

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 32 (44136)
Август 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Под крылом большой малая авиация чувствует себя увереннее.
Но отношение к ней должно быть серьезным.
И спрос — как с большой!



Опасные покатушки

Незаконные «прогулочные» полёты продолжают травмировать и уносить жизни авиапассажиров

Ежегодно с наступлением летнего периода возрастает интенсивность полетов воздушных судов авиации общего назначения (далее — ВС АОН) и, как следствие, число авиационных происшествий с воздушными судами АОН с тяжёлыми последствиями.

При выполнении различного рода «экскурсионных» и «прогулочных» полётов на ВС АОН продолжают гибнуть и терять здоровье люди, доверившие свою жизнь и жизнь своих детей пилотам, которые приобрели и эксплуатируют ВС в коммерческих целях, не имея на то каких-либо законных оснований.

Количество рекламных проспектов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», в которых на коммерческих условиях предлагаются услуги по выполнению развлекательных (прогулочных, обзорных) полетов на различных типах воздушных судов авиации общего назначения позволяет сделать вывод, что такие полеты приобрели массовый характер.

Всего с начала 2017 года с воздушными судами АОН РФ произошло тринадцать авиационных происшествий, в том числе 6 катастроф с гибелью 14 человек и семь аварий.

Продолжение на с. 12



Воздушный транспорт гражданской авиации № 32 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

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

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

Заказ Тип. № 1012

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Наш флаг — пятак!

Политика авиавластей реализуется в формуле: экономишь на билете — теряешь на багаже

Лететь самолётом? Нет, очень дорого. Это мы слышим и говорим сами последние четверть века. Сегодня, конечно, авиабилет стал более доступен, чем в 90-е. Но цены остаются «кусачими». В Совете Федерации даже создана межведомственная рабочая группа, которая занимается проблемой ценообразования в сфере авиаперевозок. Дабы разобраться в секретах этой кухни, Валентина Матвиенко дала соответствующее поручение комитету по социальной политике. Задача сенаторов — разобраться, что входит в структуру себестоимости.

В общем и целом все составляющие известны: ГСМ, аэропортовые сборы, подготовка на земле, плата за воздух, за перелеты, за пользование навигационными средствами и т.д. Иное дело, какая из них пред-

ставляется наиболее существенной. Керосин при этом — отнюдь не самая очевидная. Существует множество путей снижения издержек на авиационное топливо: использование экономичных двигателей и применение

инженерных и конструкторских решений.

Аэронавигация? И эта проблема решается: сегодня модернизирована ЕС ОрВД. Наземное обслуживание? Да, эта статья достаточно существенная,



— Как вы оцениваете итоги деятельности авиадвигателестроительной отрасли за прошедший год? Какие достижения можно отметить и какие проблемы остались нерешёнными? В какой стадии находится программа создания двигателя для самолёта МС-21 — PD-14?

— Если рассматривать итоги прошлого года в целом, можно наблюдать признаки улучшения си-

туации. Так, например, сегодня в государственных испытаниях участвуют два экземпляра модернизированного самолёта Ил-76, оснащённого двигателями ПС-90А2-76. В Воронеже, на ВАСО, началась постройка лёгкого транспортного самолёта Ил-112. Кроме того, принято решение о запуске в серийное производство регионального турбовинтового самолёта Ил-114.

Для самолётов Ил-76 изготав-

Своя ноша не тянет

Отечественное авиационное двигателестроение ставит на крыло новые российские самолеты

Свои самолёты, свои моторы! Под таким лозунгом развивалась отечественная авиация в 30-е годы. Но воплощать этот лозунг в жизнь непросто. Создать двигатель намного труднее, чем самолёт. Поэтому двигателестроители должны опережать авиастроителей. Какие позиции в отечественном двигателестроении представляются наиболее сильными и какие проблемы продолжают оставаться актуальными? На эту тему с корреспондентом нашего издания беседовал президент Ассоциации «Союз Авиационного Двигателестроения» (АССАД) Виктор Чуйко.

ливаются двигатели семейства ПС-90 разных модификаций. Опыт эксплуатации показал, что у самолётов повысились показатели по дальности полёта и по экономичности. Двигатели данного семейства сегодня вышли на максимальные ресурсные показатели. Лидерные эк-

земпляры, отработали до планового ремонта от 18000 до 20000 часов. Благодаря этому у авиаперевозчиков снижаются расходы на ТОиР и себестоимость рейса. Сегодня можно сказать, что все «детские болезни» этого двигателя выявлены, после чего разработаны и внедрены в

практику деятельности авиакомпаний соответствующие мероприятия. Надёжность этого двигателя не только возросла, но даже превышает существующий нормативный показатель.

Продолжение на с. 5

Вселенная — одна на всех

Накануне МАКСа 2017 в Москве состоялся 2-й Евразийский аэрокосмический конгресс

Сегодня специалисты говорят: кто владеет космосом, тот владеет миром. Уместно добавить: кто осваивает космос вместе со всем миром, тот им и владеет. Россия была и остаётся великой космической державой, но, тем не менее, на лаврах почитать не приходится — мировая космическая индустрия не стоит на месте, и направления для совершенствования всегда есть.

Чтобы определить эти направления и выявить все сильные и слабые стороны национальной космической индустрии, одним из главных условий является взаимодействие с мировым сообществом. Сказанное справедливо и для авиастроительного сектора, о проблемах которого лишней раз говорить нет нужды. Впрочем, два сектора, авиационный и космический, во всём мире раз-

виваются бок о бок и для развития второго неперемённым условием являются успехи в первом.

Местом для обмена опытом и представления своих достижений в этом сегменте освоения новой реальности стал Евразийский аэрокосмический конгресс. Традиция проведения их в России была заложена в 2015 году. Дата всегда предшествует открытию МАКСа, и, таким образом, программа конгресса

предваряет все программы, как конгрессную, так и выставочную, осуществляемые на авиасалоне.

Евразийский аэрокосмический конгресс нынешнего года состоялся 17 июля, за день до открытия авиасалона МАКС 2017. В нём приняли участие 680 делегатов из различных стран мира. В его программу вошло 6 конференций и 8 круглых столов, на которых прозвучало более 100 докладов. Организаторами



конгресса является Европейское партнёрство аэрокосмических кластеров и правительство Самарской области. Поддержку мероприятию оказало Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Главный предмет обсуждения для участников конгресса — организация деятельности мировой авиакосмической отрасли в условиях глобальных вызовов. Ны-

нешний конгресс проходил в то время, когда мировая авиакосмическая отрасль ожидает прорыва, связанного с повышением эффективности деятельности предприятий, уменьшением стоимости создаваемой продукции как самих космических летательных аппаратов, так и вывода на орбиту полезной нагрузки.

Продолжение на с. 6-7



— С 1 октября этого года ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» вводит весьма пространственную в мире программу дополнительного поощрения пилотов. В соответствии с трудовым стажем летному составу ежеквартально будет выплачиваться премия от 75 до 240 тысяч рублей. Как, по-вашему, отразится данное нововведение на кадровых процессах и бюджете ведущей рос-

сийской авиакомпании и когда ждать его результатов?

— Вы правы: добровольные корпоративные программы дополнительного поощрения пилотов существуют во многих авиакомпаниях мира. «Аэрофлот» не остается в стороне и с 1 октября вводит собственную программу, по которой командно-летному, летно-инструкторскому составу и командирам воздушных судов (КВС) ежеквартально будет выплачиваться: при

Собака лает, самолет летит

Зачем профсоюзы встают в оппозицию?

На фоне интенсивного роста конкуренции на мировом рынке авиаперевозок одной из ключевых проблем отечественной авиаотрасли может стать дефицит пилотов. Это сделало кадровую политику авиакомпаний, грамотный рекрутинг, эффективную профсоюзную деятельность серьезнейшими факторами успеха в конкурентной борьбе. Об этой проблеме наши коллеги из «Московского комсомольца» попросили рассказать профессора, доктора экономических наук Никиту Кричевского.

стаже работы в компании от 1 года до 2 лет — 75 тысяч рублей, от 2 до 3 лет — 150 тысяч рублей, более 3 лет — 240 тысяч рублей.

Помимо этого, не так давно руководство российского национального авиаперевозчика снова добровольно приняло решение ввести единовременные выплаты при трудоустройстве в «Аэрофлот» летного состава. Для КВС они составят 650 тысяч рублей, для вторых пилотов — 350 тысяч.

Наконец, «Аэрофлот» в этом году, насколько позволили средства, проиндексировал заработные платы работников, и вновь это произошло без какого-либо нажима извне.

Все эти нововведения уже начали положительно сказываться на кадровых процессах: во-первых, существенно замедлился отток летного состава, во-вторых, сегодня предварительные переговоры о трудоустройстве в «Аэро-

флот» уже ведут пилоты из других авиакомпаний, причем не только из российских.

Что до неизбежных дополнительных расходов, то они были согласованы с государством как контролирующим акционером авиакомпании, поставившим условие, чтобы меры дополнительно стимулирования не отразились на цене авиабилетов.

Продолжение на с. 10

«Пегас» долетел до Каспия



Маршрутную сеть аэропорта Жуковский пополняют новые регулярные направления и чартерные рейсы

Отгремели торжества по случаю МАКСа, опустело выставочное поле аэродрома Жуковский. Но жизнь в авиаграде не замерла, и полёты здесь продолжают. Сегодня с самой длинной ВПП в России регулярно взлетают и садятся все новые и новые пассажирские воздушные суда. В терминале аэропорта Жуковский многолюдно и трудно поверить, что существует он меньше года.

И вот — очередная презентация: маршрутная сеть Жуковского пополнилась новой авиалинией Москва-Баку. Рейсы в столицу Азербайджана выполняются по понедельникам, четвергам и воскресеньям авиакомпанией Pegasus Fly («Икар») на самолётах Боинг-737-800.

Эта авиакомпания была создана в 1993 году и базируется в аэропорту Емельяново города Красноярск. Она выполняет регулярные и чартерные рейсы. Парк воздушных судов состоит из восьми самолётов Боинг-767-300 и двух Боинг-737-800 с пассажирскими салонами в двухклассной компоновке.

Торжества по случаю открытия нового рейса состоялись в Жуковском 27 июля. В этот день в 10.45. самолёт вылетел в Баку, а в 18.15 возвратился обратным рейсом. Это направление, несомненно, будет пользоваться спросом — из Москвы в Баку улетело 182 пассажира, а обратным рейсом прибыло 99. Город Баку, как и Азербайджан в целом, имеет многовековую историю, и потому авиалиния имеет значительный туристический потенциал.

Данное направление будет представлять интерес и у представителей различных видов бизнеса: Баку является крупным портом на берегу Каспийского моря, откуда морские пути ведут в Туркменистан (Туркменбаши, бывший Красноводск) и в Казахстан (Ақтау). Кроме того, морским путём Баку связан с Ираном. Наряду с этим Баку издавна является центром нефтедобычи. Неудивительно, что на линии Москва-Баку работают несколько перевозчиков, выполняющих рейсы из разных аэропортов — «Аэрофлот» из аэропорта Шереметьево, национальная компания «Азербайджанские авиалинии» из аэропорта Домодедово и «ЮТэйр» из аэропорта Внуково. Отныне в Баку можно вылететь из четырёх аэропортов.

Следует отметить также, что в советские годы бакинский аэропорт Бина являлся крупным хабом и использовался как «аэродром подскока» на пути, например, из Прибалтики в Среднюю Азию. Сегодня бакинский аэропорт обладает значительным потенциалом, чтобы использоваться как международный хаб на пути из Северной



Европы в Индию и близлежащие азиатские страны.

Отличительной особенностью нового рейса являются приемлемые цены на авиабилеты, что свойственно и другим направлениям из аэропорта Жуковский. Кроме того, как для россиян, так и для жителей Азербайджана, удобным является время вылета. В утренние часы на Новорязанском шоссе нет больших пробок, и потому поездка на автобусе-экспрессе от станции метро Котельники не займёт больше сорока минут. Точно также пассажиры, прибывшие обратным рейсом в Москву, могут в вечерние часы добраться от аэропорта до метро, не мучаясь в пробках. Впрочем, эта проблема будет решена путём постройки дороги в обход посёлка Октябрьский, где и появляются серьёзные пробки. Кроме того, будет построена и удобная подъездная дорога.

Самолёт ещё находился на посадочном курсе, а журналисты уже собрались на лётном поле, чтобы запечатлеть его прибытие. На фоне многочисленных воздушных судов экспериментальной авиации, хорошо знакомых посетителям МАКСа, он представлялся заморским гостем, каковым отчасти и был — только что он покорил берег Каспийского моря. Но для аэродрома Жуковский «иноземцы» уже не в диковинку: сегодня из него полёты выполняются 11 авиакомпаниями по такому же количеству направлений. Собственно говоря, благодаря проведению МАКСа на протяжении четверти века был накоплен опыт по обслуживанию зарубежных воздушных судов. Кто только не был гостем на этой земле — Боинг-787, А350 и даже А380.

Самолёт был встречен традиционной водяной аркой, после чего зарулил на стоянку, где занял место рядом с ведомственным Ан-12 корпорации «Иркут». Он смотрелся как старый морской волк рядом с молодым моряком или седой генерал с молодым корнетом, и как бы говорил: «здравствуй, племя молодое, незнакомое». Настало время познакомиться и даже подружиться. Впро-

чем, небо — доля общая для всех. Символично и то, что старый «россиянин» стоял рядом с молодым «американцем». А именно американцами Россия была признана великой авиационной державой.

Журналистам настала пора отправляться на короткий брифинг, на котором их приветствовали заместители генерального директора ОАО «РАМПОРТ АЭРО» Евгений Солодилин и пиар-менеджер авиакомпании NordWind (составляет группу с авиакомпанией «Икар») Александр Сухоруков. Он отметил, что бакинское направление является уже вторым по счёту, открытым группой в нынешнем году — первым была линия в китайский город Сиань. По словам Александра Сухорукова, маршрутная сеть компании Pegasus Fly будет расти.

Изначально эта авиакомпания занималась чартерными перевозками. В её маршрутную сеть входят Вьетнам, Таиланд, Северная Африка, Иордания, а также средиземноморские страны (Кипр, Греция). Со следующего года планируется развивать регулярную маршрутную сеть из аэропорта Жуковский. В настоящее время ведётся работа по оформлению допусков на выполнение новых международных рейсов. Авиационные власти Китая уже подтвердили допуск на полёты в 20 городов по программе регулярных перевозок. Наряду с этим развивается и европейское направление: оформлены допуски на выполнение рейсов в Амстердам, Брюссель и в пять городов Германии. Кроме того, маршрутная сеть перевозчика охватит и Испанию. В неё уже включена Грузия — на днях состоялся первый рейс в Тбилиси.

Те рейсы, которые сегодня выполняются в аэропорт Жуковский, являются разворотными — самолёты прибывают и вновь улетают. Но условия для базирования воздушных судов в аэропорту Жуковский есть. Евгений Солодилин сообщил журналистам, что в ближайшее время планируется расширение инфраструктуры для их обслуживания и уже ведутся пе-

реговоры с рядом авиакомпаний о базировании воздушных судов в аэропорту Жуковский.

Стараниями авиакомпании Pegasus Fly к имеющимся направлениям из аэропорта Жуковский прибавятся ещё восемь. Увеличение количества направлений сделает необходимым расширить инфраструктуру аэропорта. Евгений Солодилин сообщил, что в настоящее время началась работа по проектированию второго терминала, который будет примыкать к первому (как во Внукове). Общая пропускная способность терминального комплекса должна составить от 6 до 7 миллионов пассажиров в год. Кроме того, возникнет необходимость в новых перронах. В ближайшее время в аэропорту появится новый перрон с 14 местами стоянок для воздушных судов. Будет развиваться и инфраструктура для обслуживания пассажиров — в ходе авиасалона МАКС 2017 было подписано соглашение о строительстве гостиницы «Хилтон». В нынешнем году начнётся строительство грузового терминала, проект которого в настоящее время создан.

Создание аэропорта Жуковский — это, несомненно, победа авиатранспортной отрасли. Для лихолетья рубежа веков стало более привычным закрытие аэропортов. Но его успехи — это только начало пути. Одних линий по ближнему зарубежью будет недостаточно. Россия является такой страной, которая без внутреннего сегмента жить не может. Сегодня, конечно, нужды этого сегмента удовлетворяют Внуково, Домодедово и Шереметьево. Но авиатранспортная отрасль переживает не самые лучшие времена, и самолёт ещё не вернул себе в полной мере статус публичного вида транспорта. Тем не менее, нужно быть готовым к тому, что в будущем это произойдёт.

Когда маршрутная сеть аэропорта Жуковский пополнилась внутренними линиями, жизнь в нём не будет смолкать ни днём, ни ночью, как во всех существующих аэропортах Московского авиаузла.

Ольга АЛЕКСАНДРОВА

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин поручил Правительству принять стратегию развития региональных авиаперевозок

Перечень соответствующих поручений опубликован на сайте главы государства. Так, Правительству РФ поручено обеспечить разработку и утверждение в составе «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» комплексное решение вопросов развития авиатранспортного комплекса, включая развитие авиационной промышленности, сети авиационной инфраструктуры и авиапредприятий, а также подготовки высококвалифицированных профессиональных кадров. Президент России также поручил рассмотреть вопрос о государственной поддержке приобретения вертолетов российского производства. Доклад — до 15 января 2018 года.

В Совете Федерации создана рабочая группа по проблемам ценообразования на авиабилеты

В Совете Федерации создана межведомственная рабочая группа, которая займётся проблемой ценообразования в сфере авиаперевозок, сообщил журналистам председатель комитета Совета Федерации по социальной политике Валерий Рязанский: «Валентина Матвиенко дала поручение профильному комитету. «Нам бы хотелось действительно внимательно разобраться, что у нас входит в структуру себестоимости: ГСН, аэропортовые сборы, подготовка на земле, плата за воздух, за перелеты, за пользование навигационными средствами и так далее. Для того чтобы понять, откуда берутся такие цены, нам бы очень хотелось разобраться в таком вопросе», — добавил сенатор.

Президент России подписал закон об отмене нормы бесплатного провоза багажа в самолёте

Теперь авиакомпании смогут сами определять количество мест и вес багажа, включённых в невозвратный тариф. У пассажира с возвратным билетом сохраняется право гарантированно сдать в багаж не менее 10 кг без дополнительной платы, но конкретные параметры также зависят от перевозчика и тарифа. Напомним, что 24 июля Минтранс опубликовал проект изменений в отдельные пункты Федеральных авиационных правил, определяющие регламент перевозки пассажиров, багажа и грузов. В новой редакции не учитываются дамская сумочка или портфель, детское питание на время полета, костюм в портплексе, детская люлька, костыли, складное кресло-коляска.

Правительство предложило определить перечень работ по обслуживанию ВС ГА, облагаемых НДС

Проект закона «О внесении изменения в статью 149 Налогового кодекса Российской Федерации» внесен Минфином. Он предлагает наделить Правительство полномочием по определению перечня услуг по обслуживанию ВС в российских аэропортах и воздушном пространстве РФ, которые будут освобождаться от НДС. Сейчас эти услуги не подлежат обложению НДС. «На практике возникают разногласия между налоговыми органами и плательщиками НДС в части отнесения оказываемых налогоплательщиком услуг к услугам, не подлежащим налогообложению», — указывается в пояснительной записке. Законопроект одобрен Правительством и внесен в Государственную Думу.

Глава Финляндии назвал позитивным ход обсуждения вопроса безопасности над Балтикой

Президент Финляндии Саули Ниинисте отметил позитивные подвиги в обсуждении вопроса авиабезопасности над Балтикой, в том числе об использовании транспондеров при полётах военной авиации. «В рамках этого формата (на встречах рабочей группы в рамках ICAO) удалось договориться о хорошей практике именно в том, что касается авиации, что касается безопасности полетов. Обсуждение, рассмотрение вопроса о включении транспондеров при полётах также продолжается, насколько нам известно, в таком хорошем духе», — сказал Саули Ниинисте на пресс-конференции по итогам переговоров с Президентом России Владимиром Путиным.

МВД России одобрило законопроект о досмотре граждан по электронному билету без распечатки

Министерство внутренних дел России согласовало подготовленный Минтрансом законопроект о прохождении досмотра в аэропортах по электронному билету, сейчас проект рассматривается в Министерстве юстиции. Ранее на ПМЭФ министр транспорта Максим Соколов сообщил, что министерство рассчитывает на введение возможности прохождения досмотра в аэропорту по электронному билету с помощью смартфона до конца лета. Считывающая система Passenger Access Control (PAC) позволит отказаться от печати бумажных посадочных талонов, так как все считывающие устройства в аэропорту распознают штрих-код, в том числе и с мобильных устройств.

Минтранс и Росавиация занялись проблемой срыва чартерных рейсов в туристический сезон

С этой целью разрабатывается пакет законопроектов, системно решающих проблему. Новые меры будут направлены на «недопущение создания условий для задержек и отмен чартерных рейсов, выполняющихся по заказам туроператоров». Они также будут предполагать более жесткую реакцию авиационного регулятора и «неотвратимость наказания авиаперевозчиков, допустивших сбой». Планируется доработать механизм аннулирования допусков авиакомпаний к выполнению международных чартерных рейсов. Одна из инициатив — введение обязательного требования к авиакомпаниям предоставлять в Росавиацию сведения о планируемых объемах чартерных перевозок.

На севере Москвы в рамках «Программы-200» будет установлен памятный знак авиаторам

На Ходынском поле, на территории перед храмом Сергия Радонежского, планируют установить памятный знак летчикам. Установят его на месте Центрального аэродрома имени Фрунзе. Об этом сообщили на встрече настоятеля храма с куратором «Программы-200», депутатом Госдумы РФ Владимиром Ресиным и префектом Северного округа столицы Владиславом Базанчуком, рассказали в управе района Ховрино. «Строящийся храм станет одним из самых больших в CAO: его вместимость — тысяча человек», — добавил префект. Отметим, что на аэродроме ранее совершали полеты многие выдающиеся русские авиаторы, среди которых Нестеров, Уточкин и Чкалов.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Семь авиакомпаний оштрафованы за задержки рейсов в нынешнем году в столичном авиаузле

По данным Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, в 2017 году было возбуждено 26 дел об административных правонарушениях по фактам задержек 314 авиарейсов в отношении семи авиаперевозчиков: Аэрофлот, «Победа», Nordwind, Royal Flight, Red Wings, «Руслайн» и «Газпром авиа». Семь авиакомпаний оштрафованы на 1,4 миллиона рублей. Установлено, что причинами задержек рейсов стали замена воздушного судна по техническим причинам, его позднее прибытие или отсутствие резервных бортов. Росавиация с 21 июня текущего года, в связи с участившимися случаями задержек чартеров, начала в ежедневном режиме публиковать список таких рейсов.

Аэрофлот вернулся в элиту глобальной авиации, войдя в топ-20 крупнейших авиакомпаний мира

По данным авиационного издания Airline Business, одного из самых влиятельных в мире, Группа «Аэрофлот» по итогам 2016 года вышла на 18-е место по пассажиропотоку среди авиаперевозчиков всего мира. Кроме того, Группа заняла 20-е место в общемировом списке по пассажирообороту. Таким образом, «Аэрофлот» со значительным опережением выполнил ключевую задачу своей Стратегии развития до 2025 года — войти в топ-20 глобальных авиаперевозчиков. Как отмечает Airline Business, «российские перевозчики продемонстрировали блестящее возвращение к прибыльности после удара, нанесенного колебаниями валютного курса и геополитическими вызовами».

За 6 месяцев этого года авиакомпания UTair перевезла более 3,272 миллиона пассажиров

Авиакомпания UTair подвела итоги за июнь и I полугодие 2017 года. В июне авиакомпания перевезла 677 837 пассажиров и превысила аналогичный показатель 2016 года на 5 процентов (+5 процентов на внутренних и +4,8 процента на международных направлениях). Пассажирооборот увеличился на 11,3 процента до 1 210 691 тысячи п.км. Коэффициент занятости кресел вырос на 2,69 п.п. до 76,4 процента, сообщает пресс-служба перевозчика. В июне UTair заняла 2-е место по пунктуальности среди 5 крупнейших авиакомпаний России, выполнивших более 5 тысяч рейсов. По данным Росавиации, UTair выполнила по расписанию 98,4 процента из 7388 регулярных рейсов.

Новикомбанк предоставил концерну «Вега» банковские гарантии на 2 миллиарда рублей

Концерн «Вега» обеспечивает приоритетное развитие ключевых технологий радиостроения, радиолокационных средств, систем разведки. Предприятие обладает передовой производственной базой научно-технических подразделений, соответствующей мировым актуальным и перспективным технологиям создания военной, аэрокосмической и гражданской продукции. Это позволяет Концерну активно работать по линии импортозамещения, увеличивая долю отечественных решений при производстве по отношению к заимствованным зарубежным технологиям, отметили в банке. «Новикомбанк является стратегическим партнером Концерна «Вега».

S7 Airlines и Альфа-Банк запустили новое решение по продаже билетов на базе Ethereum

Приватный блокчейн построен на базе протокола Ethereum, в котором посредством смарт-контрактов обеспечивается информационное взаимодействие контрагентов при проведении платежей. В текущей конфигурации платформы контрагентами являются S7 Airlines и агенты, осуществляющие продажу билетов. Платежи осуществляет Альфа-банк, который получает информацию о проводимых операциях из узла сети, включенного в приватный блокчейн. Весь цикл операций, включая формирование заявки на платеж, проверку средств на счете, списание средств и обновление статуса, выполняется системой автоматически. По новой схеме уже оформлено более 100 авиабилетов.

По программе субсидируемых авиаперевозок в Калининград обслужено 59 тысяч пассажиров

Перевозки пассажиров по специальному тарифу из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга в Калининград и в обратном направлении осуществляются с 15 мая по 15 октября. По состоянию на 1 июля авиакомпании обслужили 59 тысяч пассажиров, рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 63 процента. До конца действия программы по льготной цене авиакомпаниями реализовано 117 тысяч билетов на сумму субсидий в 250 миллионов рублей, сообщает Росавиация. Всего в 2017 году в федеральном бюджете на реализацию субсидируемых перевозок предусмотрено 341,5 миллионов рублей. Перевозки осуществляют семь уполномоченных авиакомпаний.

В Томске создан авиатренажер для подготовки пилотов отряда МЧС к тушению лесных пожаров

Томская IT-компания Unigine создала 3D-тренажер для подготовки пилотов МЧС к миссиям по спасению лесов, сообщили в пресс-службе ГУ МЧС России по Томской области. Пользователь тренажера сможет попробовать себя в роли пилота самолета-амфибии Бе-200, и «спассти» от пожаров леса вокруг Байкала. Разработка позволяет «отточить» основные элементы полета, такие как взлет и посадка, поиск очага возгорания с помощью тепловизора, забор и прицельный сброс воды. За основу виртуального пространства разработчики взяли реальную местность рядом с Байкалом площадью 500 на 500 километров, воссозданную по географическим данным и спутниковым снимкам.

Аппарат правительства Пермского края заплатит 2 миллиона рублей за использование вертолета

Правительство Пермского края объявило электронный аукцион на оказание услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортным средством (вертолетом) на территории Пермги, Пермского края и России. В техническом задании указано, что вертолет должен вмещать не менее 22 пассажиров. Заявка на вертолет должна подаваться за два дня до планируемого полета. Период оказания услуг — с 1 октября 2017 по 30 сентября 2018 года. Максимальная цена контракта определена в 2 млн рублей. В эту сумму не входят расходы на бортовое питание, сборы за пользование VIP-залами в залах официальных делегаций и другие разовые платежи, которые оплачиваются заказчиком отдельно.

Между тем, в число факторов ценообразования на авиабилеты входят и косвенные, влияющие на деятельность не только гражданской авиации. Речь идёт о налоговой политике государства. Впрочем, в этом вопросе лёд тронулся. Правительство предложило определить перечень работ по обслуживанию воздушных судов гражданской авиации, облагаемых НДС. Проект закона «О внесении изменения в статью 149 Налогового кодекса Российской Федерации» внесен Минфином. Он предлагает наделить Правительство полномочиями по определению перечня услуг по обслуживанию воздушных судов гражданской авиации в российских аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, которые будут освобождаться от НДС. Сегодня эти услуги не подлежат обложению НДС.

В пояснительной записке указывается, что на практике возникают разногласия между налоговыми органами и плательщиками НДС в части отнесения оказывае-

27 сентября представители министерства должны отчитаться об учете предложений членов СФ для снятия претензий и озабоченностей сенаторов. Федоров также подчеркнул, что только в таком ключе, под жестким контролем Совета Федерации сенаторы готовы поддержать данный закон.

Проект закона вызвал резонанс уже внутри самой Государственной Думы. Глава комитета палаты по конституционному законодательству и госстроительству Андрей Клишас заявил, что проект правового акта появился неожиданно накануне вечером. Сенатор подчеркнул, что та версия нормативного акта, которая была представлена, непосредственно ведет к нарушению прав наших граждан. Андрей Клишас добавил также, что советуется министерству убрать с портала правовой информации данный документ. Он подчеркнул, что после принятия закона по нему потребуются серьезная работа Минтранса и Правительства.

Наш флаг — пятак!

Политика авиавластей реализуется в формуле: сэкономишь на билете — теряешь на багаже

мых налогоплательщиком услуг к услугам, не подлежащим налогодобложению. Законопроект одобрен Правительством и внесен в Государственную Думу.

Но наиболее существенным камнем преткновения стали правила провоза багажа. Это яблоко раздора было взращено печально известной авиакомпанией «Победа». О скандалах, поводом к которым становились боборы не только за багаж, но и за ручную кладь, было сказано немало. Не раз рассказывали мы и о многочисленных судебных исках, к которым эти скандалы привели. Но опыт скандального перевозчика, к сожалению, не пропал даром.

На портале правовой информации появился проект приказа Минтранса, предлагающий установить минимальный вес ручной клади в 5 килограмм. Из списка вещей, которые пассажир может бесплатно взять с собой на борт помимо ручной клади, предлагалось исключить верхнюю одежду, зонты, трости, ноутбуки, мобильные телефоны, фотоаппараты и видеокамеры. Без дополнительной платы, согласно проекту, можно было бы брать с собой дамскую сумочку или портфель, детское питание для ребенка во время полета, костюм в портпледе, детскую люльку при перевозке ребенка, костыли и складное кресло-коляску. При этом пассажиры, купившие возвратные билеты, смогли бы бесплатно провезти не менее 10 килограмм багажа.

В Минтрансе уточнили, что пассажиры смогут бесплатно провозить в самолете папку для бумаг, зонт, трость, букет цветов, верхнюю одежду, печатные издания сотовый телефон, фотоаппарат и видеокамеру. Перечисленные вещи, пояснили в министерстве, могут быть включены в минимальную норму ручной клади в размере 5 килограмм. Эта норма может быть изменена перевозчиком в сторону увеличения.

По словам первого вице-спикера палаты Николая Фёдорова, проект приказа неудачный, поэтому, скорее всего, он будет отозван. Сенатор сообщил, что Минтранс обещал создать совместную с Советом Федерации рабочую группу по данному закону и проекту приказа к нему. Помимо этого Николай Фёдоров добавил, что на первом заседании осенней сессии

Окончание. Начало на с. 2

законопроекта отдали свои голоса 110 членов Совета Федерации, против — 18. После этого законопроект был отправлен на подпись главе государства. После одобрения Президентом закон начнет действовать через 60 дней с момента подписания. У некоторых сенаторов появились вопросы. Так, представитель Красноярского края Владимир Семёнов подчеркнул, что разница в цене невозвратных и возвратных билетов составляет 2 — 3 тысячи рублей. При этом стоимость 1 килограмма перевеса багажа составляет 5 — 10 тысяч рублей.

Замминистра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов отметил, что в предлагаемом Минтрансом законопроекте лишь дается право авиакомпаниям изменять данную норму, однако они совсем не обязаны это делать. По мнению представителей Минтранса, этот закон ориентирован на лоукостеров. Но непонятно, почему эта деталь не прописана в доку-

менте. Кроме того, сегодня в России лоукостер только один. Согласно данным авиакомпаний, 40 процентов пассажиров, пользующихся услугами лоукостеров, летают налегке. Непонятно, как защитить права тех, кто без багажа путешествовать не может. А в летний период таких будет большинство.

В окончательном варианте законопроекта Минтранса приведен перечень предметов, которые пассажиры могут взять с собой на борт бесплатно. Специалисты уже обратили внимание, что в этом списке отсутствует верхняя одежда, зонты, ноутбуки, мобильные телефоны, книги. При этом в число разрешённых к проносу предметов входит портфель, в котором могут находиться ноутбуки, книги и мобильные телефоны (которые вовсе большей частью носят в карманах). Запрет проносить на борт верхнюю одежду — что-либо абсурднее трудно придумать. Летом её никто не носит, а что делать зимой — идти к самолёту в одной рубашке?

Как бы то ни было, не смотря на активное противодействие экспертов, обе палаты в итоге законопроект (ущемляющий права пассажиров, но выгодный авиаперевозчикам) «продавили». 30 июля глава государства подписал закон.

Но начнём с главного: в действительности, багаж бесплатно не перевозится. Речь идёт о том, чтобы услуга по его провозу была выведена из общего пакета услуг по авиаперевозке. Точнее сказать, чтобы авиакомпании сами делали выбор — включать или не включать. Собственно говоря, ряд пе-

ревозчиков такую практику в свою бизнес-модель включил. Она состоит в предоставлении возможности купить билет по тарифу «лайт», в который стоимость провоза багажа не включена. По таким тарифам продаются билеты на рейсы авиакомпаний S7, «ЮТэйр» и Red Wings. Разница, впрочем, невелика. На рейсах, например, Москва-Краснодар и Москва-Уфа она составляет не более 3000 рублей. Но разница есть!

Рассмотрим, как менялись правила провоза багажа за последние 10 лет. Они содержатся в Федеральных авиационных правилах, утверждённых Приказом Минтранса России от 28 июня 2007 года № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей». В статье 122 говорится: «Пассажир воздушного судна имеет право провоза своего багажа в пределах установленной нормы без дополнительной платы (далее — норма бесплатного провоза багажа). Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются перевозчиком в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира».

О ручной клади сказано в пункте 133: «В качестве ручной клади принимаются вещи, вес и габариты которых установлены перевозчиком и позволяют безопасно разместить их в салоне воздушного судна». 24 ноября 2016 года Минтрансом были утверждены эти же правила с учётом ряда изменений. Пункты о багаже и ручной клади остались неизменными — норма провоза зависит от типа (класса) самолёта.

Напомним, что согласно новым правилам норма бесплатного провоза багажа составит 10 килограмм, ручной клади — 5 килограмм. О зависимости от типа или класса самолёта не сказано ни слова. Собственно говоря, ожидаемые правила не являются нововведением. В советские годы существовало Руководство по багажным перевозкам на воздушных линиях Союза ССР (рбп-85) от 27 ноября 1985 года, согласно которому багаж мог быть зарегистрированным или незарегистрированным (это и есть ручная кладь). Норма последнего составляла 5 килограмм и тип самолётов, на которых он мог перевозиться, в документе был указан. Впрочем, в ту пору стоимость провоза багажа не рассматривалась как отдельная услуга.

Главный недостаток новых правил — отсутствие в багажном вопросе гибкости. Обращение к разумному опыту советской эпохи могло бы сделать их безболезненными для пассажиров и приемлемыми для перевозчиков.

Пётр КРАПОШИН

Суд в очередной раз оштрафовал «Победу» за незаконное требование оплатить ручную кладь

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте провела проверку исполнения федерального законодательства по обращению пассажирки ООО «Авиакомпания «Победа». Об этом сообщает пресс-служба прокуратуры.

«Установлено, что женщина планировала осуществить перелет рейсом DP458 «Чебоксары — Москва». При этом из багажа у нее имелся только рюкзак весом до 10 кг и габаритами менее 75 см по сумме трех измерений. Однако представитель авиакомпании в нарушение требований воздушного законодательства потребовали оплатить провоз данного багажа. В связи с выявленными нарушениями прокуратурой возбуждено дело об административном правонарушении по ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией)», — говорится в сообщении прокуратуры.

Мировой судья судебного участка № 432 города Москвы, рассмотрев представленные прокуратурой материалы, признал авиакомпанию виновной в правонарушении и назначил наказание в виде штрафа в размере 100 тысяч рублей.

Своя ноша не тянет

Отечественное авиационное двигателестроение ставит на крыло новые российские самолеты

Успешно продолжаются работы по проекту ПД-14. Основные работы, связанные со сложными испытаниями, в соответствии с программой сертификации, завершены. Первая работа – испытания на обрыв рабочей лопатки вентилятора. Были проведены контрольные испытания уже с доработанным корпусом вентилятора, в котором лопатка не пробивает корпус. Она и первоначально его не пробивала, но на корпусе оставалась трещина. Кроме того, существуют требования по ограничению раскрутки свободной турбины (т.е. турбины низкого давления) при обрыве вала. При выходе на высокий режим работы двигателя вал специально разрушается различными методами, с помощью внутреннего взрыва или местного нагрева. После разрушения вала турбина низкого давления начинает раскручиваться. После этого она садится на сопловые лопатки и прекращает раскручиваться. На эту процедуру двигатель был успешно испытан.

В настоящее время также было проведено два этапа лётных испытаний двигателя ПД-14 на летающей лаборатории. Впервые в истории отечественного авиадвигателестроения была применена система обработки и оформления данных, которой не существовало прежде. На двигатель были установлены корбки, преобразующие сигнал давления в электрический сигнал, который поступает на борт. В процессе эксперимента используется телеметрия. Когда самолёт летит, находящиеся на пульте управления ЛЛИИ участники испытаний смотрят на карту, узнают показатели высоты и скорости полёта и снимают параметры.

При необходимости на борт можно передать пилотам сообщение, что им нужно, например, увеличить скорость на 10 километров в час либо, напротив, уменьшить её. Поступающая на борт информация моментально обрабатывается, передаётся в Пермь на ОАО «Авиадвигатель» и поступает непосредственно генеральному конструктору. Двигатель с корбками для сбора информации может испытываться как на стенде, так и на самолёте.

ПД-14 прошёл комплекс испытаний: прочностных, газодинамических, на экономичность, на длительность работы. Сегодня работы находятся практически на завершающей стадии. Сертификацию в соответствии с российскими нормами планируется завершить в конце нынешнего года или в начале следующего. В первом квартале 2018 года, во всяком случае, не позже начала второго квартала, на двигатель должен быть получен российский сертификат.

Испытания на соответствие западным требованиям будут продолжены в течение того же года. Раньше их начать невозможно, потому что проводиться они должны именно на самолёте, а он сегодня существует в единственном экземпляре, и на нём установлены двигатели Pratt&Whitney. С получением российского сертификата на двигатель ПД-14 уже возможны пассажирские перевозки на самолётах, оснащённых этими двигателями.

Конструкторское бюро имени В.Я. Климова в настоящее время разрабатывает двигатель для самолёта Ил-112. Все работы по этому двигателю ведутся в соответствии с графиком.

Сегмент вертолётных двигате-

лей сегодня является проблемным. Причиной этого стало ухудшение отношений с Украиной, где ведён запрет на поставки в Россию двигателей для авиации силовых ведомств. Двигатель ВК-2500 запущен в серийное производство и производится силами исключительно российских предприятий — завод имени В.Я. Климова в Санкт-Петербурге, Уфимское моторостроительное производственное объединение, Московское предприятие имени Чернышёва и завод «Салют».

Для вертолёта Ми-26, на котором установлен украинский двигатель Д-136, на базе ПД-14 создаётся ПД-12, отличающийся меньшими габаритными размерами.



— **ВК-2500 предназначен для вертолёта Ми-38. Как решается проблема оснащения двигателями вертолётов класса Ми-2, «Ансат», а также классом ниже?**

— На предприятии имени В.Я. Климова ведутся работы по созданию двигателя ВК-800. Двигатели для названных вертолётов можно делать и в кооперации с АО «Мотор Сич» и предприятием «Ивченко-Прогресс». Нужно проработать законодательство, которое давало бы возможность осуществления такой кооперации в рамках гражданских программ. Поставка двигателей для гражданских воздушных судов не запрещена.

— **Как будет развиваться далее программа ПС-90 и каковы её перспективы?**

— Сегодня существуют три модификации этого двигателя, отличающиеся по параметрам, в том числе по тяге. Этот двигатель своё развитие получил, и перспективы программы зависят от того, будут ли производиться самолёты, для которых они предназначены. В план российского авиапрома включено серийное производство дальнемагистральных широкофюзеляжных самолётов Ил-96-400. Для этих воздушных судов создаётся специальная модификация двигателя ПС-90, которая в настоящее время проходит испытания.

— **Ил-96-400 — четырёхдвигательный самолёт. Возможно ли построение модификации ПС-90 с таким показателем, чтобы построить двухдвигательную версию?**

— Нет, нужно строить другой двигатель, рассчитанный на такие показатели, т.е. на 35-45 тонн. В Перми сегодня уже ведётся проработка проекта такого двигателя, который будет называться ПД-35. Решение о его создании принято самим Президентом Российской Федерации Владимиром Пути-

ным. Когда двигатель будет создан, тогда и будет возможна ремоторизация самолёта Ил-96-400 до двухдвигательной версии.

Эта модель будет абсолютно новой. ПД-14 можно довести не более чем до 18 тонн. Превысить это значение уже проблематично. 30 тонн — такое значение тяги, до которого невозможно довести даже Д-18, предназначенный для «Руслана», при этом он доведён уже до значения 24,5 тонны. Опыт создания ПД-14 будет востребован. Когда генеральный директор Пермского ОАО «Авиадвигатель» Александр Иноземцев выступал на торжествах в честь 100-летия Павла Александровича Соловь-

ёва, создавшего ставший для него последним двигатель ПС-90, он сказал: «Создавая ПД-14, мы прошли примерно половину пути по приобретению опыта, необходимого для создания ПД-35. Остальную часть пути ещё необходимо пройти, и для этого необходимо упорно работать».

— **Мы говорили о турбореактивных двигателях. Но будет ли реализована концепция турбовинтовентиляторного двигателя? Получит ли развитие модель НК-93?**

— Всё будет зависеть от того, появятся ли самолёты, для которых предназначены такие двигатели, а именно, дальнемагистральные. НК-93 — уникальный двигатель, созданный замечательным коллективом Николая Дмитриевича Кузнецова. Он даже прошёл первый этап испытаний. Но не следует забывать, что этот двигатель создавался на рубеже 80-90-х годов прошлого века. Сама идея двигателя блестящая, но время диктует необходимость вносить в конструкцию существенные коррективы. Так, например, необходимо применить высоконапорную ступень компрессора, увеличить температуру газов перед турбиной, чтобы повысить показатель экономичности и по весовой отдаче. Однако сегодня нет программы, предусматривающей создание самолёта соответствующего класса.

— **Сегодня в отечественной гражданской авиации проблемным является региональный сегмент. Существуют ли проекты, альтернативные Д-36 и Д-436?**

— Для повышения серийности двигателя SaM-146, предназначенного для самолётов «Суперджет 100», сегодня фирмой Safran и «Сатурном» рассматриваются два пути. Двигатели Д-36 и Д-436 в связи с запретом на поставки с Украины, планируется заменить на SaM-146.

Фирма Safran совместно с АССАД прорабатывает вопрос о передаче в Россию производства горячей части этого двигателя. Это повысит удельный вес деталей, изготовленных в России. Речь идёт, в частности, о заготовках ответственных деталей, которые будет изготавливать, в частности, завод «Электросталь». Этот вопрос обсуждался с вице-президентом фирмы Safran в Париже в рамках авиасалона Ле Бурже. В ходе переговоров была достигнута принципиальная договорённость. Кроме того, в июне этого года в Самаре состоялось заседание Научно-технического совета по развитию подшипников для авиационных двигателей, рассматривался вопрос об организации производства подшипников в России.

— **Производство горячей части для SaM-146 планируется развернуть в Рыбинске на «Сатурне» или на другом заводе?**

— На первых порах, конечно, в Рыбинске, где построены специальные корпуса, в том числе для механической обработки. Там же, в Рыбинске, работает совместное предприятие, в котором участвуют «Сатурн» и Snecma.

— **Мы говорим именно о газотурбинных двигателях. Но сегодня проблемным в России является и сегмент поршневых двигателей. Будет ли создание поршневых двигателей входить в компетенцию АССАД?**

— Пока речи об этом нет. Пассажирская авиация является почти исключительно газотурбинной. Данный тип двигателей сегодня усовершенствован, и есть техническая возможность построить модель с небольшой мощностью. Кроме того, его удельная масса меньше, чем у поршневого. Летательные аппараты с газотурбинными двигателями более маневренны. Австрийская фирма Diamond, производящая воздушные суда вместимостью от 2 до 12 пассажиров, установила на один самолёт газотурбинные двигатели. Благодаря этому сократилась длина разбега перед взлётом. Планер целиком построен из композитных материалов и у шестиместного самолёта он весит всего 90 килограмм.

Поршневое двигателестроение в России сегодня практически не развивается — кроме воронежского завода ни одно предприятие таких двигателей не производит. И развивать этот сегмент нет смысла, так как для него нет рынка.

— **Как вы оцениваете состояние дел с таким сегментом, как ВСУ?**

— Сегодня существуют три типа ВСУ: ТА-14, ТА-18-100 ТА-18-200. Семейство ТА-18 полностью удовлетворяет потребности для постройки самолётов Ту-204 и Ил-96. Ещё в конце 80-х годов тогдашний руководитель Ступинского предприятия Юрий Сухоросов предложил строить три типа-ряда ВСУ кроме ВСУ-10, которая изготавливалась в Омске и устанавливалась на Ил-86.

Вопросы по ВСУ Ступинского НПО «Аэросила» решает полностью: от разработки до производства. На предприятии выпускается до 200 единиц. Если будет производиться больше самолётов — к серийному производству будут подключены другие заводы.

— **Какие экспонаты по авиадвигателестроительной тематике на МАКСе были основными помимо ПД-14?**

— На площадке ОДК был представлен модернизированный ПС-90 с повышенной тягой и уменьшенным удельным расходом топлива. Кроме того, в экспозицию корпорации вошли различные версии двигателя ВК-2500. Был показан и ПД-12. Словом, двигатели для отечественных воздушных судов сегодня есть. Российская авиация возвращается в российское небо.

Беседовал Григорий ГОРДОН

КУРЬЕР АВИАПРОМА

ОАК докапитализируют на 500 миллионов рублей для создания российско-китайского самолета

ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» в 2017 г. получит дополнительное бюджетное финансирование в размере 500 млн рублей на создание российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета (ШФДМС), сообщили в Минпромторге. К концу 2018 года планируется «разработка и утверждение эскизного проекта» ШФДМС. Ранее премьер-министр Дмитрий Медведев поручал Минпромторгу, Минфину и ОАК до 1 августа представить согласованные предложения по обеспечению финансирования ШФДМС и МС-21 в 2018-2020 гг. Стоимость программы составит от \$13 млрд до \$20 млрд в зависимости от ее состава, говорил ранее глава ОАК Юрий Слюсарь.

Корпорация «Иркут» планирует начать серийное производство лайнера МС-21 в конце 2017 года

«В конце 2017 года начнется изготовление различных деталей для следующих пяти серийных самолетов МС-21, — сообщил официальный представитель Корпорации. — В 2018 году планируется закончить производство летных экземпляров и продолжить производство уже серийных самолетов». Как пояснили в пресс-службе «Иркута», сейчас один самолет проходит летные испытания, второй находится в ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт им. Жуковского) для проведения статических испытаний. Полностью состыкован планер третьего опытного экземпляра самолета, идет сборка фюзеляжа четвертого опытного самолета и изготовление деталей для пятого.

Правительство Ульяновской области планирует создать межрегиональный авиационный кластер

Глава региона Сергей Морозов выступил с этим предложением на панельной дискуссии «Региональная кластерная политика в авиастроении» в рамках МАКС 2017. «Мы считаем, что многим регионам пора выйти за пределы своих территорий. Например, вокруг Ульяновской области еще несколько регионов занимаются авиационной тематикой — Татарстан, Самарская область. Мы могли бы создать здесь прообраз будущего мощного российского авиационно-космического кластера — это позволит быстрее собирать самолеты», — пояснил Морозов. Создание промышленного кластера в Ульяновской области позволит региону привлекать федеральные средства на развитие предприятий.

Закончен этап подготовки контракта на поставку ВКС РФ учебно-тренировочных самолетов СР-10

Минобороны, Смоленский авиационный завод и частная авиастроительная компания «Современные авиационные технологии» согласовали контракт на поставку Воздушно-космическим силам новейшего учебно-тренировочного самолета СР-10. Первая партия машин поступит в войска до конца следующего года. Из-за своего нестандартного вида и компоновки новинка получила у военных неофициальное название «странный самолет». Свое прозвище СР-10 получил из-за крыльев с обратной стреловидностью. По мнению экспертов, машина крайне необходима ВКС. Она открывает новую веху в истории нашей авиации: военные впервые закупают самолет, разработанный частной компанией.

Самарский «Авиакор» добивается банкротства СП с украинскими партнерами по проекту Ан-140

«Совместное предприятие Международный авиационный проект-140» зарегистрировано по адресу «Авиакора». Его учредителями были ОАО «Авиакор — авиационный завод» (50 процентов) и украинское ООО «Интер-Ами Лтд» (50 процентов), которое является дочерней структурой харьковского предприятия. Производство самолета Ан-140 в Самаре забуксовало в 2014 году. Ввиду внешнеполитического противостояния на межгосударственном уровне российские и украинские авиапредприятия начали минимизировать сотрудничество. В итоге на «Авиакоре» полностью прекращено производство Ан-140, а между партнерами начались судебные разбирательства.

Самолет из композитных материалов запустят осенью по маршруту Новосибирск — Белокуриха

Новый легкий самолет из композитных материалов ТВС-2ДТС производства Улан-Удэнского авиазавода будет запущен по первому маршруту осенью, сообщил во время посещения предприятия полпред Президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меньяло. «Самолет абсолютно новый, сделан из композитных материалов, и на крыло он уже поставлен. Думаю, к осени этого года первая линия Новосибирск — Белокуриха будет запущена», — приводит его слова пресс-служба. Новый самолет ТВС-2ДТС на базе Ан-2, по данным правительства Бурятии, прошел все испытания и совершил экспериментальные полеты. Первый образец был представлен на Международном авиасалоне (МАКС 2017).

ПАО «Туполев» построит три самолета Ту-214 по заказу ОАК за 13 млрд рублей в рамках ГОЗ

Объединенная авиастроительная корпорация заказала изготовление и поставку самолетов Ту-214 у «Туполева», следует из решения совета директоров ПАО «Туполев», размещенного на сервере раскрытия корпоративной информации. Согласно документу, цена контракта — 13,6 миллиарда рублей. Исполнитель должен будет построить три самолета Ту-214 (версия не уточняется). В Минобороны России остро стоит вопрос обновления парка самолетов Ту-134, Ту-154, Ил-62М, которые используются, в частности, для перевозки руководящего состава. Скорее всего, три Ту-214 будут поставлены военному ведомству по государственному оборонному заказу.

«СК «Строй Групп» займется реконструкцией Новосибирского авиазавода имени Чкалова

Московская компания «СК «Строй Групп» выполнит реконструкцию и техническое перевооружение производства для изготовления воздухозаборника, мотогондолы и поворотных узлов крыла на Новосибирском авиазаводе им. Чкалова (входит в холдинг «Сухой»). Как говорится в материалах на сайте госзакупок, «Строй Групп» стала единственным участником запроса, объявленного ПАО «Авиационная холдинговая компания «Сухой». Компания предложила выполнить работы за 1,5 млрд рублей при аналогичной начальной стоимости контракта (с НДС). До конца 2020 года предстоит выполнить реконструкцию цехов, участка химтравления и химфрезерования.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд в США подтвердил право «МТС банка» разыскивать активы «Трансаэро» во Флориде

Суд Южного округа штата Флорида 25 июля отклонил ходатайство Александра Криничанского об аннулировании предписания, обязывающего бывших руководителей «Трансаэро», проживающих в штате, и местные банки давать показания и предоставлять документы по требованию российского «МТС банка». Рассмотрев аргументы сторон, суд встал на сторону «МТС банка», указав, что Кричанский владеет во Флориде недвижимостью, двумя автомобилями, а также выплачивает в штате налог на имущество, имеет местный телефонный номер и ведет финансовые операции. Кроме того, отметил суд, полученные банком сведения могут быть приняты к рассмотрению в российских судах.

Верховный суд РФ признал законным приговор за подготовку теракта на авиазаводе в Казани

Верховный суд РФ признал законным приговор в отношении Роберта Сахиева, осужденного на 10 лет колонии строгого режима за подготовку теракта на Казанском авиационном заводе имени С.П. Горбунова и совершение ряда других преступлений, сообщили в пресс-службе суда. Коллегия ВС по делам военнослужащих отказала в удовлетворении апелляционной жалобы на приговор Приволжского окружного военного суда от 7 апреля, который таким образом вступил в законную силу. Согласно публикациям в СМИ, Сахиев планировал создать местную ячейку террористической организации с названием «Закамский джамаат» и совершить теракт на авиазаводе.

Суд Санкт-Петербурга провел прения по делу о выдаче фиктивных удостоверений пилотов

Обвинение предъявлено гендиректору ООО «Авиационный учебный центр АОН «Крылья Невы» Андрею Кочарыгину. В прениях прокуратура заявила о доказанности его вины в коммерческом подкупе и просила приговорить к шести годам колонии общего режима. Защита просила не назначать наказания, связанного с реальным лишением свободы. Как следует из материалов дела, в 2009–2013 годах гендиректор «Крыльев Невы» незаконно изготовил документы, подтверждающие прохождение 53 гражданами летных курсов и получение ими квалификации пилота-любителя и пилота коммерческой авиации. В общей сложности фигурантом дела было получено около 6,2 млн рублей наживы.

Апелляция рассмотрит жалобу Минфина РФ по спору с компанией «Уральские авиалинии»

Исковое требование мотивировано тем, что в рамках постановления Правительства РФ от 17 марта 2015 года авиакомпания обеспечила перевозку участников и инвалидов ВОВ. Всего было перевезено 284 пассажира. 25 июня 2015 года авиакомпания направила ФАВТ заявку на получение субсидии на возмещение потерь в доходах в связи с обеспечением бесплатного проезда участников и инвалидов ВОВ. Правомочность позиции перевозчика проверена судом и нашла свое подтверждение путем проверки представленной в материалы дела документации, которая направлялась авиакомпанией для целей получения субсидии. Однако у Минфина нашлись возражения формального характера.

Транспортная прокуратура не согласна с приговором бывшему пилоту АК «Россия»

Гособвинитель попросила изменить приговор Московского райсуда, вынесенный пилоту, в связи с его мягкостью: «Мы просим назначить Андрею Манееву наказание в виде четырех лет реального лишения свободы с отбыванием в колонии общего режима», — уточнила прокурор позицию надзорного ведомства. По подложным документам летчик, пройдя курсы переобучения (ранее он пилотировал Ту-134), устроился вторым пилотом А319 в авиакомпанию «Россия». По версии следствия, с 2014 по 2015 год он осуществил около 50 перелетов на международных рейсах, не владея техникой самолетовождения в необходимой степени, чтобы заменить в случае необходимости КВС.

Дальневосточная авиатопливная фирма «ТЭК-Аэро» оштрафована на 64 млн рублей

Арбитражный суд Хабаровского края подтвердил законность выводов Федеральной антимонопольной службы (ФАС) о штрафе для ООО «ТЭК-Аэро» в 64 миллиона рублей за завышенные цены на реализацию, хранение и обеспечение авиатоплива на Дальнем Востоке, говорится в сообщении ведомства. Комиссия Хабаровского УФАС признала ООО «ТЭК-Аэро» нарушившим закон о защите конкуренции. Служба отмечает, что в 2013–2014 годах компания установила монопольно высокую цену на реализацию авиационного топлива, а также применила не установленные органом государственного регулирования тарифы на хранение и обеспечение авиатопливом воздушных судов.

Пензенская фирма «Корунд» отсудила у завода им. С. П. Горбунова около 500 тысяч рублей

Разбирательство по этому делу прошло в Арбитражном суде Татарстана. Пензенская фирма «Корунд» является крупным поставщиком промышленных инструментов станочной и литейной оснастки, а также другого технологического оборудования. Напомним, что это не первый случай, когда казанский филиал ПАО «Туполев» становится ответчиком по искам своих поставщиков, которые пытаются отсудить у предприятия деньги за поставки оборудования и других услуг. В конце мая в Арбитражном суде республики авиационный завод проиграл подобное дело московскому поставщику сантехнического оборудования, тогда суд взыскал с «Туполева» почти 800 тысяч рублей.

Прокуратура признала законным возбуждение уголовного дела в отношении авиадебошира

По данным следствия, 30 июня т.г. пассажир рейса «Москва-Анталья» 26-летний гражданин России в состоянии алкогольного опьянения на борту самолета Red Wings нецензурно выражался, устроил драку с пассажирами и не реагировал на замечания членов экипажа. Своими действиями, отмечают в прокуратуре, он угрожал безопасности полета, грубым образом нарушал общественный порядок и выражал явное неуважение к обществу. В интернете опубликована видеозапись, на которой хулиган сидит в кресле самолета со связанными ногами. Драка в самолете длилась более часа. По прибытии в Анталью агрессивного пассажира в нетрезвом состоянии доставили в полицию.

Вселенная — одна на всех

Накануне МАКСа 2017 в Москве состоялся 2-й Евразийский аэрокосмический конгресс



Сегодня также появляются принципиально новые средства выведения, которые способствуют сокращению стоимости вывода.

Наряду с этим в мире происходит технологическая революция, связанная с появлением новых материалов и методов формообразования, а также системами управления цепочками поставок. Помимо этого продолжают развиваться формы кооперации как в научных исследованиях, так и в промышленном производстве.

На заседаниях конференций и круглых столов обсуждались наиболее важные вопросы деятельности аэрокосмической отрасли. В частности, схемы взаимодействия в деле реализации международных проектов.



Олег Бочаров

С приветственным обращением к участникам конгресса выступил заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации **Олег Бочаров**. Он отметил, что нынешний Евразийский аэрокосмический конгресс подводит итоги прошедшим двум годам работы. Он напомнил также, что на состоявшейся неделе раньше выставке «ИННО-ПРОМ» в Екатеринбурге была представлена программа цифрового авиастроения 4.0 ru. Цель этой программы — снизить издержки создания авиационной и космической техники путём координации труда учёных, инженеров и конструкторов. Олег Бочаров добавил, что для развития цепочки поставщиков будет необходимо изменить национальное законодательство. О конкуренции говорить не приходится, так как сегодня внутренний рынок имеет серьёзные ограничения.

Сегодня внутренний рынок необходимо увязывать с международной кооперацией, но при этом существуют факторы ограничения, связанные с Федеральными законами № 44 и 223. Для развития деятельности по маркетингу и продажам необходимо изучить новые финансовые инструменты, которые предлагает рынок. Докладчик обратил внимание и на то, что вопрос с послепродажным обслуживанием продолжает оставаться болевой точкой отрасли. Этот вид деятельности необходимо развивать в первую очередь по ряду при-

чин, в частности, потому, что сегодня известны случаи появления контрафактной продукции. Конкурентоспособной можно сделать даже технику советского периода. Примером может послужить вертолёт Ми-8 — за рубеж было поставлено несколько тысяч воздушных судов данного типа. Для их производства необходимо использовать композитные материалы, а также новые двигатели и современное бортовое оборудование.

Олег Бочаров также напомнил о кадровой политике. В ней важнейшим направлением должно стать развитие инженерного образования. О необходимости поднятия престижа профессии инженера говорилось на многих конференциях, посвящённых развитию авиакосмической промышленности. Нынешний век — это век цифровой экономики. В «цифре» инженер может продать созданную им продукцию намного быстрее, чем в «железе».

Олег Бочаров отметил также, что сегодня необходимо развивать и международное сотрудничество — сегодня ни один конечный продукт не создаётся без широкой международной кооперации. В России такая кооперация необходима чтобы она осталась страной, способной вывести на рынок всю линейку гражданских воздушных судов.

Вице-губернатор Самарской области **Александр Кобенко** отметил, что регион является родиной пилотируемой космонавтики. Самара продолжает оставаться крупнейшим центром ракетостроения и по праву может считаться космической столицей России. На построенных в этом городе ракетах были выведены на орбиту космические корабли со всеми космонавтами, в том числе и с первыми. Кроме того, Самара является и центром двигателестроения. Ракетные двигатели, созданные в Самаре, известны на весь мир.



Александр Кобенко

От себя добавим, что Николай Дмитриевич Кузнецов, в конструкторском бюро которого создавались эти двигатели, занимался также и авиационными двигателями. В его же КБ было создано семейство невиданных в мире турбовинтовых двигателей с соосными винтами НК-12, которые устанавливались на знаменитые самолёты — дальний бомбарди-

ровщик и ракетноосец Ту-95, тяжёлый транспортный самолёт Ан-22 «Антей», который до появления «Руслана» был самым крупным транспортником в мире, а также первый отечественный дальнемагистральный самолёт Ту-114, который был самым крупным гражданским воздушным судном в мире до тех пор, пока на рынок не был выведен Боинг-747.

В этом же КБ были созданы двигатели семейства НК-8, которыми оснащались самолёты Ил-62 (базовой модели) и Ту-154. Практически все названные самолёты (кроме Ил-62) серийно строились в Самаре на заводе, ныне известном под названием «Авиакор». Конструкторским бюро Н.Д. Кузнецова были созданы также двигатели для самолётов Ту-144, семейства бомбардировщиков и ракетноосцев Ту-22 и для Ту-160, который сегодня получил второе рождение. Самарский авиационно-космический кластер, куда входят ОАО «Кузнецов», ЦСКБ «Прогресс» и Самарский национальный исследовательский университет имени С.П. Королева принимает участие в создании космодрома «Восточный».



Денис Кравченко

Говоря о значении Аэрокосмического конгресса, Александр Кобенко отметил, что он является не только местом дискуссий, в ходе которых обсуждаются различные решения и идеи, но и площадкой, на которой формируется новый взгляд на отрасль в мире. Достижением конгресса стало и то, что сегодня космос находится вне политики. Если в работе первого конгресса принимали участие делегаты 22 стран, на нынешнем представительстве росли.

Заместитель председателя Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству **Денис Кравченко** изложил ключевые тенденции, связанные со стратегическими изменениями геополитического и экономического масштаба, влияющие на развитие промышленного сектора. Одним из важнейших направлений развития ракетно-космической и авиационной областей в мире является создание и управление системы распределённых партнёров и поставщиков. Крупные западные компании давно сформировали разветвлённые це-

почки поставщиков оборудования и комплектующих изделий. Такие цепочки являются интернациональными, работают в различных режимах и зачастую не имеют альтернативы.

Российский высокотехнологичный промышленный комплекс в настоящее время не может полноценно сформировать и управлять такими цепочками. Это связано с рядом ограничений, в частности, с системой ценообразования. Так как многие российские предприятия работают большей частью в рамках Гособоронзаказа, создание таких цепочек под проекты диверсификации и другие коммерческие направления является неэффективным. Сегодня члены данного Комитета ведут работу по совершенствованию законодательства с целью устранить упомянутые ограничения. Необходимо перейти от практики ухода в натуральное хозяйство к стимулированию системы распределённых партнёров и поставщиков. Шаги в этом направлении делаются по поручению Президента России на Санкт-Петербургском экономическом форуме.

Ещё одним важным направлением является импортозамещение. Эта мера является вынужденной, но, тем не менее, она успела доказать свою актуальность. Третьим направлением является централизация и развитие информационных технологий. Докладчик отметил, что в этой части авиационная промышленность ушла несколько дальше от космической, но по ряду параметров наблюдается отставание от передовых стран.

Сегодня необходимо широко внедрять цифровую технологическую и конструкторскую документацию, в частности, связанную с трёхмерным моделированием. Президент России призвал к достижению лидерства в области цифровой экономики. Российские компании должны стать глобальными конкурентами в данной области. Главной задачей является достижение всеобщей цифровой грамотности. Перед Государственной Думой стоит задача сформировать соответствующую гибкую нормативно-правовую базу.

Помимо указанных направлений сегодня наиболее актуальным является совершенство системы управления. Наряду с этим необходимо модернизировать производство. Сегодня существует проблема несовершенства бизнес-процесса, результатом которой является высокая себестоимость конечной продукции. Помимо этого существуют противоречия в вопросах ценообразования в области оборонной и гражданской продукции. Необходимо выстроить стратегию продвижения гражданской продукции, которая должна быть построена на потребностях рынка. Конкурентоспособная рыночная цена продукции должна быть одним из основных определяющих факторов успеха.

Окончание. Начало на с. 2



Необходимо также отказаться от практики навязывания заказчику продукта, не соответствующего реалиям рынка. Следует иметь в виду, что цена на продукцию гражданского назначения определяется в первую очередь рынком. В этом и состоит ее отличие от цены на оборонную продукцию, которая определяется контрактом. Сегодня зачастую на гражданские заказы перекладываются высокие накладные расходы.

В пленарном заседании конгресса принял участие ректор Московского авиационного института, академик РАН **Михаил Погосян**. Он обратил внимание на глобальные вызовы, с которыми сегодня сталкивается мировая аэрокосмическая отрасль. Тема его доклада — «Потребность в компетенциях будущего. Новые задачи и новые решения для старых задач». Речь шла во многом об упомянутой выше Индустрии 4.0. В состав этой индустрии входит ряд направлений развития, куда, в частности, входят роботизация, дополненное производство и непрерывная 3D- печать, облачные вычисления и хранение данных, а также кибербезопасность.

Погосян отметил, что сегодня одной из мировых тенденций является непрерывное инженерное образование. Процесс непрерывного образования касается не только инженеров, имеющих отношение к разработке и производству продукции, но и представителей руководящего состава корпораций, в частности, ОАК. В качестве примера он привёл организацию непрерывного инженерного образования в МАИ. Оно начинается ещё со школьной скамьи. Школьники посещают кружки по робототехнике, авиамоделированию и 3D- проектированию. Для них созданы специальные инженерные классы, а в процессе обучения организованы экскурсии на предприятия и летние лагеря на каникулах. Абитуриенты участвуют в Олимпиадах и по программе подготовки к экзаменам посещают дополнительные занятия по математике, физике и информатике. Для них также организованы профориентационные мероприятия.

Обучение студентов является практикоориентированным. Они участвуют в выполнении реальных технологических и научных проектов и проходят целевую подготовку. Для выпускников-специалистов разработан широкий набор магистерских программ, а также программы дополнительного профессионального образования. Кроме того, они участвуют в совместных бизнес-проектах.

Для руководителей проектов и компаний при МАИ организована школа управления, где реализуются программы повышения квалификации по подготовке специалистов. В качестве основы инженерного образования сегодня рассматривается участие в различных проектах. К ним относятся широкофюзеляжный дальнемагистральный самолёт, беспилотные летательные аппараты, перспективные вертолёты, а также сверхзвуковой и гиперзвуковой пассажирские самолёты. Участие в проекте может осуществляться по различным направлениям: управление жизненным циклом изделия, электрификация инженерных систем, мате-

матическое моделирование, производство конструкций из композиционных материалов и аддитивные технологии, а также интегрированная авионика.

Партнёрами программ являются ведущие авиастроительные корпорации (ОАК, Boeing и Airbus, ОДК и Safran, холдинг «Вертолёты России», корпорация «Тактическое ракетное вооружение», концерны «Ростех» и «Термодинамика», корпорации «Росатом» и «Роснано» и китайская авиастроительная компания COMAC. Школа управления будет реализовывать программу «Управление переходом корпорации на бизнес-модель жизненного цикла». Она стартует в сентябре нынешнего года и должна быть выполнена к апрелю 2018 года. Заказчиками являются ОАК, ОДК и ОСК.



Марат Нургужин

Из космической составляющей программы конгресса большой интерес вызвал доклад, с которым выступил вице-министр оборонной и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан **Марат Нургужин**. Казахстан по праву считается космической державой — именно здесь был основан космодром Байконур, с которым связана вся история советской и российской космонавтики, особенно пилотируемой. Страна, запускающая космические аппараты, не может не создавать их. Марат Нургужин в своём выступлении отразил основные направления развития космической индустрии Казахстана.

Первое состоит в развитии и расширении использования орбитальной группировки космических аппаратов республики Казахстан. В мае нынешнего года были запущены спутники связи KazSat-2 и KazSat-3. Космическая система связи этого семейства за последние 5 лет обеспечила увеличение доли национального оператора системы связи с 12 до 99 процентов. К 2023 году планируется запустить спутник KazSat-2B, который должен заметить KazSat-2. С 2016 по первое полугодие 2017 года государственным органам Республики Казахстан были предоставлены снимки на площади порядка 22 миллионов квадратных километров.

На начало 2018 года намечен запуск космической системы научно-технического назначения. В ее состав входят наземный комплекс и два спутника: микроспутник технологического назначения для дистанционного зондирования Земли массой 100 килограмм и разрешением 17 метров, и наноспутник массой 5 килограмм с научной полезной нагрузкой для исследования ионосферы. В настоящее время спутники изготовлены и ведётся работа по подготовке их к запуску, который намечен на начало 2018 года.

К перспективным проектам относится также система высокоточной спутниковой навигации республики Казахстан. Она представляет собой автоматизированную систему функциональных дополнений глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС, NAVSTAR и GALILEO. Вторым важным направлением деятельности аэрокосмической индустрии Казахстана является реализация проекта «Создание сборочно-испытательного комплекса космических аппаратов». В нынешнем году должно завершиться строительство здания комплекса, а в 2018-м — сертификация испытательных участков и ввод в эксплуатацию после наладки и монтажа оборудования. Третье направление состоит в развитии научно-технологической базы аэрокосмической отрасли и кадрового потенциала для неё. К четвертому — реализация проекта создания ракетного комплекса «Байтерек» на космодроме Байконур. Он будет создаваться на базе космического ракетного комплекса «Зенит» и ракеты-носителя среднего класса «Союз-5» грузоподъёмностью до 17 тонн. Комплекс должен начать функционировать в 2021 году.

Наряду с Казахстаном и Россия продолжает наращивать свой спутниковый потенциал. О деятельности находящегося в Красноярске АО «Информационные спутниковые системы» (ИСС) рассказал генеральный директор этого предприятия, член-корреспондент Российской Академии Наук **Николай Тестоедов**. В его докладе были представлены статистические данные, отражающие значение предприятия. В орбитальной группировке России созданные в Красноярске спутники занимают 68 процентов. По количеству контрактов, заключённых в 2016 году, АО «ИСС» заняло третье место, разделив его с Great Wall (14,3 процента). Первое место заняла корпорация Boeing (21,4), второе — SSL/MDA (28,6).



Николай Тестоедов

Сегодня космической державой становится и Китай. Деятельность китайской авиационно-космической промышленности отразил в своём выступлении заместитель генерального директора Китайской Аэрокосмической научно-промышленной корпорации (CASIC) господин **Вэй Инь**. Этой корпорации принадлежит ведущая роль в развитии авиационно-космической промышленности Китая. Одной из её основных задач сегодня является снижение стоимости космических проектов — как создания летательных аппаратов, так и их запуска и обеспечения полёта. В настоящее время основной акцент делается на развитии гражданского сегмента аэро-



Вэй Инь

космической индустрии, который является предметом особого внимания правительства Китая. К основным направлениям его развития относятся создание комплексов на базе БПЛА, стратостатов и спутников гражданского назначения. Кроме того, специалисты корпорации работают над созданием орбитального комплекса. Все работы ведутся в широкой международной кооперации.



Юрий Власов

Заместитель генерального директора Государственной корпорации «Роскосмос», генеральный директор ОАО «ОПК» **Юрий Власов** в своём докладе изложил вызовы, с которыми сегодня сталкивается корпорация. Это — устойчивость кооперации (включая поставки по импорту), стабильность заявленных показателей, надёжность, соблюдение плановых сроков ввода в эксплуатацию, а также готовность наземной и потребительской инфраструктуры. Существенное отставание наблюдается в части применения современных методов разработки продукта и процессов производства. Эту же проблему упомянул в своём выступлении и Денис Кравченко.

К основным направлениям развития отрасли, помимо внедрения цифровых технологий, относятся разработка новых технологий изготовления элементов крупногабаритных конструкций ракет-носителей, топливных баков и критических узлов двигателей, в том числе и с использованием металлокерамики, жаропрочных сплавов на основе титана, туполавких металлов, интерметаллидных соединений и композиционных материалов. Важным направлением является и разработка автоматизированных технологических комплексов пластического деформирования и литья, лазерной, электронно-ионно-плазменной и электрофизикохимической обработки перспективных материалов с возможностью бесконтактного контроля качества и диагностики характеристик изделий при испытаниях.

Докладчик обратил внимание на структуру производства. В России все крупные производственные площадки ракетно-космической промышленности характеризуются высокой степенью интеграции в части переделов создания подсистем, комплектующих и вспомогательных материалов. Это не соответствует мировой практике и ведёт к росту себестоимости. Все мировые компании космической промышленности имеют агрегатно-сборочное и механосборочное производства. Половина из них содержат механообрабатывающее, сварочное и инструментальное производства. Другие его виды, в частности, термическое, гальваническое, металлургическое и резинотехническое, находятся на аутсорсинге.

В программу конгресса было включено заседание, посвящённое 120-летию со дня рождения знаменитого авиаконструктора Роберто Бартини. В одном из очередных выпусков нашего издания будет помещён обзор выступлений по этой теме, а также материалов, вошедших в программу конгресса по вопросам авиации будущего и круглого стола по перспективам развития экранопланостроения.

Пётр КРАПОШИН

АЭРОПОРТ 2017

Министерство транспорта России планирует снизить арендную плату для всех аэропортов

В России планируют ввести единую методику расчета арендной платы аэродромов: новые расценки разработаны Минтрансом России. Ожидается, что документ окончательно «привяжет» стоимость аренды аэродромного оборудования к объемам работы аэропортов. До сих пор арендная плата рассчитывается, исходя из рыночной стоимости имущества, которую определяет независимый оценщик. Теперь Минтранс предлагает учитывать «объем обслуживаемого в аэропорту пассажиро- и грузопотока как наиболее информативный показатель», а Минфин согласовал эту методику. Проект Минтранса носит предварительный характер и не утвержден окончательно.

Пассажиропоток аэропортов московского узла в июне т.г. составил более 8,454 млн человек

Суммарный пассажиропоток аэропортов МАУ в июне 2017 года составил 8 454 394 человека, сообщает Росавиация. Шереметьево в июне обслужил 3 614 544 пассажира (рост на 19 процентов), Домодедово — 2 994 124 человека (рост на 8,3 процента), Внуково — 1 845 726 человек (+36 процентов). Международные перевозки в аэропортах МАУ в июне увеличились на 32,57 процента — до 4 233 012 человек. Внутренние перевозки в аэропортах МАУ в июне составили 4 221 382 пассажира (рост на 6,5 процента). Всего за первые 6 месяцев аэропорты МАУ обслужили 39 680 552 пассажиров, что на 18,5 процента выше, чем показатели за аналогичный период 2016 года.

Строительство нового грузового терминала в подмосковном Жуковском начнется в сентябре

Пропускная способность терминала составит 120 тысяч тонн в год. Новый терминал обеспечит 350 рабочих мест. Об этом сообщил первый заместитель генерального директора АО «РАМПОРТ АЭРО», который занимается строительством, Евгений Солодилин. Он добавил, что сумма инвестиций в этот проект на первом этапе составит около 1 млрд рублей. «В последующие годы грузовая инфраструктура будет развиваться, и в перспективе сумма инвестиций значительно возрастет. Все это будет проходить в ближайшие годы», — уточнил Солодилин, добавив, что основная цель нового терминала — обслуживание и таможенное оформление грузов и почтовых отправок.

Инвестпроект развития грузового терминала в АП Петропавловска получил особый статус

Цель проекта — развитие существующей инфраструктуры по логистической обработке грузов аэропорта города Елизово за счёт расширения складских помещений, в том числе с особым температурным режимом хранения. Новый грузовой склад площадью одна тысяча квадратных метров будет предоставлять услуги по упаковке грузов, а также хранению грузов с особым температурным режимом. Данный склад позволит обеспечить долгосрочное хранение рыбопродукции, а также её упаковку для дальнейшей транспортировки. Другой объект — это двухэтажное административно-складское здание площадью 2,4 тысячи кв. метров. Общая стоимость проекта — 124,2 млн рублей.

Блок-пакет акций аэропорта Горно-Алтайска продан структуре Сбербанка и АФК «Система»

Федеральная антимонопольная служба согласовала ходатайство ООО «СБК баланс» (структура Сбербанка) о приобретении 40 процентов уставного капитала (177 612 голосующих акций) ОАО «Аэропорт Горно-Алтайск». Сумма сделки не разглашается. В планах новых собственников — управление аэропортом: «О перепродаже акций речи не идет». Аэропорт «Горно-Алтайск» был введен в эксплуатацию в 1968 году. Его взлетно-посадочная полоса позволяла принимать самолеты Як-40, Ан-2, вертолеты Ми-8 и Ми-2. Общая стоимость строительства и реконструкции составила свыше 1,1 млрд рублей. В 2016 году аэропорт «Горно-Алтайск» обслужил 58,5 тысячи пассажиров.

По программе субсидированных авиаперевозок в Симферополь обслужено 22 тысячи пассажиров

Полеты по спецтарифу из 36 городов России в Симферополь и обратно осуществляются с 15 мая по 30 сентября. «По состоянию на 1 июля авиакомпании обслужили 22 тысячи пассажиров на сумму субсидий в размере 68,5 миллионов рублей. До конца действия программы авиакомпании реализовали по льготному тарифу 91 тысячу билетов на 295 миллионов рублей. Всего в 2017 году на реализацию субсидируемых перевозок в федеральном бюджете предусмотрено 475,4 миллионов рублей», — говорится в сообщении Росавиации. Предельная величина специального тарифа в одном направлении зависит от дальности полета и составляет от 2500 до 12500 рублей.

Итоги полугодия: прирост пассажиропотока в дальнее зарубежье составил 75 процентов

За первое полугодие аэропорт Толмачёво обслужил 2.155.742 пассажира, что на 25,9 процента больше показателя прошлого года. Количество пассажиров на ВВЛ составило 1.496.237 человек (+17,9 процента), на международных — 659.505 (+48,5 процента). В июне пассажиропоток Толмачёво увеличился на 17 процентов по сравнению с показателем 2016 года и составил 478.317 человек. На внутрироссийских рейсах обслужено 349.982 пассажира (+12,3 процента), на международных — 128.335 (+32,3 процента). Количество трансферных пассажиров аэропорта по итогам шести месяцев увеличилось на 58 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Международный аэропорт «Стригино» закупил два тепловизора для международного сектора.

Приборы установлены перед кабинами паспортного контроля в зоне прилета и работают в режиме реального времени, измеряя температуру проходящих мимо них пассажиров. Данное оборудование необходимо для раннего выявления угроз инфекционных заболеваний и является обязательным элементом всех современных аэропортов мира. Стоимость тепловизоров — 700 тысяч рублей. «Особенное значение тепловизоры приобретают в преддверии большого потока зарубежных туристов в рамках чемпионата мира по футболу, когда воздушным транспортом в Нижний Новгород будет прибывать большое количество болельщиков из самых разных стран», — отметили в аэропорту.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Дистрибьютор «Вертолетов России» подписал соглашение на поставку трех вертолетов в КНР

Компания United Helicopters International Group, являющаяся авторизованным дистрибьютором холдинга «Вертолеты России» в КНР, заключила соглашение на поставку 3 медицинских вертолетов Центру экстренного реагирования и спасения Китая «999», сообщает пресс-служба холдинга. Согласно подписанному документу, Центр, который является дочерней компанией Фонда «Красный Крест Пекина», получит два легких вертолета Ансат и один Ми-171 в медицинской комплектации. Машины планируется использовать для проведения медицинских и спасательных операций в рамках Зимних Олимпийских игр в Китае в 2022 году.

В рамках программы модернизации Boeing увеличит грузоподъемность Chinook на тонну

Американский авиастроительный концерн занялся разработкой модернизированного варианта тяжелого транспортного вертолета CH-47F Chinook, сообщает Flightglobal. Вертолеты Chinook используются американскими военными с 1962 года. Последняя версия CH-47F поставляется в войска с 2008 года. Машина, выполненная по продольной схеме расположения винтов, имеет в длину 30,1 метра с учетом роторов диаметром 18,3 метра каждый. CH-47F имеет максимальную взлетную массу 22,7 т и способен перевозить грузы массой до 10,9 т. Вертолет может выполнять полеты на скорости до 315 км в час на расстоянии до 741 км. Вертолеты Chinook сегодня стоят на вооружении 21 страны мира.

Травмированная альпинистка из Великобритании эвакуирована с Эльбруса вертолетом-частником

Вертолет снял со склона Эльбруса англичанку 1954 года рождения, получившую в горах травму головы, сообщил руководитель пресс-службы ГУ МЧС России по КБР Кантемир Беров. Для эвакуации пострадавшей альпинистки был привлечен коммерческий вертолет. Как сообщалось, в 17:40 в минувший вторник поступила информация о том, что на горе Эльбрус на высоте 4500 метров над уровнем моря, в районе скал Пастухова в зарегистрированной международной группе из пяти человек получила травму женщина из Великобритании. Для оказания помощи отправились семеро спасателей Эльбруского высокогорного поисково-спасательного отряда МЧС России.

Вертолет МЧС России отправился в Сербию для ликвидации угрозы природных пожаров

«В соответствии с запросом правительства Республики Сербия и поручением Правительства Российской Федерации из Москвы в город Ниш вылетел вертолет Ми-8 МЧС России, оборудованный водосливным устройством», — пояснил сотрудник в Министерстве. По его словам, необходимость проведения «гуманитарной операции по оказанию помощи Сербии вызвана тем, что с наступлением жаркой погоды в регионе возрастают угрозы возникновения пожароопасных ситуаций». Ми-8 с опытным экипажем Жуковского авиационно-спасательного центра МЧС России будет базироваться и осуществлять круглосуточное дежурство на аэродроме города Ниш.

Спортсменка из Самары завоевала «серебро» на этапе Кубка Мира по вертолетному спорту

Мастер спорта международного класса Елена Прокофьева в тест-чемпионате к ЧМ-2018, третьем этапе Кубка Мира по вертолетному спорту и фестивале «ПРОНЕБО» в Белоруссии завоевала второе место в упражнении «фристайл». «Произвольная программа, исполненная под музыку, принесла единственной девушке в мужской категории «фристайл» второе место», — говорится в сообщении пресс-службы ЦСКА/Самара. Всего в соревнованиях в Белоруссии участвовало три экипажа вертолетчиков ЦСКА/Самара. Кроме спортсменов из России за победу боролись асы из Белоруссии, Польши, Украины и Германии в составе 27-ми экипажей на вертолетах Ми-2 и Robinson R44.

Компания Airbus Helicopters предлагает новую модель H145 — с увеличенным взлетным весом

Дополнительное увеличение взлетного веса позволит пользователям вертолетов H145 стартовать с грузом на 100 кг больше. Это принесет дополнительную выгоду и удобства, особенно во время выполнения миссий по наведению общественного порядка, антикризисного реагирования, а также военным, которые смогут перевозить больше топлива и оборудования. Дополнительное увеличение взлетного веса до 3800 кг — значительное достижение для легкого двухмоторного вертолета, которое высоко оценят пользователи H145. Увеличение взлетного веса связано с ограничениями по времени полета. При дополнительных 100 кг вертолет сможет получить дополнительно 20 минут работы.

Казанский вертолётный завод досрочно передал Минобороны РФ партию вертолетов Ми-8МТВ-5-1

К Единому дню приема военной продукции, который прошел 26 июля в режиме видеоконференции с Национальным центром управления обороной государства, КВЗ, в рамках исполнения гособоронзаказа 2017 года досрочно изготовил партию из шести военно-транспортных вертолетов Ми-8МТВ-5-1. Поставленная Минобороны России техника прошла все виды испытаний. Военное представительство провело контроль сборки с проверкой работоспособности всех систем, а также средств спасения экипажа. Кроме того, вертолеты прошли испытания на летно-испытательном комплексе и в настоящее время готовы для передачи в эксплуатирующие организации.

Вертолет санитарной авиации доставил первого пациента в Курганскую клиническую больницу

Как рассказал директор Курганского областного центра медицины катастроф Александр Шумаев, полет прошел успешно. По оценке специалистов, это значительно сократило время доставки больного. Полет из Мокроусовского района в Курган проходил в течение 40 минут. «Вертолет оснащен необходимым медицинским оборудованием: аппаратом искусственной вентиляции легких, дефибрилляторами и другим оборудованием для спасения пациентов. Медицинскую эвакуацию проводят два медицинских работника. Дежурство и вылеты будут проходить круглосуточно. Для этого организуют дежурство инженерного, летного состава и медицинского персонала», — отметили в пресс-службе.

Красная по борту полоса

Росчерк полярной авиации появится на ее бортах вместе с возрождением Северного Морского пути

Если говорить о событиях, ставших импульсом для развития отечественной авиации, особый акцент следует сделать на освоении полярных широт. Показателем взаимосвязи этой деятельности является уже одно то, что первыми Героями Советского Союза стали именно полярные пилоты.

Предпосылки к развитию Полярной авиации появились ещё в императорскую эпоху. Первым полярным пилотом и, собственно говоря, крёстным отцом Полярной авиации, стал один из пионеров отечественной авиации, пилот Ян Нагурский (1888-1976). Вместе с другим русским гражданским летчиком П.В. Евсюковым в 1914-м году его привлекли к спасению трех отечественных экспедиций в Арктику — В.А. Русанова, Г.Л. Брусилова и Г.Я. Седова, отправившихся в полярные широты в 1912-м и позднее там пропавших.

Под давлением российской общественности правительство вынуждено было принять решение об организации в 1914 году двух спасательных экспедиций на



судах: одну в район Новой Земли и Земли Франца-Иосифа, а другую — в Карское море и восточнее, до Чукотки. Вся организационная работа была сосредоточена в Главном гидрографическом управлении Морского министерства в Санкт-Петербурге. Возглавлял ее начальник управления, генерал-лейтенант М.Е. Жданко. По его инициативе было решено привлечь авиацию на поиски пропавших экспедиций.

Молодого военного летчика Нагурского вызвали в Главное гидрографическое управление, где в кабинете начальника ему задали вопрос о возможности применения в Арктике самолета. После долгих размышлений, Нагурский произнес фразу: «Скорее всего, самолеты могут быть использованы в полярных условиях». По значимости эта фраза сопоставима с приговором Боярской думы в начальный период царствования Петра I — морским судам быть. И с этого момента началась многомесячная подготовка к полетам в Арктике.

Яну Нагурскому предстояло выбрать тип самолёта. Он пришёл к выводу, что это должен быть гидроплан, а именно, летающая лодка. В России серийное производство таких воздушных судов в то время ещё не было налажено — летающие лодки М-5 и М-9 конструкции Д.П. Григоровича были делом будущего. Тогдашнее руководство военным ведомством с недоверием относилось к отечественным самолётам, которых практически не было. Единственным воздушным судном, запущенным в серийное производство, был «Илья Муромец», освоение которого в эксплуатации только начиналось. Помимо этого, было необходимо решить задачу по доставке самолёта на базовый аэродром (который ещё необходимо оборудовать). О том, чтобы перегонять воздушное судно своим ходом, в ту пору не могло



Арктика сегодня становится приоритетом внешней политики России, считает Владимир Путин

быть речи. Было решено закупить гидросамолёт во Франции. Выбор пал на «Морис-Фарман». Для того, чтобы доставить в Арктику, его пришлось разобрать и везти на корабле в 9 ящиках.

Первый полёт в Арктике продолжался 4 часа 20 минут, а протяжённость маршрута составила 420 вёрст (около 500 километров). Для той эпохи такая дальность полёта была достаточно значительной. Яну Нагурскому удалось найти послед-

нее пристанище пропавшей экспедиции Георгия Седова. В заброшенной избушке были найдены пустые консервные банки, в одну из которых был вложен рапорт в Морское министерство. В нем начальник экспедиции к Северному полюсу сообщал, что из-за сложнейших ледовых условий в 1912-м он не смог

ченная к рейсу парохода «Колыма» из Владивостока к устью Лены. В планы экспедиции входили установление связи и обслуживание на гидросамолётах зимовщиков острова Врангеля, а также выполнение первого рекогносцировочного полёта по Лене и Ангаре от Булуна через Якутск до Иркутска.

Для экспедиции выделялось два самолёта: пассажирский «Юнкерс» Ю-13 и трёхместная летающая лодка-биплан «Савойя-16 тер». Командиром этого авиазвена и пилотом самолёта «Савойя» был назначен Э.М. Лухт, пилотом «Юнкерса» — Е.М. Кошелев, бортмехаником «Савойи» — Ф.М. Егер, «Юнкерса» — Г.Т. Побежимов и запасным механиком — В.Н. Журович. Руководителем экспедиции назначили Георгия Давыдовича Красинского.

Прямым продолжением экспедиции «Советского Севера» стал перелёт, организованный Осоавиахимом в следующем, 1929 году на W-33 — одной из модификаций «Юнкерса» Ю-13. В состав экспедиции вошли лётчик О.А. Кальвица, бортмеханик Ф.Ф. Леонгард и

назначенных, прежде всего, для переброски экспедициям и зимовщикам провизии, горючего, запасных частей и медикаментов.

Заметно оживилось воздушное движение в Арктике зимой 1934 — 1935 года. В.С. Молоков на самолёте П-5 (гражданский вариант самолёта-разведчика Р-5) с 11 февраля по 19 марта совершил перелёт из Москвы на остров Диксон, покрыв при этом 13 тысяч километров. Его путь пролегал через Новосибирск, Красноярск, Игарку и Дудинку. М.В. Водопьянов и М.Я. Линдель долетели до мыса Шмидта (14 тысяч километров). При этом, Водопьянов продолжил свой маршрут до острова Врангеля, куда доставил почту. Впервые на Севере авиация применялась в санитарных целях: с полярной станции Маре-Сале был вывезен больной радист.

В январе 1935 года Управление воздушной службы Главсевморпути наметило к открытию регулярную линию Якутск — бухта Тикси с таким расчётом, что она вместе с авиамаршрутом Иркутск — Якутск образует прямое воздушное сообщение



на своем судне «Святой мученик Фока» пройти к Земле Франца-Иосифа.

Начавшаяся в 1914 году Первая Мировая война отодвинула идеи освоения Арктики с помощью авиации как минимум на два десятилетия. Важной датой в истории Полярной авиации стал август 1926 года, когда с парохода «Ставрополь» на остров Врангеля высадились 60 переселенцев. На борту парохода находился и поплавковый гидросамолёт «Юнкерс-13». Лётчики О.А. Кальвица и Г.А. Ушаков выполнили на нём несколько полётов над островом. В ходе одного из них были определены его очертания. Ранее, в марте того же 1926 года, на самолёте такого же типа, получившем название «Моссовет», лётчики В.Л. Галышев и бортмеханик Ф.И. Грошев открыли воздушную трассу вдоль Енисея Красноярск-Туруханск. В 1927 году состоялась экспедиция Осоавиахима, приуро-

уполномоченный Наркомторга Г.Д. Красинский. Планировалось за летнюю навигацию провести обследование арктического побережья от мыса Дежнёва до Булуна для выяснения возможностей вывоза воздушным путём пушны, заготавливаемой факториями Госторга, а также слетать на остров Врангеля. Результат экспедиции показал, что организация регулярных полётов в арктическом регионе возможна.

Для обеспечения планомерного освоения Арктики Главное управление Севморпути летом 1934 года приступило к расширению центральной авиабазы на мысе Шмидта, где предполагалось базировать 12 самолётов, а также к устройству авиабаз на мысах Челюскина и Желания, в бухтах Тихой и Тикси. Для авиабазы в Тикси строился жилой дом на 15 человек, радио и метеостанция. Здесь предполагалось базирование пяти-шести самолётов пред-

ние Иркутска — т.е. Транссибирской железной дороги, с побережьем Северного Ледовитого океана. Ленская авиалиния становилась важным звеном в транспортной цепи не только Якутии, но и всего Советского Союза.

1937 год был ознаменован многими достижениями. В этом году воздушная экспедиция высадила на дрейфующий лёд научную станцию «Северный полюс-1». С этой экспедиции началось планомерное освоение всего Арктического бассейна, благодаря чему навигация по Северному морскому пути стала регулярной. Ее члены должны были собрать данные в области атмосферных явлений, метеорологии, геофизики, гидробиологии. Станцию возглавил Иван Дмитриевич Папанин, ее сотрудниками стали гидролог Петр Петрович Ширшов, геофизик-астроном Евгений Константинович Федоров и радист Эрнст Теодорович Кренкель. Руководил экспедицией Отто Юльевич Шмидт,



Первые Герои страны

пилотом флагманского самолета Н-170 был героем Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов.

Была сформирована эскадра воздушной экспедиции из четырех четырехмоторных самолетов АНТ-6-4М-34Р «Авиаарктика» и двухмоторного разведчика Р-6. Чтобы выбрать место промежуточной базы для штурма полюса на острове Рудольфа (Земля Франца-Иосифа), весной 1936 года в разведку отправились летчики Водопьянов и Махоткин. В августе туда направился ледокольный пароход «Русанов» с грузом для строительства новой полярной станции и оборудования аэродрома. 21 мая 1937 года самолёт, командиром экипажа которого был Михаил Водопьянов, совершил историческую посадку на льдину.

В годы Великой Отечественной войны личный состав Полярной авиации принимал активное участие в боевых операциях и выполнении специальных задач, имевших важное оборонное значение, в том числе обеспечение ледовой разведки Северного морского пути, доставка грузов в Арктику, освоение воздушной трассы Красноярск — Аляска.

Активное освоение полярных широт продолжилось в послевоенные годы. В 1946 году с организацией высокоширотных воздушных экспедиций «Север» возобновилось комплексное изучение Центральной Арктики, воздушные экспедиции на специально оборудованных «летающих лабораториях» с посадкой на дрейфующий лёд стали основным средством исследования труднодоступных районов Северного Ледовитого океана.

В 1954 году в Арктике впервые были использованы вертолеты (Ми-4). С 1956 года систематически проводится ледовая авиаразведка с помощью базирующихся на ледоколах вертолётов (Ка-15, Ми-4, Ми-2) и самолётов берегового базирования (Ли-2, Ил-14, оснащённых бортовыми локаторами, а с 1968 года — Ан-24 с системой «Торос»). В 1959 году с помощью Полярной авиации впервые в мировой практике в Арктическом бассейне были установлены дрейфующие автоматические радиометеорологические станции, которые в последующие годы систематически обновлялись. Авиация сыграла значительную роль и в обеспечении похода атомного ледокола «Арктика».

Следует отметить, что к арктическим регионам относится значительная часть территории современной России. Воздушный транспорт в этих местах является единственным надёжным средством сообщения как между населёнными пунктами внутри этих регионов, так и с Большой Землёй. Но какие самолёты и вертолёты должны использоваться для решения этих задач?



данских воздушных судов значатся около 25 самолётов семейства Ан-74, большинство из которых летают. Самолет Ан-74 позволяет перевозить груз до 7,5 тонн, в том числе до 10 пассажиров, на высоте до 10100 метров с крейсерской скоростью 550-700 километров в час. Кроме того, он может выполнять следующие специализированные задачи: проводку судов, организацию и обслуживание дрейфующих станций, проведение научно-исследовательских работ в высоких широтах Арктического и Антарктического бассейнов, визуальную ледовую разведку и разведку рыбных косяков. Увы, и этот самолёт для возрождаемой Полярной авиации также оказался потерян, хотя ещё в 2012 году рассматривается вопрос о запуске Ан-74 в серийное производство на одном из предприятий в Иванове.

Из самолётов российских производителей для применения в Полярной авиации рассматривался и Бе-32. В 2001 году появилась модификация Бе-132МК, предназначенная для перевозки 26 пассажиров. Бе-132МК является развитием Бе-32К с двумя турбовитовыми двигателями ВК-1500П совместного производства ГУП «Завод имени В.Я. Климова и АО «Мотор Сич». К сожалению, не был реализован ни проект самолёта, ни двигателя.



«Красная по борту полоса, Росчерк авиации полярной...»

(Александр Гейнц и Сергей Данилов)

сия, был знаменитый полярный лётчик Виктор Перов. Эти самолёты начали поступать в Полярную авиацию по мере того, как в коммерческую эксплуатацию поступали сначала Ил-12, а затем Ил-14.

Преемником Г-2 стал Пе-8, который, подобно «старшему брату», в полярного исследователя «переквалифицировался» из тяжёлого бомбардировщика. В Полярной авиации эксплуатировались и два самолёта Ту-4, применявшиеся для ведения ледовой разведки. Для полётов к Северному полюсу также применялись Ли-2, Ил-12 и Ил-14. В Арктике нашёл применение и Ан-2.

Преемником Пе-8 и Ту-4 стал Ил-18, который в середине 80-х годов был заменён на Ил-76. Именно этот самолёт и используется для доставки в Антарктиду полярных экспедиций. Но остаётся открытым вопрос, чем заменить Ил-14. В этом качестве рассматривались Ан-3, Ан-38, Ан-74 и Ан-140. Сегодня, к сожалению, о реализации этих проектов можно забыть. Но и в те времена, когда Россия была дружна с Украиной, ни один из этих проектов не был реализован, хотя все эти воздушные суда были рассчитаны и на эксплуатацию в арктических регионах.

Особое внимание следует уделить самолёту Ан-74. Он является «статским собратом» Ан-72. Сегодня в российском реестре граж-

дских воздушных судов значатся около 25 самолётов семейства Ан-74, большинство из которых летают. Самолет Ан-74 позволяет перевозить груз до 7,5 тонн, в том числе до 10 пассажиров, на высоте до 10100 метров с крейсерской скоростью 550-700 километров в час. Кроме того, он может выполнять следующие специализированные задачи: проводку судов, организацию и обслуживание дрейфующих станций, проведение научно-исследовательских работ в высоких широтах Арктического и Антарктического бассейнов, визуальную ледовую разведку и разведку рыбных косяков. Увы, и этот самолёт для возрождаемой Полярной авиации также оказался потерян, хотя ещё в 2012 году рассматривается вопрос о запуске Ан-74 в серийное производство на одном из предприятий в Иванове.

Из самолётов российских производителей для применения в Полярной авиации рассматривался и Бе-32. В 2001 году появилась модификация Бе-132МК, предназначенная для перевозки 26 пассажиров. Бе-132МК является развитием Бе-32К с двумя турбовитовыми двигателями ВК-1500П совместного производства ГУП «Завод имени В.Я. Климова и АО «Мотор Сич». К сожалению, не был реализован ни проект самолёта, ни двигателя.

Завершение сертификационных испытаний Бе-32 и получение сертификата ожидалось в 2012 году, но реализация проекта в очередной раз была приостановлена. Возобновление производства Бе-32 было неоднозначно воспринято экспертами. Ряд специалистов отмечает, что, несмотря на высокое качество разработки планера, самолёт морально устарел и его трудно вывести на рынок. При стоимости единицы в 4 млн долларов США программа выпуска Бе-32КМ будет убыточной, если заказ составит менее 100 единиц. Самолётом Полярной авиации мог стать и Су-80, который совершил первый полёт в 2001 году, а в 2005 году он был запущен в серийное производство. Ни один самолёт поставлен не был, и программа была свёрнута. Возможно, причина состояла в том, что все усилия фирмы имени П.О. Сухого были направлены на «Суперджет».

Из реально существующих самолётов возрождающаяся Полярная авиация может рассчитывать и на самолёт чешской разработки L-410. Парк этих воздушных судов на русском Севере распределён между АК «КомиАвиаТранс», ГПКК «КрасАвиа», «Петропавловск-Камчатское АП», ОАО «ЮТэйр», ГУП АК «Полярные авиалинии» и ОАО АК «Ямал». До 1993 года одним из крупнейших эксплуатантов был Маганский ОАО. В 2014 году ФГУ

«Петропавловск-Камчатское авиапредприятие» сделало заявку на приобретение двух L-410, адаптированных для работы в условиях Заполярья. Почти сорокалетняя практика полётов L-410 на Крайнем Севере показала его востребованность, неприхотливость в обслуживании, экономичность и удобство. В настоящее время производство этих воздушных судов налажено в Екатеринбурге.

В одном классе с L-410 находится и канадский самолёт DHC-6 (Twin Otter). Он был создан в 1964-65 годах и оказался настолько востребованным, что в новом веке его производство было возобновлено. Этот самолёт широко использовался в полярных регионах. В конце 2012 года два воздушных судна этого типа были переданы в авиакомпанию «Чукотавиа». Для использования в Полярной авиации подходящим самолётом является и DA40NG Tundra. Данный тип входит в состав флота авиакомпании «Полярные авиалинии». В Екатеринбурге запланирован серийный выпуск двухмоторного самолёта DA-42 Twin Star, который планируется использовать и как беспилотную летающую платформу.

Ряд проектов самолётов, которые могут применяться в Полярной авиации, можно продолжать и дальше. Но сегодня из тех, что производятся серийно,



можно назвать только два — Ил-76 и L-410. Оба они перезапущены заново — Ил-76 в Ульяновске, а L-410 в Екатеринбурге. В Полярной авиации планируется использовать и Ил-114, но его серийное производство начнётся только в 2019 году.

Положение дел с вертолётами складывается более благополучным образом. В Полярной авиации применялись многие типы. Основным вертолётом является Ми-8, который серийно строится по сей день. Специально для эксплуатации в северных регионах был создан Ка-32. Этот вертолёт знаменит тем, что на нём была осуществлена проводка атомного ледокола «Сибирь» в условиях полярной ночи. Для проводки судов использовался и Ми-2, но новый вертолёт для его замены так и не был создан. Сегодня в число перспективных вертолётов входит «Ансат», но для использования в Полярной авиации он непригоден, так как требует ангарного хранения. В полярных регионах используется и тяжёлый вертолёт Ми-26. Этот тип в настоящее время продолжает развиваться.

Вопрос о том, быть или не быть Полярной авиации, вероятнее всего будет решён в положительную сторону. В настоящее время прорабатывается вопрос о возрождении Северного морского пути. В новом варианте он должен начинаться в Мурманске, а заканчиваться в Петропавловске-Камчатском (прежде конечным портом был Владивосток). Опыт использования этого пути показал, что моряки без авиации как без рук. Возможно, будет признано целесообразным, чтобы Полярная авиация подчинялась управляющей структуре Северного морского пути, как было принято до 1970 года.

Нет сомнения — воздушным судам с «росчерком авиации Полярной» быть. А вот отечественными они будут или зарубежными — это зависит от состояния дел в отечественном авиапроме.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Виктор Бондарев: В России ведётся разработка тяжёлых БПЛА и конвертопланов для военных

По словам главнокомандующего ВКС, в перспективе беспилотники научат встраиваться в единую систему, чтобы оператор мог управлять их «стайей». Создание такой сетецентрической системы позволит значительно удешевить подготовку их операторов. «Обучить летчика дороже, чем поставить на ВС хороший автопилот. Сейчас оператор может управлять одним-двумя, а со временем он сможет управлять пятью и десятком аппаратами, поэтому это будет еще дешевле», — отметил главнокомандующий. Сейчас конвертопланы стоят на вооружении военных США, использующих различные вариации V-22 Osprey. Сообщалось, что такие же машины у Соединенных Штатов намерена закупить Япония.

Китай приступил к разработке беспилотного аппарата для обеспечения экстренной связи

Китайская академия аэрокосмических технологий сообщила о начале разработки беспилотного летательного аппарата связи, работающего на солнечной энергии. По задумке конструкторов, беспилотник будет обеспечивать связь в удаленных районах КНР. Прилегающая к космосу область на высоте 20 100 тысяч метров рассматривается Китаем в качестве стратегического пространства для освоения. По сравнению с низкоорбитальными спутниками подобные беспилотники значительно дешевле в строительстве и обслуживании, пишет «Сина синьвэнь». Точные технические характеристики строящегося аппарата пока не раскрываются.

РКК «Энергия» предложила создать установку дистанционной зарядки беспилотников в полете

Инженеры Корпорации предлагают дистанционно заряжать беспилотники с помощью лазерного излучения, свидетельствуют материалы, распространенные на авиасалоне МАКС-2017. В документах говорится о «создании установки дистанционного энергоснабжения для поддержания БЛА в воздухе в течение 24 часов в сутки». Основой такой технологии предлагается взять исследования по беспроводной передаче энергии лазерным излучением. Подобный эксперимент ранее уже проводился корпорацией. Дальность передачи энергии составляет 1 км, передаваемая мощность — 200-1000 Вт. Проект подготовлен комитетом инновационных проектов молодежи РКК «Энергия».

Испанская компания Singular Aircraft запустила в производство беспилотные гидросамолеты

Как пишет Aviation Week, Singular Aircraft приступила к серийному производству новых тяжёлых беспилотных гидросамолётов Flyox Mark I и Mark II. Уже в сентябре этого года первый такой аппарат получит американская компания Unmanned Aircraft International, которая займётся их испытаниями и сертификацией для использования частными компаниями. Она намерена использовать Flyox в различных спасательных операциях и для тушения пожаров. Версия Mark II способна в режиме глиссирования набирать воду из водоема и сбрасывать ее на огонь; аппарат может принять на борт около двух тысяч литров воды. Аппарат может быть оснащён электронно-оптическим сенсором.

«Радиотехнические системы» представили радиоизмерительный комплекс на базе БПЛА

Мобильный радиоизмерительный комплекс на базе беспилотника, предназначенный для проведения лётных проверок средств радиотехнического обеспечения полётов, разработан компанией «Курсир». Проверки средств радиотехнического обеспечения полётов в настоящее время осуществляются с помощью специально оборудованных воздушных судов с максимальной взлётной массой свыше 5 тонн. Беспилотник, имеющий массу менее 30 килограмм, можно оперативно доставить на место проведения измерений, оперативно выполнить проверки и в автоматизированном режиме получить сведения об исправности оборудования и точности его настроек.

Инженеры группы компаний «Кронштадт» создали лазерную систему автоматической посадки БПЛА

«Система предназначена для автоматического сканирования сектора воздушного пространства в направлении ожидаемого появления дрона, автоматизированного захвата и углового сопровождения летательного аппарата при его движении по посадочной глиссаде и робере по ВПП», — приводится выдержка из сопроводительных материалов к разработке. Отмечается, что наклонная дальность захвата и сопровождения варьируется от 50 до 8 тысяч метров. Система определения замеряет динамическое положение летательного аппарата, с помощью чего обеспечивает возможность безопасного взлета и посадки без данных от систем спутниковой навигации.

Американская Snap Inc. планирует купить производителя дронов Zero Zero Robotics

Американская компания Snap Inc., владеющая популярным сервисом Snapchat, ведёт переговоры о покупке китайского производителя беспилотников Zero Zero Robotics. По словам источников, сумма сделки может составить от 150 до 200 миллионов долларов США. Самым известным продуктом компании является дрон, способный производить фото- и видеосъемку в формате селфи, под названием Hover Camera. Об этом сообщают издания TechCrunch и The Information. Напомним, в конце июня текущего года компания Snap Inc. уже приобрела у китайского производителя сервис для обмена местоположением Zenly за более чем 250 миллионов долларов.

КРЭТ обрабатывает отдельные элементы искусственного интеллекта для беспилотников

Об этом сообщил в интервью ТАСС советник первого заместителя гендиректора КРЭТ Владимир Михеев. «Мы работаем над написанием программ, чтобы в будущем можно было создать полностью автономный беспилотник с искусственным интеллектом, который сможет сам взлететь, добраться до места выполнения задачи и принять решение о ее выполнении», — сказал Михеев. По его словам, концерн представил на авиасалоне МАКС-2017 программный продукт, который позволяет исследовать отдельные особенности ИИ. «Мы вводим в программу определенные условия, ставим для них задачи, запускаем виртуальные вертолеты и самолеты, смотрим, как они справляются».

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

EASA выпустила экстренный бюллетень о проверке всех SSJ 100

Европейское агентство по безопасности полетов EASA опубликовало бюллетень с предписанием срочно проверить задний лонжерон стабилизатора всех самолетов Sukhoi SuperJet 100.

Он предписывает провести проверку до завершения 1300 полетных циклов или в течение 7 дней после публикации этого документа, в зависимости от того, что наступит раньше. Причиной стали обнаруженные во время техобслуживания трещины в заднем лонжероне горизонтального стабилизатора между нервюрами 0, 1 и 2. Эти трещины, не будучи ликвидированными, могут повлиять на структурную целостность стабилизатора. В случае обнаружения любой трещины или коррозии EASA просит связаться с «Гражданскими самолетами Сухого» для получения инструкций по ремонту. Напомним, в декабре 2016 года Росавиация приостановила эксплуатацию нескольких SSJ 100. Причиной был дефект «проушин поясов установочных узлов стабилизатора».

Аэрофлот просит пассажиров указывать свои контактные данные

Аэрофлот обновил инструкцию для агентов – «Технологии заполнения контактных данных пассажиров», где настаивает на обязательном внесении телефонного номера пассажира в бронирование до момента оформления авиабилета.

Такое требование вызвано необходимостью своевременно сообщать пассажирам важную информацию о предстоящем перелете. Зачастую агенты указывают в бронировании клиента некорректный номер телефона, что лишает перевозчика возможности связаться с пассажиром в случае нестандартных ситуаций: изменения в расписании, задержки или переноса вылета, смене терминала. Таким образом, по вине агента возникает риск неявки пассажира на рейс. В случае несоблюдения данного правила Аэрофлот намерен применять к агентам штрафные санкции. При этом Аэрофлот также рекомендует самим пассажирам принимать дополнительные меры предосторожности при покупке билетов через агентства.

Нидерланды и Украина подписали договор о дружбе против России по МН17

Нидерланды и Украина подписали договор о международном правовом сотрудничестве по расследованию причин катастрофы рейса МН17. Об этом говорится в пресс-релизе голландского правительства.

Документ предоставляет голландской прокуратуре право осуществлять уголовное преследование лиц, ответственных за гибель не только голландцев, а всех 298 жертв катастрофы Boeing 777 на Украине в июле 2014 года. Соглашение также предоставляет равные права в голландском суде для всех родственников погибших. Подписи под документом поставили министр безопасности и юстиции Нидерландов Стеф Блок и министр юстиции Украины Павел Петренко. Для вступления в силу соглашение должно быть ратифицировано парламентами обеих стран. Ранее в Госдепе США сообщили, что приветствуют решение о передаче Нидерландам права суда по делу о крушении малайзийского Boeing 777, выполнявшего рейс МН17.

В Красноярском крае проводится проверка по факту аварии самолета Л-4

В районе озера Медвежье Иркутской области потерпел аварию самолет-амфибия Л-4. По данному факту Западно-Сибирским следственным управлением на транспорте СК России организована доследственная проверка.

«По предварительным данным, воздушное судно совершало частный полет. На его борту находились пилот и 2 пассажира. По неустановленной причине во время захода на посадку произошло его падение в акваторию озера Медвежье. Погибших нет, — рассказали в управлении. После падения им удалось выбраться из салона на крылья самолёта, где дождались подоспевших на помощь очевидцев на лодках». Для установления причин и обстоятельств произошедшего на место происшествия выехала следственная группа. В настоящее время проводятся проверочные мероприятия, направленные на установление всех обстоятельств события. По результатам проверки будет принято процессуальное решение.

Аэропорты Таиланда усилили меры безопасности после фото в Facebook

Меры безопасности были усилены после того, как человек, прошедший в закрытую зону международного аэропорта Суваннапхум по чужому пропуску, чтобы встретить приятеля, похвастался своим «подвигом» в соцсети Facebook.

Пропуск без фотографии владельца, которым воспользовался гражданин, прошедший в закрытую зону, был выписан одним из руководителей Управления аэропортов Таиланда на имя другого человека, который уже уволен. Отдел безопасности Управления довел до сведения всех сотрудников аэропортов страны, что с этого дня пропуски без фотографии их владельцев, даже одноразовые, действовать не будут, говорится в сообщении. Пропуска для прохода в закрытые зоны аэропортов выдаются сотрудникам аэропортовых служб, авиакомпаний, иммиграционной полиции, дипломатам и работникам государственных органов, чье присутствие в таких зонах необходимо по тем или иным причинам.

Бортовые самописцы вертолета Ка-32, разбившегося в Турции доставлены в МАК

В Межгосударственный авиационный комитет (МАК) доставлены бортовые самописцы с российского вертолета Ка-32 в рамках расследования авиационного происшествия в Турции.

Напомним, 2 июля в провинции Измир произошло авиационное происшествие с вертолетом Ка-32 RA-31024 авиакомпании «Авиалифт Владивосток». По имеющейся информации, машина получила значительные повреждения, 3 члена экипажа и один служебный пассажир не пострадали, один пассажир получил травмы. Расследование чрезвычайного происшествия ведет КАИК — бюро по расследованию авиационных инцидентов Турции. Как сообщает МАК, «специалисты комитета совместно с экспертами КАИК провели внешний осмотр и вскрытие самописцев. Носители информации извлечены и осмотрены. Самописцы не получили видимых механических повреждений, но провели несколько дней в воде. Работы продолжаются», — рассказали в пресс-службе МАК.



Собака лает, самолет летит

Зачем профсоюзы встают в оппозицию?

— Не секрет, что в последние годы наметилась тенденция оттока летного состава из целого ряда российских авиакомпаний на работу за границу, преимущественно в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. Каковы причины подобного исхода квалифицированных пилотов и почему — именно в эти регионы?

— Причина, к сожалению, прозаическая, отразившаяся на всей российской экономике: значительная девальвация рубля в конце 2014 года. Если до этого к нам достаточно активно приходили иностранные пилоты, причем нередко из стран ЕС, то после обесценения рубля, когда зарплаты в долларовом выражении значительно снизились, возникла обратная тенденция.

А тут грандиозные планы наших азиатских и ближневосточных партнеров по расширению как внутренних, так и международных авиaperевозок. Только в Китае в ближайшие годы планируется ввести порядка 100 новых аэропортов. Естественно, возникла необходимость в дополнительном и, что важно, высококвалифицированном летном составе, который можно получить в готовом виде, в том числе в России.

Еще один нюанс: в Китае в настоящее время наблюдается все больше признаков классического финансового пузыря, но пока он не прорвался, курс юаня остается стабильным, да и деньги на выплату зарплат тем же КВС имеются. Посмотрим, как будут развиваться события, не исключено, что через какое-то время вновь рекрутированные пилоты запросятся обратно.

— В настоящее время конкуренция на рынке авиaperевозок идет довольно жесткими и зачастую не джентльменскими методами. Рост количественных и качественных показателей присутствия российских авиакомпаний, в том числе такого мощного игрока, как «Аэрофлот», в Азиатско-Тихоокеанском регионе, очевидно, вызывает серьезное беспокойство конкурентов. И масштабное переманивание летного состава является инструментом конкурентной борьбы. Какую роль в этих процессах играет так называемый рекрутинг и какие структуры им занимаются?

— Безусловно, кадровая политика всегда была одним из ключевых направлений в конкурентной борьбе. К слову, растущее присутствие «Аэрофлота» в международном небе беспокоит коллег не только из Азиатско-Тихоокеанского региона, но и из других мест. Конкуренты используют любую возможность, любую осечку на-

шего авиафлагмана, чтобы не мытьем, так катаньем, через то же общественное мнение, выдвинуть нас с рынков.

Что касается рекрутинга, то им нынче занимаются многие: от абстрактных кадровых агентств и маркетологов в социальных сетях до самых разных агентов влияния внутри или рядом с авиакомпаниями. Поскольку первое, что нужно для рекрутинга, — это база данных пилотов, то в последнее время «трудоустройством» начали активно заниматься представители профсоюзов.

— В последнее время на слуху активная деятельность Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС), руководство которого широко информирует пилотов о привлекательных условиях работы в Китае, Республике Корея, Вьетнаме. Имеет ли профсоюзная организация компетенцию заниматься подобными вопросами?

— Небольшая вводная. В «Аэрофлоте» сегодня действуют сразу три профсоюзные организации: Первичная профсоюзная организация работников «Аэрофлота», Шереметьевский профсоюз бортпроводников и Шереметьевский профсоюз летного состава (ШПЛС). На мой взгляд, да и не только на мой, например, по мнению ФНПР, полностью легитимным нужно считать Первичную профорганизацию «Аэрофлота». Именно она, будучи самой многочисленной, является стороной социального партнерства с администрацией компании, разрабатывает и подписывает от имени трудового коллектива предусмотренный Трудовым кодексом коллективный договор, представляет интересы работников на региональном и федеральном уровнях.

Что касается ШПЛС, то он, по моей экспертной оценке, то есть его руководство, замечено в основном за гринмейлством, то есть подачей бесчисленных исков в судебные инстанции по поводу и без. Все это, конечно же, усложняет работу менеджмента компании.

Несколько лет назад ШПЛС дошел до откровенно незаконных методов наживы, конкретно — «покушение на мошенничество в особо крупном размере, совершенное группой лиц по предварительному сговору (ч. 3 ст. 30 и ч. 4 ст. 159 УК РФ).

Тогда руководство ШПЛС, пользуясь несовершенством нормативной базы, подало очередной судебный иск с требованием выплатить «ночные» компенсации пилотам, выиграло его, а затем предложило руководству «Аэрофлота» сделку — заплатить компенсации только наиболее активным членам ШПЛС, а остальным пилотам — ничего. Все возможные вопросы лидеры ШПЛС обещали



«порешать» за взятку в 30 млн рублей (первоначально требовали 100), были задержаны с поличным при выемке из ячеек первых 10 млн рублей и получили реальные тюремные сроки.

Кто-то скажет, на то и шука, чтоб карась не дремал. Согласен, если речь идет о шуке, а не о пиранье.

В отношении ШПЛС как «рекрутинговой» организации, то формально такая деятельность, возможно, и законна (я не юрист, чтобы давать соответствующие оценки), но фактически все понимают, что такая работа лишает «Аэрофлот» самого ценного — кадров, в подготовку и повышение квалификации которых вложены и силы, и средства.

— Пятизначные цифры зарплат в валюте, которыми соблазняют наших доверчивых «соколов» при трудоустройстве в авиакомпанию Китая, Кореи и стран Юго-Восточной Азии, давно растиражированы в СМИ. Однако не жалованием единым составляются достойные условия работы пилота гражданской авиации. Ответственность, которую он берет на себя, садясь за штурвал, неизмеримо высока, и условия работы должны ей соответствовать. Так что же на самом деле ждет российских пилотов в этом сказочном краю золотого дракона?

— Предваряя свой ответ, скажу, что те же КВС «Аэрофлота», получающие без будущих поощрительных доплат порядка 500 тысяч рублей в месяц, а это по текущему курсу около 8,5 тысячи долларов (прямо как топ-менеджеры в крупных банках!), и сегодня относятся к наиболее обеспеченной верхне-й части среднего класса. Плюс — соцпакет, а также ранний выход на профессиональную пенсию.

Что касается «не жалования единого», то тут вы снова зрите в корень. Конечно, никакое рабство с отбиранием паспортов или взятием родных в заложники нашим пилотам в странах золотого дракона не грозит. Скорее всего, летчики столкнутся с другими, не менее болезненными проблемами: другое законодательство и стиль жизни, иная, существенно более низкая в сравнении с российской культурная среда, языковой барьер (не все же китайцы или вьетнамцы владеют английским), непривычные бытовые условия вплоть до отличий в кухне, а главное — жизнь вдалеке от своих семей и друзей.

Стоит ли ради лишней пары тысяч долларов добровольно заточать себя в длительной командировке? На мой взгляд, нет: жизнь-то одна и мерить ее исключительно деньгами — это путь в никуда.

Конечно, посредникам ради

получения дивидендов можно расписывать поистине сказочные условия работы на чужбине, то есть врать и еще раз врать. Но здесь, я думаю, наши гражданские летчики имеют немалый опыт общения с иностранными коллегами и более-менее в курсе условий работы и отдыха в зарубежных авиакомпаниях. Если же кто-то польстится на рассказы функционеров, а потом решит вернуться обратно, вряд ли бывшая родная компания встретит «блудного сына» с распростертыми объятиями.

— Возможно ли разрешение напряженной ситуации в рамках разумного переговорного процесса? И, разумеется, извечный вопрос: кто виноват?

— Самый простой ответ на этот вопрос: собака лает — караван идет. Разница в том, что по обоим сторонам конфликта — люди, а лучший лекар в сложных межличностных коммуникациях, естественно, помимо конструктивных переговоров, — это время. Причем, время однозначно работает на авиакомпанию: «Аэрофлот», помимо того что это государство, еще и жизненно необходимая обществу функция — конкретно, оказание услуг по пассажирским или грузовым авиaperевозкам. Ответить на вопрос «Кто виноват?» сложнее. С моей точки зрения, руководство «Аэрофлота» должно разработать и реализовать эффективную стратегию противостояния гринмейлству. Тем более что и российский, и тем более иностранный позитивный опыт в этой части огромный. Но, с другой стороны, подобная ситуация свидетельствует, что руководство крупнейшей российской авиакомпании реалистично оценивает незначительность этого вызова и занято более важными делами. И, как показывают ведущие места «Аэрофлота» в многочисленных рейтингах, оно занимается этими делами успешно.

— И в завершение нашей беседы хотелось бы попросить вас охарактеризовать позицию президента ШПЛС Игоря Дельдюжова относительно введенной ПАО «Аэрофлот» программы поощрения летного состава в зависимости от трудового стажа. Он считает принятие этой программы результатом деятельности ШПЛС.

— Стоит отметить, что буквально за полдня его позиция сменялась с откровенного замешательства до подобных утверждений. Видимо, у господина Дельдюжова хорошие советчики, раз он так быстро «переобулся в воздухе». Рано или поздно, он может не успеть сменить свою позицию и тогда больно шмякнется о взлетно-посадочную полосу. Насколько я знаю, руководство «Аэрофлота» подобного катастрофического исхода не желает ни при каких погодных условиях. Но Дельдюжов — птица важная, так что предоставим «орлу» самому определять свою судьбу.

Константин СТОЛЯРОВ

Окончание. Начало на с. 2

Независимое исследование «Дистрибуция туристических услуг: мира, как мы его знаем, больше нет?», проведенное Лондонской школой экономики (LSE) по инициативе компании Amadeus, выявило современные тренды в индустрии авиаперевозок. Для полноценного анализа эксперты проанализировали статистические данные и пообщались с лидерами туриндустрии, отраслевыми ассоциациями и учебными заведениями, охватив, таким образом, все мировые рынки.

1. Основным движущим фактором развития отрасли продолжает оставаться конкуренция с низкобюджетными перевозчиками. Продолжающийся последние 30 лет процесс либерализации рынка авиаперевозок на территории стран Европы и других регионов сформировал основу для появления новых игроков, среди которых ведущую роль играют низкобюджетные перевозчики, в частности, Ryanair и easyJet.

2. Развитие сегмента лоукостеров способствовало изменению традиционных представлений о составе услуг, предоставляемых авиакомпаниями. Традиционный пакет услуг, определяющий стоимость билета, разделился на составляющие. Услуги перевозки багажа, предоставления питания и выбора места в салоне стали предоставляться пассажирам за отдельную плату.

3. Успех низкобюджетных перевозчиков способствовал разделению общего рынка авиаперевозок на два сегмента: внутреннее перевозки и дальние международные рейсы. В сегменте внутренних перевозок конкурентное давление со стороны лоукостеров привело к тому, что авиаперелёты стали восприниматься пассажирами как однотипный продукт. Люди, особенно путешествующие в отпуск, перестали обращать внимание на какие-либо факторы, кроме цены на билет. В свою очередь в сегменте дальних международных рейсов пассажирам всё еще важно



Amadeus назвала девять тенденций современного рынка авиаперевозок

получать полный комплекс услуг. Однако и здесь низкобюджетные перевозчики приступили к экспериментам по внедрению своих моделей обслуживания пассажиров.

4. Опрошенные эксперты сошлись во мнении, что дифференциация пакетов услуг, предоставляемых традиционными авиаперевозчиками, станет основным трендом развития отрасли на ближайшее десятилетие. Получив опыт ценовой конкуренции с лоукостерами в сегменте внутренних перевозок, многие традиционные авиакомпании уже начали изучать возможности дифференциации своих предложений на рынке.

5. Скорее всего, стремясь к дифференциации своих предложений, авиакомпании будут всё чаще использовать модель продажи комплексных пакетов дополнительных услуг и полностью организованных путешествий. С большой долей вероятности авиакомпании будут внедрять расширенную линейку тарифов для различных групп путешественников, а также предоставлять больше дополнительных услуг и заниматься комплексной организацией путешествий, предлагая своим клиентам вместе с билетом забронировать отель, арендовать машину, получить возможность приоритетного прохождения предполётного досмотра и оплатить длительную парковку своей машины в аэропорту.

6. Традиционные авиаперевозчики с сильными брендами, скорее всего, будут развивать

прямые продажи внутри своих стран. Отсутствие посредников в лице GDS позволяет более гибко подходить к развитию розничных продаж, предлагая клиентам уникальные продукты и услуги.

7. С другой стороны, по оценкам многих турагентов и операторов GDS, сложность процесса дифференциации предложений наоборот вынудит авиакомпании использовать посредников для реализации комплексных продуктов. Растущая сложность предлагаемых продуктов и услуг открывает новые возможности для GDS и других агрегаторов. При этом многое зависит от позиции регуляторов и антимонопольных ведомств, отслеживающих равенство условий для всех игроков рынка в вопросах распространения контента.

8. Учитывая вышесказанное, можно предположить, что прямая и непрямая дистрибуция в краткосрочной и среднесрочной перспективе будут развиваться параллельно и независимо друг от друга. С точки зрения рядового потребителя, подобный подход может внести дополнительные трудности в процесс планирования путешествий. В долгосрочной перспективе отдельные отраслевые игроки начнут выступать за интеграцию этих двух способов дистрибуции, например, на основе общих стандартов, таких как IATA New Distribution Capability. Тем не менее, в ближайшем будущем сложно ожидать появления решений, поддерживаемых всеми

участниками отрасли. Для этого потребуются более тесное и активное сотрудничество игроков туристического рынка.

9. Растущий интерес к дифференциации продуктов и услуг авиакомпаний потребует новых технических средств для распространения контента в удобном для использования формате, что приведёт к существенному увеличению нагрузки на IT-инфраструктуру. Операторы GDS и другие IT-компании должны будут предложить технологические решения, одновременно отвечающие потребностям авиакомпаний и запросам потребителей, желающих мгновенно получать информацию обо всех доступных вариантах путешествия при помощи любых доступных устройств. Эффективным решением данной проблемы станет создание инновационных бизнес-моделей, и открытие доступа к базам данных для третьих лиц. Подобный подход позволит задействовать ресурсы более широкого круга талантливых разработчиков и предпринимателей.

Напомним, Amadeus — ведущий поставщик передовых технологических решений для мировой индустрии туризма и перевозок. В этом году компания отмечает свой юбилей — 30 лет с момента основания. «Амадеус — информационные технологии» является дочерней компанией Amadeus IT Group и отвечает за дистрибуцию продуктов и услуг Amadeus для агентств в России, Армении и Белоруссии.

Вылет задерживается...

Семь реальных бесед между авиадиспетчерами и пилотами, над которыми вы будете смеяться

Диспетчер: «Постарайтесь в конце полосы резко повернуть вправо. Если не получится, выйдите на шоссе 207, поворачивайте налево на перекрестке и обратно в аэропорт!»
* * *

Пилот американских авиалиний в Мюнхене ждет разрешения на взлет. Вот что он услышал:

Немецкая авиакомпания (на немецком): «Земля, в котором часу мы можем вылетать?»

Диспетчер (на английском): «Если хотите, чтобы я ответил, говорите, пожалуйста, по-английски».

Немецкая авиакомпания (на английском): «Я гражданин Германии, пилотирую в Германии самолет немецкого производства. С чего бы мне говорить по-английски?»

Посторонний голос с другого самолета (с прекрасным английским акцентом): «Потому что вы проиграли в той проклятой войне!»
* * *

Диспетчер: «Western 738, взлет разрешается, на связь выходим на частоте 174.2».

Western 738: «Диспетчер, Western 738 взлетел. Да, и когда мы взлетели, в конце посадочной

полосы было какое-то мертвое животное».

Диспетчер: «Pacific 286, вам разрешается взлет, держим связь на частоте 174.2. Вы услышали, что сказал Western 738?»

Борт Pacific 286: «Pacific 286 взлетает. Конечно, услышали. Уже сообщили нашим поставщикам провизии».
* * *

Диспетчеры аэропорта во Франкфурте знамениты своей резкой и раздражительной манерой вести диалог. Они убеждены, что пилоты вообще не должны задавать им никаких вопросов без жизненно важной необходимости. Вот какой диалог между диспетчером из Франкфурта и британским пилотом с позывным «Птица» услышал когда-то пилот американских авиалиний.

Птица: «Центр, Птица покидает взлетно-посадочную полосу».

Земля: «Направляйтесь к выходу Бета 3-5».

Британский самолет оказывается на главной дорожке и начинает тормозить.

Земля: «Птица, Вам известно, куда вы едете?»

Птица: «Земля, будьте на связи. Я разыскиваю выход».

Земля (с высокомерным нетерпением): «Птица, вы что, не бывали во Франкфурте?»

Птица (невозмутимо): «Бывал, два раза в 1944-м. Правда тогда было темно и мне не нужно было приземляться».
* * *

В один из оживленных дней в британском аэропорту экипаж американских авиалиний «заблудился» и оказался на пути другого самолета. Женщина-диспетчер, не жалея ушей экипажа и своей нервной системы, истошно кричала о том, что они все напутали и теперь она еще 100 лет будет исправлять последствия их ошибки. Она кричала все громче и громче, приказывая им не двигаться, ждать ее команд и выполнять все, что она прикажет до мельчайших деталей.

Звук в наушниках пилотов зашкаливал. Вжавшись в кресла, они тихо и смиренно соглашались со всем, что орала им диспетчер. И тут, после непродолжительного затишья, посторонний пилот разорвал тишину:

— Эммм, эмм, мы случайно не были женаты?

Ирина БАДЕШКО, TravelAsk

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Европейские перевозчики заявляют о нехватке пограничников в аэропортах стран Евросоюза

По заявлению Ассоциации Airlines for Europe (A4E), куда входят 15 авиакомпаний, включая Ryanair, Norwegian Air и Finnair, самыми проблемными этим летом являются аэропорты Испании, Франции, Италии, Бельгии и Португалии, где на паспортном контроле отмечаются четырёхчасовые задержки. По заявлению A4E, из-за нехватки сотрудников пограничного контроля пассажиры опаздывают на свои рейсы, что привело уже к задержке тысячи рейсов и сбоям в расписании ведущих авиакомпаний Европы. Напомним, усиленные меры на внешних границах ЕС заработали с 15 марта 2017 года, и этот режим продлится до 7 октября текущего года.

Boeing продолжает сокращать рабочие места для повышения эффективности производства

Boeing Co. сокращает персонал наиболее быстрым темпом, чем за десять лет, сообщает Dow Jones со ссылкой на издание Wall Street Journal. За первое полугодие гигант аэрокосмической отрасли расстался примерно с 4 процентами сотрудников, большинство из которых работали на крупных предприятиях в штате Вашингтон. Boeing заявляет, что должен повысить эффективность и активнее автоматизировать заводы, чтобы строить самолеты следующего поколения. Портфель заказов на текущий момент превышает 5700 лайнеров. Руководство компании считает сокращение расходов ключевым способом поддерживать конкурентоспособность с европейским конкурентом Airbus SE.

Власти Окинавы подали новый иск против строительства аэродрома для военной базы США

Ранее Правительство Японии и США договорились о переносе авиабазы «Футэmma» из густонаселенного города Гинован в центре Окинавы в северную часть острова, в район поселка Хэноко близ города Наго. Через суд Токио удалось сорвать попытки остановить строительство, которые предпринимали власти Окинавы, добиваясь вывода базы за пределы этой префектуры. По данным администрации префектуры на Окинаве находятся 25,8 тысячи американских военнослужащих, а также 19 тысяч членов их семей и других гражданских лиц. Там сосредоточено 70 процентов всех военных объектов США в Японии, хотя Окинава занимает всего один процент от всей территории Японии.

Ирландская Ryanair подала заявку на покупку Alitalia, вступившей в процедуру банкротства

Ирландский бюджетный авиаперевозчик Ryanair внес неизбежную заявку на приобретение итальянской авиакомпании Alitalia, начавшей процедуру банкротства, сообщает Reuters. Финансовый директор Ryanair Нил Соракхан отметил, что не может сообщить подробности. При этом он добавил, что лоукостер считает «важным участвовать в данном процессе». В июне глава Ryanair Майкл О'Лири заявил, что если ирландский перевозчик решит внести предложение о покупке итальянской авиакомпании, то будет претендовать на контрольный пакет. При этом ранее он сообщал, что предпочел бы сотрудничать с итальянским перевозчиком, а не покупать его.

Delta, China Eastern Airlines, Air France-KLM и Virgin Atlantic решили сформировать альянс

China Eastern и Delta приобретают по 10 процентов акций Air France-KLM (они заплатят по €375 млн), а та в свою очередь покупает 31-процентную долю за \$287,5 млн в британской Virgin, крупнейшим акционером которой становится Delta. Таким образом, общая сумма сделок превысит \$1 млрд. В результате Air France-KLM станет вторым по размеру акционером Virgin после Delta, которой принадлежит 49 процентов. 20 процентов авиакомпания по-прежнему будет принадлежать конгломерату Virgin Group бизнесмена Ричарда Брэнсона. При этом доля французского правительства в самой Air France-KLM снизится с 18 до 14 процентов. Delta также уже владеет 3,2 процента China Eastern.

Во втором квартале 2017 года компания Embraer передала заказчикам 35 коммерческих самолетов

Как сообщает пресс-служба компании, во втором квартале текущего года бразильская самолетостроительная компания Embraer S.A. поставила заказчикам 35 новых коммерческих самолетов и 24 бизнес-джета. Напомним, во втором квартале прошедшего, 2016 года, компания поставила 26 коммерческих самолетов и 26 бизнес-джетов. «На сегодняшний день портфель заказов компании Embraer составляют твердые контракты на 18,5 миллиарда долларов США. Выручка во втором квартале 2017 года увеличилась на 29,5 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигла 1,769 миллиарда долларов США», — отметили в пресс-службе компании.

Задержанные в Сиднее террористы планировали отравить пассажиров в салоне сернистым газом

Как рассказала газета The Australian, правоохранительным органам Австралии удалось предотвратить теракт в самолете. Были задержаны четыре человека. По предварительным данным, они планировали использовать взрывное устройство. По мнению властей, теракт был спланирован боевиками «Исламского государства». Полиция утверждает, что подозреваемым не хватило бы знаний и возможностей для создания такого сложного устройства самостоятельно. Предполагается, что оно создавалось под непосредственным руководством боевиков ИГ. Отмечается, что четверо задержанных мужчин — австралийцы ливанского происхождения и приходятся друг другу родственниками.

Самолет авиакомпании Lufthansa совершил вынужденную посадку из-за поломки кофеварки

Лайнер немецкой авиакомпании Lufthansa совершил вынужденную посадку на Кипре из-за поломки бортовой кофеварки, пишет Stuttgarter Zeitung. Инцидент произошел во время перелета из Мюнхена в столицу Саудовской Аравии Эр-Рияд. В салоне самолета со 186 пассажирами стал ощущаться запах гари. В связи с этим экипаж принял решение о вынужденной посадке в кипрском международном аэропорту Ларнака. Пассажиры были эвакуированы, после чего выяснилось, что источником запаха оказалась неисправная кофемашина. Удалось ли в итоге воздушному судну долететь до пункта назначения и какие компенсации получили пассажиры, в газете не уточняется.

С нами вы облетите весь мир

**Старейшая профессиональная
газета российских авиаторов
выходит с 16 апреля 1936 года**

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



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

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

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

Опасные покатушки

Незаконные «прогулочные» полеты продолжают травмировать и уносить жизни пассажиров

Граждане, принявшие решение воспользоваться этими незаконными услугами эксплуатантов ВС АОН, не имеют информации о серьезных проблемах, с которыми они могут столкнуться в случае авиационного происшествия или инцидента.

Так, 27 июля 2017 в районе города Пицунда (Республика Абхазия) при выполнении, так называемого, экскурсионного полета произошла катастрофа самолета Че-23М RA-2604G физического лица (владелец ВС – Куприн О.В.). Пилот и два пассажира (из них один ребенок) погибли. Воздушное судно разрушено.

Пилотировал самолет Семенов А.В., обладатель свидетельства авиационного специалиста государственной авиации, выданного в 2005 году Калужским АЛТУ РОСТО (ДОСААФ), что является нарушением требований части 1 статьи 53 Воздушного кодекса Российской Федерации. Предварительный анализ указанного свидетельства позволяет предполагать элементы фальсификации в части оформления соответствующих разделов свидетельства с применением оттисков печатей различных организаций.

8 августа 2015 года в районе н.п. Лечищево (Истринское водохранилище) произошло столкновение в воздухе самолета Cessna U206F RA-67523 и вертолета R-44 RA-04383 частных лиц. Катастрофа произошла в результате столкновения ВС в воздухе в процессе выполнения полета по ПВП в воздушном пространстве класса «Г». Находившиеся на борту самолета пилот и 4 пассажира (в том числе 2 детей), на борту вертолета — пилот и 3 пассажира погибли. ВС разрушены и затонули. В нарушение требований статей 53 и 57 Воздушного кодекса Российской Федерации полеты на гидросамолете Cessna U206F RA-67523 осуществлялись лицом, не имеющим свидетельства пилота гражданской авиации, выданного уполномоченным органом.

1 ноября 2016 года в районе города Адлера произошло авиационное происшествие с вертолетом Eurocopter AS-350 B3 RA-07275 ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка». При выполнении «ознакомительного» полета над Черноморским побережьем в результате столкновения вертолета с землей один пассажир погиб, еще один в результате тяжелых травм скончался в больнице. Три пассажира и КВС получили серьезные травмы и были эвакуированы в больницу. Таким образом, из шести человек, находившихся на борту самолета, двое погибли, четверо получили серьезные телесные повреждения.

В июле этого года в 85 км от города Урай в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО) в результате крушения легкомоторного самолета A-22 LS погиб один человек, сообщает окружное управление МЧС РФ.

В этой связи Росавиация напоминает о требованиях воздушного законодательства Российской Федерации. В соответствии с положениями Воздушного кодекса Российской Федерации полет любого гражданского воздушного судна может быть осуществлен лишь при соблюдении следующих условий:

Статья 21 Воздушного кодекса Российской Федерации устанавливает, что авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

При этом гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения (АОН). То есть владельцы воздушных судов АОН не имеют права оказывать любые платные услуги по перевозке пассажиров, например, при их доставке к месту работы, отдыха, а также при выполнении демонстрационных или экскурсионных полетов. Если пилот или владелец (их посредник) такого самолета, вертолета, аэростата или любого другого воздушного судна предлагает Вам подобную платную услугу, он грубо и сознательно нарушает требования Воздушного кодекса Российской Федерации.

Если Вы все-таки решили воспользоваться воздушным судном АОН, необходимо помнить, что в соответствии с частью 2 статьи 100 Воздушного кодекса Российской Федерации, пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира (например, приобретение билета), либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). При этом сам владелец или пилот (их посредник) воздушного судна АОН не будет являться Вашим перевозчиком, так как для выполнения обязанностей перевозчика у него нет и не может быть лицензии на этот вид деятельности, как это предусмотрено частью 1 статьи 100 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Более того, на владельца воздушного судна АОН не распространяются требования статьи 133 Воздушного кодекса Российской Федерации, устанавливающей обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна.

Вследствие этого, при наступлении неблагоприятных последствий (например, авиационного происшествия или инцидента) на такой полет не будут распространяться требования Статьи 117 Воздушного кодекса Российской Федерации, определяющей ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна.

Федеральное агентство воздушного транспорта настоятельно просит не пренебрегать безопасностью и не пользоваться незаконными платными услугами владельцев и пилотов воздушных судов АОН.



«В результате крушения частного самолета Cessna под Коктебелем в Крыму погибли четыре человека», — сообщил руководитель пресс-службы управления МЧС по Крыму Владимир Иванов.

24 Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания

(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru

