марта т.г. составляет около 1,2 млрд рублей, сообщила конкурсный управляющий Татьяна Джур. По ее словам, к началу торгов все имущество авиакомпании оценивалось менее 0,5 млрд рублей. При этом в ходе торгов цена на него снижается.

Торговый дом из Ханты-Мансийска купил авиакомпанию «Урайавиа» за 28 млн рублей

Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество) продало 100 процентов акций авиакомпании «Урайавиа» (Ханты-Мансийский автономный округ), лишенной сертификата эксплуатанта в 2011 году, за минимальную цену в 27,95 млн рублей, сообщается на сайте по размещению информации о торгах. Приватизация компании прошла в виде торгов в электронной форме. Цена пакета была установлена в размере 55,9 млн рублей, величина снижения цены первоначального предложения — 5,59 млн рублей. Уставный капитал АО «Урайавиа» составляет 25 млн 550 тысяч 310 рублей, он разделен на обыкновенные акции номиналом 10 рублей.

За январь 2017 года российские авиакомпании перевезли более 6,637 миллиона пассажиров

Росавиация обнародовала основную статистику по пассажиропотоку и грузообороту авиакомпаний РФ за январь 2017 года. Согласно статистике ведомства, пассажирооборот авиакомпаний за отчетный период составил 16 959 572,05 тысячи пасс.км, что на 23,8 процента больше, чем за январь прошлого года. Грузооборот составил 556 726,88 тысячи ткм. (+26 процентов по сравнению с 2016 годом). За отчетный период российскими авиакомпаниями было перевезено 6 637 459 пассажиров, что на 20,2 процента больше, чем за аналогичный период 2016 года. Объем перевезенных грузов и почты составил 77 520,05 тонн, что на 26 процентов больше показателя прошлого года.

Долго запрягаем, долго едем

Каковы сегодня реалии отечественного рынка техобслуживания и ремонта воздушных судов

В первых числах марта в Москве прошла двухдневная 12-я Международная конференция и выставка «ТОиР авиационной техники в России и СНГ» организованная компанией ATO Events при поддержке Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Надо отдать должное организаторам — невзирая на кризис, им удается из года в год приглашать все большее количество экспонентов и представлять обширную программу форума.

Участников ожидали более 60 стендов компаний-поставщиков полного спектра продукции и услуг для отрасли ТОиР со всего мира. География экспонентов: США, Египет, Испания, Узбекистан, Чехия, Монголия, Турция, Литва, Казахстан и другие регионы мира. Об уровне форума косвенно свидетельствует участие в его работе представителей посольств заинтересованных государств.

Компания AV-DEC (Техас, США) представила решения по профилактике коррозии на гражданских и военных самолетах. FARSCO Aviation MRO Center (Тегеран, Иран) — услуги по капремонту воздушных судов. НПП «ФОТОН» (г. Домодедово, Россия) в рамках политики импортозамещения представило новшество – производство комплектующих для ремонта кресел и других элементов интерьеров салона. Одинаково эффектно выглядели стенды холдинга «ИНЖИНИРИНГ», ведущего провайдера ТОиР на российском рынке и группы Lufthansa Technik AG, мирового поставщика услуг ТОиР, осуществляющего также разработку и производство запчастей. Обе компании — спонсоры конференции.

На пленарном заседании и практических сессиях обсуждались текущее состояние и перспективы развития отрасли ТОиР и мировые тенденции в этой сфере.

Оптимистичный настрой участников был абсолютно непоколебим, несмотря на цифры докладов и комментарии модератора, председателя Совета директоров Infomost Consulting Бориса Рыбака. По его словам, корректная оценка российского рынка ТОиР восторга не вызывает. Он находится на периферии, имеет микроскопическую долю на мировом рынке и весьма сомнительные перспективы из-за низкой производительности труда и нежелания персонала, занятого в производственных процессах, постигать что-то новое (от английского языка до цифровых технологий).

По прогнозу Андрея Крамаренко, ведущего эксперта Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, рынок ТОиР, который является продолжением рынка авиаперевозок и отражает характерные для него процессы, находится в стагнации и незначительный рост возможен лишь к 2019 году. Стагнация экономики России в ближайшие годы будет ограничивать его дальнейший рост. 50 процентов парка воздушных судов России эксплуатируется силами «ТОР-5» авиакомпаний (Аэрофлот, S7, Россия, ЮтЭйр, Уральские авиалинии), они являются крупнейшими заказчиками услуг ТОиР и влияют на состояние рынка этих услуг.

Оценивая состояние и перспективы рынка ТОиР в России, Игорь Паньшин, заместитель гендиректора по планированию и продажам холдинга «ИНЖИНИРИНГ» высказал мнение, что последствия экономических катаклизмов последних лет (ослабление курса рубля закрытие туристических направлений, коллапс «Трансаэро») уже скомпенсированы. Туристические рынки мало-помалу открываются, шок от падения рубля прошел. Все как-то приспособились.

Спрос на техобслуживание примерно в два раза превышает предложение. Привлекательность рублевой зоны, возникшая в результате резкого роста курсов доллара и евро, ослабевает. Основной акцент переносится на качество и сроки. Покраски воздушных судов — самый востребованный вид услуг, которые предлагают всего две российских компании. Спрос в 2015 году — 127 самолетов плюс 11 широкофюзеляжных, прогноз на 2019 год — 184 борта, плюс 21 широкофюзеляжных. И. Паньшин спрогнозировал тенденции на рынке ТОиР в ближайшие годы:

- Умеренный рост флота Airbus 320, начиная с 2016 года;
- Активный рост флота Boeing 737 NG в 2017-2019 годах;
- Активный рост флота SSJ 100 (количество самолетов утроится);
- МС-21 начнет показывать эффект только после 2019 года;
- Увеличение степени локализации рынка ТОиР внутри России;
- Развитие российских in-house MRO (техническое обслуживание, ремонт и пост-продажные операции) с задачей привлечения внешних клиентов.

Уже сейчас растет спрос на техобслуживание Airbus 320 и Boeing 737, они останутся наиболее популярными типами воздушных судов на ближайшую перспективу. Формируется спрос на техобслуживание SSJ 100. Увеличилось число MRO внутри России. Конкуренция на рынке базового техобслуживания значительно возросла за счет собственных АТБ авиакомпаний Аэрофлот и Россия, Ямал, Уральские авиалинии, ЮтЭйр, Тулпар Техникс (Казань). Холдинг «ИНЖИНИРИНГ» имеет станции техобслуживания в Москве, Минводах, Новосибирске, Владивостоке, Иркутске, Якутске. Ключевой фактор успеха отечественных поставщиков ТОиР – способность конкурировать по срокам с зарубежными провайдерами.

Доступный спрос на формы периодического технического обслуживания (ПТО) в России и СНГ в 2015-2019 годах демонстрирует устойчивый рост (в 2015 году было обслужено 244 борта, 338 самолетов — прогноз на 2019 год).

Локализация бизнеса ТОиР и укрепление новых MRO внутри России должны обеспечивать удовлетворение спроса на ТОиР авиакомпаний России и СНГ и превалирование над зарубежными конкурентами в своем регионе.

Роман Федоров, заместитель генерального директора по финансам холдинга «ИНЖИНИРИНГ», поделился с аудиторией своим видением перспектив по локализации ТОиР в России. По его словам, доля России в мировой экономике составляет менее двух процентов, это ничтожно мало, но это не исключает успеха отечественных компаний. Емкость мирового рынка услуг ТОиР оценивается в 1,4 миллиарда долларов, при этом на долю российских провайдеров приходится меньше 10 процентов этой суммы.

Чтобы освоить свою часть рынка, важно ориентироваться не только на российских потребителей услуг, но и привлекать зарубежных, научиться работать в тесном контакте с производителями авиационной техники. Нужно делать ставку на персонал. Люди плюс процессы — это надежда на успех, но отрасль испытывает кадровый голод.

В 2015 году у нас были самые низкие в мире цены на ТО, но клиентов не прибавилось, никто к нам не прибежал. И дело тут совсем не в политической ситуации, а в том, что мы отстаем по технологическому уровню. Нужно смотреть правде в глаза и пытаться исправить положение. Мир меняется, технологии уходят вперед, а мы стоим на месте. Мы «долго запрягаем и долго едем». Успешное развитие российского рынка зависит от того смогут ли отечественные провайдеры сформировать конкурентоспособные компетенции способные привлекать не только российских заказчиков.

Р. Федоров остановился на акцентах развития MRO:

- Правильная ниша на растущем рынке
- Комплексное предложение (Engines, CCL, Part 21, interior)
- Transaction Support
- Обслуживание новых типов ВС
- Акцент на качество при ослаблении преференций рублевой зоны
- Сроки выполнения ТО (TAT)
- Оптимизация расходов
- Адаптированность IT системы к нуждам бизнеса
- Ресурсы инженерного сопровождения

Повышению конкурентоспособности российских провайдеров ТОиР была посвящена панельная дискуссия. Ее участники сошлись во мнении, что в России традиционно плохо с сервисом, а в современной конкурентной среде невозможно выжить без ориентации на заказчика. Понять потребности авиакомпании и повысить уровень поддержки поможет прогнозное техобслуживание – технология завтрашнего дня, позволяющая предвосхищать потребности заказчика, а не следовать за ними. Этой важной теме был посвящен отдельный доклад д-ра Холгера Эппеля, сотрудника Lufthansa Technik AG (Dr. Holger Appel, Program Manager Monitoring, Diagnosis & Prognosis, Aircraft Engineering & Line Maintenance). О внедрении принципов бережливого производства в процессы ТОиР рассказал собравшимся Игорь Грибков, инженер-технолог «Волга-Днепр Техникс».

Доклады практических сессий были сгруппированы по трем темам: «Развитие отрасли ТОиР: переход в цифровую среду», «Новое в таможенном законодательстве», «Работа с компонентами воздушных судов». В каждой из них участники узнали о передовом опыте и новостях отрасли по указанным темам, услышали выступления профильных специалистов авиакомпаний и предприятий ТОиР, смогли задать им вопросы и обменяться мнениями.

Конференция и выставка «ТОИР авиационной техники в России и СНГ» — это, прежде всего, возможность общения с ведущими специалистами отрасли, обсуждение актуальных вопросов и коллегиальный поиск решений проблем.

Галина ПОНОМАРЕВА

Процесс пошел!

Как скоро смогут отечественные самолеты составить конкуренцию в небе Boeing и Airbus

Дмитрий Рогозин также обратил внимание, что абсолютное большинство самолётов зарубежного производства ввозится в Россию с освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов. По данным, предоставленным Счётной палатой, в 2012-2014 годах сумма, которую российская сторона выплачивала по льготам иностранным авиационным производителям, составила 145 миллиардов рублей. Кроме того, зарубежным компаниям перечисляются платежи за лизинг, техническое обслуживание и ремонт самолётов, сумма которых в 2015 году составила около 225 миллиардов рублей.

Вице-премьер также отметил, что парк, сформированный по большей части из иностранной техники, не может выполнять задачи мобилизационного резерва, поскольку в «угрожаемый» период переданные в лизинг самолёты могут быть отозваны владельцами, а находящиеся в собственности авиакомпаний зарубежные воздушные суда — сняты с технического обслуживания. Таким образом, остро назрел вопрос о принятии комплекса мер по прекращению установившейся практики оснащения российских авиаперевозчиков в основном иностранными самолётами и их замещения новыми разработками отечественного авиапрома.

Зампред Правительства России сообщил, что меры по устранению отставания по ключевым направлениям авиастроения, прежде всего, в части повышения конкурентоспособности гражданских воздушных судов за счёт улучшения их технических и эксплуатационных характеристик, уже принимаются, в частности, в рамках госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».Дмитрий Рогозин напомнил, что с 2011 года ведутся серийные поставки самолётов SukhoiSuperJet 100. В общей сложности заказчикам поставлено более 100 лайнеров этого типа, 60 из них получили российские авиакомпании.

Помимо этого, вице-премьер сообщил, что Президентом РФ по представлению коллегии Военно-промышленной комиссии на финансирование работ по модернизации региональных самолётов Ил-114-300 до 2019 года будет выделено 20,4 миллиарда рублей, из которых 17,2 миллиарда рублей будет направлено на дальнемагистральные Ил-96-400М и ещё 7,8 миллиардов — на двигатели нового поколения ПД-35. В настоящее время проходят их испытания, и полным ходом идёт подготовка производства в Иркутске самолётов МС-21. Их поставки планируется начать в четвёртом квартале 2018 года, а первый полёт самолёта ожидается весной этого года.

Не остались без внимания и местные авиалинии: готовится сборка в России самолётов L-410. Дмитрий Рогозин отметил, что в прошлом году вышло несколько постановлений Правительства РФ о предоставлении субсидий производителям отечественных самолётов вместимостью до 19 пассажиров, предприятиям двигателе-, агрегато- и приборостроения. Кроме того, предполагаются субсидии, компенсирующие российским компаниям часть затрат на создание сети сервисных центров, формирование складов запчастей и переподготовку специалистов для воздушных судов нового типа.

Также стоит отметить, что в 2015 и 2016 годах проведена докапитализация Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) на сумму 35 миллиардов рублей. Это сделано для обеспечения поставки отечественным авиакомпаниям 36 лайнеров Sukhoi SuperJet 100 и 5 самолётов L-410. В общей сложности на финансирование мероприятий госпрограммы по развитию авиапрома в 2016 году выделено 52,5 миллиарда рублей, 31,9 млрд из которых направили на выполнение НИР и ОКР по перспективным проектам.

Однако, подчеркнул Дмитрий Рогозин, указанная сумма кажется большой лишь на первый взгляд. Для сравнения, вице-премьер привёл пример США, где около 50 процентов госсубсидий приходится на авиакосмическую отрасль. При этом около 70 процентов затрат, что идут на НИР и ОКР и составляют примерно 20 миллиардов долларов в год, компенсируются государством. «Вот и нам нужно продолжать создавать условия для целенаправленного, поэтапного, через 10-15 лет, перехода на эксплуатацию преимущественно российских самолётов, которые должны отвечать всем современным требованиям», — заявил Рогозин.

Достижение этой цели, по его словам, требует преодоления сохраняющейся ведомственной разобщённости и координирования усилий Минпромторга, Минтранса, Минэкономразвития и других ведомств по выработке мер стимулирования авиакомпаний на использование отечественных самолётов. Собственно, именно с этой целью и была создана Авиационная коллегия при Правительстве РФ.

Говоря о конкурентоспособности отечественной авиационной техники, следует отметить, что в той части, которая касается лётно-технических и эксплуатационных характеристик, отечественные воздушные суда практически уже встали на одну доску с зарубежными. Так, например, Ту-204-100 в первый час полёта «съедает» 3600 килограмм керосина, в то время, как его заокеанский «коллега», Боинг-757-200, по «аппетиту» превосходит его — ему требуется 4200 килограмм топлива. Ту-154 принимать к рассмотрению не приходится, так как он «форменный обжора»: в час поглощает от 6200 тонн (семейство Ту-154Б) или 5600 (Ту-154М). Его французскому собрату А320 нужно вдвое меньше.

Но не следует забывать, что Ту-154 создан в 1968 году и уже с достаточно давних пор относится к числу ретросамолётов — в будущем году отметит полувековой юбилей. Те воздушные суда, которые отечественный авиапром создал в последние годы, с точки зрения экономичности и экологичности «иностранцам» не уступают. Но лётно-технические и эксплуатационные характеристики — это только часть критериев, определяющих рыночные перспективы ВС наряду с их стоимостью. Последняя во многом зависит от затрат времени и рабочей силы на изготовление одного экземпляра воздушного судна.

Популярность самолётов А320 далеко не случайна — в месяц корпорация производит 38 экземпляров. Есть ли у нас такой самолёт, который производился бы в таких же количествах? Даже ставший надеждой и опорой отечественного авиапрома SSJ100 строится в количествах не более трёх экземпляров в месяц. А в нынешнем году производственный план предусматривает построить 34 самолёта.

Согласно статистическим данным, предоставленным ГосНИИ ГА, отечественный магистральный парк насчитывает 494 воздушных судна иностранного производства. Соответственно, чтобы их вытеснить, нужно производить не менее 40 самолётов в год. Если МС-21 будет запущен в серийное производство, можно будет рассчитывать, что эта задача будет решена. SSJ100 — это региональный самолёт, но и при нынешних темпах выпуска задача по замещению иностранных воздушных судов в данном сегменте будет также решена: их численность значительно меньше по сравнению с «магистралами».

Но дальнемагистральный сегмент может оказаться «не по зубам». В нём, в отличие от среднемагистрального (куда входят хотя бы считанные единицы Ту-204) и регионального (включающего помимо «Суперджетов» оставшиеся «на крыле» Як-42 и Ан-24) после отказа «Аэрофлота» от Ил-96 отечественных самолётов не осталось вовсе. Какой именно лайнер рассматривается в качестве его преемника, уже известно — это Ил-96-400. Но даже если начать производить его сегодня, маловероятно, что хватит даже 15 лет, чтобы избавиться от иностранного влияния.

Отдельный вопрос — будет ли он успешно конкурировать с А330 и Боингом-777, равно как и с А350. При наличии четырёх двигателей против двух у соперников — заведомо не будет. О двухдвигательной версии можно будет говорить только при наличии двигателя ПД-35 либо классом выше, что будет предпочтительнее. Но сегодня в серии нет и базовой модели, т.е. ПД-14. Какое количество денег предназначено для созданиядвигателя ПД-35 — уже сказано выше. Повторим прописную истину: двигатель с точки зрения разработки и производства является более сложным изделием, чем самолёт или даже вертолёт. Другого производителя авиационных двигателей подобного класса сегодня в России нет.

ПАО «Кузнецов» сегодня может предложить только НК-25 (тяга 19 тонн) и НК-32 (14 тонн), но они предназначены не для гражданских воздушных судов, а для бомбардировщиков семейств Ту-22М3 и Ту-160. Сегодня российские специалисты совместно с китайскими коллегами ведут работы по созданию широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта, но в настоящее время доподлинно неизвестно даже, как он будет выглядеть внешне. Что уж там говорить о том, каким образом и в каких количествах он будет строиться.

Так что нас ждёт? Президент ОАК Юрий Слюсарь, выступая на заседании Авиационной коллегии, заявил, что в течение 20 лет потребность российского внутреннего рынка составит 1100 пассажирских самолётов, из которых 720 экземпляров — это узкофюзеляжные воздушные суда вместимостью от 120 кресел. Что и в каком соотношении должны составлять оставшиеся 380, уточнено не было. Понятно только, что о самолётах для местных авиалиний речь не шла: как известно, их создание в компетенцию ОАК не входит. Авиационной коллегии впору озаботиться решением проблем и с этим родом авиации, хотя в Положении о коллегии, прописанном в Постановлении Правительства от 21 декабря, об этой проблеме не сказанони слова.

Является ли задача по«русификации» отечественного парка гражданских воздушных судов главной? В этом вопросе единства мнений у участников заседания не наблюдалось. Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Валерий Окулов заверил, что к 2030 году все находящиеся в лизинге самолёты будут в обязательном порядке заменены на новые. При этом речь не шла о том, чтобы они непременно будут отечественными — иностранные также подразумеваются.

Впрочем, эксплуатанта «национальное происхождение» самолёта не интересует — важно, чтобы было недорого не только купить его, но и летать на нём. Могут ли такие самолёты выпускать российские предприятия? Должны! Только в этом случае можно рассчитывать на отказ от приобретения воздушных судов иностранного производства! Только в этом случае мы вернем себе небо...

Григорий ГОРДОН

Окончание. Начало на с. 2

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Россия сегодня выпускает в 20 раз меньше гражданских самолетов, чем Boeing и Airbus

Российская авиапромышленность существенно уступает конкурентам в объеме производства самолетов, заявил на Авиационной коллегии вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин. «В настоящее время в России в год производится около 30 пассажирских самолетов, что примерно в 20 раз меньше, чем выпускается авиационными гигантами Boeing и Airbus», — сказал Рогозин. По его словам, в результате спрос внутри страны на гражданскую авиатехнику на 80 процентов удовлетворяется иностранными производителями. В результате только в 2015 году лизинговые платежи иностранным производителям, а также выплаты за ремонт составили 225 млрд рублей.

Кадровый резерв российского двигателестроения прошел обучение основам проектного управления

Специалисты, зачисленные в кадровый резерв на ключевые должности в ОДК Госкорпорации Ростех, прошли обучение по теме «Трансформация индустриальной модели на принципах программно-проектного управления». Основной целью программы является приобретение ее участниками управленческих и коммуникативных навыков, а также развитие лидерских качеств, необходимых для более эффективного функционирования предприятий, входящих в интегрированную структуру. Мартовский образовательный модуль стал уже вторым для кадрового резерва холдинга — первый был проведен в октябре 2016 года в Рыбинске и Уфе. Всего обучение прошли 50 человек.

ОАК рассчитывает подписать новые контракты на поставку SSJ в Словению, Сербию и Венгрию

«Есть разговор со «Словенскими авиалиниями», «Эйр-Сербия». В ближайшее время опять летим в Венгрию, пришло уведомление от министерства транспорта этой страны, которое интересуется SSJ 100», — рассказал вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Владислав Масалов на авиасалоне Aero India 2017 в Бангалоре. Он отметил, что программа продаж на 2017 год практически сформирована. В частности, ожидается заключение нового контракта с «Аэрофлотом» на 20 самолетов SSJ 100. «С 26 марта SSJ 100 становится в ирландской компании Cityjet на рейсы Брюссельских авиалиний. Будет понимание результатов эксплуатации на европейских маршрутах».

«Швабе» обсудил перспективы сотрудничества с зарубежными партнерами на Aero India 2017

Холдинг «Швабе» продемонстрировал линейку высокотехнологичных оптических систем на 11-й Международной выставке военной и гражданской авиации Aero India, которая проходила с 14 по 18 февраля в Бангалоре. В рамках экспозиции Aero India холдинг представил 6 различных оптических систем для авиационной техники. Они позволяют осуществлять наблюдение как с самолетов и вертолетов, так и с беспилотных летательных аппаратов и воздухоплавательных комплексов. В этом году Россия продемонстрировала иностранным партнерам из стран Азиатско-Тихоокеанского региона более 400 образцов современной продукции военного и гражданского назначения.

В ОДК заявили о превосходстве двигателя для самолета МС-21 над западными аналогами

Авиационный двигатель ПД-14, разрабатываемый для нового магистрального самолета МС-21, в ходе испытаний подтверждает заявленные характеристики, сообщил журналистам представитель пресс-службы Объединенной двигателестроительной корпорации: «Сегодня мы можем уверенно говорить, что по многим из них, в частности выбросам в атмосферу, шумам и т. д., он опережает многие западные аналоги». Он отметил, что испытания идут в соответствии с графиком проведения опытно-конструкторской работы. «Продолжаются нагрузки в термобарокамерах Центрального института авиационного моторостроения и испытания в составе летающей лаборатории».

Компания «Сухой» провела конкурс проектов по модернизации производственной системы

Компания «Сухой» провела 4 марта очередной конкурс проектов по совершенствованию одноименной производственной системы (ПСС). В нем приняли участие сотрудники филиалов холдинга – Новосибирского авиационного завода им. В.П. Чкалова (НАЗ), Комсомольского-на-Амуре авиационного завода им. Ю.А. Гагарина (КнААЗ) и ОКБ Сухого. Критериями оценки проектов являются: сокращение времени производственного цикла, снижение трудоемкости, увеличение выработки на одного работника, сокращение сроков окупаемости и ряд других. Руководители рабочих групп, вышедших в финал, рекомендуются к участию в программе кадрового резерва ОАК.

Завершена передача Минобороны России первых серийно модернизированных самолетов Ил-22ПП

Экспериментальный машиностроительный завод им. В.М. Мясищева передает министерству обороны РФ первые два серийно модернизированных самолета постановщиков помех и попутной разведки Ил-22ПП. Во второй половине прошлого года были успешно завершены государственные испытания первого опытного самолета Ил-22ПП, модернизированного в рамках опытно-конструкторской работы, получившей шифр «Порубщик». Параллельно с выполнением ОКР проводилась серийная модернизация первых двух самолетов в вариант Ил-22ПП, которая была завершена в конце прошлого года и сейчас машины передаются заказчику.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

20-21 апреля в Москве пройдет международная конференция «Беспилотная авиация 2017»

Конференция проводится с целью всестороннего обсуждения существующих на текущий момент актуальных вопросов в области производства и применения беспилотных аппаратов, консолидации отечественного и международного опыта, выработки рекомендаций для эффективного развития беспилотной авиации в России и странах СНГ, а также презентации инновационной отечественной и зарубежной продукции предприятий-разработчиков, изготовителей и поставщиков, обмена практическим опытом, обсуждения путей развития и потребностей министерств и ведомств в выполнении работ в области создания и применения беспилотных авиационных систем.

Американский Центр исследования беспилотных систем создал справочник серийных дронов мира

Центр исследования беспилотников в Бард-колледже в Нью-Йорке и американская организация CNAS создали справочник аппаратов, серийно выпускаемых в мире. База данных беспилотных летательных аппаратов формируется для того, чтобы заинтересованные специалисты могли оценить тенденция развития беспилотной авиации. Пока она включает в себя информацию о 150 беспилотниках, выпускаемых в 48 странах мира. Описание многих аппаратов в справочнике содержит фотографию. Кроме того, в базе данных есть технические характеристики БПЛА и название производителя. Информацию об аппаратах можно отфильтровать по названию страны.

Министерство обороны России разработало авиационные правила эксплуатации дронов

Федеральные авиационные правила производства полетов беспилотных летательных аппаратов государственной авиации регламентируют практически все аспекты применения БПЛА, начиная от их технического обслуживания и правил воздушного движения и заканчивая временем отдыха операторов и опасными погодными явлениями. Сейчас документ проходит согласование в профильных министерствах и ведомствах. Проект Федеральных авиационных правил производства полетов (ФАППП БПЛА) был разработан Минобороны еще 19 августа прошлого года, но до сих пор о них не было ничего известно. В правилах более 40 страниц основного текста и четыре приложения.

Новейший беспилотник на солнечной энергии Китай испытает в околоземном пространстве

Как сообщил агентству Синьхуаглавный инженер Китайской Академии аэрокосмической аэродинамики Ши Вэнь, размах крыла дрона, разрабатываемого академией, превышает размах крыла авиалайнера Boeing 737. Ши Вэнь не назвал технических деталей нового беспилотника и точной даты летных испытаний в околоземном космическом пространстве, но отметил, что подобные дроны обычно способны летать на высоте от 20 до 30 км со скоростью 150-200 км в час. По его словам, БПЛА будет в основном использоваться для дальнего радиолокационного обнаружения, воздушной разведки, мониторинга стихийных бедствий и ретрансляции связи.

Военно-морские силы Австралии закупят австрийские беспилотникиCamcopter S-100

По итогам проведенного конкурса Минобороны Австралии отдали предпочтение системе Camcopter S-100 вертолетного типа разработки австрийской компании Schiebel, сообщаетпресс-служба компании.С австрийской фирмой заключен контракт на поставку БАС, а также на послепродажное техобслуживание.Российский эксперт в области БАС Денис Федутинов отметил RNS, что Camcopter S-100 представляет собой самый коммерчески успешный проект тактического беспилотника вертолетного типа малого радиуса действия. «В числе заказчиков данного аппарата более 10 государств, включая ОАЭ, Францию, Германию и Россию», — добавил Федутинов.

Пассажирский беспилотник EHang 184 начнет перевозить людей в Дубае уже летом этого года

Об этом заявил на Международном правительственном саммите глава Агентства дорог и транспорта Дубая, передает AssociatedPress. Прототип пассажирского дронаEHang 184 впервые был представлен на выставке CES 2016. Октокоптер построен на классической раме квадрокоптера и способен перемещаться со скоростью до 160 километров в час, поднимать в воздух пассажира весом до 100 килограммов. Перемещение дрона по маршруту будет контролироваться оператором с земли через 4G-сеть, сам пассажир при посадке в беспилотник указывает только пункт назначения. Максимальное расстояние, покрываемое дроном за один перелет, не превышает 50 километров.

«НПО «Молния» разрабатывает многорежимный гиперзвуковой беспилотный летательный аппарат

Этот многорежимный гиперзвуковой беспилотный летательный аппарат рассматривается как прототип-демонстратор технологий гиперзвукового беспилотного самолета-разгонщика с комбинированной экранной турбопрямоточной силовой установкой. Ключевой технологией прототипа является применение прямоточного воздушно-реактивного двигателя (ПВРД) с дозвуковой камерой сгорания и экранным воздухозаборным устройством (ЭВЗУ). Впервые это устройство было разработано и применено на гиперзвуковом экспериментальном летательном аппарате Х-90 разработки НПО «Радуга» (крылатая ракета, по классификации НАТО AS-19 Koala)

Исследователи из японского института решили поручить опыление растений беспилотникам

В последние годы в мире гибнут пчелы: только в США в 2014-2015 годах исчезло 42 процента пчел. Уменьшение популяции пчел негативно повлияло на опыляемость растений. Японские ученые предложили своеобразное решение этой проблемы — помочь в опылении цветов с помощью дронов. На нижнюю часть серийно выпускаемого квадрокоптера PXY CAM приклеили полоску шерсти с нанесенной ионной жидкостью. С ее помощью дрон, пролетая над цветком Liliumjaponicum, собирает пыльцу и переносит ее на пестик цветка. Возможно, в будущем можно будет использовать более компактные устройства — например, Piccolissimo или гарвардскую робопчелу.

«Вас здесь не стояло!»

Почему перспективные проекты современных подвижников авиации пролетают мимо кассы

Нравятся автожиры Устинова и губернатору Подмосковья Андрею Воробьеву…

…и министру обороны России Сергею Шойгу

Казалось бы, прочь все сомнения: деньги будут распределять «собственные Платоны и быстрые разумом Невтоны». Правда, речь не шла конкретно о подпрограмме по малой авиации, но и для неё развитие авиационных наук и технологий необходимы. Вопрос вызывает другое:с какой целью Минпромторг наделяет научное учреждение функцией распределения денежных средств. Этим должны казначеи заниматься, а дело учёных, конструкторов и инженеров — делать самолёты и двигатели для них. Вероятно, идея предполагала, чтобы НИЦ стал подконтрольным Минпромторгу (так и хочется сказать, карманным) учреждением. А стало быть, передача функции распределения средств означает и передачу полномочий контроля за их расходованием. И, разумеется, ответственности.

Попробуем заглянуть на кухню, где принимаются решения, от которых зависит судьба неофитов, дерзнувших помыслить опокорении неба одной силой своих мозгов и немереным потенциалом энтузиазма. 2 февраля нынешнего года в Москве состоялось заседание экспертной группы «Винтокрылые летательные аппараты» Экспертного совета ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» по вопросу рассмотрения предложений конструкторского бюро Валентина Устинова «о создании и производстве автожира «ВАРУС» для применения в народном хозяйстве».

Скажем сразу: на данное заседание Валентин Устинов пригласил и корреспондента нашего издания, но минут за 20 до его начала выяснилось, что организатор (т.е. сам НИЦ) запретил присутствие какой бы то ни было прессы и решил проводить совещание в закрытом режиме. Да-да, тот самый НИЦ, руководитель которого Андрей Владимирович Дутов в интервью нашему изданию в преддверии «Гидроависалона 2016» красноречиво рассказывал автору этих строк о новых демократичных принципах и методах в управлении авиационной наукой! И вот на тебе, такой афронт!!!

Итог заседания для создателей отечественной уникальной машины был отрицательным: автожир «ВАРУС» в государственную программу включен не будет. Потому-то и пресса не была допущена на вынесение вердикта: кому нужны лишние вопросы, если пирог уже заранее поделен!

Этого, впрочем, можно было ожидать и априори. Ещё в минувшем году СибНИА принял на рассмотрение предложения Конструкторского бюро «Гиропланы.RU — передовые авиационные технологии», касающиеся названного автожира. Заключение на предложения былотакже отрицательным. Но самое главное оно было неквалифицированное и носило предвзятый характер. Основанием к тому было, в частности, то, что все автожиры (включая и «ВАРУС») имеют ограниченную грузоподъёмность, не превышающую полторы тонны. Наряду с этим эксперты СибНИА считают, что предусмотренные в конструкции система предварительной раскрутки ротора, ВСУ и убирающиеся шасси приводит к усложнению конструкции и удорожанию аппарата, что лишает его конкурентных преимуществ перед вертолётами. В заключении также сказано, что в расчёте стоимости автожира не учтены затраты на капитальные вложения, подготовку к серийному производству (изготовление и отладка технологического оборудования и оснастки) и процедуры сертификации.

Эти слова являются откровенной ложью: завод, на котором автожир «ВАРУС» должен строиться, уже существует и действует. Рассказ о нём на страницах нашей газеты неоднократно помещался. Достаточно вспомнить, что 4 года назад на этом месте были только руины от бывшего Воскресенского молокозавода, между которыми бегали одичавшие собаки. В настоящее время производственные помещения реконструированы.

Авторы письма замечают также, что расчётная цена серийного автожира (от 500 до 714 тысяч долларов) соизмерима со стоимостью лёгкого вертолёта аналогичной грузоподъёмности, такого как, например, четырёхместного R-44 (425 долларов), или пятиместного R-66 (869 долларов). Кроме того, эксперты СибНИА ожидают, что если серийность автожира будет ниже расчётной, его стоимость неминуемо возрастёт.

Авторов заключения смутила и техническая деталь. Данный автожир имеет разнесённые по размаху маршевые двигатели, и потому при сертификации потребуется доказательство обеспечения устойчивости и управляемости аппарата в случае отказа одного из двигателей. Отсюда сделан вывод, что для решения сельскохозяйственных задач и других работ, требующих полётов на малых высотах, этот летательный аппарат непригоден. Странный вывод, так как для сельского хозяйства у Валентина Леонидовича имеется отдельная программа «ЛАКУСТО» с поршневым двигателем, к которой автожир «ВАРУС» отношения не имеет.

Создатель проекта «ВАРУС» — Валентин Леонидович Устинов это заключение не оставил без внимания и в ответном письме обратил внимание оппонентов на ряд объективных фактов. Так, например, названные цены вертолётов Robinson явно занижены. От себя позволю добавить, что авторы заключения не уточнили, на каком именно рынке указанные вертолёты продаются по названной стоимости. Возможно, по этим ценам их и можно купить в самой Америке как б/у. Чем эта цена обрастёт, едва эти вертолёты окажутся на территории России, понять нетрудно. О проблемах с таможней и говорить не приходится.

Отповедь была дана и по техническим деталям. Заключения по поводу выбранной схемы автожира с двумя боковыми маршевыми винтами с двигателями (в скобочках сделана скоропалительная поправка «движители», видимо при докладе руководителю института) представляются полностью некомпетентными. Это одна из самых рациональных схем для автожира такого класса, которая позволяет ему иметь высокие летно-технические и экономические показатели. А вопрос о выходе из строя одного из двигателей (движителей) выглядит просто дилетантским. На автожире «ВАРУС» устанавливается один двигатель, который через трансмиссию приводит во вращение два боковых маршевых винта. Все одновинтовые вертолеты имеют трансмиссии для привода хвостовых винтов.К чему приводит разрушение трансмиссии всем известно. Известно и как с этим справляться, обеспечивая безопасность, такая методика давно отработана и закреплена нормативными документами, включая эксплуатационными. Непонятно также, откуда взята ссылка на ВСУ. Убирающееся шасси — это решение, которое рассматривается как альтернатива, которая может быть легко реализована в предлагаемом проекте.

Обратим внимание ещё на одну деталь. Авторы заключения указывали Валентину Устинову на несоответствие данных по скоростям: на странице 13 максимальная скорость указана в 210 километров в час, а на странице 18 уже крейсерская составила 250 километров в час. Но в одном случае данные по скорости взяты из рекламного буклета (они ограничены Главным конструктором по ряду причин), в другом же речь идёт о расчётных величинах. Напомним также, что данный автожир предлагается строить с разными двигателями — как поршневыми, так и турбовинтовыми. Скоростные характеристики одинаковыми не будут.

Говоря о вертолётах Robinson, следует отметить, что безопасность их эксплуатации на территории России и вовсе вызывает сомнения. С воздушными судами этого семейства зарегистрировано немало происшествий, среди которых были и катастрофы. Но предметом наибольшего сомнения является последняя катастрофа, происшедшая на Алтае, где вертолёт упал в Телецкое озеро. В этой катастрофе авиационная общественность потеряла одного из знаменитых вертолётчиков Дмитрия Ракитского, известного своим участием в выдающихся вертолётных перелётах, в том числе и из США в Россию. Эти перелёты были осуществлены, в частности, с целью продемонстрировать высокие эксплуатационные характеристики вертолётов Robinson. Но оказалось, что у этой машины есть ахиллесова пята: его невозможно эксплуатировать в случае перепада погоды с оттепели на мороз. Будь на нём противообледенительная система — этого ограничения не было бы. Такова предварительная версия этой катастрофы у ряда экспертов. В конструкции автожира «ВАРУС» проблема обледенения проработана.

Следует обратить внимание ещё на одну деталь. Ни в одном из заседаний, ни 25 ноября, ни 2 февраля, не участвовал ГосНИИ ГА, хотя создаваемые автожиры ориентированы во многом для использования в гражданской авиации. Между тем ещё 31 января 2008 года состоялось заседание секции Научно-технического совета Авиационного сертификационного центра ГосНИИ ГА. Повестка дня звучала следующим образом: «Создание отечественных автожиров 2-го поколения». Неудивительно, впрочем, что новое поколение автожиров должно стать только вторым по счёту — если бы процесс их создания не прервался, их могло бы быть не меньше, чем у самолётов и вертолётов.

С основным докладом выступил Главный конструктор ООО «ГиРос» Валентин Устинов. По итогам его выступления секция Научно-технического совета Авиационного сертификационного центра ГосНИИ ГА отметила большой задел ООО «ГиРос» в проектировании лёгких летательных аппаратов, в том числе, и автожиров с тянущим винтом, с использованием современных методов проектирования и расчётов на прочность. Наряду с этим, совет отметил проблему отсутствия сегодня в России нормативной базы, определяющей требования по сертификации автожиров, а также необходимость разработки современной несущей системы, определяющей экономическую эффективность их создания и эксплуатации.

По итогам заседания Совет принял решение считать целесообразным проведение работ по созданию перспективных автожиров 2-го поколения для нужд экономики и для спецприменения. Далее ООО «ГиРос» было рекомендовано обратиться в МАК по вопросам разработки ряда нормативных документов, прежде всего Авиационных правил, определяющих требования по сертификации автожиров. Помимо этого, предприятию «ГиРос» было рекомендовано направить предложения и доказательную документацию в Экспертный совет ЦАГИ для включения научно-исследова-

Окончание. Начало на с. 2

…и вице-премьеру Правительства России Дмитрию Рогозину. Но… жалует царь, да не жалует псарь

тельских и опытно-конструкторских работ «Разработка современной несущей системы для автожиров» в план НИР и ОКР «Разработка современной несущей системы для автожиров» в план выполнения ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года».

25 ноября 2016 года в Межведомственном аналитическом центре состоялось заседание Экспертного совета по методическому и организационному обеспечению научно-технического сопровождения реализации госпрограммы «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Основное внимание на данном заседании было уделено рассмотрению и утверждению рекомендаций по перечню лотов в рамках реализации в 2017-2019 годах мероприятий Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».

С предложениями основных подходов к формированию тематик лотов в рамках реализации Плана деятельности Национального исследовательского центра «Институт имени Н.Е. Жуковского» по развитию науки и технологий в авиастроении на период 2016-2030 годы выступил Кирилл Сыпало, первый заместитель генерального директора НИЦ имени Н.Е. Жуковского. Членами Экспертного совета под руководством Председателя Экспертного совета Б.С. Алёшина были рассмотрены предложения каждой из рабочих групп по направлениям летательных аппаратов, авиационных двигателей, бортового оборудования, авиационных материалов и технологий, а также международного научного сотрудничества.

По итогам заседания решением Экспертного совета были утверждены рекомендации по перечням лотов в рамках реализации в 2017-2019 годах мероприятий государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы. Каков результат для воскресенских авиастроителей — догадаться нетрудно. Весь сценарий напоминает дуэль, в которой один из противников либо не имеет оружия вовсе, либо имеет, но оно непригодно для использования. Говоря без аллегорий, представляется наиболее вероятным, что заключение СибНИА специально составлено с опережением на три дня, чтобы с чистой совестью «автожирный» вопрос с повестки дня снять.

Примечательно и то, что само известие о результате попытки продвижения своего детища Валентин Леонидович получил только 20 декабря прошлого года, т.е. спустя почти месяц после того, как «гражданская казнь» свершилась.

Непонятно, к чему тогда весь этот спектакль! Впрочем, конечная цель понятна. СибНИА отстаивает интересы корпорации «Иркут», в стенах которой был создан свой проект автожира, который, по заявленным лётно-техническим данным, заметно проигрывает воскресенскому собрату. Его крейсерская скорость составляет 140 километров в час, максимальная — 210. Дальность полёта с максимальной коммерческой нагрузкой (2 пассажира или 350 килограмм груза) — 350 километров. Силовая установка представляет собой один поршневой двигатель с толкающим винтом СТА-250. Но главный недостаток — это большая вибрация конструкции. Тем не менее,создатели этого автожира защитили диссертации в СибНИА. Зачем же им конкуренты!

Напомним, что «ВАРУС» — это пятиместный автожир, превосходящий «сибиряка» не только по скорости, но и по дальности. Впрочем, имея хорошую энерговооруженность, «ВАРУС может эксплуатироваться с грунтовых площадок не более 30 метров в радиусе, имея скороподъемность до 8 м/сек. Таким образом, он может применяться, например, для спасательных операций. Одним словом, две рассматриваемые разработки по большинству позиций конкурирующими не являются. Почему бы обоим проектам не дать жизнь? Ответ на этот вопрос в 1961 году дал Булат Окуджава в последней строке своей известной песни «Старый король»: «И пряников сладких всегда не хватает на всех».

В упомянутом выше интервью, которое генеральный директор НИЦ имени Н.Е. Жуковского Андрей Дутов дал корреспонденту нашего издания, на вопрос, касающийся путей и перспектив развития малой авиации был дан ответ, из которого следует, что ставка делается на созданный в СибНИА самолёт ТВС-2-ДТ, который является летающей лабораторий для отработки концепции перспективного девятиместного самолёта для местных авиалиний. Безусловно, работа СибНИА по данной тематике является во многом данью уважения исторической традиции: легендарный Ан-2 О.К. Антонов создал, ещё работая в СибНИА (т.е. ещё до создания собственного конструкторского бюро). Каково отношение к автожирам со стороны специалистов НИЦ имени Н.Е. Жуковского — неизвестно. Впрочем, выработать его непросто, так как опыт эксплуатации воздушных судов данной разновидности прерван около 70 лет назад.

Между тем, к разработкам конструкторского бюро Валентина Устинова государство проявляло внимание с достаточно давних пор. Ещё в 2009 году в МЧС России рассматривались проекты, предлагаемые ООО «ГиРос», генеральным директором которого в ту пору являлся Владимир Курилов. От имени начальника авиации МЧС Рафаила Шакирова в адрес предприятия «ГиРос» было направлено письмо, в котором говорилось о том, что в министерстве были рассмотрены планы создания и производства лёгких двухместных автожиров «ГиРос-2». В письме было сказано, что проект признан актуальным и востребованным в народном хозяйстве. Рафаил Шакиров отметил, что эти недорогие летательные аппараты, способные летать на скоростях от 45 до 185 километров в час на дальность до 400 километров, могут применяться для проведения экологического и радиационного мониторинга, а также для экстренной доставки вакцин и других медицинских препаратов в труднодоступные точки какого-либо региона.

Завершая письмо, начальник авиации МЧС выразил готовность оказать поддержку в реализации данной программы. А ранее, в июне 2009 года, готовность оказать поддержку конструкторскому бюро выразило Министерство по радиационной и экологической безопасности Челябинской области. В нынешнем году воскресенскими автожирами заинтересовалась индийская компания Pratham Aviation Private Limited, которая намерена использовать автожиры «ВАРУС» в качестве воздушного такси наряду с вертолётами R-66.

Впрочем, череда неудач в попытках получить государственную поддержку в деле создания автожиров началась далеко не вчера. Ещё в 2010 году Валентин Устинов направил в адрес Администрации Президента Российской Федерации обращение по вопросу производства автожиров и создания аэродромной базы для них на территории России. В соответствии с поручением Администрации Президента,обращение было рассмотрено Департаментом авиационной промышленности Минпромторга совместно с ОАО «Вертолёты России». Заместитель директора данного Департамента Михаил Каштан ответил, что программа создания лёгких многоцелевых винтолётов (автожиров) и аэродромной базы в Российской Федерации представляет интерес для государственных структур и ряда частных заказчиков.

Но далее Михаил Иванович продолжил: «Однако бюджетное финансирование на выполнение работ по производству автожиров и создания для них аэродромной базы в Российской Федерации в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники на 2010 и на период до 2015 года» и непрограммных мероприятий Минпромторгом России нее предусмотрено. В соответствии с утверждённой стратегией развития ОАО «Вертолёты России» в настоящее время уже сформирован перспективны модельный ряд вертолётов до 2020 года. Предложенный проект по созданию автожира и аэродромной базы не относится к тем компетенциям, которые планирует развивать ОАО «Вертолёты России» на ближайшее время… Учитывая изложенное, считаю целесообразным реализацию данного проекта проводить в рамках договорных отношений с заинтересованными бизнес-структурами и ведомствами с учётом требований потенциальных заказчиков».

Данный ответ по крайней мере представляется честным: Михаил Каштан прямо ответил, что денег нет. Однако никаких заявлений о несостоятельности автожира как летательного аппарата не сделано. Разумеется, в сложившейся ситуации ничего не остаётся, как реализовать проект в рамках отношений с бизнес-структурами.

Собственно говоря, то предприятие, которое Валентин Леонидович создал сам и в развитии которого ему помогает его сын Руслан, создавая «АВИАЦЕНТР ВОСКРЕСЕНСК», само является бизнес-структурой. Без помощи государства был реконструирован аэродром сельхозавиации в Воскресенске, на базе которого уже сегодня возможно создание аэропорта для обслуживания местных воздушных линий. Он способен принимать и отправлять не только те самолёты, что сопоставимы с Ан-2, но и после небольшого обустройства летательные аппараты более высокого класса, например, Бе-32КМ или Л-410УВП. Последний сегодня серийно строится в Екатеринбурге. Собственными же силами был построен упомянутый выше завод. Затрачены личные средства большого количества ведущих авиационных специалистов г.Жуковский на создание автожиров «АЭРОФЕРМЕР» и «АЭРОЕГЕРЬ», работы по которым приостановлены в связи с отсутствием средств и отечественного авиационного двигателя.

Вот над чем нужно думать отраслевой науке!

Нужны ли России автожиры? Этот вопрос абсолютно излишний, что убедительно доказал член Экспертного совета по вопросам авиационно-космического комплекса Комитета Государственной думы по промышленности, генеральный директор Росавиацентра Р.С. Тиллес. Проводя исследования по оценке рынка автожиров, он обратил внимание, что в России осталось 220 аэродромов против 1300 в 1991 году (большинство из которых — для региональной и местной авиации). При этом в США действуют 24000 аэродромов, в Канаде 1726, во Франции 629, а в Швеции 253. Чтобы понять, много это или мало, достаточно найти эти страны на карте и подсчитать их площадь.

Оценивая рынок, исследователь произвёл подсчёты, из которых следует, что в гражданской авиации в общей сложности потребуется 12000 автожиров, в государственной авиации 3050. Общая потребность в данных летательных аппаратах в России составляет 39.970 единиц. При этом в США парк воздушных судов АОН составляет 230.000 экземпляров. Следует отметить, что то общее количество автожиров, которое назвал Тиллес, определено из реалий сегодняшнего дня. По мере преодоления кризисных явлений это количество может увеличиться.

Судите сами, уважаемый читатель, нужно ли вкладывать бюджетные деньги в этот экзотичный, но столь привлекательный, а главное — надежный и универсальный вид легкого воздушного транспорта. Автожирное дело — именно то направление, в котором Россия еще способна стать мировым лидером в области создания по нормам АП-27 (FAR-27) аппаратов легкого класса, т.е. до 5 мест, а также автожиров для применения в сельском хозяйстве и поставлять их на экспорт. Сегодня время ещё не упущено… Но неужели завтра нам снова придется плестись в хвосте догоняющих?

Пётр КРАПОШИН

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Холдинг «Вертолеты России» разрабатывает легкий однодвигательный вертолет до 2 тонн

Холдинг «Вертолеты России» включил в перечень перспективных разработок создание легкого однодвигательного вертолета взлетной массой до двух тонн, сообщил на первом заседании Авиационной коллегии гендиректор холдинга Андрей Богинский.«Вертолет востребован в нише корпоративных перевозок», — сказал Богинский. Он отметил, что данная категория вертолетов является самой массовой в мире. В России пока такого вертолета нет, поэтому в частной авиации широко используются западные аналоги. Холдинг также реализует проект создания перспективного среднего коммерческого вертолета. Это воздушное судно сможет перевозить до 22 пассажиров.

Компания Airbus планирует модернизировать тяжелые транспортные вертолеты бундесвера

Группа Airbus сообщила о подписании контракта с армией ФРГ на модернизацию 26 тяжелых транспортных вертолетов Sikorsky / VFW — Fokker CH-53G, сообщает издание Air&Cosmos. По информации издания, работы будут выполняться предприятием AirbusHelicopters, расположенном в германском Данауверте. Реализация соглашения начнется в 2017 году и должна завершиться до 2022 года. Модернизация нацелена на продление эксплуатации тяжелых транспортных вертолетов Sikorsky/VFW — Fokker CH-53G до 2030 года. Для армии ФРГ компанией VFW — Fokker в период с 1972 по 1975 год было по лицензии выпущено 112 таких машин.

Авиапарк компании «ЮТэйр — Вертолетные услуги» обеспечен системой спутникового мониторинга

Использование спутниковой сети позволяет обеспечить альтернативный канал связи даже когда вертолет находится за пределами мобильной сети, в полярных и морских районах, имеющих неполное покрытие мобильного доступа. Контроль над выполнением полетов осуществляет Центр управления полетами АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». «Системой спутникового мониторинга (трекерами) оснащены все ВС «ЮТэйр», осуществляющие полеты в России и за рубежом. С помощью спутниковой системы GLONASS/GPS трекер позволяет контролировать местоположение вертолета и его скорость в пределах временного интервала on-line, а также отслеживать историю его перемещений.

Министерство обороны Ирана представило новый многоцелевой вертолёт Saba-248

Современная многоцелевая машина предназначена для морских операций, медицинской эвакуации и осуществления наблюдения, сообщает агентство Mehr.Вертолёт Saba-248 имеет два двигателя, но способен работать и с одним. Он может летать при температуре от — 25 °С до +55 °С.Отмечается, что новый вертолёт разработан и произведён экспертами Министерства обороны Ирана при сотрудничестве с научно-исследовательскими центрами страны, а также с местными военными предприятиями.Saba-248 может использоваться как для грузовых, так и для пассажирских перевозок, аварийно-спасательных миссий, а также для проведения разведывательных действий.

Получено техническое задание на создание тяжелого вертолета Ми-26Т2В для ВКС России

Московский вертолетный завод имени М.Л.Миля получил от Минобороны РФ техническое задание на разработку модернизированной версии тяжелого транспортного вертолета Ми-26, получившей название Ми-26Т2В. «В этом году планируется открытие опытно-конструкторских работ (ОКР) на разработку проекта. Техническое задание от Минобороны уже получено», — рассказал источник в авиапроме. По его словам, планируется, что проводимые ОКР будут финансироваться не министерством обороны, а холдингом «Вертолеты России» с последующей компенсацией затрат при их последующей закупке Воздушно-космическими силами (ВКС).

Heliatica сертифицировала в РФ автопилоты Heli SAS от компании Genesys Aerosystems

Представители российской компании Heliatica и американской Genesys Aerosystems объявили на крупнейшей международной выставке вертолетной индустрии HeliExpo 2017 об успешном завершении валидации Авиационным регистром Российской Федерации дополнительного сертификата типа (supplementaltypecertificate или STC) на установку автопилотов HeliSAS для вертолетов Robinson R44 и R66, вертолетов Airbus Helicopters семейства H125 (модели AS350B, BA, D, B1, B2 и B3) и семейства H130 (модели EC130 B4 и T2).Данное одобрение позволяет дорабатывать уже находящиеся в эксплуатации вертолеты Robinson и Airbus Helicopters, зарегистрированные в реестре ФАВТ.

Airbus Helicopters наметила первый полет вертолета по программе Clean Sky 2 на 2020 год

Европейская компания Airbus Helicopters наметила на 2020 году первый полет нового экологичного и быстрого вертолета, разрабатываемого в рамках общеевропейской программы Clean Sky 2. Как пишет Aviation Week, особенностью двухдвигательного вертолета станет его способность выключать один из двигателей на время крейсерского полета без потери в скорости или высоте. На новом вертолете планируется использовать французские турбовальные двигатели RTM322 мощностью 2270 л с каждый (1693 киловатта). Крейсерская скорость полета машины составит 190 узлов (чуть больше 350 км в час). Ее вертолет сможет поддерживать с одной работающей силовой установкой.

Специалисты ЦАГИ ввели в эксплуатацию новый вертолетный пилотажный стенд ВПС-5

Стенд для винтокрылых летательных аппаратов с таким набором функциональных свойств (визуализация, цифровая система имитации усилий на рычагах управления) в России создан впервые. Установка предназначена для исследования задач динамики полета различных типов винтокрылых машин.Новый стенд состоит из неподвижной кабины вертолетного типа, имитаторов внекабинной обстановки и кабинного приборного оборудования, системы имитаций усилий на рычагах управления полетом и вычислительного комплекса. На стенде могут быть смоделированы различные условия видимости и освещенности с учетом времени суток и метеоусловий.

ИНТЕГРАЦИЯ

Заур Смирнов: Рейсы в Саудовскую Аравию станут прорывом воздушной блокады Крыма

Посол Саудовской Аравии в РФ Абдулрахман Ибрахим Али Аль-Расси поддержал идею предоставить возможность жителям Крыма напрямую летать в Саудовскую Аравию для совершения хаджа в Мекке. Аэропорт «Симферополь» перестал выполнять международные рейсы после воссоединения полуострова с Россией. Причина — протест украинской стороны и угроза санкций для авиакомпаний. «Мы надеемся, что власти Саудовской Аравии пойдут на встречу крымским мусульманам. Это будет знаково и для всего Крыма, так как будет прорвана воздушная блокада полуострова», — заявил глава госкомитета республики по делам межнациональных отношений Заур Смирнов.

Авиавласти Казахстана договорились с Россией об использовании Транссибирских авиамаршрутов

В середине апреля 2016 года сообщалось, что казахстанская сторона не готова оплачивать пролет по транссибирской трассе и не соглашалась на второго перевозчика, поскольку в стране нет второй конкурентоспособной авиакомпании, сопоставимой с российскими. Авиакомпания Air Astana призвала российские власти разрешить ей выполнять рейс между Астаной и Улан-Батором с пролетом через территорию РФ без уплаты транссибирского роялти. По итогам переговоров авиавластей, казахстанские перевозчики получили право выполнения ежедневных рейсов по маршрутам Астана-Байконур и Алматы-Байконур. Стороны закрепили договоренность путем обмена письмами.

Израильские авиационные власти согласовали выполнение рейсов из «Жуковского» в Тель-Авив

При этом российские авиавласти продолжают диалог с Израилем по поводу того, чтобы увеличивать количество частот в дальнейшем, уточнил источник в Минтрансе. Ранее сообщалось, что Израиль пока не согласовал рейсы «Уральских авиалиний» из аэропорта Жуковский в Тель-Авив, хотя билеты на эти рейсы уже продаются. Причина - превышение квоты межправительственного соглашения — 35 частот на Москву в неделю. По данным издания, причина отказа — спор о статусе аэропорта. По мнению израильской стороны, этот аэропорт принадлежит к московскому авиационному узлу. На данный момент из Жуковского выполняются в основном рейсы в ближнее зарубежье.

ОДК рассчитывает открыть несколько новых сервис-центров в Индии для своих двигателей

«По линии АО «Рособоронэкспорт» ведутся переговоры по вопросу организации на авиабазах ВВС Индии еще двух сервисных технических центров для двигателей АЛ-31Ф/ФП, которыми оснащаются истребители Су-30МКИ индийских ВВС», — сообщил представитель пресс-службы ОДК на выставке Aero India 2017 в Бангалоре. Корпорацией HAL полностью освоен капитальный ремонт двигателей АЛ-31ФП и их агрегатов. Кроме того, рассматривается возможность организации в Индии сервисного центра для обслуживания двигателей РД-33МК, которыми оснащаются корабельные истребители МиГ-29К/КУБ, базирующиеся на индийском авианосце «Викрамадитья».

Турецкий лоукостер Onur Air с мая запустит регулярные рейсы из Стригино в Стамбул

О своих намерениях авиаперевозчик рассказал во время презентации полетной программы из столицы Приволжья для представителей туристического бизнеса региона. Встреча прошла при поддержке управляющей компании «Аэропорты Регионов» и международного аэропорта Стригино, сообщает пресс-служба аэропорта. Первый прямой регулярный рейс из Нижнего Новгорода в аэропорт Стамбула имени Ататюрка запланирован на 4 мая. Вылетать он будет каждые понедельник, четверг и субботу в 6:20 по местному времени. Время в пути – 3 часа 40 минут. Рейсы из Стамбула будут выполняться в эти же дни. Перевозка пассажиров будет осуществляться на Airbus320.

«Газпромнефть-Аэро» и China Aviation Oil заключили новый договор о заправках в России

В соответствии с контрактом, «Газпромнефть-Аэро» с 2017 года открыла для China Aviation Oil Hong Kong Co. Ltd. (CAOHK) доступ к своей сети аэропортов в России и в феврале начала заправку авиакомпании Air China в международном аэропорту Шереметьево (г. Москва). Соглашение о сотрудничестве, впервые заключенное между «Газпромнефть-Аэро» и CAOHK в декабре 2015 года, предусматривает также гарантированные заправки клиентов «Газпромнефть-Аэро» в аэропортах Китая. По итогам 2016 года общий объем заправок российских авиакомпаний-партнеров составил около 8 тыс. тонн авиатоплива в 10 международных аэропортах КНР.

Air Astana развивает в Казахстане рынок технического обслуживания и ремонта ВС

С развитием рынка авиаперевозок и транзитных полетов через Казахстан у иностранных авиакомпаний назрела необходимость в ремонте воздушных судов. И в 2011 году Air Astana, единственная на тот момент авиакомпания, сертифицированная Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) по требованиям директивы 145, начала предоставлять техническое обслуживание европейским, азиатским и казахстанским авиаперевозчикам. С 2011 года Air Astana обслужила более 100 компаний, и среди них такие гиганты авиаиндустрии, как Lufthansa, KLM, Turkish Airlines, Аэрофлот, Asiana Airlines, Etihad и др. В 2016 году было обработано около 2000 заказов.

На регулярных рейсах китайских авиалиний будут транслировать ролики о туризме в России

Ролики с полезной информацией о туристических поездках по России будут транслировать на рейсах китайских авиалиний, сообщили в Федеральном агентстве по туризму РФ. «Фильм «Комфортные путешествия по России» состоит из шести частей… и предназначен для демонстрации на рейсах китайских авиакомпаний в интересах обеспечения китайским гражданам благоприятных и безопасных путешествий по Российской Федерации», — говорится в сообщении Ростуризма. Кроме того, на 2017 год для продвижения туристического потенциала РФ для китайской аудитории запланирована информационная активность в СМИ и соцсетях, ориентированная на китайских туристов.

Есть работа автожиру!

Что же мешает взлететь этому перспективному аппарату?

— Государственные структуры к разработкам конструкторского бюро Валентина Устинова проявили интерес. И, тем не менее, два Экспертных совета вынесли отрицательное заключение: первый — в лице СибНИА, второй — в лице НИЦ имени Н.Е. Жуковского. Приведённые технические доводы специалистами оценены как неубедительные. Что же нужно предпринимать в данном случае?

— Решающее слово — за Минпромторгом. Как будет решён вопрос — зависит от чиновников. Будут выделены деньги или нет — это вопрос государственной политики. На проект SSJ100 тратятся миллиарды, а самолёт с грехом пополам поступил в серийное производство и при этом не соответствует изначально заявленным характеристикам. На проект по малой авиации нужно только 2 миллиарда. Если этих денег не нашлось — это вопрос политики Минпромторга. И дело тут вовсе не в позиции СибНИА. Он, возможно, вёл борьбу с конкурентом — в СибНИА также велись работы по автожирам.

Львиная доля средств ушла на «Суперджет», а на лёгкие летательные аппараты их не осталась. А этих денег могло бы хватить на всю гражданскую авиацию России.

Судьба малой авиации — это пример того, как государство не должно относиться к авиационной промышленности. Производство лёгких воздушных судов сегодня практически полностью сосредоточено в частных руках. Если государству нужно иметь собственный авиапром, свою экономику, своё производство, чтобы обеспечить потребность Министерства сельского хозяйства, равно как и других министерств, отечественной авиационной техникой, то государство и должно разработать программу её производства и финансировать её. А сегодня государство говорит: вы сами найдите заказчика.

Но создание авиационной техники и поиск заказчиков на неё — это два вида деятельности, которые невозможно совместить. Пока разработчик будет заниматься поисками, он не будет заниматься своей непосредственной работой. Получится замкнутый круг. А если у самого разработчика есть все необходимые средства, он и сам вложит их во всю цепочку создания воздушного судна. Государству останется только налоги собирать с него. Одним словом, сегодня незавидна роль Валентина Устинова. И не только его самого — таких как он, сегодня тысячи — в Таганроге, Нижнем Новгороде, Самаре и Жуковском. Всем им говорят — ищите заказчиков сами. Выходит, государство не заинтересовано в развитии собственной авиационной промышленности и потому не хочет видеть ни Валентина Устинова, ни подобных ему энтузиастов.

А решение СибНИА является частным и само по себе к государственной политике отношения не имеет. На чём, собственно говоря, оно основано? Они сами не справились с задачей постройки автожира — значит, не справится никто. Но такое рассуждение неприемлемо — должен быть хотя бы один независимый эксперт. И о том заключении, которое было сделано 2 февраля, я скажу почти то же самое. В той комиссии, которая заседала в НИЦ, ни одного конструктора и ни одного производственника не было — одни чиновники, начитавшиеся разных справочников и позволяющих делать собственные выводы.

Если эта группа именует себя комиссией, она должна была предварительно приехать в Воскресенск и посмотреть производственную базу, конструкторское бюро — всё это действует и работает, завод оснащается необходимым и самым современным оборудованием. И всё сделано стараниями одного человека! Как можно ему не помочь?

— Может ли НИЦ имени Н.Е. Жуковского изменить ситуацию в отечественном авиапроме?

— Затрудняюсь ответить на этот вопрос. У нас уже есть прецедент, когда в 2008 году был издан указ Президента Российской Федерации под номером 217 о создании Национального центра авиастроения. В тексте указа написано, что он создаётся в целях возрождения национального авиастроения и т.п. В связи с этим городу Жуковский, где должен быть создан этот центр, присвоить звание Наукограда. В следующем году будет уже 10 лет с того дня, как был издан этот указ. Но кто его выполнил?

То же самое может получиться с Национальным исследовательским центром. У меня есть подозрение, что НИЦ создавался с целью распределения денег. Заседание 2 февраля, к сожалению, наводит на подозрение, что я прав. На нём собрались «успешные менеджеры» — в авиации они не смыслят, но распоряжаться деньгами умеют.

— Ситуация представляется парадоксальной — интерес кавтожирам Валентина Устинова со стороны государства есть и сомнений в том нет, но денег ему не дают. Как разомкнуть этот порочный круг?

— В сталинскую эпоху существовала практика создания комиссий, как только возникали спорные вопросы по какому-либо направлению. Так, например, поступали, когда нужно было оценить, какой самолёт лучше — Ла-5 или Як-3. Комиссии составлялись не из чиновников, а из опытных и компетентных специалистов. Такая же практика существовала и при работе с Королёвым, Челомеем и другими главными конструкторами.

Комиссия детально изучала проекты и в зависимости от сделанного ей заключения финансировали тот проект, который признан наиболее успешным. В ряде случаев до определённого этапа поддержку получали оба конкурирующих проекта, и уже практическим путём определялось, какой из них обладает лучшим качеством.

В рассматриваемом случае так сделано не было. Я считаю, что было бы правильным создать Государственную комиссию по вопросам использования автожиров. При сегодняшнем состоянии российской экономики существует множество ниш, которые они могли бы занять: санитарная авиация, авиалесохрана, рыбнадзор и т.п. Результатом работы комиссии должно быть введение в Государственную программу развития авиастроения пунктов, касающихся автожиров. Если деньги выделены, например, на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, по истечении определённого срока должен быть подготовлен доклад для комиссии о том, как они освоены и какие задачи уже решены. По представленным результатам комиссия должна делать выводы о целесообразности продолжения поддержки проекта. Если поддержку получает не один проект, а два, дальнейшее финансирование получает тот, который представляется более успешным. Но сегодня такой практики нет. А вопрос госзаказа должен обсуждаться с чиновниками высокого уровня, не ниже министра. Лишь в этом случае можно рассчитывать на финансирование.

— Очевидно, следует начать с того, что автожиростроение должно быть признано как реальный сегмент авиапрома.

— Да, начинать нужно именно с этого. При этом нужно не только чётко обозначить нишу, но и сделать акцент на преимущества автожиров. Это мобильные, простые в обращении и недорогие в эксплуатации летательные аппараты. В России они нужны как ни в какой другой стране. Они могут занять нишу лёгких вертолётов, которые сегодня в России серийно не производятся, и вомногих случаях приходится использовать Ми-8.

— Сегодня появился «Ансат»…

— Он только что запущен в серийное производство. Но речь идёт о вертолётах более лёгкого класса, а именно, сопоставимых с R-44 и R-66. А таких вертолётов в России как не было, так и нет.

— Каковы на ваш взгляд преимущества автожира перед вертолётом?

— Он расходует меньше топлива и требует меньше времени для подготовки к полёту. Он проще в техническом обслуживании и пилотировании. В их конструкции нет, например, автомата перекоса и главного редуктора. Технология его изготовления по сравнению с вертолётом более проста Кроме того, он легче и по весу. Если сопоставить равные по весу автожир и вертолёт, стоимость автожира будет меньше.

— В заключении, сделанном СибНИА, было выражено опасение, что разнесённая силовая установка на «ВАРУСе» не обеспечит безопасности полёта в случае отказа одного из двигателей.

— Напрасное опасение — автожиру всё равно, с двигателем садиться, или без. Нужно поддерживать необходимую скорость и глиссаду посадки. Откажет двигатель — можно безопасно сесть. Вертолёт посадить на авторотации намного сложнее.

— Валентин Устинов предлагает две версии «ВАРУСа» — с поршневыми двигателями и с турбовинтовыми. Какой вариант представляется наиболее приемлемым?

— Турбовинтовыми двигателями оснащается вариант с увеличенной дальностью полёта. Собственно говоря, вертолётостроение развивалось таким же образом. Первые вертолёты, такие как Ми-1, оснащались поршневым двигателем. Когда создавался Ми-2, на который установлены уже турбовальные двигатели, за основу был взят Ми-1. Ми-8, который также оснащён турбовальными двигателями, стал результатом развития Ми-4 с поршневым двигателем.

— В Европе, в отличие от России, автожиростроение продолжается. Есть ли у нас шансы догнать Европу?

— Европейские и российские автожиры далеко друг от друга не ушли, так как в техническом и технологическом плане не так сложны, как самолёты и вертолёты. Но в Европе автожиры строятся только для туристических полётов. Такой экономической потребности в них, как в России, там нет — все ниши полностью закрыты вертолётами.

— Стало быть, если в России появятся лёгкие вертолёты, они вытеснят автожиры?

— Не вытеснят. В России, в отличие от европейских стран, огромная территория и работы всем хватит. Кроме того, в разных случаях целесообразно применять разные летательные аппараты. Автожиры нужны будут не только в России, но и в Китае. В богатых странах, таких, как, например, Япония, без них можно и обойтись.

В России автожиры нужны во всех регионах, начиная с Кольского полуострова. Они могут оснащаться и поплавками.

— Ни на одно из заседаний, ни 25 ноября, ни 2 февраля, не был приглашён ГосНИИ ГА. Мог ли быть этот шаг умышленным, чтобы Валентина Устинова некому было защитить?

Едва ли это имеет значение. ГосНИИ ГА переживает не лучшие времена и маловероятно, что на ситуацию он мог бы повлиять. Собственно говоря, во времена СССР этот институт главным образом являлся представителем эксплуатанта. Научные исследования он проводил, но они основными задачами для него не являлись. Сегодня ГосНИИ ГА теряет своё влияние, как, к сожалению, и ЛИИ имени М.М. Громова. Собственно говоря, в США нет такой системы научно-исследовательских учреждений, как в России. Вся научно-исследовательская деятельность сосредоточена в NASA. В России же сегодня нет ни системы, сложившейся во времена СССР, ни подобия NASA.

Валентину Устинову нужно представить свою программу в Министерстве промышленности и торговли, а также в холдинге «Вертолёты России». Дело только за тем, чтобы обосновать свои проекты, делая акцент на дешевизну в изготовлении автожиров, простоту в обслуживании, в эксплуатации и безопасность. Тогда, возможно, проекты будут включены в одну из госпрограмм.

Окончание. Начало на с. 2

«Ушли» в хвост

Почему женщины «бальзаковского возраста» не вписываются в профстандарты Аэрофлота

Общественность будоражит история стюардесс, которые оказались не нужными крупнейшему работодателю страны. Сыр-бор разгорелся в феврале, когда в судах Москвы оказались исковые заявления бортпроводников к Аэрофлоту. Буквально на днях Тушинский народный суд рассматривал иск 45-летней Ирины Иерусалимской к этой авиакомпании, где она работает без малого 20 лет.

Стюардессы Аэрофлота признаны самыми стильными в Европе

Конфликтная ситуация возникла два года назад. На посторонний взгляд, она кажется одиозной: полученный бортпроводницей на складе очередной комплект форменной одежды оказался 50-го размера. И что? У нас полстраны носит этот размер. Однако регламент авиаперевозчика предусматривает для униформы стюардесс размерный ряд 42-48. Те, кому не повезло в него вписаться, а таких оказалось довольно много, были негласно переведены с международных рейсов, где оплата составляет 600-800 рублей за летный час, на внутрироссийские, где летный час стоит 75 рублей. Заработная плата уменьшилась примерно в два раза с 80 до 40 тысяч рублей, а рабочее время значительно увеличилось за счет коротких рейсов «туда-обратно».

Обслуживать им доверили исключительно пассажиров эконом-класса, или, на профессиональном сленге, «отправили в хвост». Надо ли говорить, что ситуация оказалась психологически травмирующей.

Все былые заслуги сразу остались в прошлом — и стаж работы, начиная с 235 правительственного летного отряда, и знание английского, и квалификация (первый класс бортпроводника), и даже личный вклад в деятельность авиакомпании, который оценивается в материальном эквиваленте и зависит от налета (не менее 601 часа в год). Надбавку в размере 184 рубля за каждый летный час снизили на 50 рублей. Вклад стал меньше? Получается так. На коротких рейсах столько не налетаешь.

Оформить пенсию стюардессы могут в 45 лет при достаточном стаже работы. Что дальше? Уволиться и жить на 13 тысяч рублей? И. Иерусалимская, имея на руках маленького ребенка и 80-летнюю мать, такого позволить себе не может. Несколько месяцев она вела переписку с работодателем, обвиняя его в нарушении трудового соглашения, где обозначены права и обязанности и нет ни слова о росте, весе и прочей физиологии. Бортпроводник считается годным к летной работе при допуске ВЛЭК (врачебной летно-экспертной комиссии). Других критериев не предусмотрено.

Нарушений в распределении рабочей нагрузки работодатель также не признал, ссылаясь на электронную систему планирования. Хотя очевидцы утверждают, что на рабочем графике каждой из «негодных» стюардесс стоит пометка «только рейсы по России». Не машина же ее написала? Словом, другого выхода, кроме как решать спор в суде, найдено не было. Требование искового заявления — вернуть все надбавки к заработной плате и компенсировать снижение доходов. Моральный вред был оценен в один миллион рублей.

Словосочетание «дискриминация по возрасту и внешности» довольно часто звучит в разговорах бортпроводников. Хотя Кодекс корпоративной этики Аэрофлота утверждает, что это компания равных возможностей. Говорят, что курс на снижение возраста членов экипажа пассажирской кабины и введение таких критериев отбора, как рост, вес, индекс массы тела, начался еще в 2011 году. Тогда же стюардесс обязали приседать, общаясь с пассажиром, сидящим в кресле, чтобы не было ощущения «взгляда свысока». Вначале все роптали, мол, это нагрузка на сосуды ног, которые и так страдают от перегрузок. Потом привыкли, сочтя новое правило уместным и справедливым. Чего не скажешь о требованиях к внешности.

Подиум советских времен

Возможно, за основу были приняты корпоративные стандарты зарубежных авиакомпаний, хотя они у всех разные. Например, для стюардесс Emirates (ОАЭ) обязательны яркий макияж в любое время суток, тональный крем, красная губная помада и улыбка. Максимально допустимый вес для них — 70 килограммов. Причем он должен быть неизменным все время действия контракта. Стюардесс взвешивают, за каждый набранный килограмм штрафуют на 100 дирхам и дают месяц на исправление этой досадной оплошности. Не удалось похудеть — контракт считается нарушенным и расторгается по инициативе нанимателя. Возраст, кстати, не оговаривается. Во многих зарубежных, особенно европейских, авиакомпаниях стюардессы в возрасте 50+ совсем не редкость.

У нас все по-другому. Помните монолог Михаила Жванецкого? «С глаз пропали женщины после пятидесяти. Они исчезли с экранов, они не ходят в кино, они не появляются в театрах. Они не ездят за границу. Они не плавают в море. Они не выходят из дому. Они исчезли. Они не нужны. Как инвалиды. Всю карьеру, всю рекламу мы строим на юных женских телах...» Жизнь показывает, как пронзительно прав сатирик.

Вот как брутально прокомментировал ситуацию Альфред Малиновский, вице-президент профсоюза летного состава России: «Нимфы когда-нибудь превращаются в женщин бальзаковского возраста. Проблема в том, что до этого превращения нимфы не успевают заработать пенсию, позволяющую им сводить концы с концами. Проводницам не позавидуешь — режим летной работы не позволяет им быть не только нормальной матерью и женой, но даже и любовницей. Это откровенная эксплуатация молодости и дискриминация».

Интересно, хоть кто-нибудь верит, что беспрецедентный в истории Аэрофлота бунт на корабле закончится победой бунтовщиков? А ведь есть к этому некоторые предпосылки. Мир, столько лет не замечавший присутствия в нем женщин обычной комплекции и совсем не модельной внешности, вдруг повернулся к ним лицом. И даже высказал свое признание, пусть косвенно, но все же. На подиумах модной индустрии появились пышнотелые красавицы-модели размера plus-size. Фигуры, противоречащие законам анатомии, вот-вот выйдут из моды. Фарфоровые лица остались на глянцевых обложках.

В жизни все немного иначе, на то она и жизнь. Зрелую красоту решили продемонстрировать 14 всемирно известных женщин возраста 50+, став в 2016 году моделями для знаменитого календаря Pirelli, который выходит ежегодно, являя миру совершенство в исполнении знаменитых фотографов. «Бодипозитив» завоевывает мир. Похоже, что судебные иски стюардесс — вполне в русле этой тенденции. Что касается Ирины Иерусалимской, с ней легко увидеться в Фейсбуке. И решить для себя кто же прав в этой шумной истории.

Галина ПОНОМАРЕВА

АЭРОПОРТ 2017

МАШ признан лучшим аэропортом Европы и вошел в топ-10 лучших аэропортов мира

Согласно опубликованным результатам исследовательской программы ASQ (AirportServiceQuality) Международного Совета Аэропортов (ACI), «Международный аэропорт Шереметьево» по итогам 2016 года занял 1 место в Европе по качеству обслуживания пассажиров. МАШ также вошел в топ-10 лучших аэропортов мира с пассажиропотоком 25-40 млн пассажиров в год и занял девятое место. Таким образом, российский аэропорт вошел в престижную лигу лучших аэропортов мира в своей категории. В Европе Шереметьево в пятый раз подтверждает статус лучшего аэропорта по уровню сервиса, что также является беспрецедентным результатом для российских аэропортов.

Владимир Путин поддержал идею строительства железной дороги от Красноярска в «Емельяново»

На совещании по подготовке Всемирной зимней Универсиады 2019 года в Красноярске Президент России Владимир Путин и министр транспорта РФ Максим Соколов обсудили реконструкцию аэропорта «Емельяново», который будет принимать спортсменов и гостей, а также транспортную доступность авиаузла. Вопрос строительства железнодорожной ветки из Красноярска до «Емельяново» президент инициировал лично. Средства на нее, а также на создание международного пункта пропуска в аэропорту Максим Соколов предложил выручить от продажи имеющихся у властей Красноярского края 49 процентов акций оператора «Емельяново».

Сумма субсидий ФКП «Аэропорты Севера» на этот год составила более 1,08 млрд рублей

В связи с присоединением в 2016 году новых аэропортов «Мирнинского авиапредприятия» и аэропорта «Тикси» отмечен значительный рост производственных показателей ФКП «Аэропорты Севера» в 2016 году по отношению к факту 2015 года, что составляет в среднем 162 процента. По информации пресс-службы ФКП плановый размер показателей на 2017 год практически сохранен на уровне 2016 года. При этом, несмотря на уменьшение размера субсидии из федерального бюджета на 10 процентов, программа деятельности предприятия принята с учетом роста собственных доходов. Утвержденная сумма субсидии на 2017 год составила более 1,08 млрд рублей.

Главгосэкспертиза дала добро аэропорту Якутск на реконструкцию и техническое переоснащение

Цель реконструкции — увеличение площади контролируемого воздушного пространства и обеспечение контроля над ним путем создания элементов единой автоматизированной радиолокационной системы, пояснили в Главгосэкспертизе. В процессе работ будут реконструированы и технически перевооружены комплекс средств УВД, системы радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи, включая оснащение радиомаячной системой посадки, приемо-передающим радиоцентром и комплексом средств автоматизации планирования использования воздушного пространства. Кроме того, аэропорт будет оборудован комплексным тренажером и тренажером типа «Вышка», системой коммутации речевых сообщений, учебным классом.

«Аэроэкспресс» откроет в 2018 году терминал в Домодедово стоимостью более 2 млрд рублей

В его строительство планируется инвестировать более 2,043 млрд рублей, сообщила пресс-служба компании в связи с запуском в эксплуатацию одной из двух платформ нового терминала. Запуск новой платформы — это большой шаг на пути к подготовке всего транспортного комплекса Москвы к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Новая платформа с навесом адаптирована под эксплуатацию двухэтажного состава. В пресс-службе отметили, что строительство второй платформы терминала уже началось. В дальнейшем «Аэроэкспресс» планирует открыть в Домодедово собственный четырехэтажный терминал с пропускной способностью около 1500 пассажиров в час.

В рейтинге ACI аэропорт Сочи признан лучшим в мире по качеству обслуживания пассажиров

Компания «БазэлАэро», входящая в состав одной из крупнейших в России диверсифицированных промышленных групп «Базовый Элемент», сообщает о присуждении международному аэропорту Сочи звания лучшего в мире по качеству обслуживания пассажиров среди аэропортов с пассажиропотоком более 2 млн человек в год. В исследовании 2016 года приняли участие 600 000 пассажиров в более чем 284 аэропортах мира, 84 странах, которые оценили 34 ключевых сервисных параметра, основные из которых: доступ к аэропорту, регистрация, безопасность, вежливость персонала, навигация и атмосфера в аэропорту, пункты питания и многое другое.

Областные власти предложили компромиссный вариант модернизации иркутского аэропорта

Правительство Иркутской области не исключает создания консорциума инвесторов для строительства нового авиаузла, сообщил глава региона Сергей Левченко. По его словам, «интерес к развитию объекта проявили глава «Реновы» Виктор Вексельберг (в группу входит холдинг «Аэропорты регионов») и владелец «Базэла» Олег Дерипаска». Левченко подчеркнул, что региону нужны инвесторы, которые и модернизируют аэропорт, и построят за семь лет новый авиаузел. План создания аэропорта в 25 км от Иркутска разработан в 2008-2009 годах, он включает строительство ВПП длиной 4,2 км и аэровокзала для обслуживания до 1,8 тысячи пассажиров одновременно.

Минобороны России завершит строительство самого северного аэродрома в текущем году

Строительство аэродрома ведется в рамках реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденной Президентом России. «В настоящее время продолжаются работы по строительству взлетно-посадочной полосы, здания пункта управления инженерно-авиационной службой и авиационно-технической эксплуатационной части, инженерных коммуникаций, дорог и других необходимых объектов», — рассказали в Минобороны РФ. После завершения модернизации аэродром будет способен круглогодично принимать большинство типов военно-транспортных самолетов.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

В. Матвиенко оценила готовность Египта к приему самолетов из России

«Авиационные власти и спецслужбы России и Египта стран провели колоссальную работу по обеспечению безопасности в египетских аэропортах. План по обеспечению безопасности аэропортов Египта выполнен более чем на 90 процентов».

Такое заявление спикер Совета Федерации России Валентина Матвиенко сделала на встрече с председателем Палаты депутатов Египта Али Абдель Алем. Беседа состоялась в Каире в рамках официального визита делегации Совфеда в Египет. По словам Матвиенко, осталось выполнить только четыре позиции совместного плана властей и спецслужб двух стран. Как только все будет доделано, пройдет финальная проверка воздушных гаваней и будет принято решение. Авиасообщение будет возобновлено в ближайшей перспективе. По словам Матвиенко, российское Правительство утвердило протокол, необходимый для возобновления прямых перелетов. Теперь его должен подписать Египет.

Сотрудников авиакомпании «Победа» обучат самбо для защиты от дебоширов

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» отказалась от идеи нанять охранников для защиты своих сотрудников в аэропортах и офисах от агрессивных пассажиров и вместо этого обучит их технике самообороны.

«Мы нашли более выгодный вариант (чем наем ЧОПов): будем обучать своих сотрудников самбо и дзюдо. В этом случае нам не придется повышать цены на билеты», — заявил журналистам гендиректор «Победы» Андрей Калмыков. Он пояснил, что привлечение ЧОПов увеличило бы цену билетов на 2 процента, тогда как проведение мастер-классов по самообороне обойдется намного дешевле и на цены не повлияет. Ранее сотрудники «Победы» неоднократно подвергались агрессивным действиям со стороны пассажиров. Так, 10 февраля в аэропорту Внуково пассажир избил менеджера авиакомпании. Мужчина, опоздавший на рейс, начал требовать возврата денег за билет, после чего нанес ему несколько ударов.

В Польше заявили о желании NATO расследовать катастрофу под Смоленском

NATO готово присоединиться к расследованию авиакатастрофы 2010 года под Смоленском, в которой погиб президент Польши Лех Качиньский сообщил министр обороны страны Антони Мачеревич, передает агентство РАР.

По его словам, о том, что Североатлантический альянс намерен присоединиться к Комиссии по исследованию авиаинцидентов гражданской авиации, рассказали главнокомандующий сил НАТО в Европе американский генерал КертисСкапаротти и министр обороны Великобритании Майкл Фэллон. 1 февраля глава МИД Польши Витольд Вациковский заявил, что Варшава направит в Международный уголовный суд в Гааге жалобу на Россию. По его словам, Варшава около года безуспешно пыталась получить от Москвы обломки Ту-154М. 16 января сообщалось, что Москва передала Варшаве записи речевого самописца разбившегося лайнера.Самолет Ту-154 ВВС Польши упал под Смоленском 10 апреля 2010 года

Обстоятельства аварийной посадки Ми-8 в Якутии проверит прокуратура региона

Восточно-Сибирская транспортная прокуратура проверит соблюдение требований безопасности полетов в авиакомпании «Алроса» в связи с произошедшей накануне аварийной посадкой вертолета Ми-8 в Жиганском районе Якутии.

Как сообщает пресс-служба ведомства, воздушное судно совершило посадку из-за возникших неисправностей двигателя. При этом вертолет получил повреждения хвостовой балки. На борту находилось 22 человека, из них 19 — рабочие-вахтовики, остальные - члены экипажа. Вертолет Ми-8, следовавший по маршруту Жиганск — Верхнее Молодо, не долетев 1 км до пункта назначения, совершил вынужденную посадку. Тем не менее, все находившиеся на борту люди были доставлены в поселок Верхнее Молодо, где расположен алмазный прииск (принадлежит дочернему предприятию ПАО АК «Алроса»). Причиной аварийной посадки могло стать падение оборотов двигателя вертолета.

Киев возобновит поиск останков на месте гибели MH17, заверил Амстердам

Украина, как ожидается, возобновит этой весной поиск человеческих останков на месте катастрофы малазийского Boeing 777 рейса MH17, сбитого в 2014 году в небе над Донбассом, заявил министр юстиции Нидерландов Стеф Блок.

«В регионе изъявили желание возобновить поиск человеческих останков и личных вещей весной, когда сойдет снег», — цитирует Reuters письмо Блока к парламенту.Ранее прокуратура Нидерландов изъяла у журналистов, побывавших на месте катастрофы, часть человеческой кости одного из пассажиров. Это подтвердила судебная экспертиза. После того, как обнаруживший кость журналист вернулся в Нидерланды, материал, отснятый на месте катастрофы, просмотрела группа следователей, сообщил Блок. Вместе с тем, суд Нидерландов обязал Министерство безопасности и юстиции страны опубликовать все протоколы министерских встреч после катастрофы рейса MH17.

Вынесен приговор по делу о катастрофе самолета под Петрозаводском в 2011 году

Виновными в катастрофе Ту-134А, произошедшей 20 июня 2011 года под Петрозаводском, в которой погибло 47 человек, признаны сотрудники наземных служб, сообщили в Следственном комитете РФ.

При этом суд применил в отношении фигурантов дела акт об амнистии с освобождением от отбывания наказания. Так, приговором суда сотрудники аэропорта «Петрозаводск» Владимир Шкарупа и Владимир Пронин признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного частью 3 статьи 263 УК РФ. Суд пришёл к выводу, что метеообеспечение полета было организовано Шкарупой и Прониным с нарушением правил безопасности и эксплуатации воздушного транспорта. Начальник управления радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи ФАВТ Эдуард Войтовский с нарушением требований выполнял государственные функции по обязательной сертификации АУ РК «Аэропорт «Петрозаводск».

«Пилотам о пилотах»

О «человеческом факторе» для авиаторов, курсантов летных училищ, авиационных психологов и преподавателей АУЦ

Вышла в свет книга профессора В. В. Козлова «Пилоту о пилоте от психофизиолога летного труда», в восьми главах которой изложены наиболее актуальные вопросы учения «человеческий фактор», связанные с обеспечением профессиональной надежности пилотов.

В первой главе книги описывается духовно-нравственный мир пилота, как фундаментальная основа его надежности. Раскрывается нравственный облик, влияние ошибки на внутреннее состояние, показываются особенности адаптации военного летчика и формирования пилотов из специалистов без базового летного образования.

Вторя глава посвящена профессиональной надежности пилота. В ней раскрывается предложенное автором понятие «потенциал надежности пилота», излагаются его компоненты и пути его повышения.

В третьей главе рассматриваются психофизиологические особенности деятельности пилота, в т. ч. в нештатных ситуациях, а также причины принятия неправильных решений и допускаемых ошибок при выполнении отдельных видов полетов.

В четвертой главе, посвященной высокоавтоматизированным самолетам, показаны психофизиологические закономерности их выполнения, порожденные автоматикой, и особенности применения сайдстика, связанные с профилактикой ошибочных действий.

Пятая глава отражает один из важных инструментов, обеспечивающих успех в любом виде деятельности, — системное мышление. Показано его формирование и практическое использование.

Шестая глава посвящена «человеческому фактору». Раскрыт первоначальный смысл данного понятия, показана его роль в развитии нештатных ситуаций и их профилактике, описываются варианты неверного толкования самого понятия.

В седьмой главе затронуты вопросы расследования авиационных событий, связанных с действиями экипажа. Описаны модели расследования, показаны его возможные недостатки, приводящие к повторению событий, отражена роль медико-психологической экспертизы в установлении причин, а также дана их классификация. Особое внимание уделяется обоснованию непродуктивности обвинения пилотов в случившемся. Показана роль общества расследователей авиационных происшествий в обеспечении безопасности полетов.

В восьмой главе речь ведется о системе управления безопасностью полетов. Описаны уровни обеспечения безопасности полетов, раскрыты препятствия внедрения данной системы, показана значимость и даются рекомендации по развитию позитивной культуры безопасности, «некарательной» производственной среды и системы добровольных сообщений. Обоснована целесообразность разработки корпоративного кодекса.

Особое внимание в данной главе уделено развитию системы добровольных сообщений, как наиболее эффективному инструменту получения информации об опасных факторах и некоторых событиях. Важно оттенить, что не руководители, а именно специалисты-исполнители способны в процессе производственной деятельности выявить опасные факторы, присущие тому или иному компоненту авиационной системы, и добровольно о них сообщить. Информация об опасных факторах, полученная от исполнителей, — это основное средство управления безопасностью, которым обязаны пользоваться руководители. Добровольное сообщение (ДС) — это без принуждения сделанное специалистом сообщение (в любом виде) об опасных факторах, с которыми он столкнулся в процессе производственной деятельности, а также об официально незарегистрированных ошибках, особых ситуациях и инцидентах. Показано, что ДС включают четыре вида информации об: опасных факторах; ошибочных действиях; особых ситуациях; инцидентах. Отчается, что ДС в первую очередь нужны самим специалистам-исполнителям. Выявляя опасные факторы в процессе производственной деятельности, специалист не только обеспечивает руководителей информацией, необходимой для управления безопасностью, но и защищает себя от необоснованного обвинения в случае допущения ошибки, а тем более, когда ее трактуют как нарушение. Выявление опасных факторов, которые в определенных условиях трансформировались в причину и обусловили ошибку, позволяет, с одной стороны, вскрыть объективную причину случившегося, а с другой, — показать неэффективную работу в подразделении по своевременному определению опасных факторов. Поэтому подчеркивается, что ДС необходимы специалистам с целью установления истинных причин снижения надежности их профессиональной деятельности и руководителям для управления безопасностью в подразделении и авиакомпании в целом. Подчеркивается, что внедрение системы добровольных сообщений в подразделении — это трудоемкое мероприятие, требующее его глубокого осознания и радикальной перестройки мышления всего персонала и руководителей, а также создание аналитического центра по оперативной обработке поступающей информации и обоснованию эффективных профилактических рекомендаций.

Книга адресована в первую очередь пилотам и тем, кто стремится связать свою профессиональную жизнь с небом. Однако она может представлять интерес для руководителей, психологов, психофизиологов летного труда, авиационных врачей и тех, кому интересны проблемы «человеческого фактора», или кто имеет отношение к повышению профессиональной надежности специалистов опасных профессий.

По вопросу приобретения книги обращаться по тел: 8-903-968-84-32

Козлов Валерий Владимирович – профессор, доктор медицинских наук, специалист в области психофизиологии летного труда, эргономики и авиационной авариологии, эксперт по «человеческому фактору» в авиации, советник первого заместителя генерального директора ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии».

Окончил с отличием факультет подготовки авиационных врачей Военно-медицинской академии им. С. М. Кирова (г. Ленинград). Проходил военную службу в Государственном научно — исследовательском испытательном институте авиационной и космической медицины (г. Москва). Первые шесть лет служил в отделе института, базирующемся в 4 Центре боевого применения и переучивания летного состава ВВС (г. Липецк). За более чем 30-ти летнюю научную деятельность прошел путь от младшего научного сотрудника до начальника управления. После увольнения из рядов ВС РФ был приглашен в авиакомпанию «Аэрофлот — российские авиалинии» на должность советника первого заместителя генерального директора по производственной деятельности в области человеческого фактора, которая впервые была открыта в российских авиакомпаниях.

Занимался исследованием психофизиологических особенностей выполнения полетов на самолетах МиГ-23, Су-17, Су-24, Ту-160 и вертолетах Ми-24 (разных модификаций), Ми-8 и Ми-26. Изучал закономерности деятельности летчиков (экипажей) в групповых полетах различного целевого назначения, при моделировании отказов функциональных систем ВС в реальных условиях, переучивании на перспективные авиационные комплексы, освоении новых видов и средств боевого применения. Участвовал в эргономическом сопровождении разработки боевых вертолетов Ми-28 и Ка-50. Расследовал в составе комиссий более 30 авиационных происшествий.

Разработал концепции интегративной психической регуляции совмещенной деятельности пилота и авариологического обучения летного состава действиям в особых ситуациях полета. Внес вклад в развитие концепции «человеческого фактора», обосновав ее как одноименное учение, включающее:

1) законы взаимодействия компонентов авиационной системы «пилот — ВС — среда»;

2) причины и механизмы нарушения этого взаимодействия;

3) методологию разработки профилактических рекомендаций.

Предложил ряд оригинальных понятий: «информациограмма», «психофизиологический опасный фактор» (описал более 10 новых), «системный опорный сигнал», «потенциал надежности пилота», «нестандартное действие», «непосредственная» и «системная (главная)» причины авиационного события. Обосновал целесообразность разделения нарушений специалиста на «спровоцированные» и «неспровоцированные», дав им определения, и разработал современную классификацию действий пилотов. Доказал, что нестандартное действие (ошибка или нарушение) летчика (специалиста) есть результат несовершенства функционирования авиационной системы. Создал «веерную» модель системного анализа причин ошибочных действий для расследования авиационных происшествий и инцидентов,

Автор и соавтор более 300 научных работ, в том числе 6 монографий, 40 методических пособий для авиационных врачей, летного, инженерно — технического состава и бортпроводников.

Стоял у истоков создания Российского общества расследователей авиационных происшествий (1992), член Международного общества расследователей авиационных происшествий (1995). Постоянный ведущий рубрик «Трибуна эксперта» и «Человеческий фактор» в газете «Воздушный транспорт».

Стартап для Pop.Up

Italdesign и Airbus представили инновационную модульную концепцию транспортной системы

Принцип работы системы Pop.Up прост: пассажиры планируют свою поездку через мобильное приложение. Система автоматически предлагает наилучшие варианты поездки в зависимости от пользовательской информации, времени, загруженности дорог, расходов и требований совместного использования транспортных средств. Pop.Up обеспечивает стыковку пассажирской капсулы с воздушными и наземными модулями, а также другими транспортными средствами в соответствии с предпочтениями и потребностями пользователя.

В основе концепции — использование капсулы, предназначенной для размещения пассажиров. Высокотехнологичная капсула из углеродного волокна достигает 2,6 м в длину, 1,4 м в высоту и 1,5 метра в ширину. Капсула превращается в городской автомобиль с помощью простого соединения с наземным модулем, который имеет карбоновый корпус и работает от аккумулятора.

Для путешествий по мегаполису в условиях высокой загруженности дорог, капсула отсоединяется от наземного модуля и приводится в движение воздушным блоком размером 5 х 4,4 м с помощью восьми вращающихся в противоположные стороны винтов. В этой конфигурации Pop.Up становится городским самоуправляемым воздушным транспортным средством, использующим преимущества третьего измерения, чтобы добраться из пункта А в пункт В максимально быстро, избегая заторов на дорогах.

После того, как пассажиры прибывают в место назначения, воздушный и наземный модули с капсулой самостоятельно возвращаются на станцию подзарядки и ожидают следующих клиентов.

Благодаря возможности комбинирования капсулы с другими видами общественного транспорта, Pop.Up предоставляет возможность путешествий без пересадок. На протяжении всей поездки пользователь остается в одной капсуле, не беспокоясь о смене различных транспортных средств, и наслаждается путешествием.

Окончание. Начало на с. 2

Компания Airbus, лидер в области авиастроения, использует свой опыт и активно развивает ряд фундаментальных концепций, способствующих снижению перегруженности городских дорог. «Внедрение третьего измерения в беспересадочные мультимодальные транспортные сети, без сомнения, улучшит качество нашей жизни и скорость перемещения из пункта А в пункт В, – сказал Матиас Томсен (Mathias Thomsen), генеральный директор подразделения Urban Air Mobility компании Airbus, во время премьеры концепции. – В основе успешного проектирования и внедрения технологий, которые будут работать как в воздухе, так и на земле, — совместная работа аэрокосмической и автомобильной отраслей, а также сотрудничество с органами местного самоуправления в вопросах развития инфраструктуры и создания нормативно-правовой базы. Мы рады работать с компанией Italdesign, обладающей уникальным опытом по созданию исключительных автомобилей, над концепцией этого уникального проекта».

«Italdesign — сервисная компания, предоставляющая услуги и решения в области мобильности клиентам по всему миру. В основе философии компании — принцип поиска передовых решений завтрашнего дня, — говорит Йорг Асталош (Jцrg Astaloch), исполнительный директор компании Italdesign. — Сегодня автомобили являются частью гораздо более широкой экосистемы: если вы хотите создать городской автомобиль будущего, традиционный автомобиль как таковой не может стать решением для мегаполисов. Необходимо также обеспечить экологическую безопасность, создать интеллектуальную инфраструктуру, приложения, предусмотреть интеграцию, системы питания с учетом городского планирования, обратить внимание на социальные и иные аспекты. В ближайшие годы наземный транспорт выйдет на новый уровень, помимо комплексности, совместного использования и автономности, он станет мультимодальным и перейдет в третье измерение. Компания Airbus, лидер в аэрокосмической отрасли, стала идеальным партнером, разделяющим передовые взгляды о том, что будущее мегаполисов — в создании устойчивой мультимодальной системы городского транспорта».

Наша справка: Italdesign — это сервисная компания, обеспечивающая проектирование, конструирование и производство в сфере транспорта, а также проведение окончательных испытаний, сертификацию, поддержку, запуск производства и разработку готовых бизнес-моделей. Italdesign базируется в Монкальери, Италия, и на сегодняшний день располагает площадями более 50 000 кв.м, полномасштабным конструкторским бюро и техническим отделом, а также современным производством и центром прототипирования. В офисах компании в Италии, Испании и других странах работает порядка 1000 сотрудников. Italdesign предлагает свои услуги в любой стране мира. В 2017 компания запустила дополнительное бизнес-подразделение для проектирования, разработки и производства лимитированных технических средств для автопроизводителей по всему миру. В 2016 и 2017 годах, компания Italdesign удостоена сертификата лучшего работодателя в Италии.

Более подробная информация доступна по ссылке: www.italdesign.it

Valor снимает погоны

Американский конвертоплан будущего на базе армейского V-280 получит гражданскую версию

В настоящее время единственным серийным гражданским конвертопланом является итальянский AW609. Компания Leonardo, разработавшая эту машину, к настоящему времени получила заказы на 60 конвертопланов. Первые серийные машины должны будут получить Объединенные Арабские Эмираты. Поставка намечена на 2019 год.

Конвертопланы, летательные аппараты с поворачивающимися воздушными винтами, сочетают в себе положительные качества вертолетов и самолетов: они способны на вертикальные взлет, посадку и быстрый полет. При этом такая техника сложна в управлении — конвертопланы теряют в устойчивости во время перехода от вертолетного режима полета к самолетному.

Окончание. Начало на с. 2

Тем не менее, в компании Bell Helicopter полагают, что некоторые компании могут заинтересоваться возможностью покупки конвертоплана. Кроме того, такие машины могут быть полезны различным службам, в первую очередь, занимающимся оказанием экстренной помощи. На мировом рынке новый конвертоплан сможет конкурировать с итальянским.

Bell Helicopter представила проект конвертопланаValor весной 2013 года. Ожидается, что этот аппарат сможет выполнять полеты на скорости до 519 километров в час, а его боевой радиус составит 1,5 тысячи километров при перегоночной дальности в 3,9 тысячи километров. У V-280 двигатели будут неподвижными: при переходе из вертолетного режима полета в самолетный наклоняться будут только винты.

В конце октября прошлого года американский авиастроительный концерн Boeing получил патент на безопасный пассажирский конвертоплан. В полете этот аппарат будет защищен от сбоев в работе двигателей. На земле же новый конвертоплан будет существенно проще и дешевле обслуживать, чем существующие сегодня аппараты такого класса.

Новый конвертоплан будет рассчитан на перевозку по меньшей мере ста пассажиров, но количество мест в нем может быть увеличено, как и в обычном самолете. Технические параметры летательного аппарата не уточняются. V-22, разработанные Boeing совместно с американской компанией Bell Helicopter, могут развивать скорость до 185 километров в час в вертолетном режиме и до 565 километров в час - в самолетном.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Экспертами IATA самолеты вновь признаны самым безопасным видом транспорта в мире

Международная ассоциация воздушного транспорта опубликовала доклад о безопасности авиаперевозок, из которого следует, что самолеты вновь стали самым безопасным видом транспорта. Коэффициент всех авиационных инцидентов в 2016 году составил 1,61 на 1 млн вылетов. Годом ранее он равнялся 1,79. Доля крупных авиакатастроф незначительно выросла по сравнению с 2015 годом, — с 0,32 до 0,39. Это означает, что в 2016 году одна катастрофа приходилась на 2,56 млн рейсов. В общей сложности за год произошло 10 авиакатастроф, в которых погибли 268 человек. В период с 2011-го по 2015-й в год в среднем происходило 13,4 катастроф. А среднее число жертв равнялось 371.

Lufthansa и Air France-KLM пожаловались в ЕК на демпинг ближневосточных авиаперевозчиков

«Невероятно быстрое развитие ближневосточных авиакомпаний в Европе за последние 10 лет негативно повлияло на европейский авиасектор», — говорится в письме, адресованном еврокомиссару по вопросам транспорта Виолете Булц. Авторы послания подчеркивают, что «краткосрочные преимущества для европейских потребителей в виде исключительно низких тарифов будут длиться лишь до тех пор, пока европейским авиакомпаниям вставляют палки в колеса».Lufthansa и AirFrance-KLM просят ввести четкое понятие коммерческой практики, нарушающей законы конкуренции, а также предусмотреть ограничения трафика в качестве санкции за нарушение этого положения.

К 2020 году в Китае завершится строительство 74 новых гражданских аэропортовых комплексов

Согласно опубликованному докладу, Китай продолжит строительство 30 аэропортовых комплексов и начнет возведение 44 новых аэродромов гражданского назначения в период до 2020 гг. В заявлении главного авиационного органа страны подчеркивается, что власти КНР продолжат развивать транспортную инфраструктуру страны. Так, к 2020 году общее количество гражданских аэродромов превысит 260 единиц, пишет «Сина синьвэнь». Ожидается, что к 2020 году пассажиропоток в Китае вырастет до 720 млн человек, а грузооборот достигнет 142 млн тонн. Для обслуживания перевозок Китаю потребуются 5 тысяч самолетов авиации общего назначения и 7 тысяч пилотов.

В Голландии создали технологию производства композитной навески двигателей на самолеты

Аэрокосмическая лаборатория Нидерландов разработала технологию производства композитных проставок для пилонов навески двигателей на пассажирские самолеты. Как пишет AviationWeek, в организации надеются, что по новой технологии с 2020 года можно будет выпускать несколько различных элементов планеров пассажирских самолетов, которые сегодня обычно выполняются из авиационных алюминиевых сплавов или стали. Новая разработка нидерландской лаборатории направлена на снижение общей массы конструкции самолета. Исследования нового материала и возможности его использования в авиации голландцы проводят совместно с концерном Airbus.

Korean Air Lines иамериканская Delta Air Lines планируют создание СП для увеличения трафика

Финансовые условия сделки и организационные детали будущего партнерства не раскрываются. Глава корейской компании г-н Вальтер Чхо рассказал, что совместное предприятие будет нацелено на увеличение азиатского трафика и получение доступа к большему числу направлений в США, в то время как американская компания Delta Air Lines таким образом сможет получить доступ к хабу в аэропорту города Инчхон. Второй пассажирский терминал международного аэропорта в Инчхоне, как ожидается, начнет функционировать к концу 2017 года. Предполагается, что пассажиропоток аэропорта увеличится до 62 млн пассажиров с нынешних 44 млн.

Японское космическое агентство испытает «шнурок» для уничтожения орбитального мусора

Новую технологию запустили при помощи тяжелой ракеты-носителя Эйч-2Би на беспилотном космическом грузовике «Конотори» («Аист»). Он доставил на МКС различные грузы, а на обратном пути запустил в космос «шнурок» длиной 700 метров. Это достаточно сложное устройство будет создавать электромагнитное поле, способное тормозить в полете мусор, выводить его в плотные слои атмосферы Земли, где отходы с орбиты, в частности, старые спутники, их обломки и фрагменты, должны бесследно сгореть. По оценкам экспертов ООН, над нашей планетой вращается около 300 тысяч различных неиспользуемых искусственных объектов общей массой до 5000 тонн.

В 2016 году Embraer поставил заказчикам 108 коммерческих ВС и 117 бизнес-джетов

В руководстве компании Embraer данные показатели считаются отвечающими ожиданиям на 2016 год. «Выручка в четвертом квартале 2016 года достигла 2,0278 миллиарда долларов США, а по итогам 2016 года составила 6,2175 миллиарда долларов. Чистая прибыль компании в четвертом квартале 2016 года составила 195,2 миллиона долларов, а по итогам 2016 года $166,1 миллиона долларов США», — уточнили в пресс-службе бразильской авиастроительной компании. В 2017 году компания Embraer ожидает выручку в размере от 5,7 миллиарда до $6,1 миллиарда долларов США и поставки от 97 до 102 самолетов коммерческой авиации, и от 105 до 125 бизнес-джетов.

Государственная компания AirIndia отстранила от работы 34 члена экипажа из-за лишнего веса

«В настоящее время 34 члена экипажа (30 женщин и 4 мужчины) отстранены от полетов из-за высокого индекса массы тела», говорится в письменном ответе госминистра гражданской авиации ДжайантаСинха депутатам нижней палаты парламента, текст которого приводит издание Hindu. Отстраненные сотрудники составляют менее 1 процента общего числа кабинного экипажа авиакомпании, являющейся третьей по объемам перевозок в Индии. Синха не уточнил, когда они были отстранены, отметив лишь, что согласно правилам Главного управления гражданской авиации Индии (DGCA) максимальный индекс массы тела для женщин составляет 22 единицы, а для мужчин — 25.

24 часа
Служба
«Горячая линия»
по сбойным ситуациям
на международных пассажирских
рейсах вне расписания
(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru

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» том I;
36199 — в каталоге «Роспечать»
на II полугодие 2017 года — **4326 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 2017 года — **4272 руб.**
Редакция: (495) 953-34-89

МИМОЛЕТОМ

Самолет с женским экипажем впервые совершил кругосветный перелет

Лайнер индийской авиакомпании AirIndia, экипаж которого полностью состоял из женщин, впервые совершил кругосветный перелет. Воздушное судно пролетело над Тихим океаном из Нью-Дели в Сан-Франциско,сообщает Associated Press.

Обратный маршрутпролегал над Атлантическим океаном и Евразией.Отмечается, что сотрудниками наземных служб, готовивших лайнер к полету, а также диспетчерами, которые работали с данным рейсом, тоже были женщины. Руководство AirIndia уже обратилось к представителям Книги рекордов Гиннесса, чтобы зафиксировать это достижение как мировой рекорд. Рейс был приурочен к Международному женскому дню, отмечаемому 8 марта.В планах AirIndia ввести на своих рейсах места, предназначенные исключительно для женщин.

«Победа» зашьет кармашки в пассажирских креслах на своих бортах

Российская низкобюджетная авиакомпания «Победа»собирается зашить кармашки на спинках пассажирских кресел, сообщил журналистам генеральный директор перевозчика Андрей Калмыков.

«Мы провели интересный эксперимент: на одном борту зашили кармашки кресел. В итоге пассажиры не забывают свои вещи, а время уборки в салоне сократилось на две минуты. Для нас это очень важно, особенно перед началом летнего сезона, когда каждая минута на счету», — сообщил Калмыков. Он пояснил, что мусор пассажиры передают бортпроводникам в течение всего полёта.Бортовые журналы пассажирам будут предлагать бортпроводники, что, как ожидается, повысит привлекательность издания для потенциальных рекламодателей.

Экипаж лайнера Qazaq Air отстранен от полетов из-за алкогольного опьянения

В отношении руководства авиакомпании Комитетом гражданской авиации Республики Казахстан будут приняты административные меры, сообщили в пресс-службе Министерства по инвестициям и развитию.

По информации международного аэропорта Атырау, при прохождении экипажем АО «Казах Эйр» предполетного медицинского осмотра дежурный врач обнаружил у КВС повышенное давление и запах алкоголя изо рта, алкотестер показал положительный результат (0,18 промилле). После замены членов экипажа рейс был выполнен с задержкой на 12 часов 45 минут. КВС Карлос Муноз имеет действующее свидетельство авиационного персонала, выданное Авиационной властью Испании. Данный экипаж отстранен от выполнения полетов.