

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 28-30 (44134)
Июль 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



Владимир Путин: «Россия по-прежнему открыта для новых совместных проектов с любыми зарубежными партнерами»

Интерьер вашего борта —
наша забота



ООО «Аэро Стайл»
140180, Московская область,
г. Жуковский,
АО «ЛИИ им. М. М. Громова», ОКП
Тел./факс: +7(495) 556-5967,
+7(495) 556-7434
E-mail: info@aerostyl.ru



Вертолетные кресла АЭРОСТАЙЛ

**Воздушный транспорт
гражданской авиации
№ 28-30
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

Сюрприз для Гиннеса

СибНИА создаст замену Ан-2 через два года. Но это будет уже совершенно новый самолет

Сибирский научно-исследовательский институт авиации (СибНИА) имени С. А. Чаплыгина, разработавший самолет из композитных материалов, который должен сменить Ан-2 («Кукурузник»), выпускающийся с 1940-х годов, планирует наладить его производство через два года. Об этом сообщил журналистам начальник опытного конструкторского бюро СибНИА Вячеслав Писарев.

«У нас есть сейчас опытный экземпляр, он будет дорабатываться, конечно. Я думаю, что ориентировочно через два года начнется его производство», — сказал Писарев.

По его словам, первый опытный экземпляр цельнокомпозитного самолета будет представлен на Международном авиационно-космиче-

ском салоне МАКС-2017 в подмосковном Жуковском. Туда самолет отправится из Новосибирска своим ходом через несколько дней, отметил Писарев. Рабочее наименование самолета — ТВС-2-ДТС.

В свою очередь, научный руководитель СибНИА Алексей Серьезнов пояснил журналистам, что сей-

час институт ведет переговоры с потенциальным инвестором о создании производства таких самолетов мощностью около 20 машин в год в городе Бердске под Новосибирском. Стоимость создания такого производства он оценил в \$25-35 млн, отметив, что окупиться оно может после выпуска 50 самолетов.



Программу воздушного старта долгие годы пытаются реализовать ведущие государства мира. Шутка ли — удешевление вывода космических аппаратов на орбиту может значительно ускорить развитие собственных аэрокосмических проектов. Однако среди проектов по разработке платформ для воздушного старта американский двухфюзеляжный самолет Stratolaunch, торжественная выкатка которого состоялась в конце мая, вызывает у специалистов огромное количество вопросов.

Ракета в багажнике

В Советском Союзе программы удешевления вывода космических аппаратов прорабатывали одними из первых. Пионеры космонавтики хорошо знали, что запуск каждой ракеты — дорогостоящее и сложное мероприятие, контролировать каждый этап которого чрезвычайно трудно. Идея использовать крупные военно-транспортные самолеты в качестве площадки пришла не внезапно: как и пуски с морских космодромов, старт ракеты с борта самолета прорабатывался не один год.

Похищение «Геракла»

или Как США «украли» у СССР самый большой в мире самолет

Как мы уже сообщали ранее («Воздушный транспорт» №23) компания Stratolaunch сооснователя Microsoft Пола Аллена впервые представила в пустыне Мохахе (штат Калифорния) крупнейший в мире самолет-носитель. Машина, созданная корпорацией Orbital ATK для запуска с высоты 9100 метров ракет-носителей, оснащена шестью двигателями Pratt & Whitney PW4056 и состоит из двух фюзеляжей длиной 72 метра каждый, соединенных общим крылом длиной 117 метров. Масса самого самолета - 250 тонн, а с полной нагрузкой — 590 тонн

Способы, носители, методы и программы для вывода ракеты-носителя на орбиту отличались друг от друга не только сложностью и стоимостью, но и сроками реализации. Идеи снижения стоимости и сложности пуска не были забыты и позднее. В начале

2010 года в активную фазу работ по теме «Воздушный старт» включились специалисты российского ГРЦ имени Макеева.

Идея отказа от пусковой площадки, строительства инфраструктуры и многомесячной подготовки требовала создать универсальный

комплекс вывода на орбиту и надежную ракету-носитель. За основу платформы «Воздушный старт» разработчики взяли двухступенчатую ракету-носитель «Полет» с грузоподъемностью до 4 т.

Продолжение на с. 10

Десант на Полюс? Почему нет

Холдинг «Вертолеты России» досрочно передал ВКС Минобороны два «арктических» вертолета

На Улан-Удэнском авиационном заводе (входит в состав холдинга «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех) состоялась торжественная церемония досрочной передачи двух вертолетов Ми-8АМТШ-ВА для арктической группировки войск представителям Воздушно-космических сил Министерства обороны РФ. «Арктический» Ми-8АМТШ-ВА был создан специально для обеспечения эксплуатации в северных регионах страны при температурах до минус 60 градусов Цельсия.

История применения вертолетов для освоения Арктики берёт начало в 50-х годах, когда вертолёт как разновидность воздушного судна вошёл в повседневную практику военной и гражданской авиации. В 1954 году были изготовлены два экземпляра вертолёта Ми-1 в арктической версии, которые должны были базиро-

ваться на ледоколах. Позже в этом качестве применялись также Ми-2. Кроме того, на ледоколах базировались Ми-4 и Ка-15, относящийся к тому же классу, что и Ми-1.

В 1955 году вертолёты Ми-1 начали поступать на Тюменский Север — в Берёзовский Объединённый авиаотряд. К 1959

году в этом подразделении гражданской авиации насчитывалось 16 вертолётов, из которых 4 были изготовлены в Польше. Основная задача, решаемая с помощью этих вертолётов — поддержка геологических экспедиций. В Арктике применялись также вертолёты Ми-4, эксплуатация которых в военном и гражданском секторах началась од-

новременно.

В 1954 году на двух вертолётах этого типа был осуществлён перелёт из Москвы на Северный полюс. В период весеннего завола 1956 года на станции «СП-3» уже работал новый вертолёт Ми-4 «Н-89» под командованием В.П. Колошенко. Ещё один Ми-4

(«Н-88») лётчика В.В. Афонина был направлен на «СП-4». Примечательно, что обе машины экипажи перегнали почти к Северному полюсу с аэродрома Казанского вертолётного завода, преодолев в общей сложности более 5 тысяч километров.

Продолжение на с. 26



Это — Марина Попович, освоившая сверхзвуковые истребители и многие транспортные самолёты, включая Ан-22, Любовь Уланова, поставившая со своим экипажем множество рекордов на Ил-18, Ираида Вертипрахова, совершавшая дальние перелёты на Ил-62, классик вертолётного дела Инна Копец. Да что там самолёты — даже в числе первых космонавтов была женщина!

Этот ряд можно продолжать и далее, но всё же следует определить, кто же из женщин пролетел в небо первой. Долгое время вся авиационная общественность была убеждена, что первой авиатрисой являлась Лидия Зверева. Но существуют не менее веские факты, что таковой была княгиня Евгения Шаховская. Её инструктором был прославленный лётчик Всеволод Абрамович (внук

Рождённая для полета

Оседлав тигра, княгиня Шаховская укротила аэроплан

То, что в авиации нашлось место и женщинам, никого не удивляет. Многие и сегодня знают имена отважных лётчиц Полины Осипенко, Валентины Гризодубовой и Марины Расковой. О роли «ночных ведьм» в Великой Отечественной войне также лишней раз говорить не приходится. Да и после войны прекрасный пол вписал яркие страницы в историю не только нашей военной и гражданской авиации.

еврейского писателя Менделе Мойхер-Сфорима, настоящее имя которого — Яков Абрамович).

21 марта в Санкт-Петербурге Секция истории авиации и космонавтики при Институте истории, естествознания и техники провела встречу с писательницей и исследователем Верой Ефимовой, которая написала книгу о Евгении Шаховской. Членам секции была предоставлена возможность

познакомиться с её содержанием. Целью написания книги являлось восстановление справедливости в отношении Евгении Михайловны, которая и по сей день в Интернете в списке первых авиатрис значится третьей или четвёртой. Впрочем, при этом она считалась первой в истории отечественной авиации военной лётчицей.

Почему факт получения диплома Евгенией Шаховской не

был зафиксирован — сказать трудно. Нет сомнения, что Всеволод Абрамович телеграфировал об этом событии. Возможно, сыграло роль то, что вручение диплома состоялось в Германии. Но Михаил Ефимов получил свой диплом во Франции, что не мешает ему считаться первым русским лётчиком.

Продолжение на с. 29

SIRENA



TRAVEL



Strategic Partner



LEONARDO PSS

КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ



phone DE: +49 69 74308764
phone RU: +7 495 782 01 54
www.leonardo.aero

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Госдума рекомендует исключить из стоимости авиабилета тариф на багаж при его отсутствии

Изменения предложено внести в Воздушный кодекс РФ. По словам разработчиков, инициатива направлена на снижение стоимости перевозок. Проект закона устанавливает возможность исключения из договора перевозки условия о наличии нормы провоза багажа без взимания дополнительной платы, при этом пассажир сохраняет право на бесплатную перевозку ручной клади. Перевозчик или уполномоченные им лица обязаны информировать пассажира об условиях провоза багажа и ручной клади до заключения договора. Законопроект создает условия для формирования и работы лоукостеров и позволит авиакомпаниям формировать более широкую линейку тарифов.

Европейский суд запретит авиакомпаниям взимать плату с пассажиров за отмену брони

Причиной разбирательства по данному вопросу, пишет Eurogag, стало обращение немецких судей, которые попросили высшую инстанцию разобраться в политике возврата средств перевозчика Air Berlin. Как пишет издание Air Journal, авиакомпания включила в условия предоставления услуг противоречивый пункт, согласно которому пассажир, аннулировавший бронь билета или вовсе не явившийся на рейс, должен выплатить 25 евро в качестве платы за обработку заказа. Немецкие судьи посчитали подобную практику ущемлением прав клиента. По решению Европейского суда отныне перевозчик не имеет права скрывать дополнительные сборы, включенные в стоимость билета.

Государственная Дума одобрила законопроект о послеполетных проверках пассажиров и судов

Проект закона предлагает установить, что при отсутствии информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта послеполетный досмотр не проводится, что снимает обязательность его проведения при досмотре ВС, его бортовых запасов, членов экипажа, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, а также груза и почты. Проект также предлагает исключить обязательность согласования Минтрансом России Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров с МВД России. Это позволит освободить полицию от выполнения несвойственных функций, говорится в пояснительной записке.

Сергей Иванов: Российские власти намерены реконструировать 18 арктических аэропортов

«Есть программа реконструкции 18 арктических аэропортов... Таким образом, не за один год конечно, а постепенно мы восстановим и реконструируем всю систему арктических аэропортов — от Певека до Мурманска, что конечно будет способствовать экономическому и хозяйственному развитию Арктики», — сообщил специальный представитель Президента РФ Сергей Иванов. Руководитель Росавиации Александр Нерадько уточнил, что пока оценка объемов инвестиций не проведена. «Оценка стоимости реконструкции может быть проведена в рамках проектных работ», — добавил он, не назвав сроков, когда может быть проведена реконструкция аэропортов.

Минтранс готовит изменения в Налоговый кодекс, отменяющие льготы НДС на аэропортовые услуги

«Предлагаемый порядок вносит ясность в вопросы налогообложения услуг аэропортов. Одновременно с отменой подпункта 22 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса РФ предлагается установить ставку 0 процентов для перечня услуг, оказываемых аэропортами авиакомпаниям в целях осуществления международных воздушных перевозок, а также установление ставки НДС 18 процентов на услуги, оказываемые в аэропортах Российской Федерации, по обслуживанию воздушных судов, выполняющих рейсы на внутренних воздушных линиях», — говорится в сопроводительной информации. Предполагаемый срок вступления в силу закона — январь 2018 года.

ООП России предлагает увеличить компенсацию за задержку рейса до 100 процентов цены билета

Соответствующее предложение Общероссийское объединение пассажиров направило в комитет Госдумы РФ по транспорту. По мнению организации, необходимо дополнить ФЗ «Воздушный кодекс РФ» новым минимальным порогом компенсации на уровне не менее 30 процентов от МРОТ за один час, а также максимальным, не превышающим стоимость билета. В настоящий момент эта выплата не может превышать половину от стоимости билета. Председатель «Общероссийского объединения пассажиров» Илья Зотов полагает, что такие изменения необходимы, чтобы повысить ответственность авиаперевозчиков. В мае т.г. было задержано 204 рейса на время более двух часов.

Азербайджан и Евросоюз планируют подписать договор о едином авиационном пространстве

«Второй этап переговоров по проекту Договора состоялся в Брюсселе 4-5 июля. Азербайджанскую делегацию на встрече возглавлял директор Государственной администрации гражданской авиации Ариф Мамедов. В ходе переговоров стороны выразили готовность подписать соответствующие документы. Также на встрече обсуждались замечания и предложения азербайджанской стороны, и была внесена ясность в ряд вопросов», — отмечается в сообщении. По результатам встречи был подписан протокол. Третий этап переговоров по «Договору о едином авиационном пространстве между странами ЕС и Азербайджаном» состоится в Баку.

Министерство транспорта разрешило временно не регистрировать беспилотники весом до 30 кг

Закон об обязательной регистрации беспилотников вступил в силу. Однако в Минтрансе уточнили, что Правительство России еще не разработало правила регистрации БПЛА, и проект постановления только готовится к направлению в Минюст. «До вступления в силу обозначенного акта владельцы БПЛА, которые весят от 250 г до 30 кг, не обязаны их регистрировать и никакие правовые последствия для граждан не могут иметь место. В заявлении на регистрацию должны быть указаны наименование летательного аппарата, страна его изготовления, серийный номер, название производителя, год изготовления, а также максимальная взлетная масса, тип и количество двигателей.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Sukhoi Business Jet предложен иностранцам в качестве челнока между игорными зонами Азии

Соответствующий проект представлен в китайском Макао, где сконцентрированы десятки казино. В презентации участвовала российская делегация, которую возглавил вице-премьер Правительства РФ Юрий Трутнев. Цель ее визита – привлечь международных инвесторов к развитию игорной зоны «Приморье». Она располагается в бухте Муравьиная, вблизи горда Артем. Расстояние от нее до Владивостокского аэропорта составляет 23 км. «Игорная зона принесет колоссальный мультипликативный эффект, это повышение туристической привлекательности территории, увеличение налоговой базы, развитие инфраструктуры», — рассказал депутат Приморского края Игорь Чемерис.

Аэрофлот удваивает компенсацию за питание пассажирам при задержке рейса в Шереметьево

По решению руководства авиаперевозчика стоимость ваучера на питание для пассажиров при задержках и отменах рейсов была увеличена с 490 до 1000 рублей. Изменения вступили в силу с 5 июля 2017 года. «В соответствии с Федеральными авиационными правилами и внутрикорпоративными стандартами обслуживания, Аэрофлот предоставляет пассажирам ваучеры на питание в случае ожидания отправления рейса более 4 часов при перерыве в перевозке по вине перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменении маршрута перевозки», — рассказали в авиакомпании.

После успешного прохождения аудита IOSA авиакомпания ВИМ-АВИА стала членом IATA

Для ВИМ-АВИА членство в IATA означает не только укрепление репутации, но также возможность внедрения новых технологий и новых видов сервиса для пассажиров, повышения стандартов оперативной деятельности, упрощения взаиморасчетов и многое другое, что в конечном итоге означает серьезные конкурентные преимущества, снижение затрат и увеличение доходов. ВИМ-АВИА входит в ТОП-10 российских авиакомпаний. В 2016 году авиакомпания перевезла более 2,07 млн пассажиров. Основу деятельности ВИМ-АВИА составляют регулярные и чартерные пассажирские перевозки из Москвы и региональных российских центров в города России, Средней Азии и Европы.

AZUR air выплатит по суду 100 тысяч рублей штрафа за задержку рейса из Казани в Тайланд

«24 декабря 2016 года в аэропорту Казани AZUR air необоснованно допустило задержку рейса в Пхукет продолжительностью более 12 часов и не предоставило резервного ВС», — отметили в пресс-службе прокуратуры. По результатам проверки в отношении авиакомпании возбудили дело об административном правонарушении по статье 14.1.2, части 3 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией). «Постановлением мирового судьи Красноярск AZUR air признано виновным в совершении указанного правонарушения, ему назначено наказание в виде штрафа в размере 100 тысяч рублей».

«Базэл Аэро» и власти Краснодарского края подписали соглашение о развитии туротрасли

В рамках соглашения планируется проведение комплексной работы по продвижению курортов Краснодарского края как в городах России, так и за рубежом, а также развитие маршрутной сети региона, что позволит обеспечить доступность отдыха и санаторно-курортного лечения для жителей страны и иностранных туристов. Первыми совместными шагами станет участие во всероссийских и международных туристических выставках, реклама курортов Краснодарского края в городах и странах с высоким потенциалом развития выездного туризма, проведение совместных рекламных акций и привлечение к работе авиакомпаний, туроператоров, средства массовой информации.

«Саратовские авиалинии» могут стать базовым перевозчиком нового городского аэропорта

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» может стать базовым перевозчиком после появления в регионе нового аэропорта, строительство которого закончится в 2018 году. Об этом в ходе торжественной церемонии запуска строительства аэропортового комплекса сообщил журналистам генеральный директор УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский. Также из Саратова в Москву совершает вылеты Аэрофлот. Врио губернатора региона Валерий Радаев добавил, что новый аэропорт даст возможность принимать не только небольшие суда, но и лайнеры типа Boeing и Tu-204/214. Общая площадь терминала составит 23 тыс. кв м, пропускная способность — около 1 млн пассажиров в год.

Совладелец компаний Global Ports и Globaltrans создал оператора коммерческой бизнес-авиации

Российский предприниматель, совладелец крупнейшего оператора контейнерных терминалов в России - группы Global Ports и одного из лидеров российского рынка грузовых ж/д-перевозок - группы Globaltrans — Андрей Филатов создал оператора бизнес-авиации Chess Aviation Club. Во Франции компания завершила приемку воздушного судна — ультралегкого трехдвигательного бизнес-джета Falcon 8X — новинки модельного ряда мирового лидера производства реактивных бизнес-самолетов Dassault Aviation. Новый бизнес-джет обеспечивает увеличенную дальность и комфортность перелетов. 8X способен находиться в воздухе до 14 часов, преодолевать расстояния до 11,9 тысячи км.

Министерство внутренних дел России не смогло найти поставщика самолета с VIP-апартаментами

Аукцион на поставку МВД пассажирского Tu-204-300 за 1,7 млрд рублей с VIP-апартаментами признан не состоявшимся, сообщается на портале госзакупок. Исходя из описания, в первом салоне лайнера должны располагаться четыре кресла повышенной комфортности и апартаменты «главного пассажира», куда входят спальня с двухспальной кроватью, туалет, а также рабочий кабинет с трехместным диваном. Во втором салоне должны быть большие столы для переговоров, три кресла повышенной комфортности и пятиместный диван. В третьем — места бизнес- и эконом-класса. Вероятно, предложение ОАК показалось «главному пассажиру» недостаточно комфортным.

Росавиация сбилась с курса

Счетная палата обнаружила в ее работе нарушения

В соответствии с законодательством Российской Федерации, Счетная палата рассматривает результаты проверки исполнения бюджета и бюджетной отчетности об исполнении федерального бюджета за 2016 год главными распорядителями бюджетных средств (ГРБС). Основные результаты публикуются на сайте контрольного органа по мере утверждения Коллегией соответствующих заключений. Дошла очередь и до Росавиации.

«Коллегия Счетной палаты утвердила заключение на исполнение федерального бюджета Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация). В 2016 году Росавиацией как главным администратором доходов обеспечено поступление доходов в федеральный бюджет в размере 2,15 млрд рублей, что на 793,7 млн рублей, или на 58 процента превысило показатели уточненного прогноза поступлений доходов на 2016 год», — говорится в сообщении пресс-службы Счетной палаты.

Наибольший удельный вес в общем объеме доходов, зачисленных в федеральный бюджет в 2016 году, администрируемых Росавиацией, составили доходы федерального бюджета от перечисления чистой прибыли федеральными государственными унитарными предприятиями — 688,5 млн рублей (32 процента) и от компенсации затрат федерального бюджета (возврат дебиторской задолженности прошлых лет) — 1,17 млрд рублей (54,5 процента).

Использование средств федерального бюджета осуществлялось Росавиацией в течение 2016 года неравномерно: 1 квартал — 5,6 процента, 2 квартал — 21,1 процента, 3 квартал — 34,3 процента, 4 квартал — 39 процентов кассового исполнения.

«В нарушение Правил подготовки планов информатизации госорганов и отчетов об их выполнении до утверждения Плана информатизации на 2016 год Росавиация заключила контракты на эк-

сплуатацию информационных систем и на обеспечение средствами и услугами связи на общую сумму 9,4 млн рублей, расходы по которым по состоянию на 24 мая 2016 года составили 8,5 млн рублей», — отметили в Счетной палате.

В нарушение Положения о формировании государственного задания, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации, Росавиацией в государственное задание ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» (далее — ЦКБ ГА) включена государственная услуга по оказанию первичной медико-санитарной помощи, не предусмотренной базовой программой обязательного медицинского страхования по видам услуг: физиотерапия, клиническая лабораторная диагностика, рентгенологическая диагностика, вакцинация и медицинская реабилитация в амбулаторных условиях. А это не соответствует основным видам деятельности ЦКБ ГА, прописанным в нормативных документах.

Согласно Уставу ЦКБ ГА к основным видам деятельности ЦКБ ГА относится оказание первичной медико-санитарной помощи в амбулаторных условиях по профилям, включенным в базовую программу обязательного медицинского страхования.

В связи с этим, финансовое обеспечение первичной медико-санитарной помощи в амбулаторных условиях в сумме 37,71 млн рублей осуществлялось Росавиацией в нарушение Федерального закона «Об основах охраны здо-

ровья граждан в Российской Федерации» и Программы государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи на 2016 год, за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета, а не за счет средств обязательного медицинского страхования.

«Объем незавершенного строительства по подведомственным Росавиации учреждениям и предприятиям составил на 1 января 2016 года 52,58 млрд рублей (144 объекта). Увеличение за 2016 год составило 13,74 млрд рублей, что объясняется низкими темпами ввода объектов в эксплуатацию и недостаточным уровнем технической готовности. В составе незавершенного строительства Росавиации числятся затраты на проектно-сметную документацию, разработанную и утвержденную в 2009-2012 годах, в сумме 895,6 млн рублей, которая до настоящего времени не использована», — отметили в пресс-службе.

Росавиацией не обеспечены достаточные меры по сокращению дебиторской задолженности. Несмотря на то, что объемы дебиторской задолженности на 1 января 2017 года по сравнению с аналогичными объемами на 1 января 2016 года снизились на 2,6 процента и составили 25,69 млрд рублей, просроченная дебиторская задолженность по расходам в течение 2016 года увеличилась на 1,51 млрд рублей, или на 103,6 процента и на 1 января 2017 года составила 2,96 млрд рублей по 26 контрактам на строительство-монтажные и проектные работы по объектам капитального строительства, включенным в ФАИП, в частности, по объектам реконструкции аэропортов «Храброво», «Кольцово», «Воронеж» и аэропортовых комплексов в городах Саранске и Волгограде.

Остатки субсидий на финансовое обеспечение государствен-

ных заданий, неиспользованные подведомственными учреждениями Росавиации на начало 2016 года, составили 147,3 млн рублей, на конец 2016 года — 177,6 млн рублей. При этом остатки в связи с невыполнением госзадания отсутствовали. Остатки субсидий на иные цели, неиспользованные подведомственными учреждениями Росавиации на начало 2016 года, составили 12,2 млн рублей, на конец 2016 года — 65,6 млн рублей. По состоянию на 1 января 2017 года неиспользованные остатки предоставленных Росавиацией субсидий юридическим лицам составили 15,4 млн рублей, которые в полном объеме перечислены в доход федерального бюджета в январе-феврале 2017 года.

Из 6 государственных программ, соисполнителем и участником которых является Федеральное агентство воздушного транспорта, по 4-м целевые показатели Росавиации не установлены, по одному — выполнены не в полном объеме, по одному — не выполнены. В частности, по госпрограмме «Развитие транспортной системы» не выполнено 7 из 14 показателей. По госпрограмме «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» в части ФЦП «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» исполнение в 2016 году определялось по одному показателю, установленное значение по которому не достигнуто.

Счетной палатой принято решение направить представления Федеральному агентству воздушного транспорта и Федеральному бюджетному учреждению «Центральная клиническая больница гражданской авиации», а также заключение — в палаты Федерального собрания.

Узда для «диких» дронов

Эксперты обсудили вопросы и несанкционированного применения БЛА

В НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» состоялась заседание экспертной группы Военно-промышленной комиссии Российской Федерации по проблемам борьбы и противодействия несанкционированному применению беспилотных летательных аппаратов (БЛА) различного класса.

В мероприятии приняли участие члены экспертной группы — представители федеральных органов исполнительной власти, а также Госкорпорации «Ростех», КРЭТ, ОАК, Фонда перспективных исследований, Московского авиационного института.

В ходе заседания представители федеральных органов исполнительной власти определили угрозы и проблемы, связанные с несанкционированным применением БЛА.

«Наша задача — проанализировать и систематизировать все имеющиеся угрозы, выработать организационные и технические пути противодействия эти угрозам. БЛА применяются как в военных целях, так и для перевозки запрещенных грузов, в том числе наркотиков, а также потенциально могут быть использованы в террористических целях. Для того, чтобы противостоять этим угрозам необходима разработка целого комплекса мер, — прокомментировал инициативу ВПК директор про-

ектного комплекса «Роботизированные авиационные системы» Владимир Кутахов. — Всесторонний анализ ситуации поможет предприятиям промышленности и НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» в дальнейшем правильно расставить акценты при планировании соответствующих научно-исследовательских работ, результаты которых будут использованы в интересах многих заказчиков».

На заседании были согласованы планы работ по данной тематике до конца 2017 года. В частности, будут проанализированы все имеющиеся отечественные разработки и технологии для противодействия БЛА, выработаны общие подходы и методы к решению имеющихся вызовов и угроз.

В соответствии с решением рабочей группы Военно-промышленной комиссии Российской Федерации НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» определен системным координатором работ по вопросам борьбы с БЛА и проти-

водействия их несанкционированному использованию. За организацию работ в НИЦ отвечает проектный комплекс «Роботизированные авиационные системы».

Национальный исследовательский центр «Институт имени Н.Е. Жуковского» создан в соответствии с Федеральным законом №326-ФЗ от 4 ноября 2014 года для организации и выполнения научно-исследовательских работ, разработки новых технологий по приоритетным направлениям развития авиационной техники, ускоренного внедрения в производство научных разработок и ис-

пользования научных достижений в интересах отечественной экономики. В состав центра входят Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ), Центральный институт авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ), Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем (ГосНИИАС), Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А. Чаплыгина (СибНИИ) и Государственный казенный научно-испытательный полигон авиационных систем (ГКНИПАС).





Москва, Шереметьевское шоссе, владение 6
Тел: (495) 768-88-09, (495) 589-13-50 E-mail: info@airchool.ru www.airschool.ru



«Надежные — как весь гражданский флот»

Каждый третий бортпроводник России обучался в ЧУ ДПО «ШКОЛА БОРТПРОВОДНИКОВ»



Авиационный учебный центр ЧУ ДПО «ШКОЛА БОРТПРОВОДНИКОВ» во главе с Генеральным директором Новохатской Верой Александровной проводит образовательную деятельность в сфере подготовки, переподготовки и повышения квалификации бортпроводников воздушных судов отечественного и иностранного производства.

За 22 года успешной работы учебный центр подготовил более 50 тысяч человек, которые приобрели новую профессию и работают в ведущих авиакомпаниях России и за ее пределами. Каждый третий бортпроводник России — выпускник ЧУ ДПО «ШКОЛА БОРТПРОВОДНИКОВ».

На сегодняшний день в структуру ЧУ ДПО «ШКОЛА БОРТПРОВОДНИКОВ» входит 5 филиалов, расположенных на территории всей страны. Учебный центр активно сотрудничает с ведущими авиакомпаниями России, что в свою очередь позволяет плодотворно осуществлять образовательную деятельность и содей-

ствовать в трудоустройстве выпускников.

Преподаватели, бортпроводники-инструкторы и инженерно-технический состав имеют большой опыт работы. Повышение квалификации преподавательский состав проходит в Академии ГА, «КБ Ильюшина», «КБ Туполева», ЦП «Люфтганза», ЦП «Австрийские авиалинии», с которыми заключены договоры о совместной подготовке российского авиационного персонала, в том числе кабинных и летных экипажей. В активе Школы — работа преподавателей в Пакистане, Индонезии, на Кубе, в Иране по обучению кабинных экипажей работе на воздушных судах российского производства. Школа бортпроводника оснащена тренажерным комплексом отечественных и зарубежных воздушных судов и располагает собственным обширным арсеналом процедурных тренажеров. В эксплуатации имеется уникальный пожарный учебно-тренировочный комплекс, который позволяет проводить обучение по



тушению всех видов возгораний на борту ВС. Бассейн для отработки навыков по эвакуации на воду оборудован всеми средствами спасения.

ЧУ ДПО «ШКОЛА БОРТПРОВОДНИКОВ» предлагает следующие виды образовательных услуг: курсы первоначального обучения; курсы повышения квалификации; курсы переподготовки бортпроводников на новые типы ВС; курсы подготовки старших бортпроводников и

бортпроводников инструкторов; профессионально-ориентированный английский язык; обучающие бортпроводников, выполняющих воздушные перевозки официальных лиц (VIP); курсы по программе «Управление ресурсами экипажа» (Профессиональная психология); подготовка бортпроводников, выполняющих международные полеты; ежегодную и водную аварийно-спасательную подготовку членов летных и кабинных экипажей.



Наши контакты

- г. Москва Шереметьевское шоссе, владение 6, УЭК МГТУ ГА, этаж 3, офис 306
+7 (495) 768-88-09 +7 (495) 578-37-57
- г. Москва метро Полежаевская, Проспект Маршала Жукова, дом 2, 3 этаж, офис 85
+7 (495) 589-13-50 +7 (499) 946-33-56
- г. Санкт-Петербург ул. Бухарестская, дом 24, корп. 1, 6 этаж, офис 602
+7 (812) 927-35-53
- г. Казань ул. Островского, дом 67, офис 412
+7 (843) 225-37-57
- г. Волгоград ул. Коммунистическая, дом 28А, офис 308
+7 (844) 298-87-76
- г. Краснодар ул. Промышленная, дом 33, офис 65
+7 (861) 240-87-97
- г. Красноярск ул. Мате Залки, дом 11, офис 208
+7 (391) 208-37-57

КУРЬЕР АВИАПРОМА

АО «Рособоронэкспорт» на МАКС 2017 покажет заказчикам виды техники с помощью левитации

«Такая современная клиентоориентированная маркетинговая политика позволяет нашей компании удерживать традиционных и привлекать новых партнеров из различных регионов мира», — рассказал заместитель генерального директора АО «Рособоронэкспорт» Сергей Гореславский. Голографические мультимедийные каталоги будут управляться как в режиме тачпада, так и при помощи жестов руками, пояснили в пресс-службе компании. Таким образом, на авиасалоне будут представлены модели самолетов Су-35, МиГ-29М и Як-130, а также вертолетов Ка-52, Ми-35 и Ми-171Ш. При этом на больших экранах появится подробная информация о выбранной продукции.

Рязанское предприятие концерна КРЭТ выиграло конкурс по изобретательству и рационализации

АО «Государственный Рязанский приборный завод» (ГРПЗ) победило в номинации «Лучшее предприятие области в сфере изобретательской и рационализаторской деятельности». Соответствующий диплом Министерства промышленности, инновационных и информационных технологий Рязанской области был вручен начальнику отдела интеллектуальной собственности Виктору Калинин. ГРПЗ обладает высоким научно-техническим и интеллектуальным потенциалом. В настоящее время в активе завода — 333 действующих патента на изобретения, полезные модели, промышленные образцы и 195 свидетельств на программы для ЭВМ.

Компания «Сухой» намерена реконструировать завод в Новосибирске за 1,5 миллиарда рублей

Исполнителю контракта предстоит до конца 2020 года выполнить реконструкцию цехов, участка химтравления и химфрезерования. «На участках заливаются фундаменты для установки прессов, металлообрабатывающего оборудования, оборудования для термической обработки материалов, снос ветхих объектов, вынос инженерных сетей из зоны строительства; строительство новой одноэтажной пристройки к объекту», — говорится в документации на сайте госзакупок. Генподрядчику также предстоит приобрести и установить новые механизированные линии для химической обработки титановых сплавов с системами очистки вытяжного воздуха от загрязнений.

«Технодинамика» подготовилась к производству комплектующих газогенератора самолета А-100

Холдинг «Технодинамика» Госкорпорации Ростех изготовил опытные образцы узлов турбин для энергетической бортовой установки УБЭ-1700. После проведения испытаний и сертификации газогенератор будет применен на новейшем российском военном самолете А-100, который сменил стоящие на вооружении А-50 и А-50У. Перспективный проект реализуется в рамках гособоронзаказа, сообщает пресс-служба холдинга. Ожидается, что ресурсные и летные испытания агрегата займут около трех лет. Кроме бортов А-100 в будущем УБЭ-1700 планируется использовать в качестве маршевого двигателя для целого ряда вертолетов и самолетов, а это уже выход на новый уровень в авиационной промышленности.

Николай Занегин: Переносить авиационный салон МАКС на новое место, как минимум, нелогично

Организаторы международного авиационно-космического салона МАКС убеждены, что единым и постоянным местом его проведения должен быть город Жуковский, переносить авиасалон в подмосковную Кубинку нет никакой необходимости. «Позиция организаторов авиасалона МАКС базируется на том, что военно-морской салон должен проводиться в морском кластере, авиационный — в авиационном, потому что он, безусловно, стимулирует развитие авиационной промышленности. Люди, которые работают в этом кластере, должны видеть результаты своего труда», — сказал заместитель генерального директора ОАО «Авиасалон» Николай Занегин.

Выручка АО «НПЦ газотурбостроения «Салют» в минувшем году превысила 42,2 млрд рублей

«Салют» занимается изготовлением и сервисным обслуживанием авиадвигателей АЛ-31Ф и его модификаций для самолетов семейства Су-27, АИ-222-25 для учебно-боевого самолета Як-130, узлов двигателей РД-33МК для истребителей семейства МиГ-29. «Салют» участвует в широкой кооперации предприятий ОДК по производству двигателей семейства ТВ7-117, ВК-2500 и ПД-14, а также в других проектах», — говорится в сообщении пресс-службы ОДК. План продаж по новым и ремонтным двигателям в 2016 году был выполнен более чем на 100 процентов. Чистая прибыль в 2016 году составила 7,1 млрд рублей, что превышает аналогичный показатель 2015 года в два раза.

Новейший экраноплан «Чайка» водоизмещением 54 тонны создадут в России в 2019-2020 годах

«Нами проработан перспективный многоцелевой корабль-экраноплан нового поколения «Чайка» А-050 водоизмещением 54 тонны и полезной нагрузкой 15 тонн, который может решать различные задачи. Это многоцелевая транспортная платформа, которая может быть применима во всех сферах жизнедеятельности и всеми ведомствами — от МВД, МЧС и Минобороны до Минтранса», — рассказал исполнительный директор компании-создателя — «Радар ММС» — Иван Анцев. Экраноплан — скоростное транспортное средство, нечто среднее между тяжелым самолетом и легким катером. Летит на высоте до нескольких метров от поверхности воды или земли, в пределах действия аэродинамического экрана.



КУРЬЕР АВИАПРОМА

Даешь обновленные стратеги!**Первый Ту-160М2 поступил в цех окончательной сборки казанского авиазавода имени Горбунова**

Новая машина строится с использованием советского задела — постройка самолета с заводским номером 804 была прекращена в начале 1990-х годов. Эти работы покажут, способна ли нынешняя Россия вообще строить такие сложные системы.

В 1992 году сборка стратегических бомбардировщиков в Казани была остановлена, но на заводе осталось четыре задела в разных степенях готовности. Два из них были достроены в 2000 и 2008 году, два других — сохранены. Работа по сборке первого Ту-160М2 идет почти в круглосуточном режиме. Необходимо сформировать и испытать гермокабину, собрать консоли крыла с изменяемой стреловидностью и состыковать их с поворотным узлом, испытать на герметичность кессон-баки и смонтировать ряд самолетных систем.

«Эта машина для нас особая. Работа на первом самолете в объеме агрегатно-сборочных производств помогла создать коллектив, который станет основой будущего производства. Конечно, много шишек набили. Но главное — результат: молодые ребята — те, которые о строительстве Ту-160 знали только в теории, научились строить этот самолет и оттачивают свое мастерство», — рассказал руководитель работ по 804-й машине, первый заместитель директора КАЗ Зуфар Миргалимов. По его словам, 804-ю машину планируется передать в октябре на летно-испытательную станцию.



В мае 2017 года министр обороны Сергей Шойгу заявил, что серийный выпуск модернизированного самолета Ту-160М2 начнется после 2021 года. В апреле 2017 года глава Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь сообщил, что общий объем заказа на эти самолеты составит 30-50 единиц.

Сверхзвуковые стратегические бомбардировщики-ракетоносцы Ту-160 были приняты на вооружение дальней авиации в 1987 году. Машина взлетной массой до 275 тонн развивает максимальную скорость свыше 2000 километров в час и несет до 40 тонн боевой нагрузки: свободно падающие или корректируемые авиабомбы разных калибров (в том числе ядерные), стратегические крылатые ракеты. Практическая дальность Ту-160 с максимальной боевой нагрузкой превышает 10 тысяч километров, со сниженной — достигает, по разным данным, от 14 до 16 тысяч километров.

Диагностика онлайн**Фонд перспективных исследований создает «нервную систему» для самолетов будущего**

Российский Фонд перспективных исследований (ФПИ) завершил разработку новейшей системы контроля состояния конструкции авиационной техники на основе принципов работы нервной системы живых организмов, что существенно повысит безопасность полетов, сообщил журналистам руководитель проекта ФПИ Дмитрий Успенский.

«Возможности разработанной Фондом встроенной системы неразрушающего контроля авиационных конструкций позволят в реальном времени делать оценку текущего состояния лайнера и прогнозировать оставшийся срок службы композитных деталей самолета, что существенно повысит безопасность полетов современной авиации», — рассказал Успенский.

По его словам, система контроля состояния авиационных конструкций разработана по аналогии с нервной системой живых организмов, согласно которой в структуру композиционного материала будут встраиваться чувствительные к механическим воздействиям оптические волокна, объединенные в сеть.

«Далее информация о состоянии конструкции летательного аппарата в онлайн-режиме будет передаваться по лазерному лучу, распространяющемуся внутри оптического волокна, вплетенного в конструкцию авиатехники», — пояснил разработчик системы. При этом способность чувствительных элементов оптических волокон улавливать незначительные колебания конструкции самолета в воздухе и на земле повысит безопасность полетов самолетов, так как позволит быстро обнаруживать возникающие дефекты конструкций и оценивать их характер, заключил Успенский.

В пресс-службе ФПИ добавили, что работа большинства существующих сейчас аналогичных систем основана не на оптоволоконных технологиях, а на электронных датчиках, встроенных в определенные узлы и агрегаты авиатехники.

Фонд перспективных исследований создан в 2012 году для содействия научным исследованиям и разработкам в интересах обороны и безопасности страны. Деятельность его ведется по трем основным направлениям: химико-биологическому и медицинскому, физико-техническому, информационному. В конце 2015 года в структуре ФПИ был создан Национальный центр развития технологий и базовых элементов робототехники. В настоящее время фонд работает более чем над 50 проектами, для них созданы более 40 лабораторий в ведущих университетах, НИИ и оборонных предприятиях.

THINK MEDICAL ASSISTANCE[®]

Команды скорой медицинской помощи летают на наших вертолетах по всему миру. Оснащенные всем необходимым «летающие госпитали» готовы прибыть на место происшествия в кратчайшие сроки, оказать помощь пострадавшим или осуществить экстренную эвакуацию. Врачи рекомендуют H145.

Airbus Helicopters Vostok
119017, Россия, г. Москва
Большая Ордынка, д. 40, стр. 2
Тел: +7 495 863 15 55
Факс: +7 495 863 15 59
www.airbushelicopters.ru

«Друзья с глазами вперед»

AIRBUS

Airbus Helicopters Vostok и Московский авиационный центр отметили 10 лет сотрудничества. Первый вертолет семейства H145 был поставлен МАЦ в 2007 году. Сегодня парк МАЦ насчитывает пять вертолетов этой модели. За 10 лет эксплуатации вертолетной техники Airbus команда МАЦ оказала помощь и госпитализировала с мест чрезвычайных происшествий более 4000 человек.

«Сотрудничество с МАЦ является важной частью работы Airbus Helicopters по развитию санавиации в России. В 2016 году вертолетами Airbus Helicopters компании «Московский авиационный центр» был госпитализирован 821 пострадавший, а интенсивность вылетов возросла на 70 процентов по сравнению с предыдущим годом. Мы гордимся результатами и надеемся на

4000 спасенных жизней

на счету Московского авиационного центра и Airbus Helicopters за 10 лет партнерства

дальнейшее плодотворное сотрудничество», — сообщил коммерческий директор Airbus Helicopters Vostok Артем Фетисов.

Вертолеты Airbus Helicopters семейства H145 были выбраны правительством Москвы для формирования парка санитарной авиации в 2007 году. Эта модель обладает рядом ключевых преимуществ для выполнения задач санитарной авиации: благодаря своим габаритам вертолет позволяет выполнять посадку на труднодоступные площадки, а также обладает хорошей управляемостью, что особенно важно при выполнении полетов в черте города.

А вместительный салон делает H145 незаменимым в ситуациях, где требуется оказать медицинскую помощь сразу нескольким пациентам. Airbus Helicopters содействует МАЦ в развитии партнерских отношений с европейскими центрами подготовки летного состава. Так, теоретическая подготовка пилотов осуществляется в немецком городе Донауверт на базе компании. МАЦ удалось наладить сотрудничество с немецкой компанией ADAC, одним из наиболее современных центров санитарной авиации в Европе.

«Обучение на тренажерах осуществляется через каждые семь

месяцев. Для наших пилотов подготовлены соответствующие программы, выделяется время, топливо и инструкторский состав, — отметил директор МАЦ Кирилл Святенко. — Кроме того, на сегодняшний день у нас есть своя сертифицированная авиационно-техническая база, выполняющая все виды работ на вертолете BK117 (прототипе H145) вплоть до главной инспекции, которая проводится через 12 лет».

В 2016 году вертолеты МАЦ выполнили 2991 вылет для оказания экстренной медицинской помощи, при этом налет достиг 1154 часов.

Что несёт нам вертолёт



Какие машины будут востребованы завтра и где

На прошедшей в мае выставке Helirusia 2017 количество экспонируемых вертолётов было невиданным ранее. Но какие из них и где именно будут нужнее всего? И что представляет собой вертолётный мир сегодня? Эти вопросы стали главным предметом обсуждения для традиционной конференции «Рынок вертолётов: проблемы и перспективы», которую организовала Ассоциация вертолётной индустрии.

Ведущим заседания и основным докладчиком традиционно является руководителем отраслевого агентства «АвиаПорт. RU» Олег Пантелеев. Из года в год на основании данных Росавиации и ГосНИИ ГА формируются статистические материалы, которые предоставляются всем участникам конференции.

Спикером были представлены данные по численности вертолётного парка Российской Федерации и по его налёту, по поставкам иностранных машин, по убытию парка в связи с авиационными происшествиями, по интенсивности эксплуатации и по сертификации зарубежных воздушных судов. Цель статистических исследований — получить представление о положении дел в отечественной вертолётной индустрии на фоне мировой.

Согласно данным последних исследований общее количество вертолётов незначительно сократилось, что произошло главным образом в связи с выбытием вертолётов марки «Ми». Большой частью речь идёт о Ми-8Т и Ми-2. При этом идёт процесс замещения морально устаревших вертолётов Ми-8Т на современные Ми-17 и Ми-8МТВ/АМТ. Ми-2 в настоящее время замены не имеет, но в этом качестве может выступить «Ансат». Правда сегодня он замещается воздушными судами зарубежного производства. Массовым вертолётном «Ансат» ещё не стал. Есть основания ожидать, что уже в будущем году численность вертолётов данного типа станут достаточно значительной.

Между вертолётами Ми-8Т и Ми-17 сохраняется паритет с точки зрения численности — выбытие первых восполняется поступлением в парк последних. Среди вертолётов фирмы «Камов» по сравнению с предыдущим годом значительного изменения в реестре нет. Среди вертолётов Ка-32 эксплуатируются не все. Известно также, что по данному типу потери составляют 5 экземпляров.

Вертолётов зарубежного производства в российском реестре немного. Статистические данные отражают тенденцию увеличения количества вертолётов Bell. По модели Bell-407 не только не наблюдается прироста, но даже заметно снижение количество экземпляров. Из зарубежных вертолётов самым массовым является Robinson R44. По данному типу прирост является незначительным — за год поступило только два R44 и семь R66. Вертолёты Airbus Helicopter в период с 2009 по 2016 годы поступали в количестве 85 экземпляров в год. Наиболее высо-

кими темпы поставок были с 2012 по 2014 годы, но затем последовал значительный спад до 11 вертолётов в год. Сегодня это число увеличилось до 15. Несмотря на прошедший спад Airbus Helicopter продолжает оставаться лидером по количеству поставленных вертолётов. По данному показателю эта компания заняла среди зарубежных производителей второе место, первое же принадлежит компании Robinson.

В лётных происшествиях — как авариях, так и катастрофах — было потеряно значительное количество воздушных судов. В 1916 году было потеряно два вертолёта Ми-8Т и один Ми-2. В то же время статистические исследования показывают, что по сравнению с периодом с 2012 по 2014 годы, число таких потерь снизилось.

Но по зарубежным вертолётам статистика потерь ухудшается. В 2016 году было зафиксировано 18 авиационных происшествий, приведших к невосполнимым потерям техники. Наибольшее число происшествий пришлось на вертолёты R44 и R66, причем последний в российских условиях стал наиболее аварийным. Эта ситуация делает необходимым для производителя уделить больше внимания подготовке персонала к эксплуатации вертолёта в российских условиях.

По структуре парка вертолётов отечественного производства никаких изменений нет. Четверть парка представлена вертолётами, которые по международной классификации относятся к средним, т.е. Ми-2. Две трети парка представлены вертолётами семейства Ми-8, Ми-17 и Ка-32. Происходит незначительное увеличение количества Ми-17. В парке зарубежных воздушных судов наблюдается убытие двухместных вертолётов R22 и «Биннале» с одним поршневым двигателем.

Данные по интенсивности эксплуатации показывают снижение доли вертолётов Ми-8Т, которые уступают более современным моделям. Одним из примеров является Ми-171А2, который в перспективе может внести значительный вклад в статистику. В зарубежном сегменте наблюдается снижение налёта вертолётов фирмы Bell, при этом Robinson демонстрирует позитивную динамику. В минувшем году были сертифицированы AS-175 и AW-139, а в нынешнем S-92.

По вертолёту Ми-34 работы приостановлены, хотя и не закрыты. Ассоциация Вертолётной Индустрии занималась его продвижением и сертифицировала учебные и сервисные центры. В эксплуатации

находился единственный вертолёт в гражданском исполнении. Проблема Ми-34 состоит в том, что двигатель, установленный на нём, не соответствует современным эксплуатационным требованиям и неудобен в эксплуатации. Документация на его производство находится на Воронежском механическом заводе, который в постсоветский период не смог продолжить производство двигателей семейства М-14.

Этот вертолёт создавался как пилотажный по инициативе Ивана Кожедуба. Он обладал некоторыми родовыми болезнями, в том числе и малой энерговооружённостью. Как пилотажный вертолёт он имел перспективы, но не имел их для коммерческой эксплуатации. В холдинг «Вертолёты России» Воронежский механический завод не вошёл, а восстановить производство двигателя М-14 самостоятельно было экономически нецелесообразно.

Количество вертолётов Ми-26 в нынешнем году составляет 63 экземпляра при том, что годом ранее их было 69. Эксплуатанты, обладающие ими, стараются как можно дольше поддерживать лётную годность тех вертолётов, которые уже входят в состав их парка, и потому в ближайшее время новые вертолёты российским авиакомпаниям не потребуются. Могут быть единичные поставки этих вертолётов в зарубежные страны, в частности, в Китай.

Генеральный директор ООО «РВС-Холдинг», председатель правления «Ассоциации Вертолётной Индустрии» Михаил Казачков внёс ряд дополнений к докладу Олега Пантелеева. Он отметил, что в данных по налёту не учтена деятельность компаний, производящих различные виды авиационных работ. Помимо этого отсутствуют данные по налёту вертолётов у частных пилотов, но их не удаётся собрать. Михаил Казачков также добавил, что рост парка вертолётов напрямую зависит от ситуации на рынке оказываемых с их помощью услуг. Новые заказы будут поступать только по мере расширения этого рынка.

Одним из перспективных направлений сегодня является развитие санитарной авиации. Государство инвестировало в этот сегмент 3 миллиарда рублей. Сама программа развития санитарной авиации рассчитана на три года. ГТЛК со стороны государства через Министерство промышленности и торговли также докапитализирована до 3 миллиардов рублей, что позволяет снизить лизинговую ставку. Таким образом, в реализацию программы «закачан» 6 миллиардов рублей.

Сегодня те цены, по которым авиакомпания вынуждены выполнять полёты, ниже существующих в мире. При этом затраты российских авиакомпаний едва ли меньше, так как заработная плата пилотов почти такая же, как в Европе. Стои-

мость топлива варьируется, и за рубежом может быть меньше, чем в России. Точно такими же, как в Европе, являются ресурсы и стоимость производства. Ни одна авиакомпания, за исключением тех, что заняты в нефтегазовом секторе, сегодня не может купить вертолёт на собственные средства. Все привлекают лизинговые компании либо заёмные деньги, при этом минимальная ставка составляет 15 процентов годовых. В Европе эти ставки не превышают 5 процентов.

Мы получили представление о положении дел в отечественной вертолётной индустрии. Ситуацию на мировом вертолётном рынке охарактеризовал аналитик рынка из компании Honeywell Aerospace Пало Менегуссо. Он представил тенденции и прогноз развития рынка с 2017 по 2021 годы. В указанный период ожидается поставка от 3700 до 4200 новых вертолётов. В среднем должно поставляться около 790 новых газотурбинных машин в год. Темпы поступления новых вертолётов и замены старых будут снижаться по сравнению с предыдущим периодом.

Во всём мире наблюдается снижение темпов развития флота, что особенно заметно в Латинской Америке, хотя в настоящее время данные по этому региону близки к мировым. В сегменте корпоративных перевозок дела являются более благополучными по сравнению с другими. В период с 2017 по 2019 годы запланированы поставки сроком от 3 до 5 лет. Необходимость приобретения новых вертолётов вызвана старением флота, ремонт которого, равно как и продление ресурса по плану и по двигателю, требует значительных затрат.

В большинстве стран новые вертолёты приобретаются с целью замены флота. Доля вертолётов, приобретаемых с целью расширения флота, является незначительной. Наибольшее количество новых вертолётов поступают в страны латинской Америки, Европы, Азии, Среднего Востока и в группу БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, Южно-Африканская Республика). Первое место по продажам занимают лёгкие однодвигательные вертолёты, второе — лёгкие и средние двухдвигательные машины, третье — воздушные суда тяжёлого класса.

Проведённые исследования показали, что на мировом рынке наиболее востребованными являются лёгкие однодвигательные вертолёты вместимостью до 4 человек. Данный сегмент в отечественной вертолётной индустрии продолжает оставаться белым пятном, так как в течение более 50 лет вертолёты такой размерности в России не производились. К ним относятся Ми-1 и Ка-18. Возможно, эти модели будут целесообразно взять за образец. Для решения данной задачи необходимо создать двигатель, рассчитанный для вертолётов данного класса.

В сегменте средних двухдвигательных вертолётов Россия продолжает оставаться безусловным лидером и единственным производителем вертолётов тяжёлого класса, к которому относится Ми-26. По оценкам специалистов, имеющийся парк воздушных судов данного класса удовлетворяет заказчиков. Замена вертолёту Ми-26 в настоящее время нет, по оценкам специалистов, данный тип обладает значительным потенциалом для развития. Для обеспечения развития программы по вертолётам Ми-26 необходимо создать двигатель, способный заменить использующийся на нём в настоящее время Д-136.

Включение в программу производства лёгких однодвигательных вертолётов будет способствовать упрочению позиций отечественной вертолётной индустрии на мировом рынке.

Григорий ГОРДОН

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

«Вертолёты России» рассчитывают до 2025 года поставить 1,7 тысячи средних и тяжёлых машин

«В период 2017 — 2025 годов предполагается поставка холдингом 1767 вертолётов среднего и тяжёлого классов», — говорится в отчете компании. Отмечается, что доля «Вертолётов России» на мировом рынке в период до 2030 года может составить 12,497 процента, что выведет холдинг на четвертую позицию в списке крупнейших поставщиков вертолётной техники. В 2015–2016 году эта доля составляла 12,45 процента. По словам генерального директора холдинга Андрея Богинского, в 2017 году «Вертолёты России» планируют поставить 220 гражданских и военных машин. В 2016 году заказчикам были переданы 189 вертолётов, в 2015 году — 212.

ВЭБ поддержит проект холдинга «Ростеха» по созданию легкого многоцелевого вертолёта

Холдинг «Вертолёты России» и Внешэкономбанк в рамках Петербургского международного экономического форума заключили соглашение о сотрудничестве. «В рамках Петербургского международного экономического форума ВЭБ и АО «Вертолёты России» заключили соглашение о сотрудничестве, которое предполагает поддержку ВЭБом проекта «лёгкий многоцелевой вертолёт», — говорится в сообщении пресс-службы. Кроме того, стороны договорились о сотрудничестве в реализации других проектов, среди которых диверсификация производства высокотехнологичной продукции, поддержка инвестиционных проектов за рубежом и участие в проектах в области импортозамещения.

Двигатель вертолёта Ка-62 получил сертификат Европейского агентства авиационной безопасности EASA

«Safran Helicopter Engines получил сертификат типа EASA для двигателя Ardiden 3G, который установлен на вертолёте Ка-62 холдинга «Вертолёты России». Вертолёт совершил свой полёт 25 мая 2017 года», — говорится в сообщении. Отмечается, что испытания двигателя заняли более 8500 часов. Ка-62 — средний многофункциональный вертолёт, оснащённый авиационными двигателями Ardiden 3G французской компании Turbomeca, отвечающими самым строгим требованиям к экологичности и топливной эффективности. Сертификация машины в России пройдёт в 2019 году. Серийное производство вертолётов Ка-62 планируется начать в 2020 году.

Россия и Франция приостановили совместную разработку силовой установки для вертолётов

Работы в рамках совместного проекта российской «Технодинамики» и французской Microturbo по созданию вспомогательной силовой установки (ВСУ) Saphir-15 для вертолётов не ведутся, сообщил гендиректор «Технодинамики» Игорь Насенков. «Не скажу, что проект заморожен, но пока мы не видим перспектив выхода этой машины на рынок. Пока, присматриваемся, ищем варианты», — сказал Насенков журналистам на пресс-конференции. В 2015 году «Технодинамика», «Вертолёты России» и французская компания Microturbo подписали меморандум о совместном производстве новой вспомогательной силовой установки (ВСУ Saphir 15) для вертолётов.

Компании из России и Индии зарегистрировали совместное предприятие по производству Ка-226

Холдинг «Вертолёты России», российский спецэкспортер вооружений «Рособоронэкспорт» и индийская корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL) зарегистрировали совместное предприятие по производству лёгких вертолётов Ка-226Т в Индии, сообщил представитель российской компании на авиасалоне Paris Air Show 2017. «Предприятие будет осуществлять окончательную сборку и ремонт вертолётов, а также выступит интегратором цепочки индийских поставщиков», — сообщили в компании. Отмечается, что производственный план совместного предприятия предполагает выпуск до 35 Ка-226Т в год с возможностью увеличения объёмов на мощностях HAL.

Ми-8МТ морской авиации Тихоокеанского флота совершил перелёт протяжённостью более 9000 км

Впервые в новейшей истории ВМФ вертолётчики авиабазы морской авиации ТОФ совершили уникальный перелёт на расстояние более 9 тысяч км. Маршрут полета проходил от города Оленегорск (Мурманская область) до посёлка Монгоход (Хабаровский край). Новый вертолёт Ми-8МТ был принят техническими специалистами на авиабазе в Мурманской области, после чего экипаж в составе: командир вертолёта капитан Сергей Чесноков, летчик-штурман майор Сергей Щеткин и бортовой техник капитан Сергей Кузьминков осуществили перегон боевой машины в пункт постоянной дислокации. За время перелёта они 16 раз произвели дозаправку на военных аэродромах страны.

Новый российский беспилотник-вертолёт сможет нести средства разведки и оружие

Впервые представленный на Международном военно-морском салоне в Санкт-Петербурге в этом году беспилотный вертолёт БПВ-500 может быть не только разведывательным, но и ударным, сообщил исполнительный директор компании-разработчика — «Радар-ММС» — Иван Анцев. «При массе в 500 килограммов он имеет полезную нагрузку в 150–180 килограмм, то есть он может нести как радиоэлектронику, локатор, оптику, радиотехнические средства, а также тот набор вооружений, масса которого не превышает 180 килограмм», — сказал он. По словам Анцева, беспилотник был разработан в этом году, и предназначен «различным структурам, в том числе МЧС, ФСБ, Минобороны».

Новикомбанк и Роствертол заключили соглашение о партнерстве в реализации жилищной программы

Новикомбанк выступит в качестве банка-партнера в сфере ипотечного кредитования сотрудников «Роствертола» (входит в АО «Вертолёты России»), что позволит работникам предприятия воспользоваться кредитными ресурсами Новикомбанка для улучшения своих жилищных условий. «Жилищная программа Ростеха является одной из наиболее востребованных и социально значимых программ Государственной корпорации «Ростех». Она направлена на закрепление кадрового потенциала ее предприятий и холдингов и привлечение перспективных молодых специалистов. Программа способствует решению вопроса дефицита кадров в российской промышленности».

Любят экипажи, выбирают пассажиры

Объём инвестиций в 150 миллиардов рублей превратит Шереметьево в лучший хаб Европы

23 июня Международный аэропорт Шереметьево посетил с рабочим визитом Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев. При участии помощника Президента России Игоря Левитина, Министра транспорта РФ Максима Соколова, губернатора Московской области Андрея Воробьева, председателя Совета директоров АО «МАШ» Александра Пономаренко, генерального директора АО «МАШ» Михаила Василенко, генерального директора ПАО «Аэрофлот» Виталия Савельева и других официальных лиц премьер-министр ознакомился с презентацией комплексной программы развития и модернизации аэропорта к Чемпионату мира по футболу 2018 года и провел совещание о ходе подготовки Московского авиационного узла к проведению мундиала в России.



Совещание о ходе подготовки Московского авиационного узла к проведению в 2018 году в России чемпионата мира по футболу

Перед совещанием глава Правительства осмотрел строящийся пассажирский терминал В и грузовой терминал «Москва Кargo», а также межтерминальный переход между Северным и Южным терминальными комплексами. Предлагаем вниманию читателей фрагменты стенограммы совещания. Во вступительном слове Дмитрий Анатольевич, в частности, сказал:

Совещание о ходе подготовки Московского авиационного узла к проведению в 2018 году в России чемпионата мира по футболу

час, как идёт реконструкция Шереметьево. Это большая стройка, она проходит в рамках Программы подготовки к проведению чемпионата мира по футболу. Давайте обсудим, как выполняются мероприятия этой программы в части развития именно Московского авиаузла.

Это банальность, но действительно любая страна начинается с аэропорта. В этом смысле и Шереметьево, и Домодедово, и Внуково, все другие аэропорты, которые будут встречать наших гостей, — это, по сути, лицо нашего

дальнейшему пребыванию и путешествию. В наших с вами интересах сделать всё возможное, чтобы и для наших туристов, и для иностранных гостей был обеспечен высочайший уровень сервиса и безопасности.

Развитие инфраструктуры аэропортов остаётся одной из ключевых целей государства. Мы и дальше будем принимать все необходимые решения. Сегодня коллеги затронут некоторые вопросы, связанные с необходимостью принятия ряда государственных решений.



— У нас сегодня в полном смысле производственное совещание по подготовке к проведению чемпионата мира по футболу. Но на самом деле это гораздо более широкая проблематика, а именно проблематика развития Московского авиационного узла, но в контексте тех больших событий, которые предстоят.

Я посмотрел с коллегами сей-

государства, визитные карточки нашей страны. Аэропорт — это первое, с чем сталкиваются туристы, и на самом деле первое, что запоминается. Каждый из нас, приезжая в другие страны, обращает внимание, как выглядит аэропорт, как работают аэропортовые службы и даже какая там атмосфера. И во многом это влияет на настроение людей, задаёт тон их

Я уже подписал распоряжение Правительства о предоставлении участка площадью 200 тысяч квадратных метров под строительство третьей взлётно-посадочной полосы в Шереметьево. Этот документ вышел, и, соответственно, здесь необходима легальная основа обеспечена.

Это востребованный проект для одного из самых крупных и, на-



верное, лучших аэропортов Европы. На новой полосе смогут приземляться и взлетать воздушные суда практически всех типов. После ввода в строй инфраструктуры пропускная способность аэропорта существенно увеличится — до 90 взлётно-посадочных операций в час. Кроме того, должны быть созданы благоприятные условия для работы всех авиакомпаний.

Мы с вами встречаемся в разгар Кубка конфедераций FIFA. На аэропорты Московского авиационного узла приходится значительная часть пассажиропотока. Здесь делают пересадку многие российские и иностранные зрите-

метьево не только третья полоса, но и новый пассажирский терминал В, подземный межтерминальный переход, новые грузовой и топливозаправочный комплексы (сейчас мы их тоже смотрели). Программа модернизации инфраструктуры, которая реализуется в Шереметьево при поддержке федерального бюджета, позволит увеличить пассажиропоток до 80 млн человек в год. И объём инвестиций здесь очень значительный — почти 150 млрд рублей в общей сложности.

Совещание о ходе подготовки Московского авиационного узла к проведению в 2018 году в России чемпионата мира по футболу

стоит серьёзная задача — к началу чемпионата мира ввести в строй новые взлётно-посадочные полосы, новые терминалы в названных аэропортах. Поэтому очевидно, что даже малейшие отставания в графике недопустимы. Никто не будет ждать, пока мы что-то достроим. Мы с вами понимаем: всё должно пройти точно в срок.

Отдельная тема — реконструкция и обустройство пунктов пропуска через государственную границу. По данным, которые даёт Минтранс, в трёх московских аэропортах — Шереметьево, Домодедово и Внуково — необходимо увеличить пропускную способность, чтобы не создавать очередей.



ли для дальнейших полётов в Сочи, Петербург и Казань. Ежедневно в период кубка принимается около 280–290 тыс. человек, это на 20–30 тыс. превышает обычные показатели. В целом пункты пропуска через государственную границу справляются.

Кубок конфедераций является, по сути, генеральной репетицией перед мировым чемпионатом. Важно отработать все механизмы взаимодействия между организаторами транспортного обслуживания, погранобслуживания, другими сервисами.

Очевидно, что во время чемпионата мира по футболу нагрузка на московские аэропорты увеличится ещё сильнее, поэтому к его началу будут введены в Шере-

В Домодедово также проводится масштабная реконструкция. Выделяются деньги на строительство второй взлётно-посадочной полосы, магистральной рулёжной дорожки, сети соединительных рулёжных дорожек, в том числе скоростного схода. Там объём государственных инвестиций в 2017 году превысит 8 млрд рублей.

Что касается Внуково. В этом году планируется завершить строительство вертодрома Внуково-3. Он будет включать специальную вертолётную площадку с односторонним взлётом и посадкой. А также аэровокзальный комплекс для внутренних рейсов площадью более 1 тыс. кв. м.

Таким образом, перед нами

В Шереметьево эта задача решается строительством терминала В. В Домодедово возводится терминал Т2, где будет предусмотрен пункт пропуска. Внуково устанавливает 45 мобильных точек паспортного контроля (предусмотрена возможность их работы в реверсивном режиме).

Ожидаем, что все эти дополнительные пункты пропуска через государственную границу будут развёрнуты в московских аэропортах к чемпионату, и это позволит принимать 16 тыс. гостей в час. Надеюсь, что все наши гости останутся довольны этой работой. А впоследствии, естественно, всё это будет служить тем, кто прилетает в нашу страну, — и нашим, и иностранным гражданам.

По завершении совещания состоялся брифинг для журналистов Министра транспорта Российской Федерации Максима Соколова

Сообщалось о том, что для постройки третьей ВПП в Шереметьево нужно было дофинансировать около 5 млрд рублей. Как решена эта проблема?

М.Соколов: Даже немного больше — порядка 7,5 млрд рублей. Этот вопрос, конечно, обсуждался на сегодняшнем совещании. И у Минтранса, и у Министерства финансов были свои предложения по этой проблеме — как ликвидировать дефицит.

К счастью, это дефицит не 2017-го, а 2018 года, поэтому у нас есть время (тем более сейчас началась работа комиссии по бюджетным проектам, определяющим основные параметры бюджета 2018 года и последующего трёхлетнего периода), чтобы эти предложения свести, сбалансировать. Но цель одна: взлётно-посадочная полоса должна быть построена и введена в эксплуатацию до начала чемпионата мира по футболу 2018 года. Поэтому этот дефицит будет ликвидирован.

Правда, что для этого будут задействованы средства Государственной корпорации по ОрВД?

М.Соколов: Возможны любые решения и любые предложения для решения этой задачи. Сейчас работает комиссия по бюджетным проектам. В том числе возможно временное или постоянное изъятие из прибыли Госкорпорации по организации воздушного движения (это подведомственное ФГУП Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации)) этой суммы, для того чтобы покрыть данный дефицит и потом, в последующие периоды бюджетного планирования, рассчитаться с госкорпорацией по основным видам деятельности.

В ФАС предлагали аэропортовые сборы Московского авиаузла частично перенаправить на субсидирование региональных аэропортов. Как Вы к этому относитесь, какие возможны механизмы?

М.Соколов: Здесь необходимо всё взвесить и с Федеральной антимонопольной службой, и с Министерством экономического развития. Поскольку это решение о перераспределении сборов, или, скажем так, окрашивании какой-то части сборов, может серьёзным образом нарушить инвестиционную привлекательность аэропортов Московского авиационного узла.

Конечно, мы должны поддерживать региональные аэропорты, региональные авиаперевозки. Это наша государственная политика. Мы это делаем, и в принципе используем для этого достаточно эффективные меры, в том числе субсидирование региональных авиаперелётов.

Сейчас на площадке Правительства обсуждается предложение Минтранса и региональных перевозчиков о снижении, вернее, даже обнулении налога на добавленную стоимость для региональных авиаперелётов, минуя Московский авиационный узел.

Мне кажется, что скорее в этом направлении надо идти. И снижение НДС уже зарекомендовало себя как эффективная мера, которая в период турбулентности нашей авиации позволила вывести её на траекторию роста.

По аэропортовому НДС будет принято решение? Именно по аэропортовому.

М.Соколов: Вы имеете в виду, что НДС не облагается. Этот вопрос также обсуждался на различных площадках. Последний раз мы его обсуждали на этой неделе на Правительственной комиссии по транспорту под руководством вице-премьера Аркадия Владимировича Дворковича. Даны соответствующие поручения. В рамках этих поручений мы работаем. Мы эту меру поддерживаем, авиакомпании в целом поддерживают, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта также поддерживает, поддерживает Министерство финансов. Надеюсь, что эта мера в скором времени будет реализована.

Я говорю про обслуживание, про аэропортовые сборы и услуги аэропортов. Соответственно, мы их разделяем на две составляющих: международные направления и внутрирегиональные направления. По международным устанавливается ставка 0 процентов (это не то же, что НДС не облагается, это разные, так сказать, характеристики Бюджетного кодекса, разные режимы налогообложения), а по внутрирегиональным устанавливается ставка НДС 18 процентов.

Дождёмся решения правительственной комиссии, протокола, и там уже будет понятно. По крайней мере, соответствующие поручения даны.

Особенности новых объектов МАШ к Чемпионату мира по футболу 2018:

В настоящее время Шереметьево реализует масштабную комплексную программу развития и модернизации, рассчитанную на 10 лет (до 2026 года). В 2018 году Международный аэропорт Шереметьево значительно усилит показатели своей аэродромной и терминальной инфраструктуры. Количество взлётно-посадочных операций с исполь-

зованием трех ВПП увеличится с 55 до 90 единиц в час, пропускная способность аэропорта при сохранении высокого качества обслуживания возрастет до 58 млн пассажиров ежегодно.

Будут созданы новые возможности для деятельности национального перевозчика авиакомпании «Аэрофлот» и развития грузового

хаба в партнерстве с ГК «Волга-Днепр». Модернизированная инфраструктура аэропорта Шереметьево даст возможность достойно встретить и качественно обслужить участников и гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года.

Общий объем инвестиций аэропорта Шереметьево в проекты развития составит до 2026 года 147,1 млрд рублей. Их реализация трансформирует главный аэропорт страны в удобный и эффективный пассажирский и грузовой хаб, сильного конкурента ведущих узловых аэропортов Европы и драйвер социально-экономического прогресса Москвы и Московской области.

Уникальным инфраструктурным объектом является Межтерминальный переход, включающий в себя пассажирский и багажный тоннели длиной 1936 метров каждый и два станционных комплекса. Впервые в мире прокладка тоннелей была осуществлена под действующими взлётно-посадочными полосами. Пассажирский тоннель обеспечит гарантированное минимальное стыковочное время (55 минут) и увеличит оперативность трансфера пассажиров между терминалами, что особенно важно для организации эффективных хабовых операций «Аэрофлота». Время пассажира в пути между СТК и ЮТК составит 5 минут.

Архитектурно-планировочное решение и дизайн интерьеров двух станций Межтерминального перехода и Терминала В будут выполнены в эстетике русского



конструктивизма. Главным акцентом в интерьерах Терминала В станут «живые» digital панели — крупноформатные дисплеи, объединенные в единую систему динамичной визуальной информации. Медиа-система будет использована для трансляции наиболее ярких визуальных образов России. Кроме того, в период проведения Чемпионата в Терминале В будут предусмотрены специальные фан-зоны для просмотра матчей болельщиками.

В 2018 году новый терминал для пассажиров внутренних линий обеспечит расчетную пропускную способность в объеме 20 млн человек в год. На терри-



Совещание о ходе подготовки Московского авиационного узла к проведению в 2018 году в России чемпионата мира по футболу

тории Терминала В будут расположены два бизнес-зала общей площадью 3 500 м² на 400 мест каждый и ВИП-зал с плановой площадью 1 600 м². Терминал будет соединен пешеходной галереей с 4-х этажным паркингом на 2 500 машиномест.

Строительство нового грузового терминала завершено, на данный момент в нем проводятся комплексные пусконаладочные работы. В карго-комплексе установлена уникальная для России автоматизированная система хранения и обработки грузов компании Lcdige, обес-

печивающая высочайший уровень сохранности грузов при обработке и хранении. После ввода в эксплуатацию первой очереди крупнейшего в России грузового терминала его мощность составит 380 000 тонн грузов в год. Карго-комплекс соответствует лучшим мировым аналогам и создает благоприятные условия для дальнейшего развития глобального грузового хаба на базе аэропорта Шереметьево в партнерстве с ГК «Волга-Днепр» и ЛАО «Аэрофлот». Ввод в эксплуатацию состоится в III квартале текущего года.

Новый третий ТЗК, который будет введен в строй в 2018

Для улучшения дорожной обстановки будет реализован проект реконструкции автодороги на Старошереметьевском шоссе от поворота на Любно до съезда на Международное шоссе общей протяженностью 7,236 км. Объект свяжет между собой Северный и Южный терминальные комплексы и образует полукольцо с восточной стороны аэропорта. Расчетная скорость движения по четырехполосной автодороге составит 70 км/ч. Для повышения уровня безопасности дорожного движения будут организованы переходно-скоростные полосы и 4 надземных пешеходных перехода. Проект

реализуется по государственной программе Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса». Финансирование работ осуществляется за счет средств федерального бюджета и регионального дорожного фонда.

Реализация программы развития и модернизации аэропорта откроет новый этап в истории главного авиаузла страны, обеспечит сохранение и укрепление лидирующего потенциала Международного аэропорта Шереметьево в России и повысит его конкурентоспособность среди ведущих хабов Европы.

Международный аэропорт Шереметьево — крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, ВПО и площади аэровокзального комплекса. Маршрутная сеть Шереметьево составляет более 200 направлений. По итогам 2016 года МАШ обслужил 34 млн 30 тысяч пассажиров.

Шереметьево — лучший аэропорт Европы по качеству обслуживания в 2012, 2013, 2015 гг. в рейтинге ASQ (Airport Service Quality) ACI (Airports Council International — Международный совет аэропортов).

По итогам 2016 года Шереметьево перешел в категорию крупнейших аэропортов мира по градации авторитетного британского агентства OAG (более 20 млн кресел в год на регулярных рейсах по вылету — >20 млн departure scheduled seats per year). В данной категории Шереметьево стал самым пунктуальным аэропортом Европы (пунктуальность — 83,5 процента) и занял седьмую строчку в мире в рейтинге пунктуальности OAG.

Согласно Airport industry connectivity report 2017, подготовленному Airports Council International, Шереметьево вошел в топ-20 наиболее прогрессивных хабов мира (17 место в мировом рейтинге развитости маршрутной сети). Показатель определяется на основании анализа количества маршрутов, частоты воздушных операций и качества предоставляемых стыковок.



НОУ ХАУ

Приглядитесь к Ampere

перспективный электрический самолет показала французская компания Onega

Французская компания Onega показала модель своего перспективного простого в управлении и навигации полностью электрического самолета Ampere. Как пишет Aviation Week, эта модель уже прошла первый этап продувочных испытаний в аэродинамической трубе. По сравнению с первыми изображениями нового самолета представленная модель имеет множество отличий.

Проекты электрических летательных аппаратов сегодня очень популярны у разработчиков. Одним из положительных качеств такой техники является большая свобода при конструировании. Дело в том, что электромоторы могут иметь любые размеры, а это снимает некоторые ограничения на их размещение на планере.

Кроме того, использование электрической тяги отчасти упрощает проектирование летательных аппаратов. Например, отказ от двигателей внутреннего сгорания (реактивных или поршневых) избавляет от необходимости проектировать топливную и масляную системы. Наконец, электрические самолеты и вертолеты считаются безопасными с точки зрения экологии.

Представленная компанией Onega модель имеет классическую самолетную компоновку с высокорасположенным крылом и Т-образным хвостовым оперением. На верхней плоскости крыла на его передней кромке размещены 32 небольших электровентилятора.

По оценке разработчиков, такое расположение вентиляторов позволяет увеличить подъемную силу крыла за счет существенного ускорения воздушного потока на его верхней поверхности. Кроме того, раздельное управление вентиляторами позволит лучше управлять самолетом в воздухе.

Согласно проекту, Ampere будет шестиместным самолетом с дальностью полета около 500 километров. Вырабатывать электричество на борту самолета будут водородные топливные элементы. От них будут питаться бортовые системы и электромоторы, а также заряжаться аккумуляторы. Последние будут покрывать дефицит мощности во взлетном режиме.

Французская компания ожидает, что коммерческая эксплуатация нового электрического самолета начнется в конце 2020-х годов. На основе Ampere планируется разработать увеличенную версию пассажирского самолета, который сможет перевозить от 50 до 80 пассажиров на расстояние до 1,5 тысячи километров.

Проект электрического самолета Ampere был представлен в октябре прошлого года. Изначально планировалось создать низкоплан с Т-образным хвостовым оперением и удлиненным передним горизонтальным оперением. На правой и левой консолях крыла на верхней поверхности на передней кромке планировалось расположить по 16-20 небольших электровентиляторов.

Тогда же заявлялось, что пилотировать Ampere будет проще, чем обычный легкий самолет, благодаря специальному программному обеспечению. Кроме того, на самолет планируется установить навигационное оборудование с упрощенным графическим отображением.

Ожидается, что Ampere будет тише обычных легких самолетов. Дело в том, что небольшие электровентиляторы будут издавать более высокочастотный шум, чем обычные авиационные двигатели. Такой шум будет быстро терять интенсивность на расстоянии. Малая шумность, в свою очередь, позволит использовать Ampere на взлетно-посадочных полосах в городе.

В конце июня текущего года израильский стартап Eviation Aircraft представил проект нового полностью электрического регионального пассажирского самолета Alice. Его первый испытательный полет пока запланирован на четвертый квартал 2018 года. Новый аппарат получит три электромотора с толкающими воздушными винтами и аккумуляторную батарею достаточной емкости для коротких региональных перелетов.

Длина самолета Alice составит 12 метров. Он сможет перевозить до девяти пассажиров. Управлять самолетом будут двое пилотов. Предполагается, что аппарат получит удлиненное крыло небольшой стреловидности с размахом 13,5 метра и V-образное хвостовое оперение. Электромоторы с толкающими воздушными винтами будут установлены по одному на законцовках крыла и в хвостовой части.

Масса пустого самолета Alice составит 5,3 тонны. Первая версия регионального самолета, которая появится в 2018 году, получит аккумуляторную батарею емкостью 980 киловатт-часов. Первые версии Alice смогут выполнять полеты на расстояние до 560 километров на скорости до 250 узлов (около 520 километров в час).



Начальная подготовка пилотов в будущем будет проводиться на электрических самолетах

Как пишет Aviation Week, власти округа Фресно в Калифорнии выделили более одного миллиона долларов на покупку четырех словенских электрических самолетов Pipistrel Alpha Electro и зарядных станций для них. Эти самолеты и станции будут размещены в четырех аэропортах округа. Власти округа Фресно посчитали, что такие самолеты могут быть крайне выгодны для начальной подготовки пилотов, а также в качестве частного транспортного средства. По оценке специалистов, стоимость одного часа полета двухместного электрического самолета Alpha Electro составит всего 1,4-2 доллара. Для сравнения час эксплуатации обычного двухместного самолета стоит от 40 до 60 долларов.



Похищение «Геракла»

или Как США «украли» у СССР самый большой в мире самолет

Однако для транспортировки и запуска требовался самолет, способный переносить ракету массой 100 т и имевший транспортный отсек, способный вместить 30-метровую конструкцию. Стоит отметить, что в комплексе «Воздушный старт» уникален не только сам «тяжеловоз» Ан-124, который требовалось значительно переоснастить под размещение ракеты, но и сам способ вывода ракеты на траекторию полета.

Было ваше — стало наше

Тема заимствования еще советских технологий в области космонавтики странами Запада не раз всплывала в публикациях, исследованиях и новостях. Оборонные задачи в этом отношении стоит рассматривать особенно, поскольку некоторые из зарубежных «изделий» похожи на советские как две капли воды. Историю с производством, созданием

и активные испытания советского БОР-4 начались в 1982 году, а создать отдаленно похожую конструкцию американские специалисты смогли лишь через 30 лет.

Традиция заимствовать идеи сохранилась и в дальнейшем. Недавняя презентация американского самолета StratoLaunch — лучшее тому доказательство. Это для прессы и всех причастных самолет является венцом технологического авиастроения, а советским и



В отличие от зарубежных проектов по теме «Воздушного старта», где ракеты в основном размещались над фюзеляжем военно-транспортных самолетов, Ан-124 «забирал» полезную нагрузку прямо в транспортный отсек. После взлета самолет набирал высоту в 10–11 тысяч м, и по мере выхода в заданный район начиналась процедура пуска. Для того чтобы вывести ракету-носитель из транспортного отсека, экипаж должен был перевести самолет в режим кабрирования — резко задраить нос судна вверх. Затем через специальную пневматическую систему ракета выталкивалась из транспортного отсека, а еще через несколько секунд включались двигатели первой ступени.

Дальнейшая процедура вывода космического аппарата ничем не отличается от уже привычных глазу пусков с космодрома. Отделение первой ступени, затем второй, а затем и вывод полезной нагрузки. Важным преимуществом такого пуска является возможность выводить космические аппараты на весь спектр орбит — низкие, средние геопереходные и геостационарные орбиты на значительном удалении от наземных стартовых комплексов. Стоимость пусков при этом снижается в несколько раз. Стоит отметить также, что до опытной и практической (коммерческой в том числе) реализации похожего проекта ни одна зарубежная аэрокосмическая компания не дошла даже близко, а упор в коммерческих пусках ракет по-прежнему делается на наземные космодромы.

и строительством орбитального корабля Dream Chaser многие специалисты восприняли как триумф американской аэрокосмической промышленности. На самом деле Dream Chaser — не что иное, как плохо скопированный советский беспилотный орбитальный ракетоплан — «БОР».

Очертания этого корабля были наспех зафиксированы на фотопленку во время испытательного полета и спуска советского корабля, но повторить механизацию крыла, систему посадки, бортовую электронику советской машины специалисты американской SpaceDev так и не смогли. Единственное, что удалось американским специалистам, — повторить аэродинамическую схему и конфигурацию крыла, хотя даже эта задача была выполнена с грубыми ошибками. Стоит также сказать,

российским ученым и инженерам обводы двухфюзеляжного самолета хорошо знакомы.

Считается, что советский Ан-225, разработанный для транспортировки многоэтажного корабля «Буран», был самым крупным из когда-либо спроектированных советских самолетов. Это утверждение справедливо лишь отчасти, поскольку Ан-225 действительно был и остается рекордсменом по тоннажу перевозимых грузов, однако в качестве авиационного сегмента для «Воздушного старта» гений советской космонавтики Глеб Лозинский использовал кое-что посерьезнее.

Для «воздушных» пусков ракет и перевозки сверхгабаритных грузов в НПО «Молния» был разработан уникальный во всех отношениях сверхмощный триплан «Геракл», больше известный как «Мол-

ния-1000». Несмотря на крайне нестандартный подход, самолет должен был получиться относительно небольшим. Размеры «Молнии» были сопоставимы с Ан-225. Однако несущие свойства всех трех элементов конструкции позволяли брать значительно больше грузов. Вместо 250 т у Ан-22 «Геракл» мог принимать полезную нагрузку массой 450 т — почти в два раза больше.

«Грузы — это лишь небольшая часть его функционала. Основным предназначением было, конечно, проведение воздушных стартов ракет-носителей или вывод пилотируемых кораблей на разгонных блоках. Малозатратное освоение космоса, если хотите», — пояснил в интервью телеканалу «Звезда» кандидат технических наук инженер-ракетостроитель Андрей Софиенко.

О причинно-следственных связях отсутствия даже мелкосерийного производства уникального триплана «Молния-1000» рассуждать не стоит. Проект шестидвигательного самолета-исполнителя не был доведен до стадии производства и через некоторое время забыт. Забвение триплана длилось ровно до 31 мая 2017 года, пока в Соединенных Штатах не был торжественно выкачен StratoLaunch Model 351 — многоцелевой самолет-носитель, созданный компанией StratoLaunch Systems.

При всех отличиях от проекта «Молния-1000» американский триплан имеет удивительно похожие характеристики. Полет с максимальной массой полезной нагрузки, по оценкам специалистов компании, составляет 3400/3500 км. «Молния-1000» Лозино-Лозинского могла преодолеть 3100 км. Та же высота запуска, та же масса полезной нагрузки, тот же тип грузов — от одной крупной до трех средних ракет, но 35 лет спустя. «Советские корни» многих известных аэрокосмических проектов подтверждают и военные эксперты.

«Х-37В, Dream Chaser и новый самолет-носитель для воздушного старта — все они были разработаны в НПО «Молния». Только назывались тогда по-другому. «БОР», «ЭПОС» и «Геракл», — отметил военный эксперт Алексей Леонков.

Однако, как и в случае с кораблем Dream Chaser, удачно «заимствованный» проект спустя десятилетия американские специалисты реализовали не так, как было задумано изначально. Вместо 450 т у советской «Молнии» американский StratoLaunch сможет поднять всего 340 т.

Несмотря на то что ведущие мировые державы — США, Россия и Китай — активно работают над «Воздушным стартом» и каждая страна идет при этом своим путем, начало уникальная авиакосмическая программа берет в Советском Союзе. А все современные зарубежные технологии походят лишь на робкие попытки скопировать то, что в СССР разработали почти 40 лет назад.

Расследование провел
Дмитрий ЮРОВ



Окончание. Начало на с. 2

Из Чехии — в Россию



Самолет L-410NG должен стать основным самолетом для развития местных воздушных линий России с хорошим экспортным потенциалом

Принадлежащий Уральской горно-металлургической компании авиационный завод Aircraft Industries, находящийся в городе Куновице Чешской Республики, переносит производство самолета L-410 в Россию на Уральский завод гражданской авиации (УЗГА).

Ввод в строй новой производственной площадки состоится в 2018 году. В этом же году начнется узловая сборка первой партии L-410, а с 2019 года модернизированные самолеты будут поставляться заказчикам. В настоящее время ведутся опытно-конструкторские работы по оснащению L-410 российской авионикой, связью и навигацией, а также изучается возможность установки на самолет отечественных турбовинтовых двигателей.

Сегодня самолет L-410 оснащен двумя двигателями Motorlet (Walter) M 601E мощностью по 560 л.с. каждый. На УЗГА будет выпускаться новая модификация самолета — L-410NG. Максимальная крейсерская скорость L-410NG возрастет до 417 км/ч (рост на 5 процентов), максимальная дальность полета — до 2700 км (+78 процентов), максимальная взлетная масса — до 7000 кг (+6 процентов), максимальная коммерческая загрузка — с 1800 до 2200 кг (+22 процента), максимальная продолжительность полета — с 5,1 до 11,0 часов (рост в 2,16 раза).



Комбинированный салон самолета L-410 может сочетать возможности пассажирского, грузового, медицинского и парашютно-десантного варианта



Обновленный на чешском заводе самолет L-410 авиакомпании «Полярные авиалинии» вернулся домой в аэропорт «Маган» (Якутия). В результате модернизации в салоне появился новый съемный санитарный набор для транспортировки лежачих больных. Сегодня это единственный в России самолет типа L-410, оборудованный для перевозки лежачих больных.



ООО «УГМК-ХОЛДИНГ»
624091, Россия, Свердловская область,
г. Верхняя Пышма, Успенский проспект, д. 1
Телефоны: +7 (34368) 96712, 96713
Факс: +7 (343) 378-78-28, +7 (34368) 4-60-51
e-mail: info@ugmk.com

Уральский завод гражданской авиации
620089, Россия, г. Екатеринбург,
ул. Белинского, 262М.
Телефон горячей линии call-центра УЗГА
+7 (343) 211-42-52

Лучшее средство борьбы с обледенением

— это продукты ЗАО «ОКТАФЛЮИД»

г. Москва, ул. Флотская, дом 5, корп. А, офис 515
тел./факс: (495) 748-16-30, 221-46-96, 221-46-99
e-mail: octafluid@mail.ru www.octafluid.ru



АО «ОКТАФЛЮИД» основано в 2003 году для организации промышленного производства и поставок противообледенительных жидкостей (ПОЖ) SAE тип I и тип IV для наземной противообледенительной обработки и защиты воздушных судов, а также противогололедных реагентов для борьбы с обледенением на аэродромных покрытиях.

В 2017 году АО «Октафлюид» совместно с ООО «АВИАФЛЮИД интернешнл» организовали производство новых ПОЖ «Octaflo Lyod» (Тип 1) и «Max Flight Sneg» (Тип 1) на пропиленгликоле и «Max Flight AVIA» (Тип 4) на моноэтиленгликоле, имеющих лучшие эксплуатационные и экологические характеристики.

В период с 2010 по 2012 год освоено промышленное производство противогололедных реагентов (ПГР) жидких — «Алексор-60», «GreenWay», «GreenWay F65», и гранулированных — «GreenWay SF».

Все ПГР прошли сертификационные испытания ФАВТ Росавиации и допущены к применению на взлетно-посадочных полосах аэропортов

С 2016 года АО «Октафлюид» сертифицировало и приступило к производству защитной гидрофобизирующей пропитки для ВПП «AquaProtect»

На сегодняшний день заканчивается строительство нового цеха, для организации производства гранулированных реагентов. Срок начала производства — октябрь 2017 года.



ИЗ ПОТОКА НОВОСТЕЙ

УФАС по Московской области проверит цены у продавцов печатной продукции в аэропортах

«Мы занимаемся исследованием всех субъектов, которые осуществляют деятельность по непроизвольным товарам. Это сопутствующие товары, киоски, газеты, журналы, путеводители», — рассказал на пресс-конференции заместитель главы УФАС Дмитрий Стрельников. По его словам, у службы есть информация от граждан о завышенных ценах на такие товары. Например, путеводитель, который стоит в аэропорту 1,5 тысячи рублей, в свободном доступе в интернете или в книжном магазине стоит не более 300-400 рублей. «Мы приняли решение исследовать сразу все эти рынки на начальной стадии с целью выявления недопустимых действий», — пояснил чиновник.

В московском аэропорту Шереметьево приступил к работе новый оператор каршеринга — BelkaCar

Новый сервис предоставляет пассажирам возможность с комфортом и за доступную цену добраться до аэропорта и вернуться обратно. Зона каршеринга со стоянкой свободных автомобилей располагается рядом с терминалом D на 2 этаже парковочного комплекса. Цена сервиса BelkaCar на территории аэропорта не отличается от стандартного тарифа оператора: 8 рублей/минута за активную аренду и 2 рубля/минута за ожидание. Запуск сервиса осуществлен в рамках программы по поддержке часто летающих клиентов. BelkaCar позволяет людям находить рядом с собой доступные автомобили и арендовать их через мобильное приложение.

МА «Пулково» отметил десятилетие полетов авиакомпании Hainan Airlines в Санкт-Петербург

По авиационной традиции в честь юбилейной даты борт Hainan Airlines в Пулково встретили водной аркой из пожарных брандспойтов. Пассажиры, вылетавшие в Пекин в этот день, на стойках регистрации ждали угощения и подарки от аэропорта и авиакомпании. «Обладатель пяти звезд Skytrax, Hainan Airlines — единственный перевозчик, выполняющий регулярные прямые полеты из аэропорта Пулково в столицу Китайской Народной Республики. За время полетов в Санкт-Петербург на прямых рейсах между Пекином и городом на Неве обслужено почти 360 тысяч пассажиров. Спрос на перелеты между Россией и Китаем продолжает расти.

МА Риги стал официальным Учебным центром Международного Совета аэропортов в Европе

В Париже на Генеральной ассамблее Международного Совета аэропортов в торжественной обстановке был подписан договор о присвоении Учебному центру международного аэропорта «Рига» прав официального представительства УЦ Международного Совета аэропортов. «Присвоение официального статуса Учебного центра Международного Совета аэропортов — высшая профессиональная оценка, которая свидетельствует о квалификации УЦ «Рига» и его возможностях организовывать международное обучение высокого уровня. Это не только огромный престиж, но и высокая ответственность», — отмечает председатель правления МА «Рига» Илона Лице.

Минводы приняли миллионного авиапассажира уже в июне, год назад это произошло в августе

Жительнице Новосибирска Юлии Скурлатовой, вылетающей в Томск, торжественно вручили новый дорожный чемодан и многочисленные подарки от аэропорта и авиакомпаний. В 2016 году миллионного пассажира здесь встретили 7 августа. В дирекции аэропорта Минвод рассказали, что с начала года объем международных перевозок в аэропорту составил 114 процентов в сравнении с тем же периодом прошлого года, это достигнуто за счет открытия чартерной программы в Анталию (до 3 рейсов в день) и возобновления рейсов в Стамбул (4 рейса в неделю). На внутренних линиях количество пассажиров выросло на 18 процентов.

За полгода услугами АП Краснодарского края воспользовались более 3,3 миллиона человек

Пассажиропоток в аэропортах «Базэл Аэро» — Сочи, Краснодар, Анапа, Геленджик за первое полугодие 2017 года составил 3,3 млн человек, что на 18 процентов больше, чем за аналогичный период прошлого года, когда аэропорты обслужили 2,8 млн пассажиров. При этом, на внутренних направлениях авиакомпании перевезли через аэропорты Краснодарского края более 3 млн человека (+15 процента), на международных — 246,8 тыс. (+63 процента). Международный аэропорт Анапа за шесть месяцев текущего года обслужил около 227 тысяч человек, увеличения числа пассажиров составил 6 процентов по сравнению с аналогичным периодом минувшего года.

Турецкие курорты из аэропорта Жуковский стали доступнее с Kidy Tour и SunExpress

Kidy Tour — один из самых популярных туроператоров в странах Балтии — подготовил для россиян уникальное предложение для отдыха всей семьей — выгодные цены на путевки и особые привилегии в аэропорту. Компания предлагает отдых в одном из тщательно отобранных отелей на Анталийском побережье, большинство из которых относятся к категории «пять звезд» и работают по программам «all inclusive» и «ultra all inclusive». Турецкая авиакомпания SunExpress, выполняющая рейсы в Анталию, славится одним из самых молодых парков воздушных судов, своей пунктуальностью и инновационной беспроводной системой бортовых развлечений.

Правительство Камчатского края ищет инвестора для строительства нового терминала аэропорта

«Предполагается, что участниками конкурса на право приобретения контрольного пакета акций АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский», станут крупные инвестиционные компании, являющиеся лидерами российского рынка в данной сфере. Интерес к проекту проявляют компании «Аэропорты Регионов», «Базэл», «Новпорт». На этапе подготовки к конкурсу их представители посетили Камчатский край, познакомились с действующей инфраструктурой аэропорта», — говорится в сообщении Минвостокразвития. Проект предполагает строительство терминала площадью более 24 тысяч кв. м, его стоимость составит 3,1 млрд рублей, уточнили в правительстве края.

Аэропортам добавляют ума,

Инновации «РИВЦ-Пулково» признаны экспертами

Как сократить время авиапутешествия? Самые скоростные самолёты проблему эту, увы, не решат. Сокращать нужно не полётное время, а пребывание на земле, которое к тому же хотелось бы провести более комфортно. Как этого добиться — наряду со многими другими этот вопрос стал предметом обсуждения на конференции «Опыт использования IT-решений в деятельности авиакомпаний и аэропортов». Организатором выступило Акционерное общество «РИВЦ-Пулково».

Управляющий директор АО «РИВЦ-Пулково» Глеб Головченко выступил с докладом «Анализ текущего уровня автоматизации аэропортов РФ и новые функциональные возможности системы КОБРА». В докладе были отражены текущие проблемы, которые необходимо решать при внедрении систем автоматизации. Они были выявлены специалистами АО «РИВЦ-Пулково» в ходе электронного анкетирования, проведённого на время авиакомпаний и аэропортов.

В круг исследования вошли московские аэропорты Внуково и Домодедово, сам Пулково, а также ряд аэропортов Краснодарского края, Северного Кавказа. Урала, Сибири и Дальнего Востока, Поволжья (Ульяновск-Восточный) и Прикамья (Набережные Челны, Бегишево). Участниками исследований стали руководители IT-подразделений аэропортов. Хронологические рамки тестирования охватывали период с августа по октябрь 2016 года.

Одна из наиболее существенных проблем состоит в том, что данные по сей день хранятся и обрабатываются на бумажных носителях. Актуальными проблемами являются также: разрозненное хранение информации, затруднённый контроль оперативных процессов, передаточные звенья, неоднократный ввод одинаковой информации, использование локальных систем и отсутствие интеграции между ними.

Глеб Головченко обозначил основные приоритетные направления в деле создания IT-решений. К

ним относятся обслуживание в аэропорту воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, а также обеспечение авиационной безопасности. Проблемной областью остаётся сегодня наличие мобильного приложения и информационного киоска — они установлены в 26 и 29 процентах аэропортов соответственно. Из сервисных ресурсов 13 процентов хранятся в облачных системах, остальные 87 — в собственных центрах обработки данных. Не представляется оптимистичной и бюджетная политика в аэропортах в отношении IT-решений. Бюджет будет увеличен только в 12 процентах аэропортов, в 36 процентах он останется без изменений, а в 52 процентах — уменьшится.

Следует отметить, что в большинстве случаев задачи по автоматизации аэропортов можно решить с помощью отечественного программного обеспечения: 60 процентов в аэропортах с пропускной способностью более 2 миллионов пассажиров в день, и в 88 — менее этого значения. В докладе также были названы основные проблемы отечественного программного обеспечения: отсутствие комплексного подхода, низкие уровень поддержки и качество программ, высокая стоимость, отсутствие перспектив развития и ряд других проблем.

Глеб Головченко перечислил ряд основных задач, которые АО «РИВЦ-Пулково» должно решить в 2017 году. Среди этих задач наибольший объём занимает создание мобильных рабочих мест, си-

стемы мониторинга трансферных потоков, биллинга, обработки телеграмм и управления контрактами. Новыми направлениями также являются создание систем автоматизированного управления центровкой воздушных судов, контроля досмотра пассажиров и багажа и управления грузовым терминалом. В 2016 году была проведена работа по модернизации программы составления суточного плана полётов. Важнейшие изменения касаются увеличения количества пользовательских настроек, расширения набора предупреждений по рейсу и внедрения мультиаэропортного режима работы. В настоящее время возможно единое управление группой аэропортов.

В ходе конференции прозвучали доклады и по отдельным программам автоматизации различных видов аэропортовой деятельности. Руководитель проекта «РИВЦ-Пулково» Александр Романов представил систему управления грузовой терминалом. В круг задач, решаемых с помощью программного комплекса «Грузовой терминал», входят приём, получение, отправка, выдача и транзит груза, размещение грузов на складе, расчёт стоимости грузоперевозки и оказания дополнительных услуг, оформление необходимых документов, анализ статистических данных и оформление отчётности, учёт бланков строгой отчётности и управление их движением, а также ведение нормативно-справочной информации.

Программа предусматривает, в частности, и организацию рабочего места приёмодатчика грузов. Одной из её функций является работа с суточным планом полётов. В нее входит также набор справочников по услугам, тарифам, персоналу, клиентам, типам упаковки, характеристикам и типам грузов, по складу и местам на нём. В настоящее время определены направления развития модерни-

зации этой программы. В перспективе планируется расширение функционала по работе с неисправностями груза, и по складской логистике. Помимо этого в будущем должны быть внедрены тренинг груза, новые способы информационного оповещения клиентов и новые формы отчётности и статистического анализа. Новая программа будет иметь современную удобную интерфейс и интегрирована с другими модулями АС «КОБРА». В ней предусмотрена и функция формирования исходящих телеграмм наряду со всей необходимой документацией. Помимо этого система даёт широкие возможности по управлению данными.

Обеспечение высоких показателей по работе с грузами — это, несомненно, значительное достижение в развитии любого аэропорта. Но, как известно, основным богатством для авиакомпаний и аэропортов продолжает оставаться пассажир. Главный инженер проектов компании «Прогрестех» Артемий Минович выступил с докладом о применении имитационного моделирования пассажиропотоков в операционной деятельности аэропорта. Московская компания «Прогрестех» обладает 25-летним опытом проектирования аэропортов. В её компетенцию входят все виды аэропортовой инфраструктуры, связанные с обслуживанием воздушных судов, пассажиров и грузов.

Имитационное моделирование — это современный метод исследования пассажирского терминала аэропорта и происходящих в нём процессов в режиме реального времени. Этот метод позволяет оценить пропускную способность терминала, увидеть влияние планируемых изменений и принять наилучшее решение. Имитационное моделирование применяется на всех этапах жизненного цикла аэропорта:

Защита аэродромов от птиц

Оборудование для борьбы с птицами от ведущих мировых производителей

ООО «Ладья»

www.otpugivateli.ru otpugivateli@mail.ru
т/ф: +7 (495) 605-36-86, 979-68-08
Б.Тишинский пер., д.38

а пассажирам — комфорта

и настоятельно требуют повсеместного внедрения

концепции проектирования, строительства и эксплуатации. Исходными данными для моделирования являются расписание рейсов и загрузка воздушных судов, планировочные решения и процессы, нормативные требования и рекомендуемая практика, а также характеристики процессов, пассажиров и посетителей.

Так, например, когда речь идет об исследовании работы терминала, предметом исследования является его работа в различных ситуациях, в частности, при увеличении интенсивности движения воздушных судов и при задержке рейсов. Предметом исследования может являться и пропускная способность зоны службы авиационной безопасности (САБ) при входе в терминал. Внимание уделяется и трансферной зоне.

Итак, инструменты изучения и управления пассажиропотоком в наших руках. Но как уберечься от нежелательных лиц, которые могут проникнуть в стерильную зону аэропорта с недобрыми намерениями? Ответ на этот вопрос дал директор по развитию бизнеса компании «Астерос Лаб» **Владимир Кутинский**, выступивший с докладом «Автоматизация контроля доступа пассажиров в стерильную зону аэропорта по комбинации информации из различных источников».

Предпосылкой к созданию данной программы стало изменение соотношения долей различных способов регистрации пассажиров на свои рейсы. Всё большее распространение начинают получать способы регистрации в удалённом режиме — с помощью киосков само-регистрации, персональных компьютеров и мобильных устройств. В результате — первой контрольной точкой, где пассажир гарантированно появляется и может быть идентифицирован, является пункт паспортного контроля Службы авиа-

ционной безопасности аэропорта. В этой ситуации бывает сложно или даже невозможно предотвратить несанкционированный доступ в стерильную зону пассажиров с поддельными или устаревшими посадочными талонами либо их дубликатами.

Сложности возникают и в случае, когда доступ в стерильную зону необходимо ограничить в связи с подозрительным багажом или наполняемостью стерильной зоны. Основанием для ограничения доступа может быть и включение пассажира в «чёрный список». 1 апреля 2017 года было издано Постановление Правительства РФ № 969, в котором говорится об особых требованиях к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности. Сущность требований состоит в том, чтобы системы обеспечивали проход в стерильную зону пассажирам, имеющим на это право, и ограничивали доступ тем, кто этого права не имеет. Доступ в стерильную зону должен обеспечиваться либо ограничиваться путём идентификации людей по различным признакам. Средства контроля доступа должны обеспечивать регистрацию и хранение всех событий.

Компания «Астерос Лабс» создала Информационную систему автоматизированного контроля доступа пассажиров (ИС АКДП). Данное решение реализовано на базе системы «Астерос Контакт Авиа», созданной в 2013 году при финансовой поддержке фонда «Сколково». Основное предназначение системы состоит в объединении основных инновационных технологий и технологических систем аэропорта в единый контур и принятие решений по обеспечению безопасности в аэропорту на основе актуальной и достоверной информации независимо от конкретной авиакомпании. В качестве источников данных могут рассматриваться как внутренние системы аэропорта, так и внешние

(МВД, ФСБ, «чёрные списки» авиакомпаний).

Говоря о значении этой системы, докладчик привёл пример её эксплуатации в международном аэропорту Уфа. С апреля 2016 года по апрель нынешнего было выявлено 11 дубликатов посадочных талонов, 2100 несвоевременных проходов в стерильную зону, 600 случаев ошибок терминалом и 750 единиц подозрительного багажа.

Одним из инструментов решения задач по обеспечению авиационной безопасности являются и биометрические технологии. С докладом об их применении в инфраструктуре современного аэропорта выступил директор по специальным проектам группы компаний ЦРТ **Андрей Хрулёв**. В докладе были названы основные технологии биометрии: интеллектуальное видеонаблюдение и видеопризнаки на территории аэропорта, автоматизация регистрации пассажиров и проверка личности при выходе на посадку, системы автоматического паспортного контроля eGate в воздушном пункте пропуска, биометрический контроль и управление доступом в служебные помещения.

Для видеопризнаков используется система «Визирь», которая в каждой камере способна сопровождать до 10 лиц в кадре. Эта система отличается устойчивостью и к изменениям внешности (причёска, борода и усы, очки, головные уборы, признаки старения и т.п.).

Пассажи, безусловно, являются главным богатством для авиатранспортной отрасли, но, вместе с тем, не следует обделять вниманием и воздушные суда. Руководитель отдела центровки воздушных судов компании «Воздушные ворота северной столицы» **Максим Лебедев** проанализировал различные системы контроля загрузки воздушных судов, принятых в отечественной и мировой гражданской

авиации. Для управления центровкой используются и мобильные приложения.

Мобильным технологиям в авиатранспортной деятельности были посвящены отдельные выступления. Их подготовили директор по разработке веб-приложений РИВЦ Пулково **Даниил Пугач** и руководитель департамента мобильных компьютерных решений для бизнеса компании Rapasonic **Олег Гайдаенко**. Он представил планшеты, отличающиеся высокой устойчивостью к ударам, климатическим воздействиям и другим нагрузкам, которым может быть подвергнуто устройство на лётном поле аэродрома.

Отдельный ряд докладов был связан с автоматизацией в деле организации лётной деятельности. Анализ выступлений участников конференции позволяет сделать вывод, что в российских аэропортах технический задел для автоматизации и управления деятельностью аэропортов является достаточно высоким. Главные препятствия во внедрении IT-решений имеют политический характер и состоят в привычке ряда руководителей жить сегодняшним днём. Но необходимость встраиваться в мировую авиатранспортную систему создает предпосылки в искоренении такого подхода.

Конечная задача внедрения IT-решений в деятельность аэропортов состоит в преодолении главного неудобства при пользовании воздушным транспортом: общее время в пути существенно увеличивает предполётные формальности. На таком маршруте, как Москва-Санкт-Петербург, они могут занять даже больше времени, чем сам перелёт.

Но современные IT-решения в этой области смогут со временем способствовать победе в конкурентной борьбе самолёта над поездом, даже таким, как «Сапсан».

Анна СОЛЫЦ

ИЗ ПОТОКА НОВОСТЕЙ

Магазины duty free могут появиться в зоне прилета российских аэропортов с 2018 года

Такая возможность для стран Евразийского экономического союза (ЕврАзЭС) создаст новый Таможенный кодекс, который вступит в силу с 1 января 2018 года. Об этом журналистам сообщил директор департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии (регулирующий орган ЕврАзЭС) Дмитрий Некрасов. Также, согласно положению Таможенного кодекса, открытие магазинов duty free предполагается в авиационных, морских, железнодорожных и автомобильных пунктах пропуска. Таможенный кодекс ЕврАзЭС придет на смену одноименному кодексу Таможенного союза, принятому в 2009 году.

Домодедово внедрит новые технологии в систему обработки багажа пассажиров

«На багажной карусели в зоне международных прилетов аэропорта установлена новая лента выдачи сумок и чемоданов, которая более чем на 30 процентов сократит энергопотребление. Это стало возможно за счет использования двигателей наивысшего класса энергоэффективности по европейским стандартам (International Energy Efficiency Class — класс IE4), а также конструкторских решений: нового кинематического дизайна с упрощенной контрольной группой (меньше роликов — меньше изгибов ленты — меньше потребляемой энергии) и использования багажной ленты с низким коэффициентом трения», — говорится в сообщении пресс-службы воздушной гавани.

Виктор Толоконский: Ремонт единственного аэропорта Норильска не нарушил жизнь города

«Жизнь норильчан фактически не нарушена этим большим ремонтом. Люди поехали в отпуска, дети поехали поступать в университеты. Мы очень активно следим за билетной программой», — сказал губернатор Красноярского края Виктор Толоконский. С 1 июня началась реконструкция центральной части ВПП аэропорта. Реконструкция аэропорта Алыкель запланирована на три летних сезона. Работы планируется завершить в сентябре 2018 года. Финансирование ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направил федеральный бюджет, 3 млрд рублей — компания «Норильский никель».

Аэропорт Уфы направит 65 процентов чистой прибыли за 2016 год на увеличение капитала

АО «Международный аэропорт Уфа» (МАУ) выплатит единственному акционеру — Республике Башкирии — 57,35 млн рублей дивидендов по результатам 2016 года, сообщили в пресс-службе аэропорта. На выплаты будет направлено 35 процентов чистой прибыли, составившей в прошлом году 163,85 млн рублей. Оставшаяся часть чистой прибыли (106,5 млн рублей) будет направлена на увеличение собственного капитала общества. Итоговые финансовые показатели деятельности аэропорта в 2016 году не приводятся. Ранее в госкомитете республики сообщали предварительные данные о выручке МАУ — 2,7 млрд рублей (с увеличением к 2015 году на 5 процентов).

Инвестиции, финансирование и проекты ГЧП обсудит конференция региональных аэропортов

20 сентября в Москве пройдет V международная конференция «Развитие региональных аэропортов 2017» — отраслевое мероприятие, где на уровне государства и бизнеса обсуждаются ключевые вопросы финансирования развития региональных аэропортов, реализации проектов ГЧП. В конференции примут участие руководители и сотрудники федеральных и региональных органов исполнительной власти, представители инвестиционных групп, компаний-поставщиков техники и оборудования, инновационных решений для аэропортовой индустрии. В рамках конференции пройдет практический семинар ведущих российских и международных экспертов.

«Аврора» и Хабаровский аэропорт подписали меморандум о стратегическом сотрудничестве

«Стороны договорились о совместных действиях, направленных на выстраивание долгосрочных взаимовыгодных отношений для улучшения качества обслуживания пассажиров и перевозки багажа, обеспечения безопасности полетов, развития маршрутной сети и роста объемов внутренних и международных воздушных перевозок, на основе требований международных стандартов ICAO и IATA, с учетом принципов и норм, принятых законодательством Российской Федерации», — рассказали в аэропорту. Кроме того, стороны договорились о продвижении брендов и услуг аэропорта Хабаровск и авиакомпании «Аврора» на российском и международном рынках.

Объявлен конкурс на модернизацию стоянок для самолетов в аэропорту Южно-Сахалинска

Стоимость работ — 1 млрд 310 млн 65 тысяч рублей. Они будут проводиться в рамках областной программы «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014-2022 годы». Заявки принимаются до 25 июля включительно. Строительные работы по усилению покрытий «должны выполняться в условиях действующего аэродрома в теплый период года с момента заключения контракта по 31 октября 2018 года с учетом технологического перерыва». Подрядчик должен будет предоставить гарантийный срок на качество выполненных работ (начиная с момента получения разрешения на ввод объекта в эксплуатацию).

МА Махачкалы получил бессрочный сертификат оператора аэродрома гражданской авиации

ФАВТ выдало АО «Аэропорт Махачкала» бессрочный сертификат оператора аэродрома ГА. Согласно приказу Минтранса №286, все аэропорты России обязаны получить такой сертификат. Со 2 марта по 30 июня 2017 года комиссией Росавиации проводилась комплексная проверка всех служб аэропорта, результатом которой и стала выдача сертификата, подтверждающего готовность воздушной гавани Дагестана к приему и выпуску ВС. Аэропорт Махачкалы — старейшее и единственное авиапредприятие в Дагестане. Пропускная способность Международного аэропорта «Махачкала» на внутренних рейсах составляет 200 пассажиров в час, а на международных — 60.

ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ РЕМОНТА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПОЛОС

- КОНСУЛЬТАЦИИ ● ПРОИЗВОДСТВО
- АРЕНДА ● СЕРВИС



Динамическое разрушение цементобетонных покрытий
Импактором 3000



- ПЛАВИЛЬНО-ЗАЛИВОЧНЫЕ МАШИНЫ КОМПАНИИ SIMLINE
- МАШИНЫ ДЛЯ РАЗДЕЛКИ ТРЕЩИН
- НАРЕЗЧИКИ ШВОВ
- РЕЗИНО-БИТУМНЫЕ МАСТИКИ DEERY И NUVO
- УПЛОТНИТЕЛЬНЫЕ ШНУРЫ
- РАЗМЕТОЧНЫЕ МАШИНЫ
- ВАКУУМНЫЕ УБОРЩИКИ

РАСТОМ
ГРУППА КОМПАНИЙ

Тел./факс: (495) 641-7580, 641-75-90
E-mail: info@rastom.ru www.rastom.ru

НОУ ХАУ

Хоть на бензине, хоть на спирте

Летающую машину с полувековой историей Skycar ее создатель выставил на продажу

Американский конструктор канадского происхождения Пол Моллер выставил на продажу прототип своей летающей машины M400 Skycar, разработкой которой он занимался с 1960-х годов. Машина выставлена на торги на eBay. Начальная стоимость прототипа заявлена в размере одного миллиона долларов, но доступна и опция мгновенной покупки за пять миллионов долларов.

Вместе с летающим автомобилем новый владелец бесплатно получит полный отчет об истории Skycar. Согласно описанию на странице товара, на продажу выставлен прототип летающей машины под обозначением G90. В описании заявлено, что прототип представлен в четырехместной конфигурации (передний и задний ряд кресел) с восемью роторными двигателями Rotapower (мощность одной силовой установки — 180 лошадиных сил). Skycar способна выполнять полеты на трех видах топлива: бензине, этиловом и метилом спирте. Покупатель получит автомобиль в техническом оснащении по состоянию на 2001 год, когда он совершил первый полет.

В качестве продавца M400 указана компания Moller International. Утверждается, что по желанию покупателя машина может быть приведена в исправное техническое состояние, готовое к полету. При этом указывается, что транспортное средство не имеет сертификации Федерального управления гражданской авиации США и не допущено к полетам. Тем не менее, по желанию покупателя и с помощью Moller International можно будет получить разрешение управления на полеты Skycar.

Машина выполнена по схеме конвертоплана с четырьмя поворотными мотогондолами. Длина M400 составляет 6,5 метра, а размах крыльев, на которых закреплены двигатели, — 2,6 метра. Масса летающей машины составляет 1,1 тонны. Согласно проекту, Skycar может развивать скорость до 533 километров в час и выполнять полеты на крейсерской скорости в 496 километров в час. Дальность полета машины составляет 1,2 тысячи километров. Потолок летательного аппарата с вертикальными взлетом и посадкой определен в 10,9 тысячи метров.

Разработка летающей машины Skycar велась Моллером с 1960-х годов. Проект стартовал вскоре после того, как изобретатель защитил кандидатскую степень по аэродинамике в канадском Университете МакГилл в 1963 году. В общей сложности в рамках проекта были созданы три прототипа летающей машины Skycar — M150, M200X и M400. Первый представлял собой одноместный демонстратор технологий, который публично никогда не демонстрировался и не испытывался, а второй — четырехместную полноразмерную модель.

M400 был представлен в 2001 году. Тогда же машина совершила первые вертикальные взлет и посадку. Позднее прототип машины выполнил еще несколько взлетов и посадок, в ходе каждого из которых он был привязан страховочным тросом. Свободный полет машина M400 никогда не совершала. Все взлеты и посадки Skycar выполняла на дистанционном управлении. В общей сложности Моллер потратил на разработку летающей машины более 150 миллионов долларов.

Следует отметить, что Моллер несколько раз пытался продать прототипы Skycar. Ранний прототип машины был выставлен на продажу на eBay в 2003 году, спустя всего два года после первого полета. В 2006 году Моллер выставил на торги прототип M200X. По условиям торгов, покупателем должен был стать человек, предложивший за машину более 3,5 миллиона долларов. В ходе торгов стоимость машины довели до трех миллионов долларов.



Все билеты проданы

Американская авиакомпания организует чартер любителям солнечного затмения

Американская авиакомпания Alaska Airlines выполнит специальный чартер во время солнечного затмения в августе 2017 года, сообщает пресс-служба перевозчика. Самолет стартует утром 21 августа из города Портленд в штате Орегон.

Приобрести билеты на этот рейс невозможно, его пассажиром можно стать только по приглашению. Как отмечают в Alaska Airlines, чартер организуют для горячих любителей астрономии и солнечных затмений. При этом один человек может попасть на рейс, победив в конкурсе, который авиакомпания запустит в соцсетях 21 июля.

Самолет доставит пассажиров в Колумбию — столицу штата Южная Каролина. Таким образом, воздушное судно повторит «путь» солнечного затмения, миновав точки, в которых путешественники смогут наблюдать его полную фазу, — от Тихоокеанского до Атлантического побережья США.

Наблюдать это астрономическое явление в августе лучше всего будет в восьми городах Штатов. Жители большей части территории России затмения не увидят. Его частные фазы можно будет зафиксировать только в ряде населенных пунктов Чукотки.

В марте 2016 года Alaska Airlines почти на полчаса задержала внутренний рейс Анкоридж — Гонолулу, чтобы его пассажиры могли увидеть полное солнечное затмение



Пока в Жуковском готовились к МАКСу, в Уфе прошла его генеральная репетиция

Лето — это не только рыбалка на зорьке, пляжная истома и дачная барщина, это жужжание шмелей и самолетов малой авиации над полями, шелковая радуга парашютов в небе и завораживающие пируэты воздушных змеев. Факт остается фактом: несмотря на экономическую нестабильность в стране и практически полное забвение со стороны государства, малая авиация продолжает летать.

Недавно на страницах нашего издания был опубликован репортаж об авиационном празднике, состоявшемся в станице Новотитаровской под Краснодаром. Начинание кубанцев подхватил Башкортостан. У знакомого нашим читателям руководителя компании SimAvia Симона Мнойна есть соратник по небу — Сергей Миннигулов, основавший в пригороде Уфы, в Первушине, аэродром авиации общего назначения.

Будучи юристом по профессии, он освоил лётное мастерство, а полтора года назад возглавил региональный отдел ДОСААФ по республике Башкортостан. Сергей Миннигулов является членом комиссии по авиации общего назначения при Президенте Российской Федерации. На основном им аэродроме с 2006 года проводятся всероссийские слёты любителей авиации «Открытое небо», которые сопровождают специализированные выставки малой авиации и производителей авиационной техники.

За первое десятилетие своего существования этот аэродром

стал местом, где решаются практически все основные задачи развития авиации общего назначения. С этим родом авиации связаны сегодня авиационный туризм, работа авиационных учебных заведений, включая и юношеские планерные школы, а также многие другие виды деятельности, где применяется легкомоторная авиация. К этому роду авиации относятся и ретросамолёты, которые, благодаря усилиям энтузиастов-реставраторов авиационной техники, вновь обретают небо.

Очередной XII слёт состоялся с 29 июня по 1 июля. Основными организаторами мероприятия стала Всероссийская организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА), Уфимский учебно-методический центр малой авиации, Федерация спорта сверхлёгкой авиации республики Башкортостан, Башкирская выставочная компания, а также региональное отделение ДОСААФ России в республике Башкортостан. Поддержку мероприятию оказало Правительство Башкортостана и Министерство молодёжной политики и спорта рес-



публики, городская администрация Уфы и администрация Кушнаренковского района, на территории которого находится аэродром Первушино.

Нынешний год для мероприятия стал знаковым: он является юбилейным для ДОСААФ, которое было

основано в 1927 году и первоначально называлось ОСОАВИАХИМ. На протяжении всей истории основной задачей являлась авиация. Оценивая значение ОСОАВИАХИМа, следует отметить его роль в подготовке будущих военных лётчиков. Этому обществу мы обязаны в пер-





вую очередь тем, что советская авиация смогла достойно встретить и отразить нападение гитлеровской Германии. Каждый третий лётчик, награждённый звездой героя Советского Союза, был выпускником аэроклуба. Немалую роль ОСОА-ВИАХИМ, а в дальнейшем ДОСААФ, сыграло и в развитии гражданской авиации. Выпускниками аэроклубов являлись многие пилоты, чья лётная биография пришлась на «золотой век» отечественной гражданской авиации.

В первый день слёта состоялась торжественная церемония его открытия. С приветственным обращением выступил пилот-инструктор аэродрома Первушино Александр Лынный, отметивший, что ДОСААФ и авиация общего назначения должны развиваться в содружестве и решать общие задачи, одна из которых состоит в укреплении позиций отечественной авиации в целом и в подготовке пилотов.

В церемонии открытия также приняли участие министр молодёжной политики и спорта Башкортостана Андрей Иванюта, глава Кушнаренковского района Руслан Нургалеев, Сергей Миннигулов, начальник отдела патриотического воспитания при Военном комиссариате подполковник Андрей Пронин. Участники церемонии в своих приветственных речах отмечали, что легкомоторной авиации в России принадлежит большое будущее. Сергей Миннигулов назвал главную задачу центра авиации общего назначения, действующего при аэродроме Первушино — возродить на данной площадке то, что некогда существовало в стране, но в годы экономических потрясений было утрачено, и показать собственным примером, как это должно делаться. В ходе торжеств также состоялось вручение руководителям аэродрома Первушино благодарственных писем.

Церемония торжественного открытия слёта продолжилась в небе. С самолёта Ан-2, который пилотировал начальник парашютного цент-

ра при аэродроме Первушино Автандил Самушия, совершили прыжки парашютисты, которые несли в небе флаги с изображением герба Уфы, символа ДОСААФ, логотипов аэродрома Первушино, состоявшегося слёта и Дорожного радио, являвшегося информационным спонсором мероприятия.

В программу открытия слёта вошло выступление уникальной пары, состоящей из двух абсолютно непохожих друг на друга само-

Чтобы это было возможно, самолёт был снабжён усиленным крылом. Но такие фигуры высшего пилотажа со временем потеряли такое распространение, которое имели раньше, что сказалось на судьбе программы Як-55. Всего было изготовлено немногим более сотни воздушных судов данного типа. В настоящее время «на крыле» осталось только три, один из них принял участие в авиационном балете на первушинской сцене. Чтобы понять



лётков — американского биплана Pizz и российского моноплана Як-55. Уникальный дуэт составили братья Илья и Николай Голубцовы (Илья на Як-55, Николай на Pizz). В далёком советском прошлом они выступали исключительно как соперники, но на первушинском авиационном празднике они составили дуэт. В паре они выполняли многие фигуры высшего пилотажа, включая и «мёртвую петлю».

Як-55 по праву может считаться ретросамолётом — ОКБ А.С. Яковлева создал его в 1979 году. Самолёт предназначался для выполнения фигур высшего пилотажа с малыми радиусами разворотов.

значимость этого самолёта для истории отечественной авиации, достаточно вспомнить, что на нём осваивала лётное мастерство Светлана Савицкая, ставшая не только лётчицей, но и второй после Валентины Терешковой женщиной-космонавтом.

Ретросамолётом является также подкосно-расчалочный биплан Pizz, внешне напоминающий истребитель И-15 конструкторского бюро Н.Н. Поликарпова, но в отличие от последнего имеющий закрытую кабину. В Иванове по оригинальным чертежам была построена реплика этого биплана, на который вместо американско-

го двигателя был установлен отечественный М-14. Построенный в Иванове самолёт имел существенные конструктивные отличия от заокеанских собратьев — фюзеляж большей длины и усиленное крыло, обладающее большим, чем у оригинала, размахом.

Репертуар первушинского авиационного балетного театра был дополнен выступлением крылатого дуэта «Серебряные крылья», выступающего на самолётах «Сетус» (одномоторный свободнотельный моноплан с низкорасположенным крылом, построенный по традиционной схеме). Дуэт составили пилоты-спортсмены Айрат Максатов и Олег Бугряшов, ставшие гордостью авиации Башкортостана. Эта пилотажная группа была основана всего год назад и уже успела приобрести популярность не только в башкирском небе, но и на многих других авиационных праздниках.

Одним из значительных событий нынешнего слёта стало прибытие из Самары ретросамолёта У-2 (По-2), отреставрированного самарскими энтузиастами и специалистами по истории авиации. Легендарный биплан представлял пилот Евгений Смирнов. Этот самолёт является ровесником Великой Победы — он был построен в 1945 году. Несомненно, он вошёл в число главных участников прошедшего праздника. Созданный в конструкторском бюро Н.Н. Поликарпова самолёт У-2 является ровесником ОСОАВИАХИМа — опытный образец совершил первый полёт в 1927 году. Именно на нём осваивали лётное мастерство воспитанники всех созданных в СССР аэроклубов. Собственно говоря, именно для авиационных учебных заведений он и был создан. Важной отличительной чертой У-2 является высокая степень безопасности эксплуатации — он прощает курсанту многие ошибки, неизбежные при первых шагах в небо.

В первушинском небе были продемонстрированы высочайшие характеристики легендарного воздушного судна: У-2 может совершать полёт даже со скоростью... 12 километров в час. Примечательно и то, что, хотя его мотор М-11 отличался громоздкостью, он мог летать и бесшумно. Во многом благодаря этому он и использовался как лёгкий ночной бомбардировщик, на котором громили врага женщины-лётчицы, прозванные фашистами «ночными ведьмами» и с гордостью носившие это прозвище. Отважные лётчицы даже не брали с собой парашютов, чтобы взять больше бомб. «Вот тебе и «Руссофанер»! — только и могли сказать фашисты. Они называли его и «швейной машинкой» за характерный звук, который производит мотор М-11. А ещё на самолётах этого типа тренировали парашютистов, в том числе и школь-

АЭРОПОРТ 2017

Максим Соколов: Терминал МА «Симферополь» — «новый облик транспортной системы Крыма»

Министр транспорта РФ посетил с рабочим визитом стройплощадку нового терминала международного аэропорта «Симферополь». В ходе визита он ознакомился с реализацией проекта, осмотрел внутренние помещения аэровокзала. «Этот терминал — объект нового облика транспортной системы Республики Крым. Уверен, он станет такой же визитной карточкой Крыма, как, например, Ласточкино гнездо», — сказал Соколов. В завершённом виде остекление будет состоять более чем из 9 тысяч уникальных стеклопакетов. В настоящее время смонтировано и остеклено 40 витражей. общей площадью 3,5 тыс кв м, что составляет 36 процентов от общего объема работ.

Строящийся аэропорт Саратова был представлен на международной выставке «ИННОПРОМ-2017»

На стенде группы компаний «Ренова», разместившемся на площадке Международного выставочного центра «Екатеринбург-ЭКСПО», в составе экспозиции холдинга «Аэропорты Регионов» были представлены макет пассажирского терминала и видеопрезентация новых «воздушных ворот» региона. Напомним, новый аэропортовый комплекс «Центральный» возводится в 20 км севернее Саратова в районе села Сабуровка. Проектом предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы 3000*45 м, пассажирского терминала площадью 23 тысячи кв.м, пропускная способность которого составит 1 млн пассажиров в год.

Аэропорт Ростов-на-Дону впервые подготовил свой рейтинг пунктуальности авиаперевозчиков

Международный аэропорт Ростов-на-Дону (входит в УК «Аэропорты Регионов») впервые публикует рейтинг пунктуальности авиакомпаний, сообщили в его пресс-службе. Все перевозчики были разделены на три группы: крупнейшие российские авиакомпании (внесшие наибольший вклад в пассажиропоток аэропорта), остальные российские авиакомпании и зарубежные игроки. Задержкой считалось отклонение от времени вылета на 15 и более минут от расписания без учета задержек, произошедших по метеоусловиям. Лидерами в своих группах по итогам первой половины 2017 года стали авиакомпании «Россия», «Ямал» и Turkish Airlines, отметили в воздушной гавани.

Военные аэродромы на Кубани предложено модернизировать для приема гражданских ВС

Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев обратился к главе Минпромторга России Денису Мантурову с предложением найти инвестора для реконструкции двух военных аэродромов в регионе, чтобы они смогли принимать гражданские суда. «Для дальнейшего развития региональных авиаперевозок можно использовать, например, существующие военные аэродромы в Ейске и Армавири. Мы проводили консультации с Минобороны - ведомство не против соответствующей реконструкции, но это потребует значительных вложений. И здесь нам необходима федеральная поддержка в поиске инвесторов», — пояснил он.



С января по июнь 2017 года аэропорт Минводы обслужил более одного миллиона пассажиров

Общий рост пассажиропотока в сравнении с аналогичным периодом 2016 года составляет +26 процентов. На внутренних линиях количество пассажиров увеличилось на 18 процентов, на международных — на 125 процентов, сообщили в пресс-службе авиагавани. Помимо Московского направления значительный прирост отмечается на рейсах в Санкт-Петербург, Новосибирск и Екатеринбург. Значительная доля в общем росте пассажиропотока — полеты по международным направлениям: возобновление рейсов в Стамбул — 4 раза в неделю, до 3 рейсов в день в Анталию. Увеличилась частота на рейсах в Ереван и Ташкент, открылось новое направление в Астану 2 раза в неделю.

Правительство Камчатского края ищет инвестора для строительства нового терминала аэропорта

«Предполагается, что участниками конкурса на право приобретения контрольного пакета акций АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский», станут крупные инвестиционные компании, являющиеся лидерами российского рынка в данной сфере. Интерес к проекту проявляют компании «Аэропорты Регионов», «Базэл», «Новпорт». На этапе подготовки к конкурсу их представители посетили Камчатский край, познакомились с действующей инфраструктурой аэропорта», — говорится в сообщении Минвостокразвития. Проект предполагает строительство терминала площадью более 24 тысяч кв. м, его стоимость составит 3,1 млрд рублей, уточнили в правительстве края.

Более 5,4 млн пассажиров воспользовались «Аэроэкспрессом» с января по июнь 2017 года

«Аэроэкспресс» увеличил показатели по пассажироперевозкам по итогам первого полугодия. Более 5,4 миллиона пассажиров воспользовались услугами компании в период с января по июнь т.г. Это на 1,02 процента выше показателей за аналогичный период в прошлом году. Приобретая билеты на поезда компании «Аэроэкспресс», пассажиры на 1,3 процента чаще по сравнению с аналогичным периодом прошлого года отдают предпочтение электронным каналам продаж. По сравнению с первым полугодием 2016 года в текущем году почти на 10 тысяч увеличилось число тех, кто купил билет через мобильное приложение или на сайте «Аэроэкспресс».



БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

ВКС России представят на авиасалоне МАКС современные образцы авиационной техники

«Для статического показа будут выставлены новейшие многоцелевые истребители Су-35С и Су-30СМ, модернизированные истребители МиГ-29СМТ, бомбардировщики Су-34, модернизированный самолет ДРЛО и управления А-50У, ударные вертолеты Ка-52, Ми-28Н, Ми-35, транспортные вертолеты Ми-26, Ми-8МТВ-5-1, Ми-8АМТШ-ВА и другие», — сообщила пресс-служба Минобороны РФ. Авиационная техника будет представлять истребительную, бомбардировочную, дальнюю, военно-транспортную, армейскую и учебную авиацию. В воздушной части программы авиасалона будут задействованы группы высшего пилотажа «Русские витязи», «Стрижи» и «Соколы России».

Думский комитет одобрил текст протокола о размещении в Сирии российской авиагруппы

Заседание комитета проходило с участием заместителя министра обороны РФ Николая Панкова в закрытом для прессы режиме. Протокол был подписан в январе этого года в Дамаске. Он регулирует вопросы размещения группировки ВКС РФ, а также ее движимого и недвижимого имущества, вопросы функционирования. Документом определяется, что внешняя охрана мест дислокации российских военных и береговых границ осуществляется силами сирийской стороны, а противовоздушная оборона, внутренняя охрана и поддержание правопорядка в местах дислокации является прерогативой российской стороны. Соглашение рассчитано на 49 лет.

**Компания «Сухой» заявила о росте конкуренции на мировом рынке истребителей 5-го поколения**

«Следует учитывать усилия ряда индустриально развитых стран, в частности Японии, направленные на разработку своего истребителя пятого поколения Mitsubishi X-2 Shinshin, а также все возрастающий потенциал китайской авиационной промышленности, проводящей агрессивную экспортную политику на мировом рынке военной авиационной техники», — говорится в отчете компании. Отмечается, что «Китай значительно продвинулся в разработке собственных истребителей 5-го поколения J-20 и J-31, которые в перспективе также могут составить конкуренцию американским F-22, F-35 и ПАК ФА, Т-50». Кроме того, разработкой истребителей 5-го поколения занимаются Турция и Иран.

Индийские ВВС намерены вооружить истребители Су-30МКИ сразу тремя мини-ракетами «Брамос»

Индийские ВВС официально подтвердили намерение оснастить истребители Су-30МКИ тремя крылатыми ракетами «Брамос». Новая ракета для этих целей будет готова для использования в тестовом режиме к 2021 году. Кроме того, ракеты «Брамос», по плану индийских ВВС, должны будут установлены на обновленные МиГ-29, Rafale и МиГ-29К, которые пока не могут их использовать, сообщает Livefist. Отмечается, что Су-30 получат три ракеты «Брамос», а другие самолеты — одну или две. Предполагалось, что две из трех ракет будут размещены на крыльях Су-30МКИ, еще одна — на фюзеляже. Сообщается, что мини-ракеты «Брамос» появятся к 2021 году.

Россия пока не ведет переговоры о поставке армии Афганистана новой партии Ми-17В5

«Россия пока не ведет переговоры на поставку в Афганистан еще одной партии многоцелевых вертолетов Ми-17В5, речь идет только о послепродажном обслуживании ранее поставленной техники, сообщил в интервью агентству РИА Новости генеральный директор «Рособоронэкспорта» Александр Михеев на военно-морском салоне в Санкт-Петербурге. Ранее Россия поставила в Афганистан 63 вертолета Ми-17В5, за которые заплатил Пентагон. «Речь о продаже дополнительной партии пока не идет. Речь идет только о поддержании в исправности парка вертолетов российского производства, обеспечении поставок запчастей», — уточнил Михеев.

Летчики Балтфлота провели полеты над морем и бомбометание в Калининградской области

«В рамках плановых полетов над Балтикой пилоты отработали задачи обнаружения и уничтожения воздушных мишеней, имитирующих самолеты условного противника с использованием подвешенного вооружения как одиночно, так и в составе пары», — рассказал начальник отдела информационного обеспечения пресс-службы ЗВО по Балтийскому флоту капитан 1 ранга Роман Мартов. Он отметил, что практическое бомбометание и прикрытие сухопутной группировки войск с воздуха отработали и летчики бомбардировочной авиации Балтийского флота. Практические действия летчиков фиксировались комплексом объективного контроля.

Росгвардии нужны новые легкие и средние военно-транспортные самолеты и вертолеты

«В соответствии с Государственной программой вооружения на период 2018 - 2025 годов, воздушные суда, выслужившие сроки эксплуатации, планируется заменить новыми», — рассказал главному Росгвардии Виктор Золотов. Он отметил, что Росгвардия нуждается в приобретении современных легких и средних военно-транспортных самолетов, а также транспортно-десантных вертолетов типа Ми-8. В настоящее время авиация Росгвардии располагает переданными из МВД самолетами Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ан-12, Ан-26, Ан-72, SSJ 100, Як-40 и L-410. Кроме того, ведомство использует вертолеты Ми-26 и Ми-24 разных модификаций, Ка-226, «Ансат», Eurocopter As-355N и Robinson R-44.



ников. Парашютист должен был вылезти на крыло и по команде летчика прыгать с него. Это едва ли проще, чем из люка Ан-2.

Выдающимся событием слёта стало участие в нём лёгкого вертолёта «Орлан», созданного в стенах конструкторского бюро при Пермском машиностроительном заводе. На «Орлане» выступал пилот Виктор Томилин. Это вертолёт создан совсем недавно — в 2016 году. Его выступление на нынешнем слёте являлось премьерой: в России он ещё нигде не показывался ни разу. На первушинской «балетной сцене» он продемонстрировал многие фигуры пилотажа для вертолётов, в том числе непременно «воронку». А как ловко и с каким изяществом он двигался то боком, то задом наперёд! Одним словом, настоящий винтокрылый балет! При этом трудно сосчитать, сколько раз на различных конференциях по вертолётной тематике отмечалось, что в России лёгких вертолётов нет.

Дружными аплодисментами наградили зрители выступление уникальной группы, состоящей из разных самолётов — «Аэропракта», двух «Саванн» (серийный выпуск которых планируется организовать в Уфе) и одного «Роланда», который пилотировал сам Сергей Миннигулов. «Саваннами» управляли пилоты-инструкторы Первушинского центра Эдуард Заянов и Райль Сафаргалеев, «Аэропрактом» — их коллега, пилот Артур Шафиков. Разнотипность самолётов во многом усложняет программу, но участники представления показали поразительную слётанность. Они составили строй, получивший название «стрела».

На первый взгляд, может показаться, что строй этот составить просто. Но в пилотировании возникают сложности: один из самолётов летит практически в спутной струе, оставленной летящим впереди. Чтобы в неё не попасть, нужно лететь с принижением, которое не должно быть заметным зрителю. Группа выполняла проходы не только «стрелой», но и «ромбом». Захватывающим номером стал и встречный пилотаж, когда группа из трёх самолётов («Аэропракт» и две «Саванны») пронеслась навстречу «Роланду». Собравшись снова в группу, они выполнили перекрёстный роспуск.

Все названные пилотажные группы радовали гостей праздни-

ка не только в первый, но и на второй и на третий день. В программу праздника вошли также выступления пилотов, построивших свои самолёты собственными руками. Из всего крылатого общества выделялся самолёт, построенный энтузиастом-изобретателем Талгатом Иргалеевым. Внешне он напоминает аэропланы, которые строились на заре развития авиации. Фюзеляж самолё-



та похож на длинную велосипедную раму, которую снабдили шасси, мотором, крылом и хвостовым оперением. Когда он находится в воздухе, создаётся впечатление, что фюзеляжа у него вовсе нет, и летят только крыло и оперение.

Создатель самолёта выполнил на нём многие фигуры пилотажа, одна из которых напоминала то, что на Кубанском авиашоу демонстрировали «Балтийские пчёлы». Правда, в данном исполнении фигура получила название не «пьяная пчела», а «пьяный пилот». Впрочем, в башкирском небе это было символично, так как Башкортостан издавна был пчеловодческой державой и сложенные из цветов скульптуры пчёл можно встретить в разных районах города.

При виде этого самолёта вспоминается романс постоянной участницы Сикорских чтений Татьяны Неги о пилотах, которые делали первые шаги в небо «на пер-

вых хрупких самолётах». На Сикорских чтениях эта песня сопровождала архивные кинокадры, изображавшие гатчинское поле. Первая строка песни: «А начиналось это так»... С тех пор так и продолжается: аэродром Первушинское поле — достойный преемник гатчинского. С него всегда будут взлетать самолёты, построенные руками изобретателей, тянущихся к небу.

стрировал высочайшие лётно-технические данные, взлетая почти с места. Организаторы слёта назвали Юрия Александровича «наш Кулибин». Правильнее будет сказать — наш Сикорский. Сам сконструировал и построил самолёт, и сам летает на нём. Впрочем, на заре развития авиации все первые лётчики создавали свои самолёты сами либо модернизировали уже имеющиеся типы.

По словам Юрия Ермакова, создание самолёта, участвовавшего в состоявшемся празднике, далось ему непросто: всего было построено шесть образцов, два из которых разбились в авариях. Один экземпляр даже не взлетел, а только подпрыгнул. Но даже когда шестая попытка является удачной, это много значит. У признанного родоначальника мировой авиации Луи Блерио только одиннадцатый по счёту самолёт оказался удачным. Но какая это была удача!

Составной частью слёта стала специализированная выставка по тематике авиации общего назначения. Одним из наиболее интересных экспонентов является самарская компания «Авиаспектр-плюс», специализирующаяся, в частности, на создании винтов изменяемого шага. Специалисты компании при создании винтов применяют решения, способствующие уменьшению износа трущихся деталей. Основным преимуществом является минимизация люфтов за счёт повсеместного использования подшипников качения.

В число новых решений вошла идея заделки лопасти в стакан. Надёжность такой лопасти была испытана на оборудовании Самарского аэрокосмического университета. Спроектированная компанией «Аэроспектр-плюс» ступица ничем не уступает заграничным образцам и изготавливается на станке с ЧПУ. Управляющая винтовая пара изготовлена из нержавеющей стали и бронзы. Представленный на выставке образец винта изменяемого шага изготовлен в трёхлопастном варианте. Лопасты изготовлены из углеродистого пластика, благодаря чему снижен их вес. Нагрузка на исполнительный механизм уменьшена в два раза, что увеличивает срок службы каждой лопасти.

Значительный интерес гостей и участников слёта вызвал стенд казанской фирмы «МВЕН», спе-





циализирующейся как на самолётах авиации общего назначения, так и на средствах спасения — быстродействующих парашютных системах (БПС). Назначение данной системы состоит в спасении воздушного судна вместе с пассажирами и экипажем. Предпосылкой к созданию данной системы стало неблагоприятное положение дел с безопасностью полётов воздушных судов авиации общего назначения.

По словам разработчиков БПС, её наличие на воздушном судне в будущем станет обязательным, как и наличие привязных ремней в автомобиле. В Германии уже существует закон, предписывающий оборудовать такой системой каждое лёгкое экспериментальное воздушное судно. В настоящее время фирма «МВЕН» является единственным в России и СНГ производителем систем спасения. Ими оборудовали свои воздушные суда около полутора тысяч пилотов.

Согласно различным данным, эта система уже спасла около 50 жизней. В июле 2016 года Межгосударственный авиационный комитет выдал фирме свидетельство о годности на БПС. Система успешно срабатывает на скоростях от 160 до 350 километров в час в зависимости от лётно-технических характеристик воздушного судна. При этом перегрузки, возникающие при её вводе в действие в указанном диапазоне скоростей, являются незначительными и находящимися на борту людям дискомфорта не создают.

Уменьшение времени этапа вытягивания обеспечивается за счёт применения ускорителей. В США в этой роли выступает ракета или баллистический груз, тянущий за собой камеру с основным парашютом. В системах МВЕН роль ускорителя играет метательный механизм отстрела контейнера с парашютной системой. Компания выпускает разные модели БПС, рассчитанные на установку на летательные аппараты различной массы, от 500 до 3000 килограмм. Срок службы системы до списания составляет 12 лет с проведением регламентных работ. Срок хранения в течение срока службы не ограничен. Установку БПС на летательные аппараты выполняют производители последних или поставщики.

В выставке приняла участие компания, специализирующаяся на создании светосигнального оборудования для аэродромов авиации общего назначения и вертодромов. Компания производит фонари со светодиодными лампами, яркость которых может регулироваться. В продуктовый ряд компании входит и мобильное светосигнальное оборудование, которое может быть развёрнуто на местах временного базирования различных воздушных судов, как самолётов, так и вертолётов. Руководитель компании Дмитрий Шаповалов провёл презентацию своей компании и продемонстрировал различные образцы светосигнального оборудования.



В число воздушных судов, участвующих в лётной программе слёта, входят и автожиры. Они являлись и частью экспозиции выставки. В Уфе, равно как и в России в целом, впервые представлял свою продукцию официальный представитель австрийской компании Trix Aviation НР «Пилот». Компания показала автожир «Принцесса», созданный на базе модели G 4-2. Эта модель гироплана усовершенствована для профессионального использования в разных областях: авиационная фотография, деятельность СМИ, поддержка полиции с воздуха, наблюдение за уличным движением, мониторинг трубопроводов, пограничный контроль, береговая охрана, поиск и спасение.

Гироконтер спроектирован для полётов в разных климати-

ческих условиях со съёмным стеклом и автономным отоплением кабины. Сертифицированное приспособление для камер позволяет использовать все их виды, в том числе и имеющие большие размеры. Под кабиной могут находиться дополнительная ёмкость и топливный бак, а также спасательное оборудование. Скорость полёта составляет 180 километров в час. Аналогичные задачи решаются также с помощью созданного этой же компанией автожира «Либерти». Обе модели отличаются модульностью конструкции, позволяющей менять конфигурацию кабины в зависимости от погодных условий.

На второй день слёта была проведена обширная деловая программа, представлявшая собой несколько семинаров. В рамках этих мероприятий в конференц-зале, организованном в одном из ангаров, специалисты пермской авиационной компании «АКМ-Авиа» провели презентацию нового самолёта, построенного по схеме кольцевого фюзеляжа двигателем с толкающим винтом. Самолёт будет изготавливаться из композиционных материалов.

В этот же день состоялась презентация нового воздушного судна из семейства «Альтаир» — самолёта «Альтаир-10». Её провёл главный конструктор этого самолёта Дмитрий Первушин. Самолёт принял участие в лётной программе слёта. Как известно, самолётом может называться только тот летательный аппарат, на котором установлен двигатель. О проблемах с силовыми установками для авиации общего назначения сказано немало. Но всё же эти проблемы решаемы. В Уфе действует компания «ДДА» (Двигатели для авиации). В экспозиции этой компании на выставке в Первушине был представлен образец поршневого двигателя ДДА-120М мощностью в 120 лошадиных сил, работающего на авиационном керосине, а также на дизельном

топливе, бензине и этаноле. Мощным завершающим аккордом двигателестроительной тематики стал образец ВСУ ВД-10, предназначенной для установки на самолёт Ил-114.

В Башкортостане, как и в Краснодарском крае, любители авиации не могут жить без песен. Во все дни слёта на сцене звучали песни в исполнении Вадима Захарова. В одной из песен упомянут бело-синий лайнер, гордо рулящий по перрону. В нём, конечно же, невозможно не узнать Ту-154, который для Вадима Захарова был самым значимым самолётом в жизни — он упомянут во многих его песнях.

Значимым этот самолёт некогда был и для Уфы — Башкирское управление гражданской авиации приступило к его эксплуатации ещё в конце 70-х годов прошлого века. Рейсы в Москву (Домодедово), равно как и в Ленинград, выполнялись именно на нём. Когда единый Аэрофлот распался, и Башкирское управление гражданской авиации было реорганизовано в авиакомпанию «Башкортостан», воздушные суда этого семейства составили основу её флота и эксплуатировались до

НИКТО НЕ ЗАБЫТ

На рязанском хуторе подняли экипаж бомбардировщика времен ВОВ

В Рязанской области поисковики нашли место падения самолёта БД-3а, который не вернулся с задания 17 октября 1941 года. Останки всех членов экипажа: лейтенанта Бориса Подорожного, младшего сержанта Бориса Громова и красноармейца Федора Сарамуда подняты специалистами.

Поисковую операцию на хуторе Охотники проводят активисты авиапоиска «Небо Родины», к ним присоединился специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов.

«Важность этой общественной работы переоценить невозможно. И с точки зрения патриотического воспитания молодежи: здесь же ребята молодые работают со старшими товарищами. На месте таких раскопок они не только знания приобретают, но и изучают историю Великой Отечественной войны. Это большой кумулятивный эффект: во-первых, задача выполняется по патриотический воспитанию, во-вторых, — это уважение памяти погибших солдат», — заявил временно исполняющий обязанности губернатора Рязанской области Николай Любимов.

Общероссийское общественное движение по увековечиванию памяти погибших при защите Отечества «Поисковое движение России» было создано в апреле 2013 года и является самой крупной организацией, занимающейся полевой и архивной поисковой работой. Движение объединяет более 42 тысяч поисковиков всех возрастов в составе 1428 поисковых отрядов. За четыре года существования движения поисковики подняли останки свыше 75 тысяч офицеров и солдат, погибших в годы Великой Отечественной войны, установлены 3905 имен и судеб бойцов.

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

Обломки истребителя P-39 Airacobra времен Великой Отечественной войны, обнаруженные на дне озера Щукозеро под Мурманском несколько лет назад, поднимут на поверхность специалисты Северного флота. Самолет потерпел катастрофу в марте 1945 года во время тренировочного полета, летчик погиб.

Самолет P-39 Airacobra, который поставлялся в годы войны по ленд-лизу, лежит на глубине более 40 метров. Он был обнаружен гидролокатором поисковиков в 2011 году. В 2013-м с помощью телеуправляемых аппаратов в иле на дне озера были засняты крупные фрагменты фюзеляжа и крыла, винт самолета.

По данным военных архивов, 6 марта 1945 года истребитель P-39 Airacobra из состава 2-й эскадрильи 255-го истребительного авиаполка ВВС Северного флота потерпел катастрофу над озером Щукозеро в ходе учебно-тренировочного полета. При падении самолет пробил лед на поверхности озера, пилот (младший лейтенант Варавчиков Ф.Д.) погиб.

P-39 Airacobra — поршневого истребителя США, производившийся компанией Bell Aircraft с 1940 года по 1944-й. Имел необычное расположение двигателя — за кабиной пилота. Также самолет оснащался мощным пушечным вооружением. На самолете этой марки летал в годы войны Александр Покрышкин.

«Проведение операции по подъему самолета планируется в ходе летнего сезона», — говорится в сообщении пресс-службы флота.



Bell P-39 Airacobra
Фото: фото пресс-службы УГМК

Поисковики идентифицировали самолет, упавший во время войны в тайге

Поисковики из Братска смогли установить, какой именно самолет разбился во время Великой Отечественной войны в местности Синяя гора в Тулунском районе Иркутской области: это оказался пикирующий бомбардировщик Пе-2, соборщик руководитель поискового отряда «Братск» Сергей Чулков.

«Место крушения самолета в 25 км от деревни Килим было известно давно, но никто не мог определить, какое именно воздушное судно там упало и, соответственно, невозможно было установить имена героически погибших летчиков. Предполагалось, что в 1943 году там упал Ил-4, однако в военных архивах таких данных нет. Изучая фрагменты судна, мы предположили, что это Пе-2, и разбился он в мае 1942 года. Подтверждение этой информации удалось найти в архивах и в ходе последней июньской экспедиции к месту крушения», — сообщил С.Чулков.

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

Всего за годы Великой Отечественной войны в Иркутской области потерпели крушение около 30 военных самолетов. Большинство из них было обнаружено и идентифицировано уже в мирное время.



НОУ ХАУ

Потеснится ли Boeing?

Boom Technology внесла поправки в проект сверхзвукового пассажирского самолета

Американский стартап Boom Technology внес изменения в проект демонстратора технологий перспективного сверхзвукового пассажирского самолета XB-1. Как пишет Aviation Week, изменения были внесены во время анализа эскизного проекта самолета. С ними компания защитила проект и в ближайшее время приступит к сборке летного образца демонстратора технологий.

Гражданских сверхзвуковых самолетов сегодня не существует. В 1970-х годах были введены в эксплуатацию советский сверхзвуковой лайнер Ту-144 и французский Concorde, которые сейчас уже не эксплуатируются.

Существующие сегодня технологии позволяют сделать сверхзвуковой самолет относительно экономичным, а значит и сами перевозки не дорогими. Кроме того, ведущиеся сегодня разработки в будущем позволят конструировать «тихие» сверхзвуковые самолеты, которым будет разрешено выполнять полеты над населенной частью суши.

В ноябре прошлого года Boom Technology представила модель XB-1, выполненную по изначальному эскизному проекту. Ее длина составляет 20,7 метра, а размах крыла — 5,2 метра. Аппарат планируется оснастить тремя турбореактивными двигателями GE J85-21, каждый из которых способен развивать тягу до 15,7 килоньютон. Модель была оснащена двумя трапециевидными воздухозаборниками.

Расчетная крейсерская скорость XB-1 составляет 2,2 числа Маха (2,7 тысячи километров в час), а дальность полета — 1,9 тысячи километров. Максимальная взлетная масса демонстратора технологий составляет 6,1 тонны. Демонстратор технологий оснащен лишь двухместной кабиной пилотов. Во время анализа эскизного проекта конструкторы решили уменьшить размеры двух воздухозаборников и добавить третий. Теперь каждый двигатель будет получать воздушную смесь от своего воздухозаборника. Кроме того, была изменена форма килей — он стал ниже и уже. Это было сделано для того, чтобы самолет был более устойчив к порывам бокового ветра.



После завершения испытаний демонстратора технологий компания Boom Technology намерена разработать полноразмерный прототип сверхзвукового пассажирского самолета. Этот летательный аппарат будет иметь в длину 51,8 метра и размах крыла 18,3 метра. Самолет будет рассчитан на перевозку 45 пассажиров.

Для сравнения один из самых распространенных современных пассажирских лайнеров Boeing 737 имеет в длину от 28 до 42 метров в зависимости от версии и размах крыла от 28 до 34 метров. Самолет может перевозить от 103 до 215 пассажиров на скорости до 852 километров в час на расстояние до 6,2 тысячи километров.

Как ожидается, испытания демонстратора технологий, а затем и полноразмерного прототипа сверхзвукового пассажирского самолета будут проводиться на полигоне компании Virgin Galactic в пустыне Мохаве. Boom Technology планирует провести сертификацию нового пассажирского самолета в 2023 году.

Ранее американская компания Lockheed Martin завершила эскизное проектирование перспективного «тихого» сверхзвукового самолета QueSST, разработка которого ведется с марта прошлого года по заказу NASA. Теперь агентство намерено объявить тендер на сборку первого демонстратора технологий QueSST. Планируется, что первый полет демонстратора состоится в 2021 году.



Впрочем, Владимир Путин заверил электорат: Ил-114 будет непременно запущен, серийное производство его будет осуществляться на современной базе в Подмосковье, а именно, в Луховицах. Не так уж давно, кстати, там же планировалось запустить Ту-334. И тоже по распоряжению Президента...

ку к производству может потребоваться 1,5-1,7 миллиарда рублей, но такие затраты оправданы. Строить отечественные самолеты нужно из соображений не только экономических, но и национальной безопасности.

Но судьба упомянутого выше другого президентского «крест-

готово взяться за эту работу, о чём сообщил вице-премьер Дмитрий Рогозин. Осталось определить, где это воздушное судно должно изготавливаться. И уже 16 декабря этого же года полномочный представитель Президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич со-

октября 2015 года генеральный конструктор АК им. Ильюшина Николай Таликов сообщил, что принципиальное решение о возобновлении производства в России турбовинтового регионального пассажирского самолета Ил-114 принято. Он добавил, что первые самолеты могут быть построены уже к 2018 году, но не там, где планировалось изначально, а на нижегородском заводе «Сокол».

Вероятная причина отхода от идеи задействовать «Авиакор» состояла в том, что в ОАК он не входит. Кто на тот период лоббировал интересы завода «Сокол» — предполагать не беремся. Во всяком случае, это предприятие имело крайне незначительный опыт производства гражданских воздушных судов. Тот, который имелся, состоял только в изготовлении небольшой серии мини-лайнеров М101 «Гжель». Но воздушные суда такого класса, к которому принадлежит Ил-114, там никогда не строились. Тем не менее, 10 ноября этого же года Дмитрий Рогозин сообщил, что Правительство с площадкой для постройки самолетов этого типа определилось, и в качестве таковой выбрано именно предприятие «Сокол».

Первый самолет планировалось изготовить к 2019 году, а производственная мощность предприятия оценивалась в 18 единиц в год. Иначе говоря, в течение двух месяцев завод будет способен произвести три самолета и, таким образом, в месяц должно сдаваться заказчику по одному. При таких темпах, к сожалению, приходится признать, что в приведенных выше словах Юрия Слюсаря заключена если не вся истина, то достаточно значительная её доля. Проект не будет совместим с жизнью, так как нужды перевозчиков в связи с сокращением парка самолетов советского производства растут день ото дня. Разумеется, их будут удовлетворять иностранные производители, что мы уже видим на примере авиаконпании «Якутия»: нет Ан-140, приходится брать то, что есть, т.е. Q-400.

30 декабря 2015 года Дмитрий Рогозин сообщил, что работа по самолету Ил-114 уже начата и все комплектующие, включая двигатели и авионику, в наличии есть. Начало серийного производства было запланировано уже на 2018-2019 годы. Дальше — веселее: 16 февраля 2016 года вице-президент ОАК по гражданской авиации Владимир Масалов на авиасалоне Singapore Airshow-2016 сообщил, что пока нет первых заказчиков, проекту необходима государственная поддержка, и для возобновления производства Ил-114 требуется 56 миллиардов рублей. Исходя из покупательной способности рубля на то время, цена одного самолета составляла от 16 до 17 миллионов рублей. Вышло, что для того, чтобы оправдать эти затраты, необходимо построить более 5000 воздушных судов. Выше было сказано, какое количество машин завод способен построить за год. В прямом смысле, вовек расходы не оправдаются.

29 марта 2016 года на совещании в Нижнем Новгороде по организации производства Ил-114 вице-премьер Дмитрий Рогозин сообщил, что потребность российских авиаконструкторов в турбовинтовых самолетах Ил-114-300 в 2020-2030 годах оценивается как минимум в 150 лайнеров. «Мы посчитали объемы рынка, он достаточно велик для того, чтобы оправдать это большое дело. Это как минимум 150 самолетов в промежутке от 2020 до 2030 года. Я называю сейчас только потребность наших гражданских авиаконструкторов. Это, не считая «Почты России», которая хочет иметь свои собственные борты, чтобы обеспечить себе конкурентные преимущества, и это, не считая госзаказчиков — Минобороны, ФСО, МЧС, МВД», — сказал вице-премьер.

Обещание Президента

Станет ли Ил-114 рыночным продуктом?



Ил-114

Казалось бы, организация его серийного производства на российском предприятии — дело решённое. Но... В ходе недавней «прямой линии» с гражданами России Владимир Путин вдруг высказал сожаление, что у Правительства на реализацию этого проекта не оказалось

денег! Собственно говоря, деньги были, по словам Президента, их выделили Минпромторг вместе с «Роснефтегазом». Но, как и в истории с трансфертом для пострадавших от наводнения жителей Ставрополя (эпизод той же прямой линии), до цели не дошли...

История создания этого самолета напоминает детектив. Работы по нему конструкторское бюро имени С.В. Ильюшина начало в 1982 году. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР за № 834-248 от 2 сентября 1985 года начало эксплуатации Ил-114 было запланировано на II квартал 1991 года. Строить самолет поручали сразу двум авиационным заводам — Ташкентскому и Московскому «Знамя труда».

Отметим, что самолет этот не уступает зарубежному аналогу, в частности, шведскому SAAB-2000, ни по лётно-техническим данным, ни по уровню комфорта. Когда Ил-114 проходил испытания, Николай Таликов, назначенный заместителем Главного конструктора по этому самолёту, отмечал низкий уровень шума в салоне даже в зоне работы винтов. Николай Дмитриевич вспоминал, что в полёте можно было разговаривать, не повышая голоса. Он занимался этим самолётом на этапах проектирования, в период испытаний и во время освоения серийного производства в Ташкенте.

По его информации, более чем десятилетняя эксплуатация семи самолетов Ил-114-100 в Узбекистане, особенно в последние годы, оказалась достаточно эффективной. Эти самолеты в условиях высоких температур набирают в среднем 1800-2000 летных часов в год, что вполне сопоставимо с налетом зарубежных самолетов аналогичного класса.

Николай Таликов подчеркивает, что Ил-114 является многоцелевым самолётом, и помимо пассажирской версии запланирована постройка грузовой, арктической и патрульной. Расчёты и полёты на самолёте-лаборатории Ил-114 показывают, что построенное в патрульной версии воздушное судно может находиться в воздухе 14 часов.

Бывший заместитель министра Гражданской авиации СССР, президент фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов убежден, что организовать серийное производство самолетов Ил-114 необходимо. На подготов-

ника», Ту-334, будто черная метка приклеилась и к Ил-114. Ещё в июне 2014 года на совещании по социально-экономическому развитию Самарской области с участием Президента РФ вице-премьер Дмитрий Рогозин представил доклад о целесообразности возобновления серийного производства Ил-114 в России. По результатам доклада Владимир Путин дал указание Правительству до 1 сентября рассмотреть вопрос возобновления производства самолёта на мощностях завода «Авиакор» в Самаре.

Однако 26 августа того же года, выполняя поручение Президента заместитель главы Минпромторга Юрий Слюсарь (ныне руководитель ОАК) заявил, что возобновление производства регионального самолёта Ил-114 в гражданской версии нерентабельно. По его словам, объём заказов на самолёт недостаточен для того, чтобы «экономика проекта встретила с жизнью».

Каким образом определялся объём заказов, сказать трудно. Начнём с того, что непонятно, о каких заказах можно говорить, когда самолёта нет. Уже в 2014 году было очевидно, что состояние парка региональных воздушных судов оставляет желать лучшего. Количество Ан-24 и Як-40 (которых в коммерческой эксплуатации почти не осталось во все) уменьшалось из года в год. Поддерживать лётную годность тех, которые остались «на крыле» — удовольствие не дешёвое. Следует также добавить, что воздушные суда обоих упомянутых типов оснащены двигателями производства АО «Мотор Сич». В каких отношениях Россия находится с тем государством, на территории которого находится это предприятие — говорить излишне.

Впрочем, невзирая на позицию замглавы Минпромторга, 9 сентября того же 2014 года на совещании в Правительстве был рассмотрен вопрос о возобновлении производства Ил-114. В частности, о полном цифровом переоборудовании самолёта и его глубокой модернизации. Конструкторское бюро имени С.В. Ильюшина было

обещано, что в качестве головного предприятия по сборке Ил-114 рассматриваются нижегородский завод «Сокол» и уже фигурировавший в поручении Президента самарский «Авиакор».

Выбор последнего представлялся достаточно удачным. Мощности завода было необходимо в поручении Президента самарский «Авиакор». Выбор последнего представлялся достаточно удачным. Мощности завода было необходимо в поручении Президента самарский «Авиакор». Выбор последнего представлялся достаточно удачным. Мощности завода было необходимо в поручении Президента самарский «Авиакор».

Год спустя, на международном военно-техническом форуме «Армия-2015» главный конструктор ОАО «Ил» Сергей Громов сообщил, что ОКБ Ильюшина разработает модернизированный Ил-114 на лыжно-колёсном шасси для полётов между российскими станциями в Антарктиде. По его словам, Ил-114 рассматривается не только как пассажирский самолёт, но и как транспортная платформа. Он упомянул также, что в программе развития Антарктиды до 2020 года прописаны три самолёта Ил-114 на лыжно-колёсном шасси, разработкой которого занимается нижегородский завод «Гидромаш».

Заметим, что после того, как Ли-2 и Ил-14 ушли в историю, из отечественной техники на антарктической сцене не осталось ничего. Все внутриконтинентальные перелёты в Антарктиде осуществляются на самолётах «Бастлер» (турбовинтовая версия DC-3). А Ил-114 может использоваться в Антарктиде не только для полётов внутри континента — дальность полёта у него такая, что он может достичь и Кейптауна.

29 июня 2015 года ОАК, Минпромторг и АК им. Ильюшина готовят проект решения по возобновлению серийного производства самолёта Ил-114. А 22

На чём Rogozin строил свои расчёты, неизвестно. Определённо можно сказать одно: даже такой объём не может обеспечить потребности страны. Достаточно вспомнить, какова в советское время была численность парка только Ан-24. Як-40 едва ли уступал ему. Впрочем, Ил-114 может заполнить не только их нишу.

Собственно говоря, по вместимости он относится к абсолютно иному классу. Ан-24 рассчитан на перевозку 52 пассажира, Як-40 имеет 32 кресла. Напомним, что вместимость Ил-114 составляет 64 кресла. В этом сегменте российского авиапарка ничего своего не имелось с давних пор. Присутствовал в нём только один самолёт, хорошо знакомый поколению 60-х годов — это Ту-124. Он был построен в количестве немногим более 150 экземпляров и эксплуатировался с 1962 по 1978 годы. В гражданском реестре значилось примерно 111 воздушных судов.

Результатом работ по его модернизации стало появление бесстыллера регионального сегмента Ту-134. Но этот самолёт относился к иному классу — он вмещал 76 человек и был способен летать на расстоянии до 3000 километров. В его пользу и была закрыта программа Ту-124, и ниша воздушных судов в классе 60-64 места так и осталась пустой. Но предпосылки для её заполнения есть. О потребности в таких самолётах региональных компаний Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера лишней раз говорить не приходится. Для этих регионов 150 самолётов — это крайне мало.

23 августа 2016 года сроки запуска программы были вновь скорректированы: Минпромторг РФ объявил, что серийное производство самолётов Ил-114-300 планируется начать с 2021 года. Те самолёты, постройка которых была запланирована на 2018-2019 годы, должны были строиться частично из задела, оставшегося в наследство от Ташкентского авиазавода. В соответствии с запросом Индии, Россия направила предложения по организации на мощностях корпорации Hindustan Aeronautics Limited (HAL) производства самолётов Ил-114-300 силами совместного предприятия в рамках программы «Делай в Индии». О том, каков был ответ на это предложение с индийской стороны, сведений нет. Но при этом известна судьба российско-индийского проекта среднего транспортного самолёта МТА, который, в конечном счёте, ОАО «Ил» будет реализовывать самостоятельно. Самолёт, разумеется, будет называться иначе.

23 сентября 2016 года КБ Ильюшина была завершена работа по полной ревизии всей документации на Ил-114. Совместно с ЭМЗ им. Мясищева были начаты работы по определению и внесению необходимых корректировок в чертежи самолёта Ил-114. Параллельно велась подготовка чертежей для передачи на завод «Сокол». К этому времени были полностью оцифрованы внешние обводы самолёта. Помимо этого была завершена работа по созданию системы структуры изделия, и параллельно шла замена на Ил-114 иностранных комплектующих.

18 октября того же года в Луховицах на заводе РСК «МиГ» прошло совещание... по организации серийного производства регионального турбовинтового самолёта Ил-114-300. Было заявлено, что теперь РСК «МиГ» должен стать головным исполнителем по производству Ил-114-300, включая производство опытного образца.

На начальном этапе выхода Ил-114-300 на рынок в 2019-2021 годах Минпромторгом должна быть проведена работа по распространению на эти самолёты

действующих мер поддержки продаж, что может позволить повысить конкурентные преимущества самолёта и сделать его более привлекательным для потенциальных заказчиков. К сожалению, заявленные темпы производства едва ли будут способны обеспечить ему ту привлекательность, на которую рассчитывало руководство страны, объявляя о реинкарнации проекта.

Напомним, что даже такие самолёты, как Боинг-737 или А320, изготавливаются в количествах от 30 до 40 экземпляров в месяц. Непонятным остаётся и то, почему головным исполнителем турбовинтового самолёта определено предприятие, специализирующееся на производстве реактивных истребителей. Тем более что ОАО «Ил» имеет свои заводы. Известно, например, что местом производства лёгкого военно-транспортного самолёта Ил-112 определён Воронеж (ВАСО). Так почему бы постройку Ил-114 не организовать там же?

28 декабря 2016 года Правительство России поручило Минпромторгу РФ осуществить взносы в уставные капиталы ОАК в размере более 1,5 миллиарда рублей и ОДК — 783 миллиона рублей на реализацию проекта по разработке и серийному производству самолёта Ил-114-300, в том числе, на создание двигателя ТВ7-117СМ.



Ил-114

Финансирование проекта по возобновлению производства Ил-114 началось в IV квартале 2016 года, на этот же год было предусмотрено финансирование на сумму более 2 миллиардов рублей.

Недоумение вызывает расстановка приоритетов. Известен факт, что двигательное производство является существенно более дорогим, чем самолётное. Требуется также уточнения то, на что именно потребовались деньги для ОДК — на испытания, сертификацию или на организацию серийного производства. Образец двигателя демонстрировался на международном салоне «Двигатели-2016», состоявшемся в апреле прошлого года на ВДНХ.

Уже в нынешнем году, а именно, 16 января 2017 года, ОАК получила из бюджета первые 1,517 миллиарда рублей на реализацию проекта по разработке и организации серийного производства Ил-114-300, а также подписала с разработчиком самолёта ОАО «Ил» контракт на проведение опытно-конструкторских работ. Средства поступили в качестве взноса в уставный капитал корпорации. Первые 783 миллиона рублей по аналогичной схеме получила и Объединённая двигателестроительная корпорация, отвечающая за разработку и производство двигателей ТВ7-117СМ для нового самолёта.

27 января в подмосковных Луховицах состоялась презентация истребителя МиГ-35. Президент ОАК Юрий Слюсарь, выступая на этой презентации, упомянул и о программе Ил-114. Он сообщил, что в ней будет участвовать и предприятие «Сокол», которое должно производить агрегаты для этого самолёта. Луховицкий завод рассматривается как место финаль-

ной сборки воздушных судов. Дата постройки первого серийного экземпляра уже сдвинулась — она была обозначена уже на 2020-2021 годы. Всего с 2021 по 2029 годы планируется построить около 100 воздушных судов. Также было заявлено, что в год должно производиться около 12 экземпляров. При этом глава Объединённой авиастроительной корпорации добавил, что «ресурсы выделены и доведены, по линии КБ осуществляется подготовка к передаче документации на завод». Как новая программа должна быть совмещена с производством истребителей МиГ-35, уточнено не было. Неизвестно также, есть ли уже готовые цеха для производства Ил-114 или их необходимо строить.

2 февраля 2017 года между ОАК и дочерними предприятиями ОАО «Ил» и АО «РСК «МиГ» заключены договоры в целях проведения опытно-конструкторских работ и подготовки производства по программе модернизации и обновления серийного производства Ил-114-300. ОАО «Ил» является разработчиком самолёта, а РСК «МиГ» — головным производителем. К этому времени уже был определён технический облик самолёта и основные направления модернизации, а также сформирована производственная кооперация, в которой должны принять участие предприятия ПАО «ОАК»: ПАО «ВАСО», АО

использоваться не будет). На всех упомянутых предприятиях, упреждая начало серийного производства, была начата работа по организации послепродажного обслуживания самолёта. Решение можно назвать своевременным: именно отсутствие данной программы стало основной причиной провала программы внедрения самолёта Ил-96 в эксплуатацию в авиакомпании «Аэрофлот».

В ходе работы нынешнего авиасалона в Ле Бурже был подписан меморандум о перезапуске программы по созданию региональных турбовинтовых самолётов Ил-114-100 с двигателями PW127H между Pratt & Whitney Canada и ОАО «Авиационный комплекс им. Ильюшина». Соглашение предусматривает завершение технико-экономического обоснования проекта и предоставление канадской компанией двух двигателей PW127H. Компании также будут стремиться к достижению нового, долгосрочного соглашения о будущих программах региональных турбовинтовых самолётов для российских и международных рынков.

Напомним, что в конце 1990-х и начале 2000-х годов ОАО «Ил» и P&WC вместе работали над региональным самолётом Ил-114-100. Первый полет Ил-114, оснащённого двумя турбовинтовыми двигателями PW127H, состоялся в январе 1999 года, после чего самолёт получил сертификат типа от

авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета. Десять самолётов Ил-114-100 были произведены в Узбекистане по документации ОАО «Ил» и, начиная с 2002 года, поставлены первому заказчику — авиакомпании «Узбекские авиалинии», до сих пор они находятся в эксплуатации.

Одним словом, воздушным судам семейства Ил-114 быть! Остаётся только понять, куда делись деньги, уже перечисленные на реализацию этой программы, и об исчезновении которых сокрушался наш Президент? Можно, конечно, предположить, что их съела инфляция, но эту ситуацию нужно учитывать заранее. Не менее существенным является вопрос: как распорядиться деньгами, когда они будут найдены...

Чтобы Ил-114 стал рыночным продуктом, необходимы мероприятия, направленные на повышение технологичности данного изделия при сборке. Именно эта черта сделала в своё время летающей легендой У-2 — счёт построенным воздушным судам идёт на десятки тысяч. И именно проблемы низких темпов производства стали причиной срыва программы Ан-148. Авиакомпания «Россия» отказалась от них только потому, что они непомерно дороги, и оправдать их приобретение оказалось непросто делом. Да и с чего им быть дешёвыми, когда собирают их дедовскими методами?

Если не учесть эту деталь, подобная участь ожидает и Ил-114. Обидно будет за державу и за самолёт, который заслужил лучшей участи. Вот за что в первую очередь должен спросить Президент с рулевых российского авиапрома.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

ИНТЕГРАЦИЯ

ICAO приняла на хранение ратификационную грамоту о принятии РФ Монреальской конвенции

Генеральный секретарь ICAO доктор Фан Лю официально подтвердил принятие ICAO на хранение как депозитарием грамоты о присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных перевозок 1999 года (Монреальская конвенция 1999 года), сообщили в пресс-службе Росавиации. Данная Конвенция, вступившая в силу в ноябре 2003 года, устанавливает режим и пределы юридической и финансовой ответственности авиаперевозчика за вред, нанесенный здоровью пассажира, сохранности груза и багажа. К настоящему времени к Монреальской конвенции присоединилось 126 государств мира.

США уведомили ПАО «Аэрофлот» о введении дополнительных мер авиационной безопасности

«Администрация транспортной безопасности США уведомила российский «Аэрофлот» о введении дополнительных мер авиационной безопасности. В настоящее время экспертами-правоведами осуществляется анализ содержания уведомления для проведения дальнейших соответствующих мероприятий», — заявили в компании. Также в «Аэрофлоте» подчеркнули, что меры касаются всех зарубежных перевозчиков, выполняющих полеты в США. Авиакомпаниям отведен подготовительный период для введения дополнительных мер безопасности. Ранее о введении новых мер авиационной безопасности сообщил министр внутренней безопасности США Джон Келли.

Таджикские власти хотят лишиться «Ямал» прав на полеты из Жуковского в Душанбе и Ходжент

Напомним, полеты из Жуковского в Таджикистан стали причиной крупного конфликта авиакомпаний двух стран осенью 2016 года: Душанбе отказался согласовать полеты российских авиакомпаний из Жуковского, ссылаясь на то, что аэропорт относится к Москве, хотя, по мнению Минтранса РФ, он относится к Московской области и был региональным. После нескольких раундов переговоров, в том числе с участием первого вице-премьера РФ Игоря Шувалова, стороны договорились, что таджикская Somon Air возобновит полеты в российские регионы, а «Уральские авиалинии» смогут летать из Жуковского. Вопрос о полетах «Ямала» был отложен, окончательные договоренности были достигнуты в мае.

Министр туризма Израиля и представители «Уральских авиалиний» провели переговоры

«Встреча в Тель-Авиве была посвящена развитию отношений в сфере туризма между Россией и Израилем. Ключевой темой стали полеты в Тель-Авив (аэропорт имени Давида Бен-Гуриона) и Эйлат — город курорт на юге Израиля (аэропорт Овда). На данный момент наблюдается активный рост турпотока из России в Израиль, потенциал страны, как туристического направления, очень высок. Министерство туризма Израиля делает многое, в том числе, инициирует маркетинговые кампании, активно сотрудничает с представителями туристической индустрии. В том числе, субсидирует рейсы в страну. В рамках встречи также обсуждалось открытие нового аэропорта «Рамон», расположенного недалеко от Эйлата.

Китайская авиакомпания Hainan Airlines переоденет сотрудников в форму haute couture

Китайский авиаперевозчик Hainan Airlines совместно с популярным дизайнером Лоуренсом Су создали специальную линию одежды haute couture для сотрудников компании. Новая форма сотрудников была представлена на Парижской неделе моды 4 июля. Как отмечается, дизайн униформы летных и каabinных экипажей вдохновлен традиционным китайским костюмом. Вместе с тем, в новой линейке формы присутствуют и современные акценты: например, нарядные пальто и накидки серого цвета, а также береты. По словам дизайнера, в своей работе он хотел объединить классическую восточную эстетику и силуэт современного западного костюма.

Ирландский лоукостер Ryanair прекратил продавать билеты из украинских аэропортов

Авиакомпания Ryanair прекратила продавать билеты из Борисполя и Львовского аэропортов им. Галицкого. На сайте авиакомпании на всех ранее анонсированных датах стоит указание «Продано». Ryanair начала продавать билеты на рейсы еще до официального подписания договоров с аэропортами. Изначально лоукостер планировал летать в аэропорт «Жуляны», но его условия не подошли аэропорту. Переговоры с Борисполем очень затянулись, а затем и вовсе вышли в публичную плоскость. Гендиректор Борисполя Павел Рябикин заявил, что скидки для Ryanair могут вызвать цепочку аналогичных скидок еще для 53 авиакомпаний и привести к 2 млрд гривен убытков.

Sukhoi SuperJet 100 подтвердил в Швеции возможность выполнения полетов с коротких ВПП

С начала июля т.г. года Sukhoi SuperJet 100 успешно выполняет полеты в один из старейших аэропортов Северной Европы — Бромма, расположенный в Швеции. Аэропорт с относительно короткой ВПП в 1660 м — один из немногих в Европе, находящихся в черте города. При этом, для выполнения посадки в Бромма самолету SSJ 100 достаточно дистанции в 1425 м с максимальным посадочным весом. Кроме того, выполнено одно из основных требований администрации города Бромма: снижение шума на местности в виду расположения аэропорта вблизи жилых домов. Компания ГСС обеспечила уровень шума не превышающий 89 децибел в соответствии с Приложением 16 ICAO.

Аэрофлот предлагает китайским клиентам рассчитываться через платежную систему Alipay

Сервис предназначен «для улучшения обслуживания китайских клиентов», говорится в сообщении перевозчика. Alipay — самый популярный платежный сервис в Китае с более чем 450 млн активных пользователей. В 2016 году Аэрофлот перевез около 1,2 млн пассажиров из четырех пунктов назначения в Китай (Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг), 60 процентов из них являлись транзитными. Ранее Аэрофлот разработал ряд других инициатив, направленных на привлечение китайских пассажиров. Была запущена китайская версия сайта, пассажиры из Китая стали получать меню на китайском языке, а те, кто летит бизнес-классом, — азиатское меню с выбором национальных кухонь.

Максим Орешкин заявил о влиянии сезонного роста цен на билеты на инфляционные ожидания

Сезонный рост цен на авиационные билеты влияет на инфляционные ожидания, заявил журналистам министр экономического развития Российской Федерации Максим Орешкин в рамках Международного финансового конгресса в Санкт-Петербурге. «Здесь действительно не только история с овощами — она очень ярко проявилась в этом году. Но можно, например, привести историю с ценами на авиабилеты. Летний сезон — авиабилеты на южные направления резко взлетают в цене, и опять — та же волатильность, то же ощущение роста цен, то же ощущение высоких цен, которые, конечно, негативно влияют на инфляционные ожидания», — сказал министр.

ФАВТ: российские авиакомпании перевезли за 6 месяцев более 46 миллионов пассажиров

Росавиация опубликовала оперативные данные по авиоперевозкам отечественных авиакомпаний за июнь и 6 месяцев 2017 года. Так, по данным ведомства, отечественные авиакомпании перевезли за январь — июнь 46 149 854 пассажира, что на 21,2 процента больше, чем за аналогичный период 2016 года. Грузопоток составил 528 793,59 тонн (+21 процент). Что касается показателей июня, то авиакомпании перевезли 10 314 461 пассажира (+18,4 процента) и 89 754,78 тонн грузов и почты (+16,2 процента). Пассажирооборот в июне составил 25 289 239,65 тысячи пасс.км (+21,6 процента), грузооборот составил 2 904 604,3 тысячи ткм (+21,2 процента).

Авиакомпания «Якутия» выплатит задолженность по лизингу двух SSJ 100 в рублевом эквиваленте

«Мы подписали мировое соглашение с «ВЭБ-лизинг» по выплате задолженности за самолеты Sukhoi SuperJet 100, и выплаты будут производиться в рублевом эквиваленте», — сообщили в авиакомпании. Компания на протяжении двух лет вела работу по реструктуризации долга перед ГСС и номинированию в рубль лизинговых платежей по самолетам, которые составляют \$3,9 млн. Для уплаты лизинговых платежей по шести самолетам Boeing 737-700/800 и двум SSJ 100 компания привлекала из госбюджета Якутии кредиты и госгарантии. По итогам 2016 года авиакомпании были представлены 2,9 млрд рублей из госбюджета на увеличение уставного капитала компании.

Авиакомпания Pegas Fly начинает выполнение рейсов из Международного аэропорта Жуковский

МА Жуковский и авиакомпания «Pegas Fly» (Икар) начали сотрудничество и запустили авиасообщение по маршруту Сиань (КНР) — Жуковский — Сиань. Рейс примечателен по трем причинам. Во-первых, это — первая открытая в Жуковском воздушная линия между Россией и Китаем. Во-вторых, полеты по данному направлению были инициированы в целях развития китайского туризма на территории Российской Федерации. Пользоваться услугами авиоперевозчика будут, в первую очередь, туристы из КНР, желающие посетить столицу России. И в третьих, маршрут «Жуковский — Сиань» — самая протяженная линия авиасообщения (около 5800 км.), открытая на сегодняшний день в Жуковском.

ОРКК планирует в ближайшие три-пять лет утроить производство гражданской продукции

Объединенная ракетно-космическая корпорация планирует в ближайшие три-пять лет увеличить объем производства гражданской продукции с нынешних 22 до 60 млрд рублей. Об этом сообщил на выставку «Иннопром-2017» в Екатеринбурге первый зам. гендиректора ОРКК Павел Попов. «У нас на данный момент из 400 млрд рублей всего оборот по гражданской продукции составляет 22 млрд, это такая трудовая выработка, мы поставляем продукцию компаниям и населению. Цель стоит — 60 млрд, нарастить в течение трех-пяти лет», — сказал Попов. «В нынешнем году хотим прибавить 3 млрд. А выход на зарубежный рынок с гражданской — не раньше двух-трех лет», — уточнил представитель ОРКК.

«АльфаСтрахование» защитит договорами ОСАГО автотранспорт авиапредприятия «Черемшанка»

Цена контракта составила 204,9 тысячи рублей. ГП КК «Авиапредприятие «Черемшанка» было создано с целью предоставления авиационных услуг жителям северных районов, а также для обеспечения устойчивых воздушных связей между городами, промышленными центрами и отдаленными населенными пунктами Красноярского края. Предприятие объединило аэропорты: «Игарка», «Богучаны», «Северо-Енисейск», «Кодинск», «Мотыгино», базовый аэропорт «Черемшанка», а также «Туруханск», «Подкамная Тунгуска» и две вертолетные площадки в Туруханском районе. Полисами ОСАГО обеспечено 41 транспортное средство, среди которых автобусы и спецтехника.

Внешторгбанк предоставил ТАНТК им. Бериева кредит на развитие предприятия 1 млрд рублей

В рамках стратегического сотрудничества банк ВТБ предоставил ПАО «Таганрогское АНТК им. Г. М. Бериева» кредитную линию на сумму 1 млрд рублей сроком на один год. Средства предназначены для пополнения оборотных средств и финансирования текущей деятельности предприятия (выпуск самолетов-амфибий и опытных образцов авиационной техники). Заместитель президента-председателя управления банка ВТБ Валерий Лукьяненко отметил: «Мы продолжаем тесное сотрудничество с одним из крупнейших российских предприятий двойного назначения. Наше успешное взаимодействие способствует повышению конкурентоспособности отечественного авиастроения».

На проект мемориала, посвященного Ту-144 и Андрею Туполеву, собрано 5 миллионов рублей

«Средства направлены на приведение в порядок самого воздушного судна — Ту-144 (модель 114). Мы обратились к зампреду Правительства РФ Дмитрию Рогозину с просьбой поддержать проведение мероприятия по сохранению памяти об этом воздушном судне. На собранные деньги разработана документация. Инженеры все просчитали, и уже понятно, как доставить самолет. С его покраской поможет «Объединенная авиастроительная корпорация», думаю, это произойдет после МАКСа. Потом начнем готовить бетонные опоры под установку и по мере сил и средств будем заниматься устройством музейного павильона», — рассказал глава городского округа Жуковский Андрей Войтюк.

Ужесточение строптивых

Воздушный кодекс РФ предусмотрит возможность ограничений на полеты лицам из «черных списков»

Мало нам было трамвайных хамов, так теперь от самолётных деваться некуда. В самом прямом смысле: куда бежать спутникам разбушевавшегося авиационного дебошира на борту воздушного судна, летящего на высоте 10 тысяч метров. Парашютов пассажирам не выдают. Но, кажется, нашлась управа и на эту разновидность хулиганов, угрожающих безопасности полетов гражданских лайнеров. Парламентариями подготовлен и проходит необходимые процедуры утверждения соответствующий закон. Но достаточно ли он проработан? И какова гарантия, что предусмотренные в нем меры будут действенными?

Эти и многие другие вопросы стали предметом обсуждения на ежегодной традиционной конференции «Стратегия ИКАО — авиационная безопасность, взаимодействие с МВД». Постоянным местом её проведения является Всероссийский институт повышения квалификации (ВИПК) для сотрудников МВД, расположенный рядом с аэрогородком Домодедово. Организатором конференции по данной тематике является АНТИЦ «Полёт».

В нынешнем форуме приняли участие представители Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России **Виктория Туринге** и **Денис Федотов**. Виктория Туринге выступила с докладом о необходимости внесения изменений в ФЗ-16 «О транспортной безопасности». Обновленная редакция нормативного акта предлагает ряд изменений в части категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной безопасности, наделения дополнительными полномочиями подразделений обеспечения транспортной безопасности, а также распространения требований закона на иностранных перевозчиков.



По оценке представителей профильных думских комитетов, законопроект должен быть принят в текущую весеннюю сессию Думы. Особо подчеркнута необходимость поиска баланса между требованиями транспортной безопасности и рентабельностью работы субъектов отрасли. Ространснадзор, в этой связи, стремится снизить число своих проверок, подвергая особому контролю только те предприятия, у которых в прошлом были зафиксированы нарушения.

В докладе был затронут вопрос об организации досмотра при входе в здание аэропорта (железнодорожного вокзала, автовокзала и т.п.). Средства обеспечения досмотра в обязательном порядке должны быть сертифицированы. Сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности связана с вступившим в силу 1 апреля 2017 года Постановлением Правительства РФ №969. Отмечено, однако, что на сегодняшний день Процедура сертификации до конца не прописана, что грозит серьезными проблемами в работе аэропортов и вокзалов. Они не смогут устанавливать необходимое досмот-

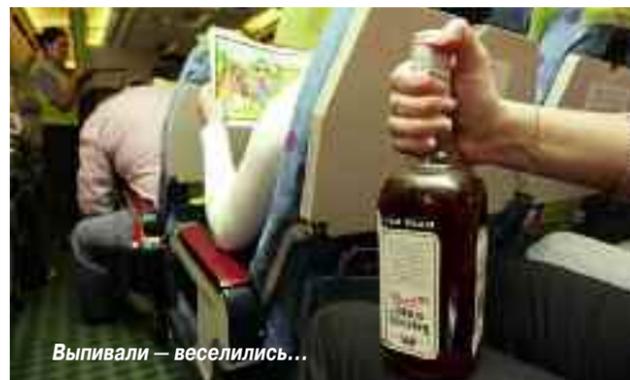
ровое оборудование, если не успеют пройти сертификацию по новым требованиям. В этом случае Минтранс России готов рассмотреть перенос сроков окончания сертификации на 2018 год.

Проведенные проверки Ространснадзора выявили недостатки в системе обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. В связи с этим службами авиационной безопасности обрабатываются возможные внештатные ситуации в ходе специальных тактических учений. Докладчиком подчеркнуто, что одновременно необходимо работать единый понятный аппарат, общую стратегию и механизм согласования систем транспортной безопасности в странах СНГ.

На днях Государственная Дума приняла во втором чтении законопроект о «черных списках» авиапассажиров-нарушителей. Поправки позволят авиакомпаниям отказывать хулиганам в перевозке на один год. Напомним, что в первом чтении законопроект, внесенный депутатом от ЛДПР Ярославом Ниловым, был принят ещё 11 июня 2014 года.

Согласно обновленной редакции законопроекта, в Воздушном кодексе РФ появится новая статья, которая и даст возможность отказывать в продаже билетов пассажиру, внесенному в «черный список». «Подрежут крылья» человеку, «допустившему нарушение правил поведения на борту воздушного судна, создавшему угрозу безопасности полета либо угрозу жизни пассажиров, а также не выполнившего распоряжений командира экипажа самолета». Воздушные хулиганы будут включаться в запрещенный перечень «по решению суда о наложении наказания за административное правонарушение на борту самолета».

Глава комитета по законодательству и госстроительству Павел Крашенинников («Единая Россия») подчеркнул, что такой подход позволит не допустить произвола со стороны транспортных компаний. Перевозчик будет обязан уведомить пассажира о том, что он включен в «черный список». Но при этом авиакомпания будет обязана пустить на борт «заклейменного» пассажира в нескольких исключительных случаях: если он возвращается в РФ из такого места, от-



Выпивали — веселились...

куда можно выбраться только на самолете, если его выдворяют туда, куда тоже можно, опять же, только долететь. Кроме того, отказать в продаже билета нельзя будет, если авиадебошир направляется к месту лечения и обратно, либо сопровождает инвалида к месту лечения, либо едет на похороны родственника. Все эти причины должны быть подтверждены документально, иначе билет продан не будет.

В ходе рассмотрения законопроекта Дума отложила на другое заседание «сопутствующие» изменения в КоАП — по новым правилам поправки в кодекс должны рассматриваться отдельно.

Как считают эксперты, исследующие проблему авиапроисшествий, именно алкоголь, является главной причиной скандалов и драк на воздушных судах. Некоторые люди боятся высоты и полетов и стараются заглушить эту боязнь спиртным. Но не все знают, что организм человека ведет себя на высоте совершенно иначе, чем на земле. По данным медицинских исследований, на высоте 10 тысяч метров, на которой обычно и выполняются перелеты, алкоголь всасывается в кровь в два-три раза сильнее обычного. Соответственно, человек может неожиданно опьянеть даже от дозы, которую считает для себя вполне безобидной, а опьянев, потерять контроль над своими поступками.

«Регулярно мы видим в интернете, какие они разъяренные львы, хребтецы, им море по колено», — прокомментировал решение коллег лидер «эсеров» Сергей Миронов. — Но как только их под рученьки выводят из самолета, эти львы превращаются в овечек. Пускай эти «овечки» ходят пешком, а не летают и не угрожают безопасности других пассажиров».

Показателем актуальности темы стало несколько «свежих» эпизодов, связанных с «зеленым змием» в воздухе. Полиция задержала в аэропорту Анталии пьяного пассажира, устроившего драку в самолёте Red Wings, летевшем из Москвы в Анталию. Драку на борту, продолжавшуюся более часа, устроил мужчина, летевший с семьей — женой и двумя детьми — в компании друзей на отдых в Турцию. По словам друзей, он сильно нервничал перед полетом, это связано с тем, что он впервые выехал за границу.

В аэропорту Домодедово при посадке на самолет по маршруту Москва — Минеральные воды один из пассажиров в состоянии алкогольного опьянения допустил в адрес экипажа нецензурные выражения. Командир судна принял решение о снятии мужчины с рейса. Прибывшие по вызову с борта сотрудники транспортной полиции доставили дебошира в местный отдел МВД для составления протокола по статье 20.1 КоАП РФ (мелкое хулиганство).

Ранее, в марте, Госдума приняла закон об уголовной ответственности для авиадебоширов и нарушителей на других видах транспорта. Уголовное наказание для хулиганов составит до пяти лет лишения свободы. За те же деяния, совершенные группой лиц, преступникам будет грозить до семи лет, а за хулиганство на транспорте с применением взрывчатых средств — до восьми лет лишения свободы.

На форуме также обсуждались вопросы гармонизации российского воздушного законодательства с мировым. Александр Белых, начальник отдела координации авиационной безопасности МАК, выступил с обзором материалов 39-й Ассамблеи ИКАО. В работе Ассамблеи приняли участие более 2200 делегатов из 185 стран и 56 организаций. Аэроавиационная комиссия ИКАО рекомендовала принять поправки к Чикагской Конвенции ИКАО о международном сотрудничестве.

На заседаниях Ассамблеи было рассмотрено более 500 документов, включая программу технической помощи, технического сотрудничества, политику в области авиационной безопасности, реализацию механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), а также политику в области охраны окружающей среды, уменьшения авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, политику ICAO в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания авиационного потенциала, проблем реализации принципа многоязычия в ICAO и т.д.

Присоединение России к Монреальской конвенции потребует внесения соответствующих поправок в Воздушный кодекс РФ и в закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров». Сумма компенсации родственникам жертв авиакатастроф может вырасти с нынешних 2 миллионов рублей до почти 9 миллионов.

Генеральный секретарь ICAO д-р Фан Лю своим уведомлением от 22 июня 2017 года официально подтвердила принятие депозитарием ICAO на хранение ратификационной грамоты о присоединении Российской Федерации к Монреальской Конвенции. Об этом сообщили в пресс-службе Росавиации. «Данная Конвенция, вступившая в силу в ноябре 2003 года, устанавливает режим и пределы юридической и финансовой ответственности авиаперевозчика за вред, нанесенный здоровью пассажира, сохранности груза и багажа. Конвенция предусматривает упрощение и модернизацию документации, связанной с пассажирами, багажом и грузом и

привзана содействовать возмещению нанесенного вреда без необходимости производства длительного судебного процесса. Конвенция принята в целях консолидации и модернизации действовавшей ранее громоздкой и фрагментарной «Варшавской системы», неадекватность которой темпам развития международных авиаперевозок привела к установлению целого ряда неоднозначных правовых режимов регулирования отношений между авиаперевозчиком и пользователем услуг», — говорится в сообщении ФАВТ.

Монреальская конвенция 1999 года включает следующие основные элементы. Наличие двухуровневой системы ответственности с первым уровнем, устанавливающим объективную ответственность в случае смерти или телесного повреждения пассажира не выше 100 тысяч СПЗ (специальные права застрахования — около 135 тысяч долларов США) независимо от вины перевозчика,

вошёл в практику и безуспешно — ни в одном из израильских аэропортов в последние годы не было ни одного теракта. Этот опыт будет заимствован и в России.

Президент АНО «НИЦКБ» Анна Кулик выступила с докладом «Решение актуальной проблемы авиационной безопасности и досмотра пассажиров путем профилактики актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации». Сегодня наиболее актуальными становятся проблемы, связанные с человеческим фактором, а именно: грамотное и качественное распознавание противоправного замысла, готовящегося акта незаконного вмешательства у потенциально опасных пассажиров. Первостепенное место занимает качественная профессиональная подготовка (переподготовка) сотрудника службы авиационной безопасности, ориентированного на выявление среди пассажиропотока потенциально опасного субъекта.

тенциально опасного». Пассажиропоток представляет собой толпу людей, наделенных общим социальным статусом «пассажиры», где может находиться потенциально опасный пассажир, имеющий намерение незаконно вмешаться в деятельность гражданской авиации.

В докладе Анны Кулик отмечено, что система выявления таких пассажиров основывается на следующих принципах: личностно-ориентированный подход, профессионализм, ответственность, системность, научность. Умение выбрать из большого массива (толпы) нужного пассажира основывается на анализе многих параметров (симптомов), которые проявляются в моторно-двигательных реакциях, эмоциях, взглядах, содержании речи, жестике, поведении. Каждый пассажир, находящийся в аэровокзале, как и полагается, проявляет весь спектр (комплекс) поведенческих (моторно-двигательных), эмоциональных (мимических), психофизиологических

оценка и мотивация персонала, переговоры и заключение сделок, внутренние расследования и противодействие корпоративному шпионажу, экспертизы в рамках арбитражного и уголовного судопроизводства

По итогам форума участниками была принята резолюция. В первом пункте говорится о необходимости «одобрить результаты 9 Ассамблеи ИКАО, принятых документов по авиационной безопасности с учетом мониторинга проверок ИКАО воздушных гаваней и территорий вблизи аэропортов для реализации в России». В очередном пункте подчеркнуто: «В соответствии с ФЗ-15 следует считать авиационную безопасность составной частью транспортной безопасности, наряду с безопасностью других видов транспорта (железнодорожной, морской и др.)». Этот пункт также обязывает авиапредприятия и государственные органы выполнять требования ФЗ-16 по транспортной безопасности и поправки к Закону «О персональных данных». Резолюция содержит также пожелание о внедрении в практику деятельности служб авиационной безопасности профайлинга и об организации обучения персонала соответствующим методикам.

В резолюцию включён и пункт, касающийся вопросов обеспечения информационной безопасности. Данная тема также была предметом обсуждения на прошедшем форуме. Он призывает использовать отечественные разработки в сфере информационной безопасности для защиты клиентов, сотрудников и критически важной информации. Программные решения необходимо внедрять для обеспечения безопасности инфраструктуры: системы аудита и защиты баз данных и веб-приложений. В число программ должны входить системы защиты от утечек информации, системы защиты от DDoS-атак и другие решения.

Отмечена в тексте резолюции и необходимость соблюдения системного подхода для создания автоматизированной системы управления и обмена информацией в области авиационной безопасности. При этом нужно неукоснительно соблюдать ФЗ «О персональных данных».

Значение форума «Стратегия ИКАО — авиационная безопасность, взаимодействие с МВД» состоит в том, что его участники обращают внимание общественности на наиболее актуальные проблемы гражданской авиации. В числе наиболее острых сегодня — проблемы терроризма и обеспечения правопорядка на борту самолёта. Мероприятия, подобные нынешнему форуму, способствуют интеграции российской коммерческой авиации в мировую авиатранспортную систему. Последнее, сошлись во мнении участники форума, возможно лишь при условии обеспечения безопасности полетов наряду с комфортом и соблюдением всех гражданских прав пассажиров.

По материалам форума, предоставленным руководителем АНТИЦ «Полёт» Ольгой Овчинниковой



...приземлились — прослезилась

и вторым уровнем, устанавливающим неограниченную ответственность при возложении бремени доказательств вины на пользователя авиауслуг. А также право «пятой юрисдикции», предусматривающее возможность возмещения вреда в связи со смертью или телесным повреждением пассажира в стране, где на момент происшествия пассажир имел свое основное и постоянное место жительства. Предусмотрено также возложение на авиаперевозчика обязанности предъявлять доказательства наличия договоров страхования, гарантирующих получение финансовых средств для исполнения платежей или возбуждения судебного процесса.

Как пояснили в Росавиации, в первоначальной редакции Монреальской конвенции 1999 года определена ответственность в отношении вреда, причиненного: багажу — в пределах 1000 СПЗ на пассажира, грузу — в пределах 17 СПЗ за 1 килограмм, лицам вследствие задержки рейса — в пределах 4150 СПЗ. Начиная с 30 декабря 2009 года, все вышеуказанные пределы ответственности увеличены согласно положениям статьи 24 настоящей конвенции на 13,1 процента. К настоящему времени к Монреальской конвенции присоединилось 126 государств мира.

Процедура предполётного досмотра пассажиров является предметом обсуждения на многих конференциях, в круг тематики которых входят вопросы авиационной безопасности. Сегодня в любом российском аэропорту на входе как в сам терминал, так и в стерильную зону — муха не пролетит. Но чтобы выявить злоумышленника, есть ли смысл подвергать личному досмотру каждого путешественника? История показала, что гарантии безопасности эта процедура дает не всегда — достаточно вспомнить трагедию января 2011 года, когда в аэропорту Домодедово была взорвана бомба. Но, может быть, злодея можно выявить без интроскопов и рамок?

Многие, утверждают эксперты. Этот способ называется профайлингом. В Израиле он уже прочно

Современный рынок услуг предлагает разнообразные технологии и методики: от технических (с использованием только аппаратных технологий) и психологических (фиксирование эмоций) до биологических (изменение биопоказателей — пульса, ритма сердца, вегетативных реакций). АНО «НИЦКБ» совершенствует достижения психологической науки, дополняя ее собственными исследованиями в вопросах изучения эмоционального реагирования пассажиров в процессе прохождения досмотра перед вылетом.

В реалиях сегодняшнего дня понятие транспортной безопасности интерпретируется преимущественно в качестве предупреждения терроризма на транспорте. Антитеррористический императив имеет объективный характер и обусловлен значительным увеличением терактов в мире, а также степенью его угрозы непосредственно транспортному комплексу. С сожалением можно констатировать, что все системы безопасности, используемые в транспортном комплексе, имеют уязвимое место — «человеческий фактор».

Все системы программирует и создает человек, но он же может запрограммировать их на ошибку или на некачественную интерпретацию фиксируемых результатов. Поэтому подготовка специалиста-аналитика для служб безопасности становится актуальной и своевременной. Наличие компьютерного программного обеспечения должно стать лишь инструментом помощи в оперировании многочисленными данными и фактами в целях выявления потенциально опасного субъекта в пассажиропотоке.

АНО «НИЦКБ» осуществляет обучение сотрудников оперативных служб (в том числе, службы авиационной безопасности) по использованию разных методик системы профайлинга. Профайлинг — это система экспресс-анализа поведенческих, психоэмоциональных, мимических, вегетативных реакций субъекта, дополненная информационно-аналитическими данными и позволяющая классифицировать его как «по-

реакций, которые при анализе могут сформировать наброски к психологическому портрету пассажира. Группировка проявляемых симптомов и даст возможность отнести данного пассажира к категории потенциально опасного.

Большой интерес представляют особенности поведенческих реакций пассажира и сопровождающих его лиц. Исходя из положения о единстве сознания, психики и деятельности, мы можем констатировать, что любое движение (моторно-двигательная реакция) или поступок будут иметь побудитель (мотив или раздражитель — будь он механический, биологический или психологический). Решением проблем по выявлению потенциально-опасного субъекта в пассажиропотоке путем прямого анализа либо путем обучения компетентных сотрудников САБ АНО «НИЦКБ» обеспечивает реализацию одной из актуальных задач транспортной безопасности — упреждения противоправного действия.

Повышение квалификации сотрудников САБ аэропортов и других транспортных комплексов, основанное на научном подходе с использованием собственных научных исследований, позволяет минимизировать имеющиеся и потенциальные возможности уязвимости транспортного объекта и, тем самым, способствовать реализации ряда положений Федерального закона «О транспортной безопасности».

В настоящее время профайлинг применяется в таких видах деятельности, как рекрутмент,



СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Фигуранты дела о гибели на ВПП Внуково бывшей главы Total попали под амнистию

Солнцевский суд Москвы освободил от ответственности водителя снегоуборочной машины Владимира Мартыненко и его начальника Владимира Леденева — двух из пяти фигурантов уголовного дела о гибели экс-главы французской нефтегазовой компании Total Кристофа де Маржери в аэропорту Внуково. Решение принято в связи с амнистией в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне. Напомним, 20 октября 2014 года в московском аэропорту Внуково снегоуборочная машина столкнулась с самолетом Falcon, в котором находился Кристоф де Маржери. Глава Total и члены экипажа погибли. Обвинения были предъявлены и авиадиспетчерам, но они свою вину не признали.

Суд обязал авиакомпанию «Победа» исключить из ее практики измерение ручной клади в 75 см

Управление Роспотребнадзора по Москве добилося исключения из правил перевозки ООО «Авиакомпания «Победа» условий, ущемляющих права потребителей. Правила перевозчика приведены в соответствии с п. 135 приказа Минтранса РФ от 28 июня 2007 года №82 «Об утверждении ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей». «Победа» исключила из своих правил норму в 75 см (по сумме трех измерений) дамских сумочек или портфелей. «Проведение каких-либо измерений размеров ручной клади Федеральными правилами не предусмотрено», — подчеркнули в ведомстве.

Власти Уфы пытаются через суд обязать подрядчика отремонтировать дорогу в аэропорт

Арбитражный суд Башкирии назначил новое рассмотрение иска управления коммунального хозяйства города Уфы к московскому дорожному подрядчику «Группа предприятий РАД». Компания отремонтировала перед саммитами 2015 года дорогу в аэропорт. Мэрия пытается через суд обязать компанию устранить недостатки выполненных работ. В стоимость контракта с ГП «РАД» закладывался ремонт дороги с применением технологии литого асфальта и гарантия на верхний слой покрытия. Гарантия истекла в начале июля. Всего в 2012-2015 годах на ремонт трассы Уфа-аэропорт из городского бюджета было направлено, по оценке СМИ, около 1,5 млрд рублей.

Министерство финансов обжаловало взыскание в пользу «Уральских авиалиний» 1,9 млн рублей

В рамках постановления Правительства РФ от 17 марта 2015 года авиакомпания обеспечила перевозку участников и инвалидов Великой Отечественной войны. Всего было перевезено 284 пассажира. Авиакомпания направила в адрес Федерального агентства воздушного транспорта РФ заявку на получение субсидии на возмещение потерь в доходах в связи с обеспечением бесплатного проезда ветеранов войны. Однако ведомство возвратило «Уральским авиалиниям» документы, со ссылкой на несоответствие форме. Правомерность позиции Росавиации проверена судом и нашла свое подтверждение путем проверки представленной документации, которая направлялась авиакомпанией для получения спорной субсидии.

Суд подтвердил законность расторжения контракта на реконструкцию АП «Храброво»

Компания «Стройноавиация» получила контракт Росавиации на выполнение строительно-монтажных работ по усилению и удлинению ВПП с 2,5 до 3,4 тыс. м, реконструкции рулежных дорожек, укреплению и расширению перронов. Стоимость контракта оценивалась в 3,1 млрд рублей. Однако осенью 2016 года Росавиация расторгла контракт со «Стройноавиацией», объяснив свое решение низкими темпами стройки, которые привели к отставанию от графика более чем на девять месяцев. В начале 2017 года Правительство РФ определило новым генподрядчиком работ московское ОАО «Центродорстрой». Все работы по реконструкции должны быть завершены к 2018 году.

Около 30 кг контрабандной икры осетра изъяты полицией в аэропорту Хабаровска

Об этом сообщила редакции руководитель пресс-службы управления на транспорте МВД России по ДФО Наталья Яновская. «На грузовом складе аэропорта оперативными сотрудниками дальневосточной транспортной полиции и УФСБ России по Хабаровскому краю были обнаружены посылки — 60 пластиковых контейнеров с 30-ю килограммами икры осетровых рыб», — рассказала Яновская. По ее словам, таким способом некий житель Хабаровского края с помощью почтового отправления пытался переправить контрабандный груз транзитом из Николаевска-на-Амуре в Москву. Возбуждено уголовное дело. Максимальная санкция по этой статье — до 2 лет лишения свободы.

Владелец разбившегося в России борта Falcon заявил гражданский иск на полмиллиарда рублей

Компания Unijet заявила гражданский иск на сумму 514 млн рублей к инженеру аэропортовой службы Владимиру Леденеву и водителю снегоуборочной машины Владимиру Мартыненко, обвиняемым в причастности к катастрофе в 2014 года самолета Falcon 50EX в аэропорту Внуково, в результате которой погиб глава компании Total Кристоф де Маржери. Ранее представитель потерпевшего Патрика Вервеля, мужа погибшей в катастрофе самолета стюардессы, попросил Солнцевский суд Москвы взыскать 30 млн рублей в качестве гражданского иска с аэропорта Внуково. В настоящее время все фигуранты дела находятся под подпиской о невыезде.

В итоге банкротства авиакомпании «Татарстан» продала последний Ту-154 по цене автомобиля

Воздушное судно — 16-летний Ту-154М — за 2,87 млн рублей приобрела московская компания «Синергия». Бонусом она получила четыре двигателя. Это было последнее нерезализованное имущество должника. Его продажа не прибавила надежд кредиторам АК на возмещение долгов — за все время конкурсного производства они получили менее 1 процента суммы реестра в размере 2,8 млрд рублей. Вместе с тем процедура банкротства может быть завершена уже в августе этого года. События, что еще до объявления АК «Татарстан» банкротом Ту-154М едва не приобрела некая авиакомпания, однако не расслатилась за него, в результате договор купли-продажи был расторгнут.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

В лаборатории ФПИ создали систему для диагностики состояния авиатехники

Лаборатория Фонда перспективных исследований создала систему, имитирующую ряд функций нервной системы человеческого организма, которую можно применять для диагностики состояния авиатехники, сообщил ее руководитель Андрей Носов.

По его словам, система для авиатехники состоит из сети оптоволоконных акустических и деформационных датчиков, соединенных с компьютером через преобразователь светового пучка в цифровой сигнал. Датчики внедряются в композитное покрытие ВС или наклеиваются на его поверхности и собирают информацию о состоянии различных узлов и деталей, которая анализируется программой. «В полете производится экспресс-анализ. Если нагрузка выходит за рамки установленного порога, блок автоматически дает сигнал пилоту, перед которым на панели управления загорается желтый или красный индикатор, в зависимости от степени проблемы», — сказал Носов.

Ученые ЦАГИ обсудили с коллегами вопросы реализации проекта HEXAFly-INT

В проекте ЦАГИ выполняет широкий спектр расчетно-экспериментальных исследований. В частности, проводятся испытания в сверх- и гиперзвуковой аэродинамической трубе на модели HEXAFly, созданной специалистами института.

На встрече собрались представители крупнейших зарубежных центров, объединивших усилия в HEXAFly-INT (High-Speed Experimental Fly Vehicles — International / Высокоскоростной экспериментальный летательный аппарат). Это ученые ESA (Нидерланды), CIRA, TSD, MAT (Италия), ONERA (Франция), DLR (Германия), GDL (Великобритания), VKI (Бельгия), UNSW, USyD, USQ (Австралия). Российскую сторону, наряду с ЦАГИ, представляли ЦИАМ им. П.И. Баранова, ЛИИ им. М.М. Громова, Московский физико-технический институт. На сегодня собраны данные по аэродинамике летательного аппарата. Задача ближайшего времени — разработка опытного образца для летного эксперимента.

ЭМЗ имени Мясищева предлагает создать самолет с эллиптическим фюзеляжем

Экспериментальный машиностроительный завод имени Мясищева представил проект перспективного пассажирского самолета, некоторые характеристики которого будут существенно лучше по сравнению с современными лайнерами.

На заводе полагают, что классическая для современных лайнеров схема продольного биплана с фюзеляжем «сигарой» себя практически исчерпала. Единственным способом улучшить характеристики самолетов является снижение интегральной силы трения. Это сделать можно, если изменить форму летательного аппарата, реализовав возможность управления пограничным слоем для ламинарного обтекания воздушным потоком планера самолета. Проект получил обозначение М-60. Самолет предлагается оснастить удлиненным тонким в профиле крылом с «шарклетами» на законцовках. Двигатели предлагается установить сверху фюзеляжа в хвостовой части между V-образным хвостовым оперением.

В ВИАМ прошло заседание рабочей группы по материалам и новым технологиям

Во Всероссийском научно-исследовательском институте авиационных материалов прошло второе заседание Российско-Китайской специальной рабочей группы по материалам и производственным технологиям.

В мероприятии приняли участие представители ВИАМ и Пекинского института авиационных материалов. Стороны рассмотрели выполнение ранее согласованных приоритетных направлений сотрудничества. Кроме того, специалисты обсудили предварительный перечень материалов, рекомендуемых для создания перспективных изделий гражданской авиационной техники — широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета и тяжелого вертолета. В рамках заседания была также создана комиссия для проведения выездной проверки с целью оценки результатов выполнения данного государственного контракта со статусом — государственной. Напомним, что первое заседание группы состоялось в Шанхае 15 марта 2017 года.

Разработки ПАО «УМПО» вошли в число 100 лучших изобретений России

Федеральная служба по интеллектуальной собственности (Роспатент) наградила дипломами лауреатов конкурса «100 лучших изобретений России» по итогам 2016 года представителей ОКБ им. А. Люльки — филиала ПАО «УМПО».

В перечень вошли три перспективных изобретения, касающихся усовершенствования работы газотурбинных двигателей, сообщает пресс-служба предприятия. Предложенное коллективом авторов (С.А. Заваруев, Л.Ф. Зенкова, Н.В. Кикоть, Н.Ю. Кикоть) радиально-торцевое уплотнение ротора с увеличенным сроком службы применимо на двигателях как авиационного, так и наземного назначения (например, для энергетических установок). Запатентованный способ регулирования авиационного турбореактивного двигателя (авторы — А.В. Белов, А.Л. Киселёв, В.В. Куприк) позволяет существенно увеличить дальность и продолжительность полета самолета за счет обеспечения минимального расхода топлива.

В Санкт-Петербурге успешно прошел Международный авиационный IT-форум

В рамках форума прошла конференция «Опыт использования инновационных IT-решений в деятельности аэропортов и авиакомпаний». А организатор конференции компания РИВЦ-Пулково представила свои новые решения на выставке инновационных IT-продуктов.

Официальными партнерами форума стали компании «ИТС Консалтинг», «Прогрестех», «Panasonic», «Авиационные технологии связи» и группа «Центр речевых технологий». Информационную поддержку форуму оказывали аналитическое отраслевое агентство «Авиапорт», информационные порталы AVIA.RU и AEX.RU и газета «Воздушный транспорт». В форуме приняли участие представители более 50 организаций, в том числе, руководители высшего и среднего управленческого звена более 30 аэропортов и авиакомпаний из пяти стран. Около 100 участников форума получили развернутую информацию по практике применения IT-решений и перспективам их развития.

Прогноз и приоритеты

импортозамещения и развития парка самолетов российских коммерческих авиаперевозчиков

Последние годы характеризовались снижением объемов пассажирских перевозок воздушного транспорта в результате экономического кризиса. Но, несмотря на снижение пассажирооборота в 2015-2016 годах, по итогам 2016 года объем перевозок российских авиакомпаний вдвое превысил уровень 2009 года, также кризисного.

Положительные сдвиги в экономике страны в конце 2016 - начале 2017 годов создали условия для восстановления рынка, за шесть месяцев 2017 года пассажирооборот вырос на 25 процентов в сравнении с аналогичным периодом 2016 года.

Положительные сдвиги в экономике страны в конце 2016 - начале 2017 годов создали условия для восстановления рынка, за шесть месяцев 2017 года пассажирооборот вырос на 25 процентов в сравнении с аналогичным периодом 2016 года.

В условиях экономического кризиса и спада спроса вновь начала усиливаться концентрация

в числе которых около 1000 вертолетов, 105 грузовых самолетов, почти 800 магистральных и региональных пассажирских самолетов.

В 2015 году пассажирский парк впервые за последние годы сократился на 180 самолетов (или на 20 процентов) в результате сжатия рынка перевозок и банкротства некоторых авиакомпаний. В 2016 году численность пассажирского парка выросла на 6 процентов, но это значительно меньше предшествующего сокращения.

Использование отечественных самолетов предыдущих поколений резко сократилось еще в период кризиса 2009 года, сегодня их доля в общем пассажирообороте — в пределах 1 процента, но пока они продолжают играть важную роль на рынке местных и региональных перевозок. В первую очередь, это относится к региональным самолетам Ан-24, а также к легким многоцелевым самолетам Ан-2, обслуживающим в том числе и рынок авиационных работ.

Самолеты следующего поколения семейств Ту-204, Ил-96, Ил-114 не нашли массового спроса, так как по совокупности потребительских свойств и условий их приобретения не смогли составить конкуренцию зарубежным типам. Лишь в последние годы набирает популярность у российских авиакомпаний самолет SSJ-100, благодаря чему наметилась тенденция роста доли перевозок, выполняемых современными российскими типами самолетов, но пока она остается на уровне 2 процентов.

Зарубежные типы давно доминируют в поставках пассажирских самолетов, хотя в 2015-2016 гг. поставки новых российских самолетов достигли 25 процентов, благодаря SSJ-100 (рис.2).

Спрос на поставки пассажирских самолетов имеет устойчивый характер. В 2008-2014 годах в парк в среднем поставлялось по 123 самолета в год. На фоне спада рынка авиаперевозок темпы обновления парка в 2015 году снизились почти вдвое, но уже по итогам 2016 года поставки вновь приблизились к докризисному уровню, превысив 100 самолетов.

Значительные объемы поставок обусловлены происходящим обновлением эксплуатируемого авиакомпаниями парка самолетов. В первую очередь, это связано с окончанием сроков операционного лизинга, который является основной формой поставок авиатехники в российский парк. Это обеспечивает авиакомпаниям необходимую свободу маневра парком в целях поддержания его конкурентоспособности в условиях меняющейся конъюнктуры рынка авиаперевозок.

Лидерами поставляемых в российский парк самолетов стали наиболее конкурентоспособные на мировом уровне модели, обеспечивающие снижение эксплуатационных затрат авиакомпаний.

Развитие ситуации на рынке пассажирских перевозок позво-

Объемы использования парка самолетов

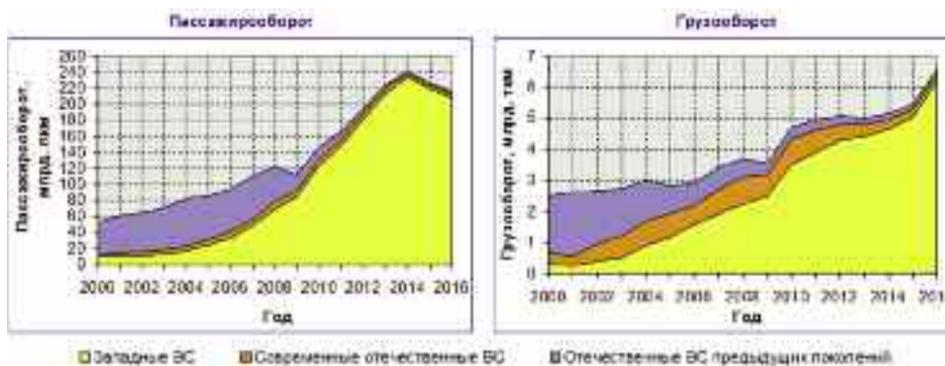


Рис. 1

В отношении грузооборота российских авиакомпаний основным фактором роста остается экспорт транспортных услуг — то есть, перевозки грузов в интересах третьих стран, когда пункт отправления и пункт назначения груза расположены за пределами России. Данный сегмент рынка, практически, не зависит от экономической ситуации в России, поэтому и в период кризиса 2015-2016 годов грузооборот российских авиакомпаний продолжал расти в среднем на 13 процентов в год. Положительная тенденция сохраняется и в 2017 году.

В целом текущие объемные показатели деятельности воздушного транспорта близки к показателям, предусмотренным в Транспортной стратегии Российской Федерации. В то же время существуют предпосылки для опережающего развития авиаперевозок после преодоления кризиса.

В годы кризиса произошло существенное перераспределение пассажиропотоков с международного сегмента перевозок на внутренний, в основном, вследствие удорожания для российских граждан стоимости отдыха за рубежом.

В 2015-2016 годах произошло снижение международного пассажирооборота на 27 процентов, в то время как внутренний рынок вырос на 18 процентов. Как следствие, доля международных перевозок снизилась с 65 процентов до 52 в 2016 году, а по количеству перевезенных пассажиров внутренний рынок вышел в лидеры. Однако в 2017 году международные перевозки вновь стали развиваться опережающими темпами, рост курса рубля активно стимулирует спрос на этом рынке.

В структуре грузооборота доля международных перевозок уже приблизилась к 90 процентам. Плохо то, что этот процесс идет не только благодаря росту собственного международного грузооборота, но и в результате сокращения внутреннего рынка, кото-

международных авиаперевозок на направлениях, связанных с Москвой. Международные перевозки из региональных аэропортов сократились.

В структуре внутренних перевозок доля московских направлений стабилизировалась, но в то же время удвоилась доля направлений перевозок, связанных с российскими курортами.

При общем росте внутреннего спроса стало еще более заметным отставание развития сети региональных и местных авиаперевозок, имея в виду перевозки в пределах федерального округа или субъекта федерации. Их доля в общем количестве перевезенных пассажиров сократилась с 12-13 процентов до 10,5 в 2016 году.

Низкий платежеспособный спрос негативно влияет на финансовое положение региональных авиакомпаний и усложняет решение задач местной транспортной доступности. В этих условиях особое значение приобретает эффективность эксплуатируемого парка самолетов.

Действующий коммерческий парк российских эксплуатантов насчитывает 2400 воздушных су-

Свыше 60 процентов пассажирского парка составляют узкофюзеляжные самолеты (в основном семейств А-320 и В-737). Широкофюзеляжные самолеты после банкротства Трансаэро сократили свое присутствие в действующем парке до 10 процентов. Региональные самолеты составляют четверть пассажирского парка, из которых половина — турбовинтовые самолеты класса 40-60 мест, в основном, все еще, Ан-24.

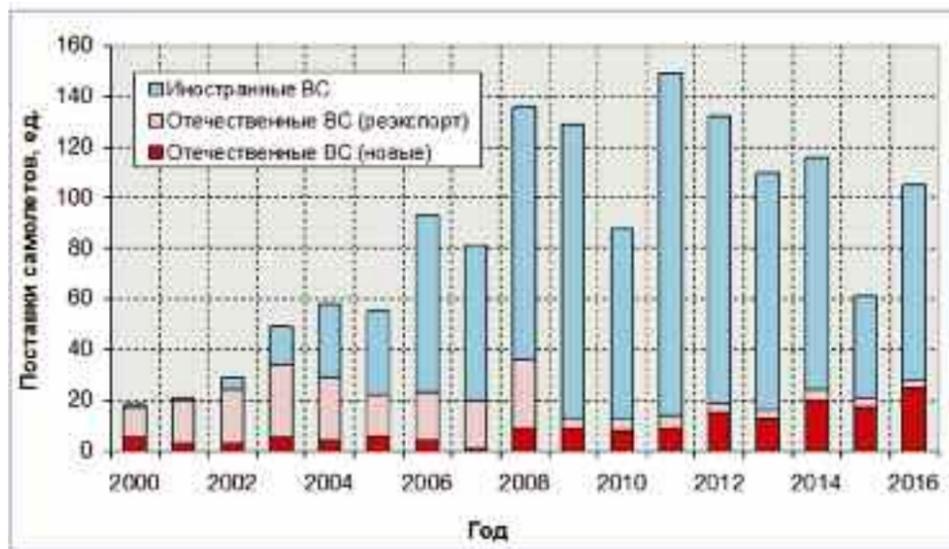
Около трети грузового парка составляют самолеты грузоподъемностью свыше 60 тонн, которые обеспечивают 77 процентов грузооборота воздушного транспорта.

Ограниченное предложение отечественных воздушных судов обусловило ориентацию авиакомпаний на эксплуатацию зарубежной авиатехники. Иностранцы ВС больше всего в парке пассажирских самолетов — 73 процента, в других категориях воздушных судов — на уровне процентов.

Иностранцы самолеты, начиная с 2013 года, обеспечивают более 95 процентов пассажирооборота российских авиакомпаний (рис.1).

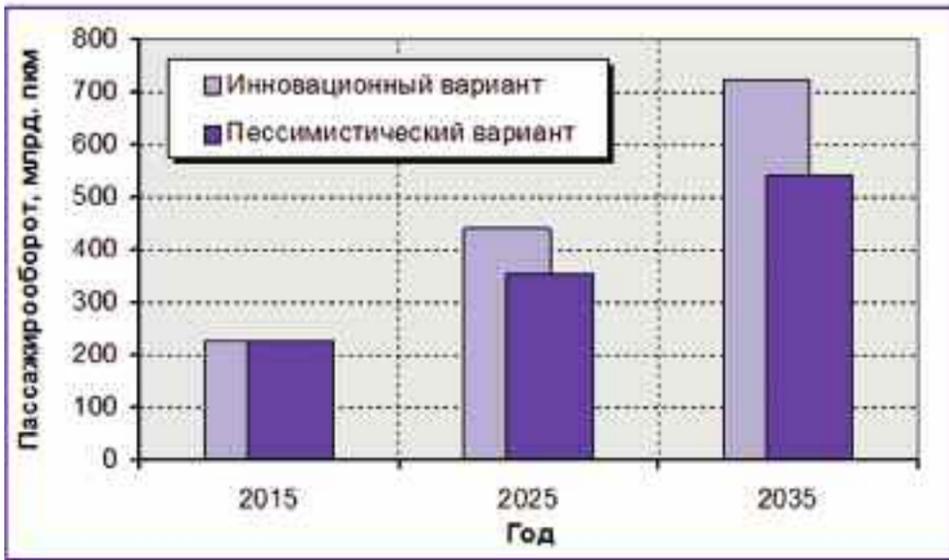
Фактические поставки пассажирских самолетов

Рис. 2



Долгосрочный прогноз развития рынка

Рис. 3



ляет считать, что нижняя точка сжатия спроса была пройдена в 2016 году. Наблюдаемый сегодня рост спроса на авиаперевозки позволит преодолеть последствия кризиса в 2018 году.

Хотя дальнейшее развитие рынка авиаперевозок по мере экономического роста ожидается с меньшими темпами, чем это было до 2014 года, тем не менее, к 2035 году суммарный пассажирооборот российских авиакомпаний может вырасти в 2,4-3,2 раза и составить 220-290 млрд. пкм внутренних и 320-430 млрд. пкм международных перевозок. Нижняя оценка близка к трендам Транспортной стратегии (рис.3).

Для выполнения прогнозируемых объемов перевозок потребуется 1300-1600 магистральных и около 400 региональных самолетов. При этом практически весь эксплуатируемый сегодня парк пассажирских самолетов потребует замены.

Наибольший спрос в численном выражении прогнозируется на узкофюзеляжные самолеты классов 140-170 и 170-220 мест — примерно треть всех перспективных поставок.

На рынке грузовых перевозок прогнозируется сохранение существующей тенденции расширения участия российских авиакомпаний в мировой системе грузоперевозок. При этом общий грузооборот российских авиакомпаний может составить в 2035 году 13-18 млрд. ткм (рост в 2,4-3,3 раза по сравнению с 2015 годом).

Для выполнения прогнозируемого объема грузовых авиаперевозок потребуется около 150 грузовых самолетов, при этом основной грузооборот, как и сегодня, будут выполнять грузовые модификации широкофюзеляжных пассажирских самолетов большой грузоподъемности.

Потребность российских авиакомпаний в поставках охватывает все классы магистральных и региональных самолетов. Но из 20 основных типоразмеров самолетов, используемых в мире, в России серийно производится, фактически, только SSJ-100. Действующий коммерческий парк этих

самолетов в России сегодня превышает 50 ед.

Производимые самолеты семейств Ил-96 и Ту-204 в последние годы поставлялись только в Специальный летный отряд «Россия», уступив коммерческий рынок иностранным самолетам. В составе действующего коммерческого парка осталось только 11 самолетов семейства Ту-204, 4 из которых — грузовой.

Спросом у российских эксплуатантов пользуются 19-местные самолеты L-420 (L-410UVP-E20) чешской фирмы «Aircraft Industries», 100% акций которой принадлежит российской Уральской горно-металлургической компании. За 2012-2016 гг. в российский парк был поставлен 31 самолет L-420. Планируется начать серийное производство самолетов L-420 в России на Уральском заводе граж-

Примерный облик перспективных приоритетных типов самолетов

Рис. 4

Проект	Широкофюзеляжный самолет умеренной вместимости	Региональный самолет малой вместимости	Легкий многоцелевой самолет
Количество и тип двигателей	2 x ТРДД	2 x ТВД	2 x ПД
Пассажироместность при одноклассной компоновке, чел.	240-280	32-36	9
Дальность перевозки пассажиров, км	8000-9000	1500-2000	1400-1600
Крейсерская скорость, км/ч	не менее 900	500-550	свыше 300
Потребная длина ВПП, м	класс Б	1000-1300	не более 650

Представляется крайне маловероятной возможность продолжения производства региональных самолетов Ан-148 и Ан-140.

В части легких самолетов пассажироместностью от 7 до 19 мест также пока отсутствует конкурентоспособное предложение со стороны российской авиационной промышленности. Эксплуатантам предлагается аттестованный в 2015 году ТВС-2МС, который является очередной попыткой модификации устаревших самолетов Ан-2. Самолет ТВС-2МС имеет крайне ограниченный спрос — после аттестации только 5 серийных самолетов были поставлены авиакомпаниям.

Частичная модернизация Ан-2 позволяет повысить некоторые характеристики самолета, но не обеспечивает ему современного уровня конкурентоспособности. Препятствующие попытки модернизации Ан-2 также не оказались успешными.

данской авиации, который уже получил соответствующий сертификат одобрения производства.

Таким образом, сегодня конкурентоспособное предложение отечественных самолетов исчерпывается SSJ-100 класса 100 мест. Действующий коммерческий парк этих самолетов в России составляет около 50 ед. Перспективная потребность парка в самолетах такого класса оценивается в 160-180 ед.

В ближайшей перспективе завершится разработка самолетов семейства MC-21, которые относятся к наиболее востребованному у российских авиакомпаний классам магистральных самолетов — на 140-220 мест. Самолеты такого класса составят треть перспективного парка и будут обеспечивать основной объем магистральных перевозок.

Следующим приоритетом с точки зрения воздушного транспорта является его обеспечение

региональными самолетами, поскольку сегодня на фоне возрастающей потребности в замене устаревшего парка Ан-24, Ан-26, Як-40 новые предложения отечественных региональных самолетов отсутствуют. И за рубежом в категории региональных самолетов в классах от 20 до 60 мест в серийном производстве остаются, фактически, только один тип — АTR-42.

В этой ситуации наиболее реальной заменой Ан-24 и конкурентом самолетов семейства АTR в местном и региональном сообщении может стать модернизированный самолет Ил-114-300.

Предложения семейства MC-21, модификаций SSJ-100 и Ил-114-300 образуют приоритетный типоразмерный ряд самолетов ближней перспективы, которые принципиально будут способны удовлетворить спрос на перевозки, выполняемые магистральными узкофюзеляжными самолетами вместимостью от 100 до 200 мест и региональными самолетами класса 70 и 50 мест.

Логичным развитием этого типоразмерного ряда в дальнейшем станет проработка широкофюзеляжного самолета умеренной вместимости, регионального самолета класса 30 мест и легкого многоцелевого самолета.

Пока в этих классах конкурентоспособные российские проекты не анонсированы.

По предварительной оценке в число приоритетов импортозамещения 2025 года входят широкофюзеляжный самолет класса 240-280 мест в монокомпоновке и турбовинтовой самолет на 30-35 мест. Они пока не имеют в мире серийно производимых аналогов. Их создание в дополнение к самолетами семейства MC-21, SSJ и Ил-114 позволит существенно раздвинуть границы типоразмерного ряда отечественных самолетов, диапазон которого составит от 30 до 300 мест (рис.4).

Также к приоритетам этого уровня относится легкий многоцелевой самолет нового поколения на 9 мест, который будет способен эффективно заменить Ан-2 на рынке авиаперевозок, а также на рынке авиационных работ.

кофюзеляжный MC-21, который должен обеспечить большую часть магистральных перевозок, и региональный Ил-114-300, который должен обеспечить конкуренцию с АTR-72/42 на региональной сети.

Приоритетами на следующее десятилетие являются: широкофюзеляжный самолет умеренной вместимости (класса 240-280 мест в одноклассной компоновке) и турбовинтовой самолет на 30-35 мест, которые рационально расширят отечественный типоразмерный ряд, а также легкий многоцелевой самолет нового поколения на 9 мест, который должен эффективно заменить Ан-2.

Олег СТРАДОМСКИЙ,
заместитель генерального директора — директор авиационного сертификационного центра, кандидат технических наук.
Игорь САМОЙЛОВ,
заместитель директора авиационного сертификационного центра, начальник отдела, кандидат технических наук.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

С 5 июля в России вступили в силу требования Воздушного кодекса для малых беспилотников

Запуск не поставленного на учет дрона будет грозить владельцу штрафом до 5 тысяч рублей. Речь идет о беспилотниках массой от 0,25 кг до 30 кг. «Все БПЛА должны летать на основании разрешения на использование воздушного пространства, а разрешение выдается на основании регистрационного номера беспилотного воздушного судна. И если большой беспилотник должен быть зарегистрирован, то небольшой летательный аппарат должен быть учтен», — рассказал гендиректор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем Глеб Бабинцев. В настоящее время в России поставлены на учет уже более 4 тысяч беспилотников.

Интернет-беспилотник Facebook совершил успешный полет в труднодоступных районах

Беспилотный летательный аппарат Aquila разрабатывается с широким применением композиционных материалов по схеме «летающего крыла». Размах крыла аппарата соответствует пассажирскому самолету Boeing 737 — 28 метров. Аккумуляторные батареи рассчитаны на обеспечение аппарата энергией на протяжении 14 часов. Один беспилотник с помощью радиорелейного передатчика сможет транслировать интернет на территорию площадью от 40 до 80 квадратных километров со скоростью более 30 гигабит в секунду. Сигнал будут принимать радиорелейные станции, которые затем уже будут передавать его конечным пользователям.

Дрон-дефибриллятор будет использоваться «скорой помощью» для доставки медикаментов

«Дрон создавался, в первую очередь, для медицинских служб, в частности, для «скорой помощи», где и планируется его применение. Мы также рассматриваем возможность его применения для доставки медикаментов и биоматериалов, причем мы разработали специальный контейнер, который будет поддерживать необходимые для транспортировки условия, включая температуру, освещенность, дефибрирование. Работы по совершенствованию дрона будут продолжаться. Главной задачей является повышение автоматизации и безопасности системы», — рассказали в пресс-службе Московского технологического института, создавшего БПЛА совместно с компанией «Альтомедика».

В Казахстане для мониторинга падения частей ракет-носителей задействуют спутники и БПЛА

Средства дистанционного зондирования Земли будут задействованы для обследования районов падения в Казахстане частей ракет-носителей, сообщила пресс-служба министерства обороны и аэрокосмической промышленности страны. «Одновременно с послепусковым облетом района падения российские предприятия будут применять беспилотные летательные аппараты для контроля обстановки, выявления возможных угрожающих факторов», — уточнили в министерстве. По данным ведомства, Военно-промышленный концерн «НПО машиностроения» обеспечит наземные поисковые группы дополнительной пожарной и специальной техникой.

Беспилотный комплекс «Гранд ВА-1000» примут на вооружение в третьем квартале этого года

Принятие на вооружение многоцелевого комплекса с БЛА вертикального взлета и посадки многодвигательной схемы «Гранд ВА-1000» ожидается в конце третьего квартала, сообщил генеральный директор компании «ЮВС АВИА» Владимир Агамалян. «Многофункциональность комплекса определяется возможностью его использования с различными типами целевой нагрузки. Кроме основного предназначения — радиационной разведки, БЛА может также применяться в качестве ретранслятора или для проведения видовой разведки», — сказал Агамалян. «Гранд ВА-1000» успешно завершил испытания, получил литеру серийного образца и теперь может поставляться госзаказчиком.

Холдинг «Росэлектроника» представил БПЛА для мониторинга теплового состояния объектов

«В рамках международной выставки «Иннопром-2017» холдинг «Росэлектроника» впервые представил новую линейку разведывательных беспилотников. Все БПЛА оснащены миниатюрными тепловизорами, а также фото- и видео аппаратурой с возможностью передачи мультимедиа в формате HD», — говорится в сообщении пресс-службы. Дроны, предназначенные для разведки на открытой местности, в городской среде, а также внутри зданий, можно использовать не только для мониторинга предприятий. Аппараты могут применяться при спасательных операциях, например для «выявления очагов горения, анализа обстановки и поиска путей эвакуации».

США рассматривают возможность введения нового требования к безопасности полетов малых БПЛА

Как сообщает Rescode, речь, в частности, идет об обязательном использовании на дронах автоматических идентификационных ответчиков, передающих регистрационные номера аппаратов. Цены на дроны постоянно снижаются, благодаря чему они пользуются растущей популярностью. Благодаря новой системе автоматической идентификации службы смогут оперативно получить данные о регистрации того или иного дрона в воздухе. Это позволит быстро узнать все данные о его операторе. Кроме того, данные автоматической идентификации можно будет использовать в перспективных диспетчерских службах управления полетами беспилотников.

... а в России может быть создано предприятие по контролю за полетами малых беспилотников

«Мы планируем создание совместного предприятия РКС, «Ростелекома» и Госкорпорации ОрВД. На него в будущем будет возложена функция Федерального сетевого оператора, будем работать с малыми беспилотниками. Если успеем, подпишем соглашение с ОрВД на МАКСе. С «Ростелекомом» уже все документы подписаны», — сообщил журналистам заместитель гендиректора компании «Российские космические системы» в области проектов аэрокосмического мониторинга Анатолий Перминов. По оценкам специалистов, потенциал рынка услуг, оказываемых с помощью беспилотников, в России оценивается в 37 млрд рублей (примерно \$625 млн), в мире — в \$127 млрд.

Выводы

Рынок авиаперевозок адаптировался к изменившимся условиям, а наметившиеся положительные тенденции в экономике страны создали условия для восстановления тенденции роста. По итогам шести месяцев 2017 года рост пассажирооборота российских авиакомпаний составил 25 процентов.

Восстановление положительных тенденций на авиатранспортном рынке по мере экономической стабилизации и роста позволит к 2035 году увеличить пассажиро- и грузооборот в 2,4-3,3 раза.

Для удовлетворения растущего спроса на авиаперевозки и замены выходящих из эксплуатации самолетов российским авиакомпаниям в ближайшие 20 лет потребуется поставить 1,7-2,0 тысячи пассажирских самолетов и до 150 грузовых.

Приоритетами импортозамещения в парке самолетов российских авиакомпаний ближайшей перспективы являются: уз-

Федеральный профсоюз авиационных диспетчеров России



Выписка из Постановления ПРЕЗИДИУМА ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА

20 апреля 2017 года

г. Москва

2.1. Предложить руководству ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»:

— продолжить работу по подготовке единых типовых положений по дополнительному отпуску, льготному проезду, оплате за допуск к гос. тайне,

— проработать вопрос об изменении порядка предоставления путевок на санаторно-курортное лечение, в т.ч. в виде возмещения компенсации работникам за путевки, приобретенные ими самостоятельно;

— принять предложения в комиссию по системе оплаты труда.

2.2. Одобрить инициативы работодателя по целевому стимулированию работников, осуществляющих трудовые функции, в т.ч. вновь принимаемых работников, в отдаленных структурных подразделениях ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

3. Поручить ИК ФПАД России, продолжить работу по подготовке единых типовых положений по дополнительному отпуску, льготному проезду к месту проведения отпуска, оплате за допуск к гос. тайне.

4. Поддержать действия ИК ФПАД России по недопустимости внесения изменений в КоАП, предусматривающих дополнительную административную ответственность диспетчеров УВД за нарушения в организации воздушного движения.

5. В связи с ожидающейся реорганизацией ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», выразить по-

зицию ФПАД России о недопустимости его реорганизации в форму федерального казенного предприятия, либо федерального бюджетного учреждения.

Предложить Правительству РФ и Минтрансу РФ, при необходимости проведения данной реорганизации, рассмотреть возможность проведения реорганизации ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в форму публичной правовой компании либо публичного акционерного общества, сохранив уровень заработной платы работников, а также их социальный пакет, достигнутые на момент начала реорганизации.

6. Принять к сведению информацию Исполнительного директора НПФ «Авиаполис» Луговкина В.Б. о деятельности НПФ «Авиаполис» по дополнительному пенсионному обеспечению работников.

6.1. Учитывая замечания Центрального Банка РФ по результатам проверки НПФ «Авиаполис», предложить Совету НПФ:

— принять меры для дальнейшего развития и устойчивой деятельности НПФ «Авиаполис»;

— принять меры для исключения (уменьшения) рисков, в т.ч. путем более равномерного размещения и реструктурирования денежных средств;

— принять меры для дополнительного финансирования НПФ «Авиаполис», с целью увеличения совокупного вклада.

Президент ФПАД России С.А. Ковалев

Основная цель ФПАД России — защита гражданских, социально-трудовых, профессиональных, экономических и других законных прав членов ФПАД России и представления их интересов в отношениях с работодателями, а также в государственных и иных органах.

Постоянно действующим руководящим органом ФПАД России является Исполнительный комитет.



Отстаивать свои интересы приходится по-разному

ФПАД России проводит против произвола работодателей десятки публичных акций протеста, участвует в сотнях судебных заседаний отстаивая интересы членов профсоюза.

ФПАД России представляет:

125 — первичных организаций,
15 — территориальных организаций ФПАД России, образованных первичными организациями.

Деятельность членских организаций ФПАД России осуществляется на территории 75 субъектов РФ.

ФПАД России является членом Международной федерации ассоциаций авиадиспетчеров (IFATCA), входит в состав Конфедерации труда России (КТР).



125993, ГСП-3, Москва, Ленинградский проспект 37А, стр. 1, комн. 216

Тел./факс (499) 231-57-01, 231-59-17

E-mail: postmaster@fatcurus.ru

www.fpadrus.ru

Сила воздействия культуры на безопасность полетов оценивается руководителями всех уровней в авиационной отрасли пока неадекватно. Точнее, она принижается. Ведь, действительно, не просто понять влияние того, что не ощущается и, фигурально выражаясь, не может быть потрогано руками. От этого возникают сомнения в силе действия культуры на безопасность полетов, а потому недооценивается ее роль. Еще больше непонятно введение в этих условиях нового термина — культуры исполнения стандартов — и необходимость формирования ее у персонала. Тем более, что сегодня в авиации уже успешно эксплуатируются (правда,

сококвалифицированная подготовка персонала, включающая формирование культуры исполнения стандартов. Вполне очевидно, что формирование у персонала правильного понимания стандартов, их роли в обеспечении безопасности и эффективности полетов, безопасности труда, а также строгого выполнения — актуальная задача при обучении, значимость которой ничуть не меньше, чем получение необходимых знаний и отработка навыков и умений. Другими словами, необходимо не просто обучать выполнению стандартных профессиональных действий, а прививать культуру исполнения стандартов, которая, как видно из определения, включает:

цию специалиста. Если специалист плохо представляет последствия своих нестандартных действий, то усиливается влияние на его мотивацию факторов, провоцирующих несоблюдение стандартов. Если же понимание последствий правильное и полное, то специалист мотивирован только на стандартное выполнение процедур;

— Третий компонент — полное представление специалистом о той ответственности, которую он понесет в случае совершения нарушения, т. е. при сознательном (преднамеренном) выполнении нестандартного действия. Безусловно, знание о последствиях должно быть подкреплено теми материальными и

профессиональный психологический отбор с акцентом на оценку духовного мира человека и испытательный срок требуют неформального к себе отношения, чтобы избежать допуска к работе людей с низким уровнем духовного развития. Особого внимания в этом плане требуют такие специалисты, которые пришли в авиацию, имея базовое не авиационное образование (некоторые пилоты, бортпроводники, наземный персонал);

— Низкий уровень духовного развития линейного руководителя, способного, в т. ч., ссылаясь на производственную необходимость, принудить специалиста отступить от стандартов. Понятно, что такие нарушения следует отнести к спровоцированным и профилактику их строить на совершенствовании системы управления персоналом. Линейные руководители, прибегающие к таким приемам управления персоналом в процессе решения производственных задач, не должны находиться на своих должностях;

— Искажение мотивации специалиста, проявляющееся нарушением стандартов. Оно в свою очередь может быть обусловлено двумя причинами. Первая — низкий уровень корпоративной культуры в коллективе (бригаде, смене и т. п.), который характеризует игнорированием стандартов, сокрытием допускаемых нарушений и т. д. Быть «белой вороной» в таких условиях крайне непросто, поэтому профилактика данного опасного фактора заключается в своевременном выявлении вышестоящими руководителями подобного рода отклонений в корпоративной культуре и их устранении. Вторая причина — создавшаяся производственная ситуация, с одной стороны, требующая оперативного выполнения задания в условиях крайне жесткого дефицита времени, а с другой, — невыполнение задания чревато серьезными материальными потерями.

В этих обстоятельствах возникает серьезный конфликт в мотивационной сфере специалиста между «безопасностью» и «эффективностью» деятельности. Удержаться от нарушения стандартов в подобных условиях крайне непросто. Поэтому профилактика таких нарушений заключается в правильной организации деятельности, не допускающей создания подобных ситуаций. Специалист, вынужденный пойти на нарушение в таких условиях, обязан в добровольном сообщении изложить пережитую ситуацию, чтобы руководителями были приняты меры по улучшению организации деятельности.

Специалист, обладающий культурой исполнения стандартов, отличается тем, что:

— ни при каких обстоятельствах не пойдет на несоблюдение стандартов;

— будет оказывать помощь коллегам в строгом выполнении стандартов;

— при выявлении факта несоблюдения стандартов примет меры для исправления ситуации;

— добровольным сообщением донесет информацию до руководителей об условиях и обстоятельствах, провоцирующих на несоблюдение стандартов.

Таким образом, добиться четкого понимания персоналом значимости стандартных процедур, их постоянного исполнения и полного исключения случаев нарушения — первоочередная задача обучающей организации и руководителей на производстве. Все это вместе взятое и обеспечивает формирование культуры исполнения стандартов.

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

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

Boeing, Аэрофлот и Внуково просят Правительство оптимизировать управление воздушным движением

Об этом заявил президент Boeing Russia & CIS Сергей Кравченко, выступая на форуме «Иннопром». Он подчеркнул, что УВД требует государственного финансирования. «Мы катастрофически отстаем от всего мира. Например, аэропорт Сиэттла имеет две взлетно-посадочные полосы, которые расположены примерно как в Шереметьево, но мы там можем пропускать 75-80 рейсов в час, а Шереметьево может в самые пиковые лучшие часы пропускать 45-50. Это управление воздушным движением. Мы сейчас с Аэрофлотом и аэропортом Внуково делаем детальное предложение, очень будем просить российское Правительство рассмотреть и поддержать», — сказал он.

Китай планирует к 2018 году увеличить число навигационных спутников Beidou до 18 единиц

«Во второй половине года мы запустим от шести до восьми спутников, в итоге уже к следующему году система будет способна предоставлять услуги, которыми смогут воспользоваться страны — участницы проектов инициативы «Один пояс — один путь», — заявил агентству Синьхуа директор Китайской спутниковой навигационной системы Ван Ли. Он отметил, что к 2020 году данный проект будет полностью завершен. Согласно официальной статистике, в 2016 году валовая стоимость навигационных услуг, предоставленных Китаем, составила 210 млрд юаней (\$30,5 млрд), примерно 30 процентов от этой суммы обеспечивала система Beidou.

Специалисты «Азимута» оборудовали аэродром Сыктывкара приводным радиомаяком РМП-200

В международном аэропорту «Сыктывкар» Республики Коми введен в эксплуатацию приводной радиомаяк РМП-200, произведенный ведущим российским разработчиком и поставщиком оборудования в области организации воздушного движения АО «Азимут». РМП-200 рекомендован для использования на гражданских аэродромах и аэродромах местных воздушных линий в качестве одного из средств указания курса посадки самолетов. Подобное оборудование производства AZIMUT успешно функционирует в аэропортах Махачкалы, Братска, Норильска, Астрахани, Новосибирска, Читы и Нижнеудинска. Заказчиком работ выступил филиал «Аэронавигация Северного Урала».

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» подписало в Италии меморандум о сотрудничестве с ENAV

В ходе переговоров, на которых итальянскую сторону представляла руководитель ENAV Роберта Нери, в штаб-квартире организации в Риме состоялась подписание Меморандума о сотрудничестве (MoU) и приложений, предусматривающих взаимодействие Госкорпорации по ОрВД и ENAV по целому ряду вопросов, касающихся дизайна воздушного пространства, беспилотных летательных аппаратов и перспективных технологий в области ОрВД. Российская делегация посетила Академию обучения ENAV, где ознакомилась с процессом подготовки персонала ОрВД, в том числе — с работой диспетчерских тренажеров. Сторонами намечены пути углубления сотрудничества.

МЦ АУВД повысит качество характеристик навигационного поля в Московской зоне ОрВД

В Московском центре АУВД проведится широкомасштабная модернизация, направленная на повышение качества аэронавигационных услуг, предоставляемых пользователям воздушного пространства. Среди основных направлений усовершенствования — строительство и ввод нового радиотехнического оборудования полетов и авиационной радиосвязи. Строительно-монтажные работы под установку DVOR 2000/DME/N-2700 выполнило АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» по договору подряда, подписанному в июле 2016 года. В 2017 году были завершены строительно-монтажные и выполнены пуско-наладочные работы, выполнена наземная и летная проверка оборудования.

В Анкаре введен в строй модернизированный комплексный диспетчерский тренажер «Эксперт»

В Тренажерном центре Главного управления государственных аэропортов Турецкой Республики (ДНМИ) г. Анкара принят в эксплуатацию модернизированный КДТ «Эксперт» российского производства (ООО «Фирма «НИТА», Санкт-Петербург). Конфигурация тренажерного комплекса состоит из двух модулей: радиолокационного управления и модуля вышки КДП. Работа на КДП имитируется с применением системы визуализации на базе проекционной системы с обзором на 360 градусов, в составе рабочих мест используется 5 АРМ для радиолокационного и наземного сопровождения воздушных судов, работу которых обеспечивают 4 псевдопилота.

Российская компания АО «Азимут» завершила оснащение аэропорта «Ош» радиомаяком DVOR

Разработчик радиоэлектронных систем для гражданской авиации АО «Азимут» (Azimut JSC) успешно завершило работы по оснащению международного аэропорта «Ош» Кыргызской Республики доплеровским азимутально-дальномерным радиомаяком DVOR2000/DME/N2700. Работы по модернизации аэропорта велись в соответствии с Программой правительства Кыргызстана по развитию гражданской авиации на 2015-2020 годы. Напомним, подобное аэронавигационное оборудование производства АО «Азимут», которое успешно эксплуатируется на аэродромах России и ряда зарубежных стран, в конце 2016 года было установлено в международном аэропорте «Иссык-Куль».

«Алмаз-Антей» поставил в Египет системы и средства управления воздушным движением

Среди потенциальных заказчиков также страны Африки и Азии, сообщил заместитель генерального директора Корпорации Александр Ведров в кулуарах международной промышленной выставки «ИННОПРОМ-2017». «Сейчас мы в стадии поставок с Египтом, здесь уже идет практическая работа», — сказал Ведров. Объемы поставок и суммы контрактов он не уточнил, отметив, что это «сотни миллионов долларов». По данным топ-менеджера компании, «Алмаз-Антей» ведет переговоры о размещении в Индии производства локаторов гражданского назначения в рамках программы Make in India и готов приступить к реализации проекта в ближайшее время.

Культура исполнения стандартов

КАК НОВОЕ ПОНЯТИЕ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ



Ни для кого не секрет, что производственная деятельность любого специалиста в авиации (пилота, бортпроводника, инженера, специалиста по обслуживанию пассажиров и т. д.) жестко стандартизирована. Но как добиться строгого исполнения стандартов, чтобы исключить связанные с их несоблюдением события, которых, к сожалению, не мало. Этот, в общем-то, простой по форме вопрос оказывается далеко не простым в своей практической реализации. По мнению автора этих строк, выход видится один: необходимо формировать у персонала культуру исполнения стандартов.

не везде!) три основных понятия, связанных с культурой: корпоративная культура, культура безопасности и позитивная культура безопасности. И, тем не менее, без культуры исполнения стандартов нам не обойтись.

Следует отметить, что культура исполнения стандартов не является самостоятельным направлением культуры, а представляет собой лишь слагаемое позитивной культуры безопасности. На практике это означает одно: если вы развиваете у себя в организации позитивную культуру безопасности, то будьте добры позаботиться о внедрении культуры исполнения стандартов.

Как известно, стандарт в широком смысле слова — образец, эталон, модель, принимаемые за исходные для сопоставления с ними других подобных объектов. Или еще стандарт — это тот идеальный образец, которого необходимо придерживаться в процессе труда. Существует несколько видов стандартов. Однако применительно к рассматриваемому вопросу важно выделять стандарты работы.

Стандарты работы — это последовательность определенных действий по выполнению работы, обеспечивающих достижение необходимого результата. То есть, стандарты описывают, «что» и «как» должны делать сотрудники для качественного выполнения своих должностных обязанностей. Отступление от стандартов — серьезный шаг на пути получения результата труда, не отвечающего заданным требованиям, а также приводящий к снижению безопасности полетов. Поэтому культура исполнения стандартов — это важный компонент позитивной культуры безопасности, который формирует у специалистов правильное понимание значимости стандартов в предупреждении авиационных событий, внутреннюю потребность их строгого соблюдения и неприятие любых отклонений.

Разработка стандартов — первый шаг на пути повышения безопасности и эффективности деятельности специалистов. Вторым шагом является их строгое выполнение. Для этого необходима вы-

— Во-первых, понимание значимости и роли стандартов в предупреждении авиационных событий. Безусловно, ни о каком исполнении стандартов не может быть и речи, если специалист не осознал их значимости и роли в производственной деятельности. Поэтому в процессе обучения крайне важно этого достигнуть;

— Во-вторых, наличие внутренней потребности и мотивации строгого соблюдения стандартов. Благодаря полученной информации о значимости и роли стандартов, а также разбору случаев их невыполнения с анализом негативных последствий, у специалистов формируется внутренняя потребность и мотивация строгого соблюдения стандартов;

— Неприятие любых отклонений от исполнения стандартов, не взирая на производственную необходимость и т. п. Наличие внутренней убежденности в исполнении стандартов позволяет специалисту требовательно относиться к выявляемым случаям их неисполнения.

Учитывая, что стандартные процедуры разрабатываются с опорой на научные знания, опыт и особенности самих процедур, то строгое соблюдение стандартов выступает гарантией предотвращения нарушений и их негативных последствий. Стандарт, еще раз отметим, — это оптимальный способ выполнения производственной процедуры, обеспечивающий, с одной стороны, эффективность, а с другой, — безопасность.

Культура исполнения стандартов формируется путем реализации трех базовых компонентов:

— Первый компонент — знание конкретным специалистом своего вклада в обеспечение БП путем строгого выполнения стандартных процедур. Каждый специалист должен не просто знать порядок выполнения определенных профессиональных процедур, но и четко представлять, как он своими действиями влияет на БП;

— Второй компонент — четкое понимание специалистом тех последствий для безопасности полетов, которые имеют место при несоблюдении стандартов. Это крайне важный компонент, оказывающий существенное влияние на мотива-

административными издержками, которые будут иметь место в случае сознательного выполнения нестандартного действия, что по определению является нарушением.

В рамках СУБП за ошибки не наказывают, т. к. они выполняются непреднамеренно (неосознанно) и обусловлены имеющимися системными недостатками (в отборе, обучении, регламентации режима труда и отдыха и т. д.). В случае, когда доказано, что специалист допустил нарушение, то важно, чтобы он знал материальную и административную ответственность, которую понесет. Закрепление в сознании жестких связей между нестандартным действием, последствиями и ответственностью является одним из инструментов, предупреждающих сознательное отступление от стандартов и формирующих внутреннюю потребность на недопущение нарушений.

Каждый специалист, обладающий сформированной позитивной культурой безопасности, должен правильно понимать, что только внутренний, но не внешний контроль выступает гарантией успешного выполнения стандартов. Обеспечение такого контроля опирается на четкое понимание смысла и значимости стандартов как инструмента, направленного на получение качественного продукта с соблюдением мер безопасности. Любые мысли, связанные с несоблюдением стандартов в интересах производственной целесообразности, да еще в условиях, когда внешний контроль отсутствует или незначителен, должны пресекаться наличием внутреннего контроля, сформированного на основе высокой духовности специалиста и закрепленной взаимосвязи «нарушение — последствие — ответственность».

Основными факторами, провоцирующими специалиста на выполнение нарушений, могут быть: — Низкий уровень духовного развития специалиста, для которого соблюдение стандартов рассматривается как ограничение «личной свободы», а, следовательно, привить ему культуру исполнения стандартов невозможно. Такой специалист живет по формуле «что хочу, то и творю, и никто мне не указ». Поэтому про-

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

На МАКСе 2017 «Вертолеты России» впервые покажут перспективный вертолет Ми-171Ш-ВН

Он представляет собой новейшую модификацию военно-транспортного вертолета типа Ми-8/17. Обновленная машина готова к поставке заказчикам, ее производство развернуто на Улан-Удэнском авиазаводе. «Технический облик вертолета сформирован с учетом опыта боевого применения в Сирийской Арабской Республике. В вертолете воплощен целый комплекс конструктивных особенностей, повышающих боевую эффективность и боевую живучесть машины», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. «Ми-171Ш-ВН» — это условное обозначение на экспорт машина будет поставляться под хорошо всем известным шифром «Ми-171Ш».

Делегация КНР посетила КВЗ для обсуждения поставок новой гражданской и военной техники

ПАО «Казанский вертолетный завод» с рабочим визитом посетила делегация из Китайской Народной Республики. Иностранцы встретились с генеральным директором Казанского вертолетного завода Вадимом Лигай, а также ознакомились с производственными мощностями предприятия. Китайская сторона высказала заинтересованность относительно новой продукции завода: вертолетов Ми-38 и «Ансат». Делегация отметила высокое качество российской вертолетной техники, которая эксплуатируется как в Китае, так и в других странах мира. Казанский вертолетный завод готов разннообразить вертолетный парк КНР новыми вертолетами.

В Арсеньевской ААК «Прогресс» завершается реконструкция взлетно-посадочной полосы

В процессе впервые в истории ПАО ААК «Прогресс» задействованы студенческие отряды Дальнего востока. Руководство «Прогресса» надеется, что ребята оправдают все возложенные на них надежды, и в будущем участие студентов региона в реконструкции и строительстве других объектов предприятия станет доброй традицией. Работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы будут проводиться в течение 50 суток без остановок. Затем будет осуществлена установка осветительного и сигнального оборудования для проведения полетов боевых разведывательно-ударных вертолетов Ка-52 в любое время суток и любых погодных условиях.

Переговоры с индийской компанией о продаже доли в «Вертолетах России» приостановлены

Переговоры с индийскими инвесторами о продаже доли в холдинге «Вертолеты России» перешли в неактивную фазу и в настоящее время заморожены, сообщил министр промышленности и торговли Денис Мантуров в кулуарах международной промышленной выставки «Иннопром-2017». По его словам, «у компании, видимо, прошли эмоции», а российская сторона «тем более спокойна». Министр отметил, что «других претендентов на этот 5-процентный пакет нет». Господин Мантуров также подчеркнул, что «индийская сторона не брала на себя обязательств по срокам, а российская сторона не брала обязательств вернуться к вопросу продажи, когда они захотят».

Летный состав Минобороны России проходит обучение в авиационном центре АО «У-УАЗ»

В рамках государственного контракта в течение двух недель военные летчики пройдут теоретическую переподготовку по дисциплинам «Руководство по летной эксплуатации, взаимодействию и технологии работы членов экипажа», «Практическая аэродинамика вертолета», «Конструкция вертолета и его летная эксплуатация», «Конструкция двигателя и его летная эксплуатация» и «Авиационное радиоэлектронное оборудование». «Знания, полученные в ходе подготовки в сертифицированном авиационном учебном центре АО «У-УАЗ», позволят военным летчикам осуществлять полеты на вертолетах Ми-8АМТ-1 для выполнения широкого круга задач», — говорится в сообщении.

По факту грубой посадки вертолета в Бурятии и гибели пилота возбуждено уголовное дело

Возбуждено уголовное дело по факту грубой посадки вертолета Bell-206 в Бурятии, при которой погиб человек, сообщает пресс-служба Следственного комитета России. По версии следствия, утром 5 июля вертолет Bell-206 совершил грубую посадку в Окинском районе в 25 километрах от местности Шумак. Пилот от полученных травм скончался. Воздушное судно частично получило значительные повреждения, оно принадлежит жителю Иркутска и сдавалось в аренду коммерческой организации. Дело возбуждено по статье 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека).

Сухопутная версия ударного вертолета Ка-52 «Аллигатор» получит складывающиеся лопасти

«Так как складывание лопастей уже освоено, рассматривается возможность применения данной технологии и при производстве сухопутной модификации этого вертолета», — сказали в холдинге. В пресс-службе уточнили, что модернизация вертолета уже началась. Это новшество позволит машине храниться в ангарах, что дает сухопутной версии «Аллигатора» принципиальное преимущество. Ранее заместитель главы Минобороны РФ Юрий Борисов заявил, что разведывательно-ударные вертолеты Ка-52 «Аллигатор» могут модернизировать с учетом их боевого применения в Сирии. По его словам, Ка-52 отлично зарекомендовал себя в боевых действиях.

Для деловой авиации в аэропорту «Жуковский» открыта вертолётная посадочная площадка

Начиная с 8 июля, прилетающие в Жуковский пассажиры могут пересесть на вертолёт и воспользоваться услугой авиатакси. Площадка способна обслуживать до 4 рейсов в час, принимая широкий спектр вертолетов гражданского назначения (до Ми-8 включительно). Комментируя это событие, генеральный директор АО «Рампорт Аэро» Томас Вайшвила отметил: «Открытие вертолётной площадки — первый шаг по формированию в «Жуковском» полноценной зоны деловой авиации. Востребованность подобных услуг не вызывает сомнений. Например, всего через 30 минут после приземления в аэропорту можно попасть на деловую встречу в комплексе «Крокус-Экспо».

**Холдинг «Вертолеты России» досрочно передал ВКС Минобороны два «арктических» вертолета**

Ми-4 использовался и в ходе работ на дрейфующей станции «СП-5», которая проработала полтора года и была закрыта 8 октября 1956 года из-за сильного торошения льдов. Одним из последних воздушных судов, покидавших станцию, был вертолёт Ми-4, который пилотировал Виталий Колошенко. Ему предстоял дальний высокоширотный перелёт к архипелагу Северная Земля в условиях сильного обледенения.

Летом 1956 года в рамках Третьего Международного геофизического года силами учёных СССР, Швеции и Норвегии проводилась высокоширотная Арктическая экспедиция по исследованию пролива между Гренландией и Шпицбергом. В ходе экспедиции с дизель-электрохода «Обь» с помощью вертолёта Ми-4 (командир Рафаэль Капрелян) на ледовый купол Северного Шпицберга была осуществлена высадка международной группы учёных.

В 1957-1959 годах вертолёты Ми-4 использовались в Антарктиде в Третьей советской континентальной антарктической экспедиции.

Основной винтокрылой машиной в Заполярье на протяжении десятиков лет остаётся семейство многоцелевых Ми-8 (Ми-14, Ми-17). Всего с 1961 года построено более 17 тысяч единиц Ми-8. «Восьмёрка» эксплуатируется в Сибири, на Дальнем Востоке и Крайнем Севере повсеместно: в авиакомпании «Газпром авиа», «Чукотавиа», «Ямал», «Восток», «Бурятиявиа», «СахаАвиа», «ЮТэйр», Нарьян-Марский и 2-й Архангельский ОАО, «Аэрогео», «Ангара», «Комиавиатранс», «КрасАвиа», «Турухан», а также в МЧС России и ВВС России, всего более 30 авиапредприятий.

Ми-8 летают в самых суровых условиях. Так, кабина даже грузовых модификаций имеет систему отопления, позволяющую использовать вертолёт для перевозки людей в сильные морозы. Его специально проектировали как военный вертолёт для условий европейских стран и Крайнего Севера. В шестидесятые годы прошлого столетия Европа считалась наиболее вероятным театром военных действий, а в Заполярье вертолёт был востребован в наибольшей степени в связи с освоением Севера. Уже во время эксплуатации был осуществлен проект перевода на сжиженный газ и другие доработки.

В августе 2013 года президент России Владимир Путин на совещании в Ростове-на-Дону отметил важность вертолетной техники для районов Крайнего Севера и необходимость увеличить объемы ее выпуска и поставок. Реновация парка вертолетов, в отличие от самолетов, будет идти более традиционно. На смену спи-

санным Ми-8 и Ми-26 придут новые и модернизированные Ми-8 и Ми-26 с новыми двигателями, авионикой и оборудованием.

В том же 2013 году Улан-Удэнский авиационный завод начал проектирование северной версии Ми-8 по заказу Минобороны РФ для российской группировки войск в Арктике. Для утепления кабины машины используются технологии, применяемые на космических кораблях. Вертолет будет оснащаться энергоустановкой в 30 кВт, выдерживающей дополнительную нагрузку на обогрев кабины или разогрев питания. В арктической версии вертолет оснастит лыжным шасси для посадки на мягкий снег и болотистую почву.

«Технические решения, реализованные на арктическом вертолете Ми-8АМТШ-ВА, могут быть использованы не только в интересах Минобороны России, но и для реализации проектов гражданского назначения. В настоящее время ряд разработок, использованных в «арктическом» вертолете, внедряется в гражданскую авиационную технику», — заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

От базовой версии Ми-8АМТШ-В новый арктический вертолет отличается рядом конструктивных решений, связанных с его применением в зоне северных широт. В числе ключевых усовершенствований и доработок машины — усиленная теплоизоляция, новейшее пилотажно-навигационное и радиосвязное оборудование (в том числе инерциальная система навигации, работающая при отсутствии спутниковых сигналов), уникальная запатентованная система подогрева двигателей и трансмиссии, благодаря которой при температурах от -40°C и ниже возможен оперативный запуск двигателей вертолета, а также наличие левой уширенной сдвижной двери и установка лебедки СЛГ-300 в левом дверном проеме.

Вертолет Ми-8АМТШ-ВА приспособлен для осуществления полетов на большие расстояния — для этого на вертолете возможна установка до 4-х дополнительных топливных баков, повышающих дальность полета. По результатам тестового полета с дополнительными топливными баками вертолет Ми-8АМТШ-ВА пролетел без дозаправки более 1400 км.

Обновленный состав бортового оборудования Ми-8АМТШ-ВА обеспечивает не только бесперебойную эксплуатацию в северных регионах, но и позволяет повысить эффективность выполнения авиационных работ.

В состав бортового оборудования вертолета Ми-8АМТШ-ВА включен пилотажный комплекс ПКВ-8 (цифровой автопилот). Данный комплекс позволяет выполнять по-

лет в автоматическом режиме по заданному маршруту, обеспечивает существенное улучшение управляемости и устойчивости полета, выполняет целый ряд новых функций, в том числе заход на посадку и висение вертолета в автоматическом режиме. Комплекс ПКВ-8 существенно снижает нагрузку на экипаж, способствует повышению безопасности вертолета. Безопасность полетов существенно повышена за счет установки мощных двигателей, морских спасательных костюмов пилотов, спасательных плотов, а также системы наблюдения за воздушной обстановкой, предупреждающей экипаж о сближении с другими воздушными судами, и других систем. Ми-8АМТШ-ВА также оснащен дополнительной теплоизоляцией, оборудованием для разогрева пищи для членов экипажа и личного состава.

Контракт на поставку вертолетов для выполнения задач в составе арктической группировки обороны Российской Федерации в феврале 2016 года и исполняется Улан-Удэнским авиационным заводом. В настоящее время интерес к данному типу вертолета, помимо Минобороны России, проявляют и другие силовые структуры Российской Федерации.

Новый «арктический» вертолет Ми-8АМТШ-ВА оснащен мощными двигателями производства АО «Климов» ВК-2500-03 и усиленной трансмиссией. Увеличенная энергоёмкость вспомогательной силовой установки ТА-14 обеспечивает автономное питание энергоемких изделий-потребителей на борту вертолета.

Система обогрева кабины экипажа и грузовой кабины, усиленная теплоизоляция, теплоизоляционные шторы, встроенная система подогрева силовой установки и трансмиссии, тефлоновые шланги в гидравлической, масляной и топливной системах позволяют эксплуатировать машину в условиях низких температур. Вертолет Ми-8АМТШ-ВА оснащается специальными чехлами, которые повышают эффективность системы подогрева основных агрегатов силовой системы при температурах ниже минус 40 градусов по Цельсию.

Повысить эффективность пилотирования и точность навигации вертолета Ми-8АМТШ-ВА в условиях малоориентированной местности и арктической полярной ночи позволяет цифровой автопилот. Также машина оснащена сразу несколькими системами навигации — дублированной спутниковой системой со встроенным генератором карт и бесплатформенной инерциальной системой, позволяющей определить текущие координаты местоположения верто-

лета при пропадании спутниковых сигналов.

Установленный на вертолете метеолокатор определяет опасные метеобразовании в горизонтальном и вертикальном профилях, сканирует наземный профиль, эффективно определяя объекты и береговую линию. Также на Ми-8АМТШ-ВА установлена система наблюдения за воздушной обстановкой для контроля в условиях низкой видимости за местоположением других воздушных судов и поисковый радиопеленгатор, работающий на всех аварийных частотах, для поиска терпящих бедствие людей и техники.

Устойчивую бесперебойную радиосвязь в широком диапазоне частот обеспечивает специальный комплекс средств связи.

Для обеспечения эксплуатации в условиях полярной ночи и темного времени суток вертолет Ми-8АМТШ-ВА адаптирован под применение очков ночного видения. Для повышения жизнеобеспечения личного состава и членов экипажа в условиях длительного автономного базирования вертолет имеет специальное оборудование, в том числе для разогрева воды и пищи.

Несколько слов о производителе новой российской машины. АО «Улан-Удэнский авиационный завод» — одно из производственных предприятий холдинга «Вертолеты России». Современный производственный и технологический потенциал завода позволяет быстро организовать изготовление новых типов летательных аппаратов, совмещать создание опытных образцов с серийным выпуском техники. За 75 лет существования на заводе построили более 8000 летательных аппаратов. Сегодня завод специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171 и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш).

АО «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) — один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, единственный разработчик и производитель вертолетов в России. Холдинг образован в 2007 году. Головной офис расположен в Москве. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами. Покупатели продукции холдинга — Министерство обороны России, МВД России, МЧС России, другие государственные заказчики, авиакомпании «Газпром авиа» и UTAir, крупные российские и иностранные компании. В 2016 году выручка «Вертолетов России» по МСФО составила 214,3 млрд рублей, объем поставок составил 189 вертолетов.

Золотой Линдберг и другие

Авиация на монетах чеканки первой половины 2017 года

Начнем наш обзор продукции монетных дворов мира с Европы. Королевский монетный двор Великобритании в серии «Первая Мировая война» выпустил серебряную монету с позолотой номиналом 2 фунта — «Королевский Воздушный Корпус» (Royal Flying Corps). На ней изображен истребитель этой войны.



Франция A 380 реверс 2017

В эту войну Великобритания вошла едва ли не с самой малочисленной авиацией. В подразделениях Королевского Воздушного корпуса и авиационной службы королевских ВМС на 1 августа 1914 года насчитывалось всего 63 машины, что почти в 4 раза меньше, чем в России, и в 3 раза меньше, чем во Франции.

Только приближение войны, а также данные разведывательных служб о количествах самолетов в армиях как союзников, так и будущих противников, заставили британских военных изменить свое отношение к авиации. На 1914 год было заказано 164 самолета. В 1918 году Королевский Воздушный Корпус и авиационная служба королевских ВМС были объединены в единую организацию — Королевские ВВС (Royal Air Force), которые существуют до сих пор.

Монетный двор Парижа в апреле 2017 года начал выпуск новой серии монет под названием «Авиация и история». Они чеканятся из золота номиналом 50 и 200 евро и из серебра номиналом 10 и 50 евро. Реверс всех монет серии одинаков. На нем изображены два смотрящих в небо летчика. В воздухе изображены гражданские и военные самолеты, символизирующие разные периоды развития авиации.



Франция серия Танки и авиация золото 2017

ра — 10 евро. Первая монета серии уже вышла и посвящена первым танкам и самолетам 1917 года. На аверсе второй монеты показаны первые самолеты, на которые приходилось смотреть целыми семьями. Один самолет показан уже в небе. Пилот второго — Жорж Гинемер готовится взлететь.

Канада к 150-летию страны выпускает большую серию монет «О, Канада!». Одна из них серебряная в 20 канадских долларов «Северо-Западные Территории». За основу реверса монеты взята фотография Адама Хилла, сделанная на реке Маккензи. На ней изображены в цвете два гидросамолета, стоящие у причала на спокойной поверхности реки. Недалеко видны огни Форта Симпсон. Северное небо освещает полярное сияние зелеными и синими оттенками.

На серебряной монете с эмалевым покрытием в 3 канадских доллара под названием «Символы Канады» среди прочих символов помещен также небольшой гидросамолет.

Канадский королевский монетный двор в 2017 году продолжит выпуск серии серебряных монет номиналом 20 канадских долларов «Самолеты Второй мировой войны». На аверсе всех мо-



Франция Чарльз Линдберг золото 2017

истребитель командира 1-й эскадрильи Королевских канадских военно-воздушных сил Эрнеста Арчибалда МакНабу, а за ним — его ведомый. «Харрикейн» получил известность во время Битвы за Британию (1 июля — 31 октября 1940 года). Из 2739 сбитых самолетов «Люфтваффе» на долю их пришлось 1593 воздушных побед. Из построенных 14500 «Харрикейнов» в СССР в годы войны по Ленд-Лизу была поставлена 4171 штука.



Северо-западные территории 2017

Третья монета серии посвящена английскому многоцелевому «Авро Энсон» (Avro Anson). Всего таких самолетов было выпущено немногим более 11 тысяч, из которых четверть в Канаде. Во времена Второй мировой самолеты использовались как легкие бомбардировщики, для патрулирования, а также для обучения пилотов. «Авро Энсон» — пример «долгожительств». Он принят на вооружение в 1935 году, снят — в 1968-м! Более 30 лет он служил в ВВС разных стран мира, хотя первоначально задумывался как гражданский самолет. Всего было выпущено 11020 «Энсонов» всех модификаций.

В мае 1933 года авиакомпания «Империал Эйрлайнз» предложила фирме «А.В.Роу энд компани» (A.V.Roe & Co., более известной под своей торговой маркой «Авро» (Avro), сконструировать небольшую быстроходную машину для чартерных рейсов. Итогом явился проект Авро 652 — двухмоторный самолет смешанной конструкции. Крыло и горизонтальное оперение у него были деревянными, а фюзеляж имел в основе ферму из стальных труб. Два мотора Армстронг-Сиддли «Чита» V по 270 л.с. вращали металлические двухлопастные винты постоянного шага.

В начале 1934 г. английское министерство авиации объявило конкурс на создание патрульного самолета для королевских ВВС. К летным данным машины такого на-



Франция Чарльз Линдберг золото аверс 2017

значения не предъявлялось сколь-нибудь высоких требований. Нужен был простой и надежный самолет, способный на малой высоте неторопливо обследовать прибрежные воды, подолгу находясь в заданном районе патрулирования. Так появился Авро 652А, военный вариант проектируемой гражданской машины с более мощными моторами «Чита» по 295 л.с. и вооружением из двух пулеметов калибра 7,69 мм и небольшой бомбовой нагрузкой (127 кг). Самолет официально приняли на вооружение ВВС под названием «Энсон» I — в честь английского адмирала XVIII века. Потом он несколько раз модернизировался.

С началом Второй Мировой производство «Энсонов» не только не уменьшилось, а даже возросло. В 1939 г. ВВС выдали заказ на 1500 самолетов, а затем — еще на 800. В 1943 г. к выпуску этих самолетов подключился новый мощный завод в Чедоне и «Энсон» оставался основной учебной машиной для подготовки пилотов, штурманов и стрелков бомбардировочной авиации на протяжении всей войны. «Энсон» начал активно применяться и как легкий транспортный самолет. Что касается Канады, то «Энсоны» производились на заводах «Федерал Эйркрафт», «Кэнедион Кар энд Фаундри» и «Макдональд Бразерс Эйркрафт». Они произвели 2882 этих самолетов различной модификации.

И в заключение о монете, отчеканенной на Чешском монетном дворе по заказу тихоокеанского острова Ниуэ, Она опять же посвящена годовщине перелета Чарльза Линдберга из Нью-Йорка в Париж. Она одноунцовая и выполнена из золота. Номинал монеты — 1 новозеландский доллар.

На реверсе монеты помещен портрет Чарльза Линдберга, за основу которого взята фотография пилота, сидящего в кабине самолета в шлеме авиатора и очках. Над ним показан пролетающий моноплан «Spirit of St. Louis».

А вот аверс монеты носит во многом рекламный характер. Помимо традиционного для всех стран Содружества портрета Елизаветы II, представлены легендарные летательные аппараты, которым будут посвящены следующие три монеты серии «Столетие полета». Это самолет Амелии Эрхарт, дирижабль «Гинденбург» и первый искусственный спутник Земли.

Андрей БАРАНОВСКИЙ



Англия 2 фунта биметалл 100 лет Первой мировой биплан 2017



МИМОЛЕТОМ

Гигантского живого омара сдали в багаж в аэропорту Бостона

Один из пассажиров в международном аэропорту Логана в американском городе Бостон (штат Массачусетс) сдал в багаж живого омара весом около 9 кг, сообщила электронная версия газеты The New York Times. Омара перевозили в специальном контейнере с охлаждением.

Работники службы таможенного контроля заметили его во время проверки багажа рентгеновским сканером. Официальный представитель службы безопасности аэропорта Майкл Маккарти сфотографировался с омаром. На снимке, опубликованном в Twitter, видно, что животное более метра длиной. «Я не помню другого омара такого размера», — указал представитель службы. Кто и куда вез омара, пока не сообщается. Как отмечает издание, перевозка омаров на самолете в багаже разрешена в США, если членистоногое находится в чистом пластиковом контейнере, из которого не вытекает вода. Этих животных ловят неподалеку от Бостона.

Сотрудники аэропорта в Японии нашли в туалете лайнера золотые слитки

Золотые слитки весом несколько десятков килограммов найдены сотрудниками японского аэропорта Кансай в туалете прибывшего из Тайваня самолета авиакомпании Vanilla Air.

По информации телеканала NHK, лайнер приземлился в аэропорту утром в воскресенье. По прибытии сотрудники авиакомпании сообщили службе безопасности аэроузла о том, что обшивка одного из туалетов выглядит странно. При осмотре воздушного судна выяснилось, что за панелями в туалете спрятались свертки с золотыми слитками общим весом в несколько десятков килограммов. Сейчас сотрудники службы безопасности выясняют, кто и когда мог спрятать драгоценный металл в уборной. Другие подробности инцидента не сообщаются.

Пилота-стажера упавшего в болото самолета Cessna 152 съел аллигатор

По информации Федерального авиационного управления США — FAA, упавший борт был найден в заболоченном районе Эверглейдс. Обломки машины и пожирающую тело пилота рептилию заметили сотрудники телеканала WPLG, пролетавшие над местностью на вертолете.

Daily Mail, со ссылкой на полицию округа Майами-Дейд сообщает, что Cessna 152 был зарегистрирован в местной компании Air Christian Inc. При этом у воздушного судна был логотип летной школы Dean International Flight Training & Aircraft Rentals. Ее владелец Роберт Дин заявил, что погибший летчик отправился в несанкционированный полет вечером в субботу, но так и не вернулся. По его предположению, он потерял ориентацию в темноте и разбился. WPLG сообщает, что это, вероятнее всего, был студент летной школы Марк Укаере. Его сосед по комнате Патрик Шедрак заявил, что заподозрил неладное, когда Укаере не явился на воскресную службу в церкв. «Он ходит только в колледж и после возвращается домой, а по воскресеньям посещает церковь».

Французского генерала заподозрили в полетах на боевом Alphajet в личных целях

Министр Вооруженных сил Франции Флоранс Парли распорядилась начать расследование в отношении генерала Ришара Рибула, подозреваемого в использовании учебно-боевого самолета в личных целях.

Поводом для начала проверки стала публикация в еженедельнике Canard enchaoté. В ней утверждается, что офицер неоднократно использовал самолет типа Alphajet для полетов от места службы (Бордо) в Прованс, где находится его частное владение. С августа 2016 года таких перелетов было совершено как минимум десять. При этом генерал не только использовал военную технику не по назначению, но также расходовал казенное топливо, за которое не платил. По итогам проверки офицера может грозить дисциплинарное наказание. Генерал Рибул является заместителем командующего ВВС Франции.

Подросток прилетел из Лондона в Лагос, спрятавшись в нише шасси

Власти Нигерии расследуют происшествие на одном из пассажирских авиалайнеров, в нише шасси которого спрятался подросток и сумел таким образом добраться из Лондона до Лагоса — экономической столицы западноафриканской страны.

Юноша не старше 15 лет был обнаружен в субботу, 1 июля, в нише шасси самолета Boeing 747 нигерийской авиакомпании Med-View Airlines, приземлившегося в Лагосе после вылета из Лондона. «Мы расследуем этот инцидент, чтобы определить, как это могло произойти, и не допустить дальнейшего повторения таких вещей», — заявил агентству Франс Пресс представитель нигерийского управления по делам гражданской авиации Сэм Адурогбойе. Каким образом подростку удалось выжить на высоте более 9,5 тысяч метров, остается тайной, добавил авиационный чиновник. Температура на высоте от девяти до десяти тысяч метров понижается до - 50 градусов по Цельсию. Большинство «зайцев», прячущихся в неотапливаемых и негерметичных отсеках шасси, погибают.

Пассажиры Virgin Atlantic пытались пронести в салон лайнера ванну и корову

Британская авиакомпания Virgin Atlantic в ходе проведенного исследования выявила самые странные вещи, которые пассажиры пытались сдать в багаж или пронести в ручной клади, пишет The Independent.

Так, один путешественник, следовавший из Нью-Йорка в Лондон, собирался перевезти в самолете целую тушу коровы, завернутую в упаковочную пленку. Другой пассажир, который летел из британской столицы в Йоханнесбург (ЮАР), хотел сдать в багаж ванну. Группа туристов, покидавшая Дели, собиралась провезти в багажном отсеке изголовье кровати. Клиент Virgin, вылетавший из Лас-Вегаса, пытался зарегистрироваться на рейс с холодильником, заполненным едой. Среди других необычных вещей, в багаже оказались автомобильные шины и бамперы, а также золотые рыбки в полиэтиленовом пакете с водой.



Канада 2017 \$20 Hawker Hurricanes

Первая монета посвящена 90-летию легендарного перелета Чарльза Линдберга через Атлантику из Нью-Йорка в Париж на моноплане «Дух Сент-Луиса» (Spirit of St. Louis). Здесь уместно заметить, что по количеству монет, посвященных одному пилоту, Линдберг лидирует и с большим отрывом от собратьев по профессии. Сам «Дух Сент-Луиса» в настоящее время находится в Национальном музее авиации и космонавтики в Вашингтоне.

Вторая монета серии посвящена суперлайнеру А380 («Airbus А380»). Это на настоящий момент — самый крупный и вместительный пассажирский самолет в мире (525 пассажиров трёхклассной и 853 пассажира в одноклассной компоновке).

Другая новая тематическая серия монетного двора называется «Модернизация на войне. Танки и авиация». Монеты из золота имеют номинал в 50 и 200 евро, из сереб-

нет помещен портрет короля Георга VI, который в те годы правил всей Британской империей. Монеты из серебра с частичным цветным покрытием реверса.

Одна из монет посвящена патрульной летающей лодке Consolidated Canso. Самолет более известен под названием «Каталина». На реверсе монеты в центре изображена летающая лодка над подводной лодкой.

«Каталина» использовалась союзниками на всех морских театрах военных действий. Гидросамолет изготавливали в Канаде и США в 1930-40-х годах. Также его строили по лицензии и в Советском Союзе под названием «ГТ». Кстати, «Каталина» — рекордсмен по числу выпущенных гидросамолетов — 3305 единиц.

На второй монете мы видим истребитель «Хоукер Харрикейн» (Hawker Hurricane). На реверсе изображены два самолета. В цвете — это

Авиаметтелеком Росгидромета

*Точный прогноз погоды —
надежные взлёт и посадка*

Российская Федерация подписала конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). В соответствии с ней Правительство России назначило Росгидромет полномочным органом по метеорологическому обеспечению международной авиации.

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 14 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 180 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

Нашей миссией является: «Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации».

Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:

- о фактических условиях погоды на аэродромах;
- об ожидаемых (прогнозируемых) условиях на аэродромах;
- об ожидаемых условиях погоды на маршрутах полетов;
- о прогнозируемых опасных для полетов явлениях погоды (болтанке, обледенении);
- о наличии и распространении облаков вулканического пепла;
- о климатических характеристиках для планирования полетов.

Авиапредприятия получают нашу информацию на основе 2,5 тысяч договоров. В течение года на основе этих договоров мы передаём пользователям более 3 миллионов метеорологических сводок.

123242, Москва, Прокудинский пер. д.2/12, стр. 1, E-mail: aviamettelecom@mecom.ru,
Тел. (499) 255-50-75, факс: (499) 795-22-00, Web сайт <http://www.aviamettelecom.ru>

Аэропорт «Якутск»

гостеприимная гавань человеческого тепла у полюса холода

Аэропорт «Якутск» это:

- новый пассажирский терминал международного уровня пропускной способностью 700 человек в час, отвечающий требованиям «безбарьерной среды»;
- комфортабельный гостиничный комплекс «Лайнер»;
- единственный в регионе аэропорт способный принимать все типы воздушных судов по второй категории ICAO.
- система менеджмента качества организации соответствует стандарту ISO 9001:2008;

677014, Республика Саха (Якутия),
г. Якутск, ул. Гагарина, 10.
Телефон: (4112) 49-10-00
Факс: (4112) 49-10-52, 44-32-33
E-mail: office@airport-yakutsk.ru

**ЯКУТСК
АЭРОПОРТ**

Открыта для всего мира



Рождённая для полета

Оседлав тигра, княгиня Шаховская укротила аэроплан

Во Франции же были вручены «брове» Николаю Попову (второй в истории отечественной авиации лётчик) и Владимиру Лебедеву.

Евгения Шаховская (урождённая Андреева) родилась в 1889 году в купеческой семье. Она обладала сильным голосом, и отец, Михаил Петрович Андреев, отправил её учиться вокалу в Италию на два года. Но карьера певицы Евгению не привлекала. В дальнейшем она вышла замуж за архитектора, князя Андрея Сергеевича Шаховского, от которого ей и перешел княжеский титул. Выйдя замуж, княгиня Евгения Михайловна.

Юная княгиня обладала всевозможными достоинствами, среди которых были и ум, и доброта, и храбрость, и самоотверженность. Евгения умела скакать на лошади, отлично стреляла из ружья и даже занималась боксом. Она также превосходно умела водить автомобиль, ещё до того, как вышла замуж, и даже выиграла автогонки в Швейцарии. Не переставала она водить машину и после замужества, чем вызывала неудовольствие высшего света.

Предметом недовольства было не только то, что она сама водила автомобиль, но и то, что сама могла устранить возникшие в автомобиле неисправности, и отлично разбиралась в моторах! Этим она вызвала негодование высшего Петербургского общества.

В 1910 году княгиня Шаховская увидела выступление Николая Евграфовича Попова во время прохождения в Петербурге Первой авиационной недели и захотела научиться летать на аэроплане. Собственно говоря, авиацией она заинтересовалась и раньше, в 1909 году, узнав о полётах авиатрисы Раймонды де ла Рош. И решила научиться летать во что бы то ни стало!

Увидев Николая Попова, она влюбилась в него. У них начался бурный роман, который был недолгим. После авиационной недели (предтеча МАКСа), самолет Попова разбился на Гатчинском аэродроме, а сам авиатор с тяжелейшими травмами оказался в госпитале. Евгения Шаховская всё же стала авиатрисой. Летать её научил Владимир Лебедев, в июле того же 1910 года вернувшийся из Франции и ставший инструктором Евгении Шаховской. В Гатчине Владимир Лебедев стал продолжать дело Николая Попова, который выжил, но оставил лётную деятельность.

Авиационная неделя оказалась настолько удачной, что после неё был построен Комендантский аэродром (находился на территории нынешнего Приморского района Санкт-Петербурга). Евгения Шаховская неоднократно посещала этот аэродром, наблюдая за полётами Михаила Ефимова и Владимира Лебедева. 30 апреля 1911 года Владимир Лебедев смог открыть на этом аэродроме свою частную школу. Но отношение к женщинам-пилотессам в России было, мягко говоря, прохладным. Граф Ростовцев прямо сказал Евгении Шаховской: курица не птица, баба не человек! Именно поэтому Шаховская уехала из России. Она отправилась в Германию, где работал Всеволод Абрамович, летавший на «Райтах».

В Германию Евгения Шаховская прибыла летом 1911 года и, как упоминалось выше, 16 августа получила «брове». Когда 22 августа в России свой диплом получила Лидия Зверева, граф Ростовцев также пытался воспротивиться этому, но оказался бессильным про-

тив её мужа Владимира Слюсаренко и отца Виссариона Зверева, который был генералом и героем Балканской войны.

Вернувшись из Германии, Евгения узнала, что «брове» получила не только Лидия Зверева, но и Любовь Галанчикова, ставшая впоследствии шеф-пилотом авиационной компании «Фоккер». Раздосадованная Евгения решила:



а я буду первой женщиной-военной лётчицей.

29 сентября 1911 года началась Триполитанская война между Турцией и Италией. Обучаясь в Италии пению, княгиня Шаховская полюбила эту страну и решила, что может принести ей пользу как военная лётчица. В интервью журналистам разных изданий, включая «Петербургский листок», Евгения делилась планами летать над расположением неприятеля и сбрасывать на него бомбы. На что военный министр Италии отреагировал так: «Это – то же самое, что прокатиться верхом на тигре». После этого княгиня отправилась в цирк, где договорившись с дрессировщиком, прокатилась верхом на полосатом хищнике.

Но стать военной лётчицей ей не пришлось, война закончилась. Летом 1912 года Евгения вернулась в Россию, где вместе с Всеволодом Абрамовичем в Санкт-Петербурге приняла участие в соревнованиях на военных самолётах и в демонстрационных полётах на «Райтах». Осенью 1912 года она пережила первое падение самолёта. Такое же происшествие пережил и сам Абрамович — он сломал ключицу и лечился всю зиму.

11 апреля 1913 года в Германии на аэродроме Иоганнсталль они уже вместе попали в катастрофу. В том роковом полёте пилотировала самолёт Евгения. Когда Абрамович понял, что катастрофа неизбежна, он специально выдвинулся вперёд, чтобы принять смертельный удар на себя. Евгения осталась жива. Через сутки после падения Всеволод Абрамович умер, прожив всего 23 года. В России он стал легендой авиации. Евгения сожалела о том, что осталась жива. С отцом Всеволодом она приехала в Петербург, где познакомилась с Распутиным. Он был известен как целитель, и Евгения рассчитывала найти у него поддержку.

В тот день, когда упал самолёт с княгиней Шаховской и Абрамовичем, на этом же аэродроме произошла ещё одна катастрофа: на высоте 1000 метров произошёл

взрыв топливного бака у другого самолёта, который пилотировал лётчик Илья Дунец (Моисей Лурье). Когда была создана комиссия по расследованию этой катастрофы, её члены обвиняли княгиню Шаховскую в этом взрыве. Уже в наши дни было установлено, что катастрофа была спланированной акцией германских спецслужб. Есть также мнение, что она является ре-



зультатом диверсии конкурентов. Во всяком случае, топливный бак самопроизвольно взорваться не может, если он не повреждён.

Подобные катастрофы даже в истории современной авиации случаются нечасто. В 1963 году в результате взрыва топливного бака погиб самолёт Боинг-707 авиакомпании PAN Amеrican, но причиной взрыва было попадание молнии. С 1990 года было зафиксировано три случая, когда пары топлива взорвались из-за попадания искры. Самая страшная катастрофа произошла 17 июля 1996 года, когда самолет компании TWD, следовавший рейсом 800, взорвался, едва вылетев из аэропорта в Нью-Йорке. Все 230 человек на борту погибли. В истории отечественной авиации подобные инциденты известны только с военными самолётами. Эксперты из 13-го НИИ в качестве примера отмечали Су-24. По мнению экспертов из этого института, причиной катастрофы в Германии 1913 года могло быть скопление паров в топливном баке.

Катастрофа самолёта Абрамовича и Шаховской произошла вследствие нарушения деятельности органов управления рулём высоты. Не набрав нужной скорости, самолёт самопроизвольно перешёл на кабрирование и вышел на закрюченные углы атаки, что в свою очередь вызвало попадание в срывной режим. Сегодня такая же версия рассматривается как возможная причина падения самолёта Ту-154Б-2 в Сочи.

19 ноября 1914 года Евгения Шаховская была зачислена в Ко-

венский авиаотряд, где выполняла боевые задания по ведению разведки и корректировке артиллерийского огня. Но 31 декабря 1914 года она была уволена из армии. Причина состояла в том, что за ней начал ухаживать штабс-капитан Шереметьевский. Между ними произошёл конфликт, после которого ухажер был смещён с должности начальника авиаотряда, а затем была уволена сама Евгения.

В апреле 1915 года она была арестована по обвинению в шпионаже в пользу Германии. Шаховская была приговорена к смертной казни, которую впоследствии заменили на пожизненное заключение в монастырскую тюрьму. Из тюрьмы она была освобождена после Февральской революции как «жертва царского режима». После освобождения в судьбе Евгении принимает участие директор Гатчинского дворца музея, граф Валентин Платонович Зубов, историк, доктор филологии, искусствовед.

Октябрьский переворот Евгения приняла, рассчитывая, как и его организаторы, покончить со старым миром, которому решила отомстить за несправедливое отношение к себе. Но какой-то злой рок продолжал преследовать строптивую княгиню. Уже после Октябрьского переворота она была

арестована по обвинению в продаже культурных ценностей, однако и это обвинение оказалось абсурдным — никакие ценности не пропадали.

Евгения Шаховская погибла при невыясненных обстоятельствах. Одна из версий её гибели состояла в том, что она была отправлена в Киевское ЧК, где была убита в пьяной драке. Есть также предположение, что чекисты пришли арестовывать её, но она отстреливалась и в перестрелке была убита. Вера Ефимова приводит и такую версию, что на Гатчинском аэродроме она застрелила механика за ненадлежащее выполнение своих обязанностей и за это была приговорена к расстрелу сама. Эта версия представляется маловероятной и поверить в неё можно только в том случае, если от своих обязанностей этот таинственный механик уклонялся злостным образом и эти обязанности связаны с обеспечением безопасности полётов.

Учитывая память о трагическом полёте с Абрамовичем и состоянии нервной системы пострадавшей княгини, такое развитие событий можно также предположить. ...Вера Александровна закончила свой рассказ почти как Шекспир трагедию о Ромео и Джульетте: нет повести печальнее на свете, чем повесть о княгине Шаховской. На латыни Евгения означает — благородная. А на благородстве всегда держалась, держится и будет держаться авиация.

19 ноября 1914 года Евгения Шаховская была зачислена в Ко-

МИМОЛЕТОМ

«Зебра» цвета надежды

Памятник советским летчикам, погибшим в годы Второй мировой, установят в США

Об этом рассказал заместитель начальника управления Министерства обороны России по увековечению памяти погибших при защите Отечества Андрей Таранов. Монумент воздвигнут в центре города Элизабет-Сити (штат Северная Каролина). В память о мужестве советских летчиков планируется также установить памятную плиту на территории базы Береговой охраны США.



«Делегация Управления Министерства обороны России по увековечению памяти погибших при защите Отечества и представителя российского военного ведомства по организации и ведению военно-мемориальной работы в США посетила с визитом Элизабет-Сити, где состоялась встреча с мэром и членами городского совета, прошла презентация макетов памятника и мемориальной плиты, в ходе которой обсуждались технические детали проектов, в частности, размеры мемориальных объектов», - рассказали в пресс-службе. Визит делегации был приурочен ко Дню памяти и скорби, которая ежегодно проводится в России 22 июня.

Памятная доска и памятник откроют для широкой публики еще одну страницу совместной истории двух государств. Представители мэрии и офицеры базы Береговой охраны США обещают помощь и административную поддержку в проведении работ по установке памятного знака и памятника, считая это своим долгом, жестом уважения и восхищения по отношению к советским летчикам, погибшим при выполнении опасной миссии в годы войны, служебного задания по перегону авиационной техники. Активное участие в проведении этой работы принимает также руководство Агентства Минобороны США по учету военнопленных и пропавших без вести.

«Впервые данный вопрос обсуждался российской и американской сторонами во время 20-го пленарного заседания Комиссии, который проходил в мае 2016 года в Вашингтоне, сейчас мы уже приступили к реализации проекта», - отметил Андрей Таранов.

Он также рассказал о том, что удалось сделать копии оригинальных свидетельств о смерти пяти членов экипажа, потерпевшей крушение летающей лодки. Также удалось найти подтверждение информации о том, что останки британского военнослужащего (радиста Натароса Питера) были отправлены с целью захоронения в город Торонто (Канада), останки советского штурмана (капитан Левин Валентин Моисеевич) были отправлены в СССР (согласно материалам обобщенной базы данных «Мемориал» Левин В.М. похоронен на Донском кладбище в Москве).

В настоящее время ведется работа по поиску мест захоронения остальных погибших членов экипажа, соответствующий запрос о предоставлении документов по проекту «Зебра» с целью уточнения места настоящего захоронения советских военнослужащих передан представителям американской стороны Комиссии во время очередной рабочей встречи.

На снимке: Макет памятника советским летчикам, погибшим при перегоне самолетов-амфибий из США в СССР в годы Великой Отечественной войны

Подрядчик установит обновленный памятник Ил-2 в Самаре к концу 2017 года

Обновленный памятник самолету Ил-2 вернется на прежнее место на кольце Московского шоссе и проспекта Кирова до конца текущего года. Об этом сообщили в аппарате самарской губернской думы.

Также предполагается, что схема движения вокруг кольца после установки памятника не изменится, и объект останется доступным для посещения горожан и туристов. Памятник Ил-2 был демонтирован в рамках реконструкции Московского шоссе к чемпионату мира по футболу 2018 года. Восстановление главной магистрали Самары ведется с 2015 года. В рамках него проходят, в том числе, бетонные работы на двух путепроводах, которые строят на Московском шоссе. Один из них располагается на пересечении с проспектом Кирова, второй — на пересечении с Ракитовским шоссе.

Поисковики намерены восстановить самолет ТБ-3, упавший в Арктике в 1942 году

Исследователи Военно-исторического центра Северо-Западного федерального округа нашли в Тиманской тундре (Ненецкий АО) и доставили в Петербург тяжелый бомбардировщик ТБ-3, потерпевший аварию в 1942 году.

«Мы хотим создать небольшой музей в ангаре, где будем вести работы по восстановлению самолета. Посетители смогут наблюдать этот процесс», - рассказал исследователь Павел Филин, уточнив, что сейчас группа ищет подходящую территорию, где можно было бы возвести ангар и развернуть реставрационные работы. По его словам, местные оленеводы знали о самолете с момента падения. Постепенно информация стала доступна краеведам. Побывать на месте аварии исследователям удалось в 2008 году, а перевезти самолет на склад под Петербургом смогли лишь нынешней весной.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

США не намерены оглашать меры для авиакомпаний по мерам безопасности

США объявили о введении новых мер безопасности, касающихся иностранных пассажирских самолетов, направляющихся в страну из-за рубежа. Меры касаются всех зарубежных перевозчиков, выполняющих полеты в США.

Как пояснило министерство внутренней безопасности, расширенные меры по проверке пассажиров и их персональных электронных устройств на наличие взрывчатки коснутся 180 авиакомпаний и более двух тысяч авиарейсов, прилетающих в США ежедневно из 280 аэропортов в 105 странах. Агентство Рейтер со ссылкой на представителя министерства сообщило, что авиалинии, которые не будут соответствовать новым мерам безопасности США, могут быть оштрафованы или потерять разрешение на совершение полетов в страну. «Мы не публикуем подробные инструкции, которые мы предоставили авиакомпаниям», — отметили в ведомстве. Новые правила «относятся к авиакомпаниям с прямыми рейсами в США».

Самолеты Airbus будут отстреливать черные ящики при катастрофе над водой

Самолеты, сделанные на предприятиях Airbus, будут отстреливать плавучие черные ящики в случае катастрофы над морем. Это поможет выяснить причины катастрофы даже в тех случаях, когда сам самолет обнаружить не удастся.

В задней части фюзеляжей крупных лайнеров, совершающих длительные рейсы на трансконтинентальных трассах, производители будут устанавливать резервные самописцы, снабженные механической системой отстрела. В случае авиакатастрофы или приводнения в океане черные ящики будут всплывать на поверхности, посылая сигналы, облегчающие их обнаружение спасателями. При этом возможность отделения от самолета — лишь одна из функций новых самописцев, которые меньше в размерах и более емкие, чем существующие образцы. Они будут способны записывать и хранить до 25 часов полетной и голосовой информации вместо нынешних двух часов, отметили авиастроители.

МАК присоединился к расследованию причин АП с вертолетом Ка-32 в Турции

Межгосударственный авиационный комитет сформировал группу специалистов для участия в расследовании причин авиационного происшествия с вертолетом Ка-32 в Турции, сообщила пресс-служба МАКА.

«2-го июля в провинции Измир произошло авиационное происшествие с вертолетом Ка-32 RA-31024 авиакомпании «Авиалифт Владивосток». Метеорологическая обстановка при этом была вполне благополучной. По имеющейся информации, воздушное судно получило значительные повреждения, три члена экипажа и один служебный пассажир не пострадали, один пассажир получил травмы», — отметили в комитете. На основании Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации и российского воздушного законодательства, Межгосударственный авиационный комитет сформировал группу специалистов для участия в расследовании, проводимом Комитетом по расследованию происшествий (КАК) Турции.

Нидерланды и Украина подписали договор о правовом сотрудничестве по МН17

Нидерланды и Украина подписали договор о международном правовом сотрудничестве в расследовании катастрофы малайзийского самолета МН17, говорится в распространенном ТАСС 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. Госдепартамент США поддержал решение провести на территории Нидерландов открытый суд над подозреваемыми в причастности к гибели Boeing.

Британские пилоты требуют ужесточить правила использования беспилотников

Британская ассоциация пилотов призвала власти ужесточить правила использования беспилотников во избежание опасных сближений самолетов с дронами, сообщает газета Daily Mail.

По словам специалиста ассоциации по безопасности полетов Стива Ланделса, «необходимо решить проблему дронов, которые летают рядом с пассажирскими самолетами, до того момента, как произойдет катастрофа». «Значительно увеличилось количество опасных сближений за последнее время, и не все, кто использует дроны, знают или обращают внимание на правила их эксплуатации», — сказал он. Призыв последовал после того, как накануне из-за замеченного в районе лондонского аэропорта Гатвик беспилотника была закрыта ВПП. В результате инцидента были задержаны несколько авиарейсов. Кроме того, один из самолетов компании British Airways был вынужден уйти на посадку в другой аэропорт.

Египет ожидает восстановления туристической отрасли только в 2018 году

Министр туризма Египта Яхья Рашед заявил, что ожидает полного восстановления туристической отрасли в 2018 году. В мае количество посетителей Страны пирамид иностранных гостей увеличилось почти на 33 процента.

Туризм является одним из главных источников поступления валюты в казну Египта. По данным министерства туризма страны, до катастрофы российский самолет с туристами над Синаем в конце октября 2015 года туристическая отрасль давала 11,3 процента ВВП и обеспечивала более 14 процентов валютных доходов в казну. На первом месте по числу приезжающих в Египет туристов стояла Россия, на втором и третьем — Великобритания и Германия, далее следовали Италия и Франция. После авиакатастрофы над Синаем российский самолет авиакомпании «Когальмивиа» полеты на египетские курорты из России и ряда других стран были приостановлены по соображениям безопасности.

«Разрешаем... нарушать»

Нужны ли очередные поправки в Приказ 139?

Шереметьевский профсоюз летного состава рассмотрел Проект изменений, вносимых в Приказ Министерства транспорта России от 21 ноября 2005 года №139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ» (далее – Приказ 139), и считает, что данный проект не может быть утвержден в том виде, в каком он представлен, в силу следующих причин...

1. Приказ предлагается дополнить пунктом 10.1, в котором сказано, что Эксплуатант может разрабатывать эксплуатационные процедуры предоставления пилотам контролируемого отдыха в полете без покидания рабочего места при наличии в составе летного экипажа дополнительного члена экипажа (летного или кабинного), осуществляющего визуальное наблюдение за пилотирующим пилотом. Отдых членов летного экипажа на рабочем месте применяется по решению командира воздушного судна, если это предусмотрено РПП Эксплуатанта.

Данный пункт не может быть принят в Приказ №139, так как РПП разрабатывает работодатель, и представители работников не могут участвовать в разработке данного документа. Соответственно, права пилотов на этапе разработки учитываться не будут. Неприемлемо применение визуального контроля за отдыхающим членом летного экипажа членом кабинного экипажа. Так как у членов кабинного экипажа есть свои должностные инструкции и свой функционал работы, соответственно, член кабинного экипажа не вправе вести визуальное наблюдение за отдыхающим членом летного экипажа.

Новый пункт, который предлагается включить в Приказ №139, имеет прямое отношение к «дальнебойным рейсам», то есть к рейсам продолжительность которых составляет 8 часов ночью и 9 часов днем. Соответственно в Приказе №139 необходимо регламентировать обязанность Эксплуатанта на рейсы, продолжительность которых составляет 8 часов ночью и 9 часов днем, закреплять увеличенный состав экипажа.

Данное условие крайне необходимо по причине того, что предлагаемые «размытые» формулировки о возможности отдыха на рабочем месте при условии визуального контроля членом кабинного или летного экипажа предоставляют возможность работодателю нарушать действующее законодательство, а в конечном итоге это отразится на безопасности полетов.

Также необходимо отметить, что в новых изменениях в Приказе №139 речь идет о разрешенном сне пилота во время полета, однако не раскрывается понятие контролируемого отдыха, в нем прямо не сказано про сон. А значит, в случае возникновения авиакатастрофы, приведшей к гибели людей, авиакомпания снимет с себя ответственность.

Категорически нельзя закреплять в Приказе №139 решение эксплуатанту прописывать в РПП порядок предоставления контролируемого отдыха (сна) во время полета. Данные формулировки «развязывают руки» работодателю, и в погоне за прибылью действия эксплу-

танта могут в конечном итоге привести к трагедии, повлекшей гибель людей.

Так в Документе №9966 ИКАО «Системы управления рисками, связанными с утомляемостью» (FMRS) — руководство для регламентирующих органов определено, что государство прежде, чем разрешить сон во время полета, должно провести медицинские исследования,

2. Одно из самых важнейших понятий, которое не содержит Приказ №139, — это понятие «ночной полетной смены» (ночной полетной смене упомянуто лишь в пункте 63 Приказа №139 — «При этом к ночным полетным сменам относятся смены, 50 процентов и более продолжительности которых приходится на местное время базового аэропорта с 22.00 до 06.00»).

Данный факт просто недопустим, в Приказе №139 в разделе 3 необходимо дать определение понятию, что такое ночная полетная смена.

Предлагаем следующую формулировку: «Ночная полетная смена — это смена 50 процентов и более продолжительности которой приходится на местное время базового аэропорта с 22.00 до 06.00 или которая начинается после 22.00 часов по местному времени базового аэропорта».

так как этим изменением законодатель дает право Эксплуатанту увеличивать полетное время. На практике это приведет к тому, что пилоты начнут летать более 90 часов в месяц в рамках действующего Приказа №139. Недопустимо понятие минимальной продолжительности отдыха в базовом аэропорту, его в принципе быть не должно.

Необходимо отметить, что Приказ №139 вообще не содержит понятия «минимальная продолжительность отдыха». Так в пункте 55 Приказа №139 определено, что нормальная продолжительность времени отдыха между полетными сменами должна составлять не менее двойной продолжительности завершенной полетной смены и устанавливаться с учетом продолжительности времени завершенной полетной смены, разницы во времени между базовым и внебазовым аэропортами по всемирно-скоординированному времени, продолжительности дорожного времени во внебазовых аэропортах.

4. Проектом внесения изменений в Приказ №139 вносятся изменения в п. 39, в котором командиру воздушного судна предоставляется «исключительное право» на увеличение установленной полетной смены и месячной нормы полетного времени для завершения задания на полет!

Данный пункт также нельзя утверждать, так как фактически законодатель наделяет правом командира воздушного судна нарушить пункт 11 Приказа №139, и при этом Эксплуатант не будет нести никакой ответственности за превышение санитарной нормы. Работодатель в силах спланировать рабочее время пилотов таким образом, чтобы не возникало необходимости увеличивать продолжительность месячной нормы полетного времени. Не должен пилот совершать рейс, если у него на «пределе» (час в час, минута в минуту) налет месячной санитарной нормы.

А если же произошло увеличение месячной нормы полетного времени, даже в условиях непредвиденных обстоятельств, то ответственность за это обязан нести Эксплуатант, а не командир воздушного судна, обладающий исключительным правом увеличить себе месячную норму полетного времени.

5. Что касается внесенных изменений в таблицу 1, то согласно новым изменениям увеличивается рост нагрузки на членов экипажей. Так при 3 посадках +1,15 часа; 4 посадки +1 час; 5 посадок +2,45 часа. При этом в пояснительной записке к предлагаемым изменениям не предоставлено обоснование установления данных нагрузок, не определены гарантии и защита от критической утомляемости.

Представленный проект внесения изменений в Приказ №139 не может быть принят в представленном виде: предлагаемые изменения направлены в первую очередь на удовлетворение потребностей работодателя, приведут к увеличению утомляемости членов летных экипажей, что непременно скажется на безопасности полетов. А главное — все эти доморощенные новации противоречат международным нормам и стандартам ИКАО.

Ирина САВИНА,
юрист Шереметьевского профсоюза летного состава



после чего внести изменения в законодательство и на основе данных изменений издать соответствующие правила, разрешающие сон пилоту во время полета.

Стандарт 4.10.1 SARPS предусматривает ответственность государства за установление правил контроля утомляемости. Введение нормативных ограничений остается обязательным, а установление правил, регламентирующих деятельность FRMS, оставляется на усмотрение государства. Оба типа правил должны основываться на известных научных принципах, включая динамику кратковременного недосыпания, накопленного дефицита сна и восстановления, работу циркадных биологических часов и влияние рабочих нагрузок на утомляемость, наряду со знаниями, полученными в результате целевых исследований, а также на основе эксплуатационного опыта и требований. Кроме того, в обоих типах правил должен делаться акцент на том, что в ходе восстановления, работу циркадных биологических часов и влияние рабочих нагрузок на утомляемость, распределяется между руководством и отдельными членами экипажа.

Предлагаемые изменения в Приказе №139 противоречат международным нормам ИКАО и здравому смыслу.

Отсутствие в Приказе №139 четкого определения понятия ночной полетной смены приводит к абсурдным ситуациям, когда ночные рейсы не считаются ночными, работодатель оплачивает данные рейсы как дневные и экономит колоссальные деньги.

Согласно статье 96 Трудового кодекса РФ ночное время это время с 22 часов 00 минут до 6 часов 00 минут. Трудовой кодекс не дает каких-либо разграничений о том, сколько работник отработал ночью (50 процентов и более или менее) чтобы его работа считалась работой в ночное время.

В настоящее время Приказ №139 не соответствует Трудовому кодексу РФ и четкая регламентация ночной полетной смены — вот что является наиболее важным изменением Приказа №139. 3. Проектом изменений предлагается изменить пункт 16 Приказа №139. Так в новом пункте 16 говорится о том, что при суммированном учете рабочего времени по согласованию с представителями работников продолжительность полетной смены с 1-2 посадками воздушного судна может быть увеличена на один час, но не более двух раз за семь последовательных дней. Минимальная продолжительность отдыха после завершения увеличенной полетной смены должна быть увеличена на 4 часа.

Данное изменение в пункт 16 Приказа №139 нельзя утверждать,

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 авиационной промышленности, 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

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Еврокомиссия приняла к сведению ужесточение мер авиационной безопасности на рейсах в США

Речь идет о новых мерах безопасности, которые будут применяться в отношении иностранных пассажирских самолетов, прибывающих в США. Нововведения, в частности, подразумевают расширение мер по проверке пассажиров и их электронных устройств на предмет взрывчатки. Это коснется примерно двух тысяч авиарейсов, ежедневно прибывающих в США из 105 стран мира. По словам министра внутренней безопасности США Джон Келли, эти меры - не последние, система безопасности будет ужесточаться и в дальнейшем. Технические эксперты ЕС и США, отметил представитель ЕК Энрико Бривьо, подтвердили «приверженность безопасности в глобальном масштабе».

Lockheed Martin завершила проектирование перспективного сверхзвукового самолета QueSST

Его разработка ведется с марта прошлого года по заказу NASA. Эскизное проектирование - один из первых этапов в создании любой конструкции: от жилого дома до авианосца. На этом этапе разработчик определяет внешний вид техники, проводят расчеты ее конфигурации и параметров, а также составляют список необходимых материалов и технологий. После успешной защиты проекта NASA намерено объявить тендер на сборку первого демонстратора технологий «тихого» сверхзвукового самолета QueSST. Какие именно компании, кроме Lockheed Martin, примут участие в конкурсе, пока неизвестно. Планируется, что первый полет демонстратора состоится в 2021 году.

Новый сервис Lufthansa избавит пассажиров от необходимости регистрироваться на рейс

AirlineCheckins.com предлагает бесплатную автоматическую регистрацию пассажира на рейсы авиакомпаний из разных стран мира, говорится в пресс-релизе разработчика портала, инновационного центра Lufthansa Innovation Hub. AirlineCheckins.com работает следующим образом: путешественник создает там аккаунт, вводит электронный адрес, который указывал при онлайн-бронировании билета, и оставляет свои предпочтения по выбору места в салоне. После этого сервис регистрирует пассажира на все рейсы, которые были заказаны. Прибегнуть к услугам AirlineCheckins.com может клиент любой авиакомпании в мире, предлагающей онлайн-регистрацию.

easyJet предлагает отслеживать статус рейса с помощью голосового сервиса Amazon Echo

Для получения данных необходимо запустить приложение и сказать: «Alexa, enable easyJet» («Alexa, активируй easyJet»), а затем четко и медленно назвать номер рейса либо аэропорт вылета и прибытия. Услуга пока доступна только англоязычным пользователям сервиса. «Как правило, чтобы уточнить статус рейса, путешественнику нужно звонить в авиакомпанию, аэропорт или искать информацию в интернете. Зачастую это отнимает достаточно много времени, и информация становится неактуальной. Alexa напрямую связывается с авиакомпанией и отвечает мгновенно!» — рассказал журналистам Фабрис Руссо, генеральный менеджер Alexa Skills Kit в Евросоюзе.

Austrian Airlines запускает новую услугу: виртуальные экскурсии по своим лайнерам

Виртуальная экскурсия с обзором в 360 градусов сопровождается информацией о дополнительных услугах авиакомпании для потенциальных пассажиров: меню, электронная пресса, шопинг на борту, бронирование сидений, сиденья с более широким пространством для ног, услуги для детей и многое другое. Как пишет портал Quotidien du Tourisme, доступное приложение myPanorama позволяет совершить виртуальную экскурсию по любому типу авиалайнеров компании: бизнес-класс Boeing 777-200, салон Airbus A320 и т.д. Национальный перевозчик Австрии стал первой авиакомпанией мира, предложившей подобную инновационную услугу своим пассажирам.

Амстердамский аэропорт Схипхол тестирует ускоренное оформление с минимумом багажа

Главный аэропорт Нидерландов этим летом начнет тестирование экспресс-коридора для оформления пассажиров без багажа или с ручной кладью разумного размера. Как говорится в пресс-релизе, сейчас все больше людей предпочитают путешествовать с ручной кладью, не сдавая вещи в багаж, ради экономии или удобства. Отмечается, что в экспресс-коридор будут допускаться путешественники с сумками для ноутбуков или портфелями, но графическое изображение запрещает проход с рюкзаками любого размера. В Схипхолье появится отдельный выход на контроль со знаком «Small bags only», (только с небольшими сумками), который будет работать только в часы пиковой нагрузки.

China Aviation Supplies Holding подписала соглашение с Airbus на покупку 140 самолетов

Соглашение включает в себя 100 самолетов семейства A320 и 40 самолетов семейства A350 XWB, что отражает высокий спрос китайских авиакомпаний на все сегменты авиационного рынка, включая внутренние, недорогие, региональные и международные перевозки. Контракт GTA был подписан в Берлине генеральным директором компании Airbus Томом Эндерсом и исполнительным вице-президентом CAS, господином Сан Бо, в присутствии Генерального секретаря ЦК Коммунистической партии Китая Си Цзиньпина и канцлера Германии Ангелы Меркель. «Китай сегодня является одним из важнейших рынков авиационного транспорта в мире», — отметил при этом Том Эндерс.

Авиакомпания Qatar Airways намерена купить на открытом рынке акции American Airlines

Об этом она уведомила American Airlines. Qatar заявила, что первоначально она хочет получить долю в 4,75 процента акционерного капитала американского перевозчика, а при благоприятном стечении обстоятельств может и увеличить свою долю до 10 процентов. Руководство AA тут же отреагировало, напомнив, что приобретение доли в 4,75 процента и более от ее акционерного капитала требует обязательного одобрения со стороны совета директоров компании. А глава American Airlines Даг Паркер заявил на следующий день после уведомления со стороны Qatar, что он «не испытывает счастья» от возможного приобретения катарским перевозчиком столь крупной доли.

24 часа

Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания
(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru



24 часа



ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

НОВАЯ РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ



MC-21

www.uacrussia.ru
office@uacrussia.ru