

# Воздушный транспорт



Выходит  
с 15 апреля  
1936 года  
№ 3 (44152)  
Январь 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1-2 февраля. Москва  
VII Международная  
конференция

«Авиатопливо 2018»



В Международный день гор, установленный по решению 57-й Генеральной Ассамблеи ООН, было отмечено ухудшение статистики несчастных случаев в горах. Данный факт отражает динамика посещаемости горнолыжных курортов Европы, горных вершин Южной Америки и Гималаев, смертность на которых в среднем составляет около 20 процентов, а на одной из высочайших вершин мира — горе Анапурна, доходит, по разным источникам, даже до 36 — 41 процента.

Настораживающей является и статистика по России, где горами покрыто 43 субъекта Российской Федерации. Только в 2016 году Эльбрус посетили 300.000 туристов, 30 из них погибли. Всего в указанном году было проведено 3.000 поисково-спасательных операций, в которых было спасено 300 человек.



## Новые вершины дронов

Подробности на с. 2, 6-7

Создаются БПЛА для поиска и спасения в горах

## Голые и смешные

Эротическому клипу будущих летчиков поставят оценку эксперты из Росавиации

В связи с возмущившими авиационное сообщество съемками в общежитии ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева» с участием 14 студентов 1 курса Летного факультета, Росавиация образовала комиссию во главе с заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта по расследованию всех обстоятельств и причин этого безобразного случая.

В Росавиации отметили, что «подобный случай отмечается впервые в более чем 90-летней истории гражданской авиации России. ФАВТ считает, что своими действиями курсанты нанесли оскорбление всем работникам гражданской авиации, честно выполняющим свой трудовой долг. Фривольные танцы в нижнем белье с форменной фуражкой Института, прикрывающей лица, на территории авиационного ВУЗа недопустимы. Гражданская авиация —



это высокоответственная отрасль, в которой дисциплина и порядок — залог качества и безопасности. Эти принципы были самым bestолковым и глупым образом нарушены в стенах ВУЗа».

«Ко всем причастным к этому безнравственному эпизоду, как среди руководства Ульяновского института, так и курсантов, будут приняты самые жесткие меры дисциплинарной ответственности, вплоть до

увольнения и отчисления», — заверили в пресс-службе Росавиации.

...А тем временем на просторах Сети пародия, которую асы порнопилотажа сняли на клип Бенни Бенасси Satisfaction, продолжает набирать популярность: просмотры видео увеличиваются с каждым часом, полемика ожесточается.

Интернет-пользователи активно подписывают петицию, в которой просят отне-



стись к ролику как к шутке и не лишать курсантов права стать хорошими летчиками. На момент написания материала, без малого десяток тысяч человек оставили свои подписи в защиту горе-танцоров.

Скандальный видеоролик с участием курсантов ульяновского авиационного училища обсудили даже на Первом канале в передаче «Время покажет». Ведущие и эксперты в студии практически единогласно осудили поведение будущих летчиков, но, списав все на молодость, предложили их сильно не наказывать и тем более не отчислять. По мнению участников передачи, будет достаточно, если засветившиеся в кадре ребята просто отдроят общагу (а лучше бы нужники! — ред.) и, естественно, снимут процесс на камеру. В завершение программы ведущая Екатерина Стриженова обратилась лично к главе региона Сергею Морозову.

— Я хочу обратиться от имени программы «Время покажет» и от себя лично и к ректору училища, и к Сергею Морозову, гу-

бернатору Ульяновской области, которого я лично знаю, и знаю, что он человек с юмором. Я очень прошу не ломать ребятам судьбу, не исключать их из училища, — сказала ведущая.

И Сергей Иванович не подкачал, оправдал-таки робкие надежды Екатерины-прекраснодушной. Губернский иринарх тоже оказался с юмором.

«Наша задача — не сломать им жизнь, не перечеркнуть их мечту, а заставить задуматься о последствиях своих поступков. Парни должны понять: форма всегда накладывает дополнительную ответственность и определённые нормы поведения», — написал Морозов в Facebook.

Но штука в том, что своими задницами авиаторы-недоучки (так и хочется написать — недоумки) призывно крутили при полном отсутствии оной, за исключением стыдливого надвинутых на глаза форменных фуражек. Вы можете представить себе героя бессмертной повести Вениамина Каверина «Два капитана» Саню Григорьева в числе участников подобного флешмоба в португальском голое тело!

Справедливости ради отметим: Ульяновские курсанты стали не первыми, кто снял подобное видео под песню Satisfaction. В сети еще с 2015 года крутится ролик, на котором британские военнослужащие танцуют под эту композицию. Так что отечественная версия этого хита в исполнении курсантов УИГА — это, так сказать, наш ответ Чемберлену!

Продолжение на с. 2

**Воздушный транспорт  
гражданской авиации  
№ 3  
Еженедельник**

Главный редактор  
Сергей ГУСЯКОВ

**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  
Знакомьтесь! Наш обновленный  
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

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

Мнение редакции не всегда  
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на  
«Воздушный транспорт»  
обязательна.

**Издатель**

**ООО «ТрастАвиа»**

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

Отпечатано в типографии  
ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,

ул. Волная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 65

Подписку можно оформить  
в любом отделении связи



В самый канун Нового года в Международном мультимедийном пресс-центре «Россия сегодня» состоялась пресс-конференция председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству **Евгения Москвичёва** по итогам года минувшего. В ходе беседы с журналистами обсуждён ряд актуальных вопросов. В их числе — ключевые законопроекты, рас-

смотренные в 2017 году, в частности, законодательные инициативы, которые будут приняты для ужесточения требований к авиакомпаниям по перевозке пассажиров. Помимо этого в ходе мероприятия были рассмотрены вопросы подготовки к Чемпионату мира по футболу.

На пресс-конференции обсуждался вопрос развития аэродромов, как гражданских, так и

# Полёты в Думе и наяву

Парламентарии продолжают совершенствовать законодательство в сфере гражданской авиации

**Развитие воздушного транспорта, несомненно, является прямой обязанностью государства. Одна из наиболее главных задач госорганов, реализующих его политику в этой части, — формирование нормативно-правовой базы, соответствующей требованиям современности и способствующей интеграции российской гражданской авиации в мировую авиатранспортную систему. Нормативно-правовая база ГА формируется в недрах различных ведомств, в том числе, и в Государственной Думе.**

двойного назначения. Государственная Дума приняла закон «О приаэродромных территориях», по которому согласование и территориальное планирование строительства жилья осуществляются только по тем зонам, где не нарушаются нормы безопасности полётов, и жители не будут стра-

дать от пролётных шумов. Принятие закона стало своевременным, учитывая факт существенного развития гражданской авиации.

За прошедший 2017 год было перевезено 100 миллионов пассажиров, а к 2019 году, согласно прогнозам экспертов, этот показатель может возрасти и до 150

миллионов. Количество рейсов будет возрастать и, следовательно, возникнет необходимость обеспечивать безопасность полётов и решать экологические проблемы, связанные, в частности, с пролётными шумами.

Продолжение на с. 4

## МАТФ принял эстафету МАКСа

Организаторы Ульяновского авиасалона 2018 обещают сделать его интересным для специалистов и зрелищным

**Власти Ульяновской области учтут опыт авиакосмического салона МАКС-2017 при подготовке его регионального спутника — Международного авиатранспортного форума (МАТФ), который проводится по четным годам. Какие-то темы получат логическое продолжение, но вместе с тем акцент будет сделан на узконаправленных мероприятиях, интересных специалистам различных отраслей.**

— Отрадно, что МАКС 2017 вернул себе тот дух оптимизма и прогресса, который он немного потерял в 2015 году по факту введения санкций. Ульяновская делегация провела на форуме три рабочих дня, насыщенных огромным количеством переговоров с российскими компаниями из области авиастроения, а также с их иностранными партнерами, — рассказал журналистам

генеральный директор портовой особой экономической зоны (ПЭЗ) «Ульяновск» **Денис Барышников**. — Теперь мы планируем внести в программу МАТФ-2018 ряд изменений, которые сформируют его определенную изюминку.

В деловой части регионального авиатранспортного форума организаторы планируют идти «снизу-вверх», отталкиваясь от потребно-

стей российского авиационного бизнеса и предприятий Ульяновского авиационного кластера. В рамках деловой части МАТФ пройдет целый ряд узконаправленных конференций, ориентированных на конкретные программы российского авиастроения, главными лицами на которых будут именно представители бизнеса.

— По большому счету мы будем



разговаривать о реальных задачах, а не формулировать глобальную политическую повестку. Практика показала, что именно такие мероприятия привлекают большинство профессионалов, ориентированных на производство тех или иных самолетов, — отметил Денис Барышников. — Первое, что мы планируем сделать, это провести в рамках МАТФ конференцию «Ил-76: вчера, сегодня, завтра» и собрать на ней и производителей, и кооперантов, и

эксплуатантов. Должны также состояться конференции по программам производства основных самолетов, в которых участвуют российские авиапредприятия. Это конференция поставщиков и конференция по программе самолета МС-21 под эгидой корпорации «Иркут» с участием всех компаний, которые участвуют в производстве этого самолета.

Продолжение на с. 5



На создании беспилотных систем, предназначенных для полётов в экстремальных условиях, специализируется действующая в Санкт-Петербурге компания «Высота». Создание БПЛА для полётов в горной местности является новым направлением в мировом беспилотном сегменте. Ни в одной стране, создающей БПЛА, эта задача ещё не решена, и Россия имеет все шансы претендовать на лидерство.

Этой теме и было посвящено за-

седание Комиссии по воздухоплаванию при Русском географическом обществе, которое состоялось в Санкт-Петербурге в конференц-зале старинного здания общества в переулке Гривцова. В роли докладчика выступил технический директор ООО «Высота» **Андрей Ушаков**.

Значимость данной работы обусловлена отмечающимся в последнее время увеличением количества чрезвычайных случаев в горных местностях, занимающих

## Новые вершины дронов

Создаются БПЛА для поиска и спасения в горах

**Беспилотные летательные аппараты осваивают все новые и новые профессии. Но полеты в горной местности имеют свою специфику: традиционные аппараты как самолётного, так и вертолётного типов в условиях перепада высот и разреженности воздуха подвержены постоянной опасности катастрофы. Чтобы построить БПЛА для спасения терпящих бедствие в горах, вести там разведку и мониторинг движения лавин и селевых потоков, контроль туристических групп, первостепенной задачей является выбор оптимального облика аппарата. Выбор полезной нагрузки — очередной этап работ.**

почти 25 процентов суши и где проживает в общей сложности 913 миллионов человек. Так, например, только в 2016 году на Эльбрусе погибло 30 человек. Всего в указанном году Эльбрус посетило 300000 туристов. Всего за данный год было проведено 3000 поисково-спаса-

тельных операций, в которых было спасено 300 человек.

Такая ситуация объясняется целым рядом факторов:

- увеличением числа людей из разных слоев общества, занимающихся горными видами спорта, и количества совершаемых восхожде-

ний на разные вершины;

- ростом числа возрастных категорий людей посещающих горы;
- коммерциализацией горного туризма и, как следствие, увеличением числа горных курортов.

Продолжение на с. 6-7

## Голые и смешные

Эротическому клипу будущих летчиков поставят оценку эксперты из Росавиации



Дальше — больше. Десятка полтора балбесов в футболках и куртках с надписью «МЧС России», но в партикулярных, простите, труселях и, соответственно, без штанов сняли типа пародийное видео под песню Satisfaction «в поддержку курсантов Ульяновского института гражд-

данской авиации». Ролик опубликован на YouTube. Участники клипа танцуют со швабрами, тряпками и огнетушителем, подражая героям ульяновского клипа. В то же время, вероятно, также опасаясь возможных репрессий, старательно прячут свои лица.

Пользователи оценили запись, большинство комментаторов хвалит молодых людей за смелость и «чувство локтя». «Есть еще студенческая солидарность! Не совсем мы безнадёжны. Молодцы, ребята! Даете бой ханжеству!» — написала Наталья Белянина, видимо, никогда не снятая типа пародийное видео под песню Satisfaction «в поддержку курсантов Ульяновского института гражд-

зывать всех граждан обоего пола для окончательной победы над ханжеством дружно снять штаны и выйти на улицы!

Жаль, что сердобольные болельщики не научились отличать солидарность от примитивной круговой поруки! Со своей стороны добавим также, что юными бунтарями продемонстрировано отнюдь не чувство локтя, а, скорее, чувство зады.

Дурной пример заразителен. И вот уже под композицию Satisfaction самовыражаются как могут учащиеся сельскохозяйственного техникума села Рязаново Ульяновской области, повторяя похабные движения курсантов летного училища. На кадрах молодой человек в одних



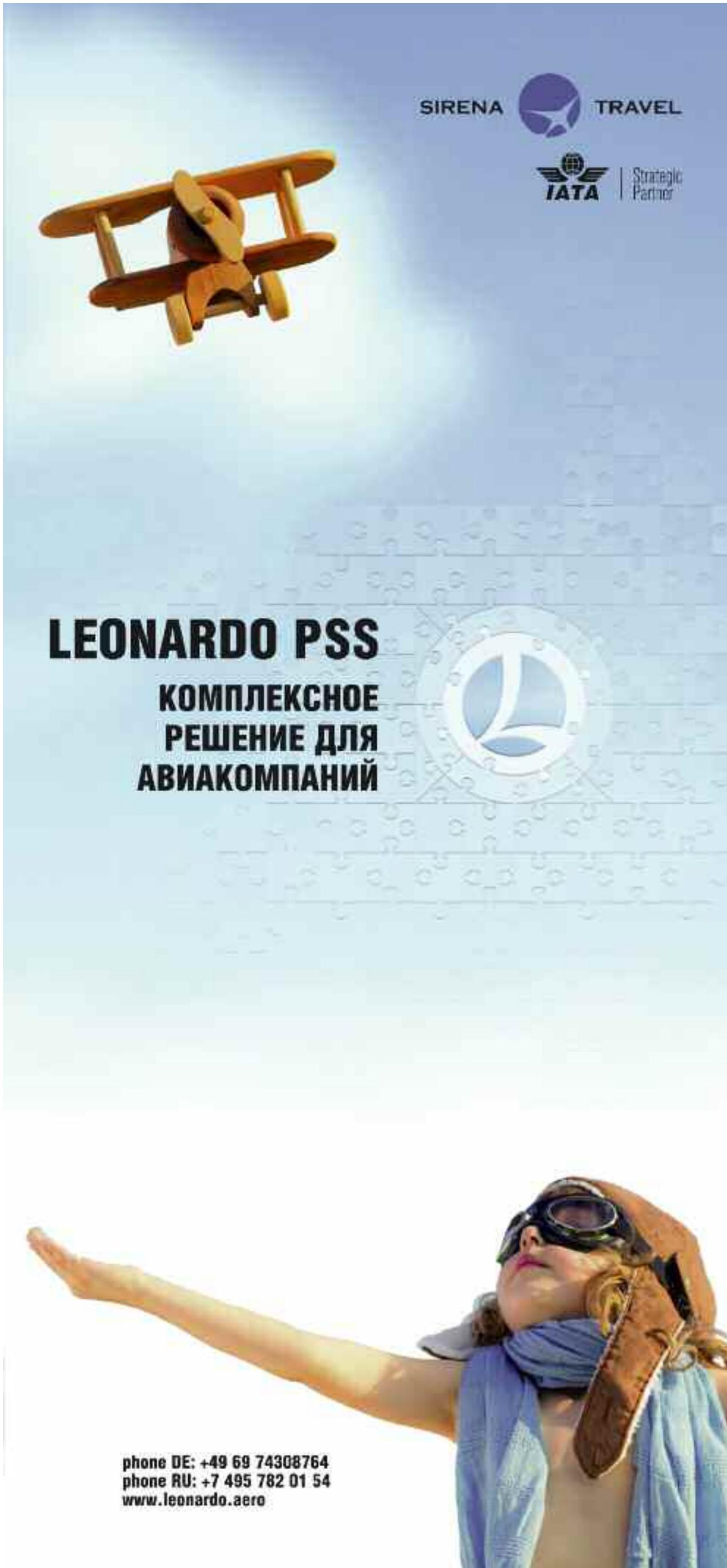
**Колхоз — он и есть колхоз!**

шортах, пританцовывая, поднимается по лестнице, заглядывает в комнату, где находятся такие же полуголые юноши. Заканчивается ролик массовой оргией будущих агрономов и зоотехников. Вот только вместо фуражек, в отличие от курсантов-летчиков, на головах парней, решивших скрыть свои лица, — черные балаклавы.

Что ж, эпидемия налицо. А в таких случаях без радикальных мер не обойтись. «Резать к чёртовой матери, не дожидаясь перитонитов!» рекомендовала колоритная докторша из фильма «Покровские ворота». Иначе заразу не остановить.

Все это было бы смешно, когда бы ни было так грустно. По стыдливо надвинутым на глаза форменным фуражкам прекрасно видно, что и сами танцоры отлично понимают омерзительность своих ужимок и кривляний. Но тема уже подхвачена, волна славы накрыла юных бунтарей с головой. И руководству училища, видимо, не остается ничего другого, как пошить своим подопечным новую форму — не синюю, которой так гордятся российские авиаторы, а... голубую!

Не надо быть провидцем, чтобы предугадать реакцию международного ЛГБТ-сообщества и прочих ревнителей гражданских свобод, если в отношении великовозрастных балбесов будут приняты меры дисциплинарного характера, а то и круче (вспомним историю с Pussy Riot — где они теперь!). Как говорил Аркадий Райкин, «Какой вой поднимет зарубежная пресса!» Хороший подарочек нашему Президенту к выборам, нечего сказать...



**LEONARDO PSS**  
КОМПЛЕКСНОЕ  
РЕШЕНИЕ ДЛЯ  
АВИАКОМПАНИЙ

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

## ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

**В Госдуме предложили распространить въезд в РФ по электронным визам на аэропорты ДФО**

Авторами инициативы выступили депутаты от всех четырех фракций во главе с председателем думского комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николаем Харитоновым, следует из электронной базы нижней палаты парламента. Разработчики напоминают, что механизм оформления электронных виз был внедрен в российское законодательство в 2017 году для упрощения въезда иностранцев через пункты пропуска, расположенные на территории свободного порта Владивосток. Согласно документу, правительство РФ будет определять перечень аэропортов, на которые распространится указанная возможность.

**Дмитрий Медведев поручил Минздраву и Минфину обобщить лучшие практики в развитии санавиации**

«Минздраву России (В. Скворцовой), Минфину России (А. Силуанову) совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проработать вопросы дополнительного финансирования приоритетных проектов в части: расширения перечня субъектов РФ, участвующих в реализации приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации», при необходимости подготовив соответствующие изменения в паспорт приоритетного проекта», — говорится в поручении. Также Минздраву поручено по итогам 2017 года проанализировать лучшие практики организации оказания скорой специализированной медицинской помощи и учесть их при допланировании.

**Иностранным авиакомпаниям могут разрешить внутрироссийские перевозки на время ЧМ-2018**

«Мы нацелены на принятие таких дублирующих мер по разрешению каботажных перевозок на период проведения Чемпионата мира внутри страны иностранными чартерными бортами, чтобы снять те пиковые внезапные нагрузки, которые могут быть в не совсем привычных для туризма дестинациях (городах и населенных пунктах) в летний период по результатам уже четверть- и полуфиналов», — рассказал журналистам министр транспорта России Максим Соколов. По его словам, сначала перевозку пассажиров предложат российским авиакомпаниям, но в случае, если они не смогут ее осуществить, то право в перевозке отдадут иностранным авиакомпаниям.

**Дмитрий Rogozin призвал выработать стимулы для производителей при ценообразовании ГОЗ**

«Закручивание гаек» при ценообразовании ГОЗ должно сопровождаться механизмом стимулирования производителя вооружений и военной техники. Такое мнение высказал вице-премьер правительства РФ Дмитрий Rogozin на совещании в ФАС по вопросу регулирования цен на продукцию ГОЗ. В плане обеспечения законности расходования госсредств на создание материального продукта в интересах Вооруженных сил РФ «закручивание гаек» должно идти плечом к плечу, с системой стимулирования производителя, для того, чтобы избавлять себя от тех производственных издержек, которые раньше просто механически, математически учитывались в цене», — сказал он.

**Глава Минтранса заявил о снижении тарифов на авиационные перевозки в прошедшем году**

Максим Соколов констатировал снижение тарифов на воздушные перевозки в 2017 году. Об этом министр заявил в ходе совещания Президента Российской Федерации Владимира Путина с членами Правительства РФ. «Хотелось бы среди тенденций минувшего 2017 года отметить ощутимое снижение тарифов на авиаперевозки: по международным линиям — в среднем на 11,5 процента (стоимость составила 20,5 тысячи рублей в обе стороны), по внутренним снижением было около 4 процентов, и стоимость в обе стороны составила менее 13 тысяч рублей, что, конечно, очень отладно. Это хорошая тенденция по итогам прошлого года», — отметил глава Минтранса.

**Глава Ростуризма не ожидает сложностей с перелетами в связи с сокращением чартеров**

«Думаю, что это обстоятельство никак не скажется на программе в целом. Все будет нормально», — сказал журналистам глава Ростуризма Олег Сафонов. Ранее представитель Росавиации заявил, что чартерная программа четырех авиакомпаний будет сокращена: Azur air, Nordwind и «Икар» предписано сократить программу на 30 процентов, «Роял флайт» — на 20. В конце декабря рабочая группа Росавиации уже предписывала шести авиакомпаниям сократить чартерные программы на новогодние праздники из-за несоответствия чартерных программ полетов имеющемуся парку ВС. Обо всех решениях проинформирован Ростуризм, отмечали в Росавиации.

**Росавиация сможет ограничивать действие сертификата перевозчикам за задержки рейсов**

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) сможет приостанавливать действие сертификата эксплуатанта авиаперевозчикам, которые в течение одного месяца задерживают более 20 процентов своих рейсов. Об этом журналистам сообщил министр транспорта РФ Максим Соколов. «Мы уже внесли соответствующие изменения в Федеральные авиационные правила. А если это неудовлетворительное состояние продолжается в течение двух кварталов подряд, то тогда она приостанавливает сертификат и разбирается с компанией в ручном режиме», — отметил Соколов. «Допускать таких же внезапных банкротств как с «ВИМ-Авиа» мы не намерены».

**СК России не нашел подтверждений версии взрыва на борту самолета Леха Качиньского**

«Отвечая на запросы журналистов по поводу заявлений второй польской комиссии по расследованию катастрофы самолета Ту-154М президента Леха Качиньского в 2010 году, хотелось бы подчеркнуть, что никаких данных, подтверждающих эти заявления никто не приводит. При этом в очередной раз напомним, что версия о взрыве на борту самолета была проверена Следственным комитетом Российской Федерации в числе первоочередных и своего подтверждения не нашла. К аналогичным выводам пришли и специалисты Межгосударственного авиационного комитета по итогам проведения собственного расследования», — говорится в сообщении пресс-службы СК России.

## БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

**Определились 20 крупнейших авиакомпаний России по объему пассажиропотока за 2017 год**

Все операторы, попавшие в этот перечень, показали рост по сравнению с 2016 годом. Первое место традиционно занимает национальный российский перевозчик «Аэрофлот», который обслужил на 13,3 процента больше пассажиров, чем в 2016 году, что составило 32,845 млн человек. Второе место заняла авиакомпания «Россия», которая поднялась с третьей на вторую позицию и показала рекордный в первой пятёрке прирост пассажиропотока — 37,3 процента. Общее количество обслуженных ею путешественников составило 11,153 млн человек. S7 Airlines — на третьей позиции. По итогам года суммарный пассажиропоток первых 20 компаний составил 100,275 млн человек.

**Минтранс России ожидает в 2018 году рост авиаперевозок пассажиров на 10 процентов**

Министерство транспорта Российской Федерации ожидает как минимум 10-процентного роста авиационных перевозок в России в 2018 году. Об этом журналистам сообщил на брифинге министр транспорта России Максим Соколов. В прошедшем 2017 году воздушными судами российских авиакомпаний перевезены рекордные 105 миллионов пассажиров, соответственно ожидается, что в 2018 году воздушные перевозки могут выйти на уровень около 115,5 миллиона. «Я уже переговорил с руководством управляющих компаний ряда крупнейших региональных аэропортов страны, все прогнозируют примерно 10-процентный рост по итогам 2018 года», — сказал министр.

**Авиакомпания S7 Airlines ускоряет процесс регистрации на рейс мобильным приложением**

В аэропортах Домодедово и Толмачево в зоне регистрации на собственные рейсы авиакомпании S7 Airlines работают дополнительные сотрудники перевозчика со специальным оборудованием «Мобильный регистратор», которое позволяет произвести регистрацию пассажира на рейс, оформить дополнительные услуги, приняв оплату, оформив электронную квитанцию и выдав чек, а также распечатать посадочный талон. С октября 2017 года, когда началось тестирование сервиса, его удобство успели оценить более 10 тысяч пассажиров S7 Airlines. В частности, его функционал позволяет распознавать QR-коды и штрихкоды на посадочных талонах.

**Губернатор Калужской области предложил создать авиакомпанию для межрегиональных перевозок**

Серьезным шагом в региональном развитии стало бы создание авиакомпании для осуществления межрегиональных перевозок в России, заявил губернатор Калужской области Анатолий Артамонов. «Это дает совсем другое качество жизни. Люди становятся мобильными, развиваются экономические связи между регионами. На мой взгляд, можно было бы создать авиакомпанию, дотируемую из федерального и региональных бюджетов. Такая практика существует во всем мире. Это стало бы серьезным шагом в региональном развитии». По его словам, бюджет межрегиональных перевозок на всю страну может составить около 25 миллиардов рублей в год.

**ГТЛК вошла в ТОП-15 ежегодного рейтинга эмитентов России за 2017 год агентства Sбonds**

Информационное агентство Sбonds опубликовало ежегодный рейтинг российских эмитентов, учитывающий результаты активности более 130 заемщиков на публичных долговых рынках. По итогам 2017 года ПАО «ГТЛК» заняло 13 место, став лидером среди лизинговых компаний с долей рынка более 1,7 процента всех облигационных выпусков на внутреннем рынке. Позиции ГТЛК значительно укрепились по сравнению с 2016 годом, по итогам которого компания занимала 20 место в рейтинге, сообщает пресс-служба ГТЛК. В 2017 году ПАО «ГТЛК» был реализован ряд знаковых размещений локальных выпусков облигаций в рублях и в долларах в объеме 40 млрд рублей и \$170 млн.

**Цены на авиабилеты для жителей отдаленных поселков Таймыра из Дудинки снижены вдвое**

«Почти вдвое снижены цены на билеты из Дудинки в поселки Хантайское Озеро, Усть-Авам и Волочанка. Также в 1,3 раза стал дешевле билет в сторону поселка Воронцово. Теперь для жителей этих поселков условия транспортной доступности приближены к другим населенным пунктам Таймыра», — сообщили в пресс-службе администрации Таймырского муниципального района Красноярского края. Теперь тариф на полет из Дудинки в Хантайское озеро 3,4 тысячи рублей, Усть-Авам — 7,3 тысячи рублей, Волочанку — 4,7 тысячи рублей, Воронцово — 6,4 тысячи рублей. В эти поселки можно добраться лишь на вертолете Ми-8 либо долгой дорогой по «зимнику».

**«Полярные авиалинии» банкротят главное агентство воздушных сообщений Якутии**

Размер исковых требований «Полярных авиалиний» в открытом доступе не указывается, однако известно, что компания пытается взыскать с АО «Агентство воздушных сообщений Якутии» 20,6 млн рублей. Исковое заявление по этому делу было принято арбитражным судом 30 ноября 2017 года, но судебное заседание отложено до 1 февраля 2018 года. Кроме того, «Полярные авиалинии» судятся с ГБУ «Якутская база авиационной охраны лесов», пытаясь получить с компании через суд 97,4 млн рублей. Предварительное судебное заседание арбитражного суда Якутии по этому делу назначено на 15 февраля. Кредиторская задолженность ведомства за авиауслуги составляет 200 млн рублей.

**Минтранс: На четыре программы субсидирования полётов зарезервировано 7,2 миллиарда рублей**

«В федеральном бюджете предусмотрено почти 7,2 млрд рублей в качестве ассигнований в рамках программ субсидирования авиаперевозок пассажиров», — рассказали в министерстве. «Сохранили программы поддержки для пассажиров Дальнего Востока и Крайнего Севера в Москву, Санкт-Петербург и к нашим городам курортам. Сохранилась программа региональных перевозок и сохранилась программа поддержки по Калининграду и Симферополю. Сделали новую сбалансированную сетку полетов, включая внутриокружные и межрегиональные полеты, а не только внутри субъектов», — сообщил журналистам министр транспорта Максим Соколов.

Проблемный аспект создали «города-миллионники», в которых впервые за многие годы строятся абсолютно новые аэропорты. Речь идёт о Ростове-на-Дону, Волгограде и Саратове. В Ростове-на-Дону построенный «с нуля» аэропорт «Платов» в настоящее время вводится в строй, и к марту нынешнего года старый аэропорт будет закрыт. В Волгограде и Саратове аэропорты строятся. В Саратове сооружается уникальный аэропорт, который, находясь в 20 километрах от городской черты, будет связан с городом всеми видами транспорта — железнодорожным, автомобильным и даже водным. Из города в

ны права пассажира на случай задержки рейса, когда он вынужден длительное время находиться в аэропорту вылета. Кроме того, предметом рассмотрения будут и размеры штрафов для авиакомпаний, допустивших задержку рейса.

В ходе брифинга был затронут и вопрос о лоукостерах. Один из журналистов поинтересовался, будет ли создана низкобюджетная авиакомпания помимо «Победы» и поделился впечатлениями от перелёта рейсом последней. По словам участника беседы, руководство «Победы» своеобразно трактует Приказ Минтранса № 409, касающийся правил перевозки багажа и ручной кла-

Эта тема, впрочем, требует отдельного рассмотрения. Подобный опыт был проделан, когда строилась дорога, представляющая собой альтернативу Ленинградскому шоссе. Она проходит в непосредственной близости от Южного терминального сектора международного аэропорта Шереметьево, а именно, от терминала D. Эта дорога является платной, но плата стала непомерно высокой, поэтому дорога остаётся практически пустынной. Рейсовые автобусы, равно как и маршрутки, ходят по старому Ленинградскому шоссе, и обратная дорога из аэропорта в город превращается в

сторону области почти до самого Лесного городка, где есть разворот в сторону Москвы, и только с той стороны, что ведёт в Москву, поворачивает к станции Внуково и к аэропорту. Пока эстакада не будет построена, Минское шоссе для проезда к аэропорту Внуково использовать нецелесообразно.

Проблема загруженности Московской воздушной зоны существует уже не первый год. Потребность в третьей ВПП в аэропорту Шереметьево является предметом споров многих специалистов по транспорту, и Евгений Москвичёв принадлежит к сторонникам её постройки. При этом введение в строй этой ВПП не является единственным средством для разгрузки Московской воздушной зоны. По словам Евгения Москвичёва, необходимо построить ещё один аэропорт, и когда годовой пассажиропоток достигнет уровня 150 миллионов пассажиров и, тем более, превысит его, эта необходимость станет острой.

Безусловно, недавно открытый аэропорт Жуковский также сможет взять на себя часть нагрузки по приёму и отправке воздушных судов, но для того, чтобы он выступил в этой роли, должно пройти время. Аэропорт Жуковский должен не только принимать и отправлять воздушные суда, но и быть местом их постоянного базирования в той же мере, как, например, Внуково для авиакомпаний «ЮТэйр» и «Россия», а Домодедово для S7 и Red Wings. Да и нужды пассажиров, вылетающих из этого аэропорта, едва ли удовлетворены в полной мере.

Рязанское шоссе, с точки зрения изнурительности пробок, может и не уступать Ленинградскому. Вся надежда на то, что будет построена дорога в обход посёлка Октябрьский, где и «лепятся» самые страшные пробки. Спасением для пассажиров, впрочем, является электричка, но она довезёт вас только до платформы «Отдых», откуда автобусом-шаттлом до аэропорта ещё двадцать минут езды. Постройка линии Аэроэкспресса в планах существует, но эта мера будет целесообразной только при увеличении пассажиропотока. Впрочем, несомненная привлекательность аэропорта Жуковский состоит в том, что автобус подъезжает прямо к терминалу, на что во Внуково и Домодедове рассчитывать не приходится.

Впрочем, путь к разгрузке аэропортов Московского авиаузла состоит не только в мероприятиях, касающихся самого авиаузла. Евгений Москвичёв считает необходимым аэропортам всех «городов-миллионеров» придать статус международных. Несомненно, жители регионов эту меру будут приветствовать: в заграничных путешествиях отпадёт необходимость лететь до Москвы. К тому же проблема межрегиональных воздушных сообщений продолжает оказывать влияние на общую загруженность Московской воздушной зоны.

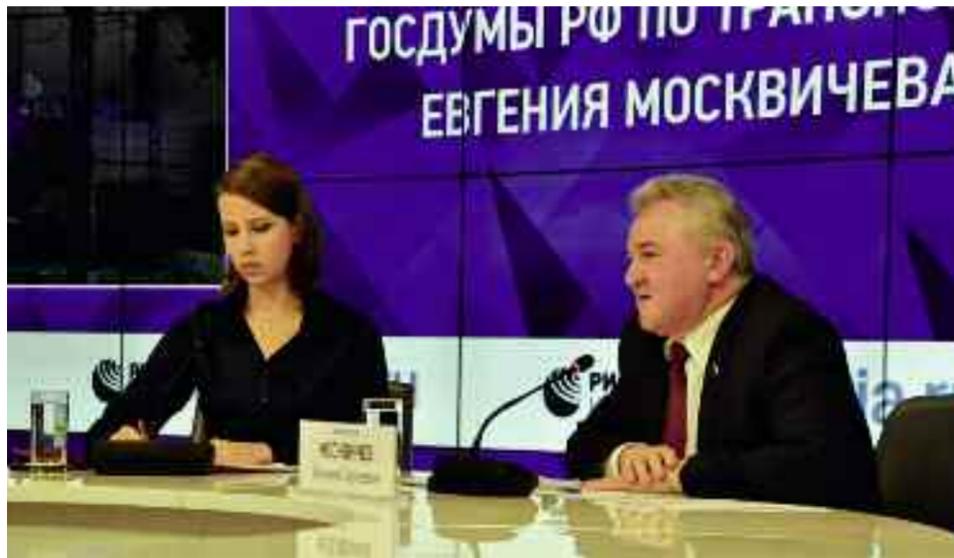
Все названные проблемы наряду с прочими, разумеется, становятся особо значимыми в преддверии предстоящего Чемпионата Мира по футболу. До его начала осталось всего полгода. Но с завершением мундиала необходимость в путешествиях не исчезнет. Быстрота, удобство и надёжность — это те преимущества воздушного транспорта, которые были главным предметом его рекламы в советском прошлом. Сегодня, учитывая высокую цену авиабилета по сравнению с другими видами транспорта, эти пункты становятся определяющими при выборе средства передвижения. И потому в наступившем году парламентариям предстоит непростая работа.

Для её успеха необходимо соблюдение многих условий. Одно из главных — отход от стереотипов мышления. Этого принципа Комитет по транспорту и строительству Думы и придерживается.

Полина КАРЛОВА

# Полёты в Думе и наяву

## Парламентарии продолжают совершенствовать законодательство в сфере гражданской авиации



аэропорт будут ходить не только электрички и автобусы, но и катера на воздушной подушке.

Государственная Дума также решает задачи по формированию нормативно-правовой базы обеспечения авиационной безопасности. В декабре ушедшего 2017 года был принят закон, на основании которого все виды досмотра — предполётный и послеполётный, будут осуществляться только специалистами по авиационной безопасности и только в одном месте. Внеплановый дополнительный досмотр будет производиться только в том случае, если поступила тревожная информация от спецслужб. Представители тех спецслужб, от которых поступил тревожный сигнал, должны принимать участие в дополнительном досмотре.

В нынешнем году также принят закон о «чёрных списках». В тексте закона говорится о том, что «чёрный список» касается только той авиакомпании, на борту самолёта которой было совершено правонарушение, и на других перевозчиков он не распространяется. В окончательной редакции закона нарушитель лишается права пользования услугами авиакомпании не на три года, как изначально предполагалось, а на год, но, возможно, в данный пункт будут внесены коррективы. При этом, если пассажир-нарушитель находится за границей или в том месте, связь с которым осуществляется только посредством воздушного транспорта, и если полёт должен быть совершён в связи с неотложными делами (похороны, лечение и т.п.), право на перелёт ему предоставляется.

В нынешнем 2018 году начинает действовать процедура электронного оформления багажа, груза и почты. Закон о её введении прописан в Воздушном кодексе. В модернизации этого кодекса Государственная Дума также будет принимать участие. В Воздушном кодексе должны быть чётко прописаны

ди, и даже запретило пронос в салон самолёта пластиковых пакетов независимо от их содержимого и происхождения самих пакетов. Если они приобретены даже в магазине Duty Free — это также не имело значения. Кроме того, собеседник обратил внимание, что спинки кресел в салоне были зафиксированы и не откидывались, и поделился сведениями о том, что, возможно, этот опыт будет перенят и другими отечественными перевозчиками.

Евгений Москвичёв признал, что при заимствовании опыта зарубежных перевозчиков-лоукостеров были допущены ошибки. Так, например, за рубежом в салонах самолётов низкобюджетных авиакомпаний, действительно, спинки кресел были зафиксированы, но так делалось только при перелётах на короткие расстояния. Евгений Москвичёв также согласился, что для отечественного лоукост-рынка одной «Победы» мало и требуется не менее трёх или четырёх перевозчиков с данной бизнес-моделью. Только тогда можно будет ожидать, что случаи нарушения прав пассажиров на рейсах «Победы» прекратятся.

Говоря о нормах провоза багажа, Евгений Москвичёв выразил намерение прописать жёсткую норму провоза в Воздушном кодексе, но авиакомпании настаивают на том, чтобы этот вопрос находился в компетенции Минтранса. Тем не менее, в Государственной Думе будет рассматриваться вопрос о поправке к данному пункту, которая предусматривает чёткое указание и перечисление разрешённых и запрещённых к провозу предметов.

В число проблем, связанных с развитием гражданской авиации, входят и пробки на дорогах, ведущих к ряду аэропортов (речь идёт в первую очередь об аэропортах Московского авиаузла), и о загруженности Московской воздушной зоны. Один из путей борьбы с пробками — постройка альтернативных дорог к аэропортам, которые, возможно, будут платными.

Окончание. Начало на с. 2

# МАТФ принял эстафету МАКСа

Организаторы Ульяновского авиасалона 2018 обещают сделать его интересным для специалистов и зрелищным



Еще одна важная составляющая МАТФ 2018 — ярмарка контракторов, аналог всемирно известной деловой B2B площадки «Aeromart», на который планируют

Наконец, в рамках МАТФ будут проведены зарекомендовавшие себя образовательные конференции: молодежный форум «Инженеры будущего», «WorldSkills».

чтобы поделиться идеями, обменяться знаниями и обсудить политику рынка, варианты будущего развития. Рынок БПЛА стремительно растет — как в плане количества аппаратов, эксплуатирующихся в разных государствах и регионах, так и с точки зрения инвестиций в этот сегмент авиации параллельно. В рамках саммита будут затронуты ключевые темы и разработаны предложения с ведущими мировыми экспертами отрасли по таким вопросам, как правила регистрации и сертификации БПЛА, их эксплуатация в гражданских секторах и специ-

менение, госрегулирование отрасли. Одним из ключевых событий саммита станет экспозиция и демонстрация возможностей российских и зарубежных БПЛА.

**Александр Яковлев**, директор департамента кластерной политики Автономной некоммерческой организации дополнительного образования «Центр кластерного развития Ульяновской области» (АНО ДО «ЦКР»):

— В программе МАТФ 2018 мы хотим продолжить ключевую тему форума 2016 года. Тогда мы сделали акцент на вопросах подготовки кадров для авиации и всех сфер, связанных с авиационным. Поэтому сейчас совместно с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) ведем переговоры, чтобы провести финал четвертого открытого чемпионата ОАК по стандартам World Skills. Уже в третий раз участники отраслевого чемпионата приедут в Ульяновск. Тем более, что мы в этом году успешно провели чемпионат на базе тренировочного полигона Межрегионального центра компетенций - Ульяновского авиационного колледжа. Кроме того, мы планируем провести в ходе МАТФ один из крупнейших проектов Союза машиностроителей России - форум «Инженеры будущего». И это лишь малая часть обширной образовательной программы МАТФ 2018.

**Материал предоставлен правительством Ульяновской области**



есть собрать основных контракторов, представителей департаментов закупок авиастроительных холдингов и обеспечить в рамках мероприятия эффективную коммуникацию между закупщиками и поставщиками авиационной техники.

— На МАКСе мы совместно с директором российской Ассоциации кластеров и технопарков **Андреем Шпиленко** провели эффективную конференцию, посвященную региональной кластерной политике в авиационной отрасли. В ее рамках намечен целый ряд действий по формированию межрегиональных авиационных кластеров. Эту работу мы планируем завершить к следующему году. В рамках МАТФ планируется собрать съезд регионов, которые формируют именно такие региональные авиастроительные кластеры с целью комплексной поддержки предприятий-финальных интеграторов авиатехники, — продолжает **Денис Барышников**.

В рамках МАТФ также будет проведена конференция по цифровой экономике, посвященная кооперации предприятий авиационной отрасли и эксплуатантов авиационной техники. Она будет посвящена цифровизации бизнес-процессов, которые существуют в авиации.

Еще одной изюминкой форума станет **DRONE-summit**, куда планируется пригласить как российских ассоциаций, так и иностранные компании-ассоциации, являющиеся лидерами формирования новых рынков в сфере беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).

— Мы планируем максимально задействовать существующую в регионе как производственную инфраструктуру, так и богатую природу Поволжья. Основные конференции состоятся в рекреационных зонах на берегу Волги рядом с аэропортом «Ульяновск-Восточный» и ПОЗЗ «Ульяновск». Мы намерены продемонстрировать гостям всю инфраструктуру, которую создали для реализации авиационных проектов, а затем распределить аудиторию по интересам в рамках шести-восьми конференций на берегах Волги. Ждем всех в гости, приглашаем в Ульяновск. Дата МАТФ уже определена: он пройдет 16 – 18-го августа, — резюмировал **Барышников**.

**Игорь Князев**, председатель правления, директор АНО «Центр развития гражданской авиации»:

— **DRONE-summit** станет идеальной платформой для встречи профессионалов отрасли БПЛА,



**Наша справка:** Международный авиатранспортный форум проходит в Ульяновской области раз в два года по инициативе правительства региона и поддержке Минпромторга России и посвящен развитию всех областей отечественной авиации. В 2016 году основной темой МАТФ стали вопросы кадрового обеспечения отрасли. По словам организаторов форума, в этом году форум посвятят развитию российского авиационного бизнеса, в том числе, предприятий ульяновского авиакластера. Среди обсуждаемых тем – программы производства основных самолетов российских авиапредприятий – ИЛ-76МД-90А и МС-21, в которых задействованы «Авиастар» и «АэроКомпозит – Ульяновск». Также на площадке МАТФ проведут конференцию закупщиков и поставщиков авиационной техники.



## КУРЬЕР АВИАПРОМА

### Строительство центра кастомизации МС-21 и SSJ 100 в Ульяновске начнется в 2018 году

«В 2018 году мы уже начнем строительство-монтажные работы. Все организационные вопросы решены. Деньги в наличии, порядка 2 млрд рублей», — рассказал журналистам в кулуарах съезда «Единой России» губернатор Ульяновской области Сергей Морозов. Центр кастомизации для российских самолетов строится совместно с корпорацией «Иркут», «Авиастаром» и в целом ОАК. Соответствующее соглашение было подписано в июле на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2017. Ранее сообщалось, что на базе центра кастомизации будут производиться как экстерьерные, так и интерьерные работы. Ожидается, что центр кастомизации приступит к работе в 2019 году.

### ОАК выкупила почти половину допэмиссии Воронежского авиазавода за 7,8 млрд рублей

Покупателями акций стали ОАК — мажоритарный акционер ВАСО с долей в 98 процентов бумаг, и два физлица «из числа нынешних акционеров». Миноритарии по двум заявкам получили только 102,99 акций, остальное по пяти заявкам приобрела корпорация. По результатам преимущественного приобретения авиазавод должен получить 7,811 млрд рублей, добавили в ОАК, средства должны быть «направлены на производство самолетов и развитие предприятия, в том числе в рамках госпрограмм». Допэмиссия ВАСО должна продлиться до 16 апреля. В 2018 году начинается процесс перехода ВАСО, как и остальных входящих в корпорацию предприятий, в статус филиала ОАК.

### Первый МС-21 с отечественным двигателем может подняться в небо уже в будущем году

«Установка двигателя ПД-14 и подготовка лайнера МС-21 к полетам запланированы на середину 2019 года, после того как будет завершена текущая программа испытательных полетов для первого летного образца, а двигатель будет сертифицирован», — подчеркнули в пресс-службе Минпромторга РФ. Согласно графику испытаний первый летный образец будет задействован в программе сертификационных полетов как минимум до апреля 2019 года. Второй самолет в настоящее время готовится к заводским испытаниям на Иркутском авиационном заводе. «Он полностью собран. Идет тестирование систем. Подключение к летным испытаниям намечено на 1 квартал 2018 года», — отметили в Минпромторге.

### На разработку сверхмощного двигателя ПД-35 планируется выделить более 64 млрд рублей

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) выделит 64,3 млрд рублей на выполнение НИОКР по созданию двигателя сверхбольшой тяги ПД-35 для китайско-российского самолета CR 929. Такая информация опубликована на сайте госзакупок. При работе над ПД-35 будет использован задел, полученный при разработке двигателя ПД-14. В частности, будет масштабирован газогенератор от ПД-14 с добавлением дополнительной ступени на выходе из компрессора высокого давления. Сейчас совместный проект нового самолета прошел этап защиты технической концепции, что позволило перейти к выбору поставщиков авиационных систем и оборудования.

### Иркутский авиазавод готов начать серийное производство учебно-тренировочных Як-152

В настоящее время завод полностью технически и технологически оснащен под выпуск нового самолета. Для производства Як-152 внедрены усовершенствованные технологии, в том числе, установлены ступени с электрическими приводами. «После завершения госиспытаний серийный выпуск Як-152 будет налажен без сложностей, с возможностью быстрого увеличения темпов выпуска в зависимости от заказов, как для Воздушно-космических сил и ДОСААФ, так и для инозаказчиков», — выразил уверенность источник в корпорации «Иркут». В августе президент ОАК Юрий Слюсарь сообщил журналистам, что новый учебно-тренировочный Як-152 пойдет в серию в 2018 году.

### ТАНТК имени Г.М. Бериева получил контракт на ремонт самолетов МЧС на 45 млн рублей

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева получил контракт на ремонт самолетов Бе-200 ЧС, которые эксплуатируются в составе Южного регионального центра МЧС, говорится на портале госзакупок. Сумма контракта составляет 44,7 млн рублей. Финансирование осуществляется из средств федерального бюджета, представленных в виде целевой субсидии на 2017 год. В частности, ТАНТК должен будет провести работы по восстановлению летной годности самолетов-амфибий Бе-200 ЧС. В рамках этого контракта в 2018 году предусмотрен ремонт трех ВС, а также, оценка их технического состояния, изготовление и замена комплектующих.

### Сергей Меньяло: Серийное производство машин ТВС-2ДТС требует изменений в законодательстве

Начало серийного производства легких цельнокомпозитных самолетов ТВС-2ДТС — замены Ан-2, разработанной Сибирским НИИ авиации им. Чаплыгина (СибНИА) — зависит от приведения в соответствие нормативно-правовой базы, сообщил журналистам полпред Президента РФ в Сибирском федеральном округе Сергей Меньяло. В частности, подана заявка на включение модели в программу субсидирования производства. «Есть проблема в постановке таких самолетов на линию. Нужна нормативно-правовая база: раньше не было композитов, работали только с металлом, есть даже позиция, что нет такого самолета, хотя он, конечно, есть», — сказал Меньяло.

### Музей истории пермского моторостроения стал лауреатом премии в сфере культуры

По итогам года названы лауреаты Пермского края в сфере культуры и искусства. В номинации «Культурно-досуговая и просветительская деятельность» награду получила рабочая группа во главе с руководителем бюро истории предприятия «ОДК-Пермские моторы» Валерией Гавриловой за создание новой экспозиции музея истории пермского моторостроения. Помимо ремонта и реконструкции помещения, была отреставрирована часть экспонатов, и, главное, — переосмыслена концепция музея. По словам Александра Артамонова, ведущего аналитика Московского центра музейного развития, это лучший корпоративный музей. Только за этот год музей посетило более 10 тысяч человек!

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

## НИЦ сформировал перечень «больших вызовов» для ГА и авиапрома

В рамках выполнения госзадания в 2017 году НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» выполнил научно-исследовательскую работу по формированию стратегических приоритетов научно-технологического развития авиастроения.

В ней сформирован научно обоснованный перечень «больших вызовов» для гражданской авиации, авиастроения и прикладной авиационной науки на период до 2040 года, сообщает пресс-служба НИЦ. «Список «больших вызовов» для России отражен в Стратегии научно-технологического развития. В рамках государственного задания Минпромторг поставил перед нами задачу: с учетом общегосударственных вызовов сформировать аналогичный перечень вызовов, стоящих перед гражданской авиацией, авиастроением и наукой на период до 2040 года. Данные вызовы являются основой для определения приоритетов с учетом национальной специфики», — отметил генеральный директор НИЦ Андрей Дутов.

## 3D-печать поможет американцам создать воздушно-реактивный гиперзвуковой двигатель

Перспективный гиперзвуковой беспилотный аппарат SR-72, разработкой которого занимается подразделение Skunk Works американской компании Lockheed Martin, получит 3D-печатный прямоточный воздушно-реактивный двигатель.

Об этом на конференции AIAA SciTech 2018 заявил вице-президент Skunk Works Джек О'Бэннион. По его словам, аддитивные технологии и трехмерная печать, позволят быстро и с минимальными затратами создать новый двигатель. Проект SR-72 был впервые представлен компанией Lockheed Martin в 2013 году. Перспективный аппарат разрабатывается в качестве замены списанным в 1998 году разведывательным самолетам SR-71 Blackbird. Этот аппарат мог развивать скорость до 3,2 числа Маха (около 3,9 тысячи км в час) за счет комбинированных силовых установок. Новый беспилотник, как ожидается, будет выполнять полеты на скорости более пяти чисел Маха.

## В России создают новый самолет с эллиптическим фюзеляжем на 300 мест

Российская компания «Фрегат Экоджет» завершила концептуальное проектирование широкофюзеляжного среднемагистрального пассажирского самолета Freejet, заявил руководитель проекта Александр Климов.

По его словам, лайнер проектируется в рамках концепции «более электрического самолета», предполагающей использование большего количества электрических систем, что позволит значительно снизить массу бортового оборудования. Кроме того, фюзеляж Freejet планируется выполнить эллиптическим в поперечном сечении, что позволит эффективнее разместить во внутреннем пространстве места для пассажиров и груз. Александр Климов пояснил, что такая схема позволяет снизить нагрузку на обычное крыло, а в случае с высокоскоростными самолетами и вовсе исключить крыло из конструкции аппарата. Новый самолет сможет перевозить 300 пассажиров на расстоянии до 3,5 тысячи километров.

## ЦАГИ представил совместный с МАИ перспективный проект разработки двигателей

Специалисты Центрального аэродинамического института имени Жуковского сообщили о ходе реализации совместного проекта в области разработки двигателей. Партнером ЦАГИ выступил Московский авиационный институт.

Работа посвящена созданию и использованию прямоточных воздушных электрореактивных двигателей (ПВЭРД) для долговременного поддержания космических аппаратов на сверхнизких орбитах — 150–250 км. Исследования проводятся в рамках программы ЦАГИ–РАН. Благодаря подобным силовым установкам срок активного существования КА на сверхнизких орбитах больше не будет зависеть от запаса топлива, замененного на газы из разреженной атмосферы. Помимо этого, полет на сверхнизких орбитах позволит значительно уменьшить затраты на запуск КА, а также требуемые мощности передатчиков и приемников спутниковой связи. Программа ЦАГИ–РАН действует с 2000 года.

## Группа специалистов ЦИАМ получила почетные звания и награды Минпромторга РФ

Группе специалистов Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации присвоены почетные звания и награды.

За большой вклад в развитие промышленности и многолетний добросовестный труд начальнику отделения ЦИАМ Вячеславу Кулакову присвоено почетное звание «Почетный авиастроитель», а шесть специалистов ЦИАМ награждены почетными грамотами. Это старший научный сотрудник ЦИАМ Александр Челомбитко, начальник бюро НИЦ ЦИАМ Ирина Белинская, ведущий инженер Алла Кузьмина, экономист 1 категории Наталья Маркелова, начальник бюро НИЦ Светлана Медведева, техники 1 категории Раиса Павлова и Ольга Шлыкова. Вручение памятных знаков и дипломов состоялось 5 декабря 2017 года в ЦИАМ на торжественном собрании, посвященном празднованию 87-летия со дня основания Института.

## НИЦ им. Жуковского начал внедрение системы оценки результативности технологий

В сотрудничестве с Федеральным исследовательским центром РАН «Информатика и управление» НИЦ разработал и начал опытно-эксплуатационную экспертную информационную систему для оценки научно-технического задела в авиастроении.

В настоящее время сотрудники НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» проводят апробацию и настройку данной системы, занимаются формированием баз знаний по авиационным технологиям, а также созданием библиотек результатов научно-технической деятельности. Для этого используются современные IT-решения. «С помощью системы мы сможем регулярно актуализировать информацию о текущем уровне развития науки и технологий в отечественном авиастроении. При этом особое внимание уделяем вопросам информационной безопасности создаваемой системы», — отметил первый зам. генерального директора НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Кирилл Сыпало.

# Новые вершины дронов

## Создаются БПЛА для поиска и спасения в горах



Андрей Ушаков

Помимо этого рост числа несчастных случаев в горах связан с расширением хозяйственной деятельности человека, выражающейся в появлении постоянных населенных пунктов на высотах более 4000 метров, строительстве высокогорных транспортных магистралей и высокогорных промышленных предприятий, а наряду с этим и с наблюдаемыми климатическими изменениями — потеплением, таянием покрывающих горы ледников, являющихся источником пресной воды для горных народов, и т.д.

В Международный день гор, установленный по решению 57-й Генеральной Ассамблеи ООН в январе 2003 года, на специальном совещании при Организации Объединенных Наций, было отмечено ухудшение статистики несчастных случаев в горах. Данный факт отражает динамика посещаемости горнолыжных курортов Европы, горных вершин Южной Америки и Гималаев, смертность на которых в среднем составляет около 20 процентов, а на одной из высочайших вершин мира — горе Анапурна, доходит, по разным источникам, даже до 36-41 процента. Настораживающей является и статистика по России, где горами покрыто 43 субъекта Российской Федерации.

Сложившаяся ситуация требует совершенствования структур по поиску и спасению, возможности которых во многом определяет наличие авиации. В круг задач авиационных подразделений входят:

- оперативная оценка достоверности сигнала о происшествии;
- определение координат терпящих бедствие;
- оценка степени серьезности ситуации и сложности выполнения поисково-спасательной операции;
- доставка необходимых медикаментов и/или снаряжения;
- заброс спасательных групп к месту ЧС;
- координация действий наземных групп;
- эвакуация потерпевших и оказание им посильной первичной помощи.

Решение этих задач, обычных для равнинных условий, в горах осложняется целым рядом следующих факторов:

- наличием высокой крупномасштабной турбулентности, приводящей к сильным восходящим потокам, обусловленной аэродинамикой обтекания гор господствующими ветрами;
- малым атмосферным давлением, зачастую не позволяющим осуществлять старт «с руки»

или при помощи катапульты;

- резкими изменениями скорости ветра, плотности, влажности, скорости звука, вязкости и температуры воздуха, наличием застойных зон с выхолаженным воздухом;

- изменением освещенности и цветового баланса;

- наличием повышенной солнечной радиации;

- наличием местной, локальной циркуляции воздуха — так называемые, горно-долинные ветры;

- сложностью управления по изображению, получаемому по оптическим каналам бортовой видеокмеры, обусловленной нерегулярным рельефом местности;

- расчлененностью горной местности на естественные природные отсеки с крутыми обрывистыми склонами;

- наличием зон невидимости — ограниченностью обзора во время туманов и при низко опускающихся облаках; зачастую отсутствием наземных ориентиров;

- переменным химическим составом атмосферы при облете вулканов, в том числе и «спящих»;

- высоким уровнем статического электричества;

- отсутствием видимого горизонта и т.д.

Современные средства авиационной поддержки поисково-спасательных операций представлены несколькими типами вертолетов, большинство из которых являются французскими. К ним относятся высотная модификация Aerospatiale SA 315B (LAMA или PUMA), установивший 21 июня 1972 года мировой рекорд высоты полета 12442 метра. AS-350, разработанный в 1974 году специально для полетов на высотах более 4000 метров и на котором был

установлен неофициальный рекорд высоты полета 12945 метров, и EC145, разработанный в 1999 году совместно со специалистами из Германии и предназначенный для поисково-спасательных операций в сложных метеословиях, а также российский Ми-8МТВ1, запущенный в серийное производство в Казани в 1988 году и обладающий динамическим потолком 6000 метров.

В России современные средства авиационной поддержки поисково-спасательных операций имеют ряд недостатков. К ним относятся: удаленность баз от места происшествия (так, например, расстояние от Нальчика до Эльбруса по прямой составляет 83 километра), недостаточно высокие летно-технические данные вертолетов (малые значения статического и динамического потолков), невозможность осуществления полетов близко к склонам гор (летательные аппараты традиционных аэродинамических схем неустойчивы в сильных восходящих и нисходящих потоках, имеющих место в горах). Помимо этого в России лишь небольшое число пилотов имеет допуск к полетам на вертолетах на высотах более 4000 метров. Надо ли говорить, что полеты в горах отличаются высокой стоимостью (на Эльбрусе она составляет 160000 рублей в час).

По этой причине в различных странах мира, как на государственные средства, так и на деньги частных компаний, начаты работы по созданию высотных летательных аппаратов специально предназначенных для полетов в сложных горных условиях. Предполагается, что оснащение, подобными и специально ориентированными беспилотниками позволит качественно улучшить работу горно-спасательных служб и снизить число различных чрезвычайных ситуаций происходящих в горах с людьми.

В настоящее время были предприняты попытки использования традиционных беспилотных аппаратов применяемых для проведения авиационных работ в равнинной местности на высотах до 2-4 тысяч метров. Для опытов использовались летательные аппараты самолетного типа. В их число вошел, в частности, беспилотный самолет типа летающее крыло eBee, швейцарской компании SenseFly, ориентированный, для проведения аэрофотосъемки земной поверхности, с помощью которого была продемонстрирована возможность применения подобных аппаратов для построения трехмерных карт вершин.

Для осуществления эксперимента пять летательных аппаратов отработали 5 летных часов. Помимо этого для эксперимента использовался беспилотный аппарат российской компании ГЕОСКАН, также построенный по схеме «летающее крыло». Этот летательный аппарат в 2015 году совершил облет вершины Эльбруса. В минувшем 2017 году аппарат, построенный по аналогичной схеме, совершил облёт вершины Эвереста, достигнув рекордной высоты 9333 метра

Аналогичные опыты были проведены с летательными аппаратами вертикального взлета и посадки. К ним относились беспилотный вертолет AV500 «Шаньчжиняо», китайского производства, разработанный проектно-исследовательским институтом вертолетов при Китайской авиационной строительной корпорации. Аппарат совершил полет на высоте 4600 метров. В опытах также использовались различные квадрокоптеры, в частности, AEE 100, способный совершать программируемый полет на высоте до 7000 метров (динамический потолок).

Уже первые полеты этих летательных аппаратов, не предназначенных для полетов в горах, показали, что использование беспилотной техники позволяет существенным образом и качественно, улучшить процесс поисковых работ до уровня, достичь которого при использовании традиционных технологий, не представлялось возможным. Время поисковых работ может быть уменьшено в 6-8 раз.

Беспилотные летательные аппараты позволяют построить виртуальную 3D картину вершины или горной гряды высокого разрешения с точностью до 5 сантиметров. Это позволит повысить качество подготовки восхождения и/или мониторинга поверхности горы, рельеф которой может меняться под влиянием суточных, месячных и годовых колебаний температур, влажности и давления. Помимо этого, БПЛА могут поставлять оперативную аэрологическую информацию (данные о температуре, влажности, давлении) по всему маршруту восхождения.

Первые опыты эксплуатации БПЛА в горных условиях показали, что аппараты, построенные по классической самолетной или вертолетной схеме, не обеспечивают требуемой надежности, так как их конструкция и аэродинамическая конфигурация не учитывают особенности полетов в сложных высокогорных условиях.

**В горах Армении идет подготовка расчетов БЛА ЮВО в «экстремальных» условиях**



Окончание. Начало на с. 2

## От «Высоты» — к высоте



Характерной чертой эксплуатации БПЛА в горах является также сложность управления по изображению, получаемому по оп-лине каналам бортовой видеосъемки. Особенность эксплуатации БПЛА в горах определяется также переменным химическим составом атмосферы при облете вулканов, в том числе и «спящих», например Эльбрус и высоким уровнем статического электричества.

ООО «Высота» предлагает специализированный дрон для полетов в горной местности — Eagle Eye. Главной особенностью конструкции этого летательного аппарата является наличие X-образного крыла, на законцовках которого установлены электродвигатели с трёхлопастными винтами. Этот БПЛА отличается хорошей устойчивостью к восходящим и нисходящим потокам, являющимся бичом для беспилотных самолётов и вертолётов традиционных схем. Так, например, при облёте Эльбруса два БПЛА «ГЕОСКАН» были разбиты о склон. В тот же день, когда осуществлялся облёт, в этом же районе находился самолёт Ан-2, брошенный нисходящим потоком на 200 метров. Благодаря имеющемуся запасу высоты катастрофы удалось избежать.

Летательные аппараты с X-образным крылом способны выходить на углы атаки до 50 градусов. Они отличаются высокой маневренностью и ветроустойчивостью. Минимальная скорость полёта составляет не менее 100 километров в час. Построенные по данной схеме летательные аппараты способны совершать облёт вблизи склона горы, чего не могут БПЛА традиционных схем. Полёты могут выполняться непосредственно из базового лагеря. Отличительной особенностью БПЛА с X-образным крылом является большая номенклатура штатного бортового оборудования: три видеосъемки, фотокамера, теловизор и лазерный альтиметр.

Аэродинамическая схема летательного аппарата с X-образным крылом впервые была исследована Б.Н. Юрьевым и И.П. Братухиным в начале 50-х годов прошлого XX века, когда создавался десантный самолёт вертикального взлёта и посадки. Проект не был реализован, но 65 лет спустя его концепция была востребована.

Разработанный аппарат построен по блочному принципу и состоит из двух основных сборочных единиц — фюзеляжа и четырех одинаковых консолей X-образного крыла малого удлинения. Сменные консоли закреплены на фюзеляже четырьмя болтами, соединяющими лонжероны крыла с лонжеронами фюзеляжа. Фюзеляж содержит в своем корпусе приборный отсек с антенным комплексом и аккумуляторный блок, обеспечивающий питание узлов и механизмы аппарата в течении всего времени полета. Консоль крыла имеет сборную конструкцию и состоит из собственно крыла консоли, а так же цилиндри-

ческой законцовки, радиусом равным толщине крыла. Внутри законцовки может быть расположен механизм изменения шага винта и скелет закрепления посадочных стоек. На торце законцовки расположены электрические бесколлекторные тяговые двигатели и пропеллеры.

Система пилотирования разработанным аппаратом предусматривает управление как в ручном режиме, по видео информации передаваемой по видеоканалу с трех видео или теловизионных ка-



**Виталий Лебедев — председатель Комиссии по воздухоплаванию Русского географического общества, руководитель секции истории воздухоплавания, авиации и космонавтики при Институте истории естествознания и техники (Санкт-Петербургское отделение) — организатор и ведущий мероприятия**

мер, установленных на борту и отображаемых либо на мониторе наземной станции, либо на мониторе видеосъемки, так и в автоматическом — по одному из разработанных режимов полета (предусмотренных полетным контроллером).

В автоматическом режиме, под управлением бортового полетного контроллера кроме стандартных режимов полета («Акро», «Полет по точкам», «Возврат домой», «Следуй за мной» и т.д.) полетный контроллер данного аппарата будет способен управлять аппаратом и по двум дополнительным режимам, ориентированным для поиска человека в горах на малых высотах (до 100 метров). При этом возможно использование, как одного индивидуального аппарата, так и группы (стаи) аппаратов состоящей из нескольких аппаратов одновременно.

Конструкцией аппарата, в зависимости от метеословий и задач полетного задания, предусмотрена возможность его старта (взлета) несколькими способами:

- со свободной, более — менее ровной поверхности;
- со стационарных и переносных стартовых столов, различной конструкции;
- с переносных транспортно-пусковых контейнеров, а так же — с пилонов внешней подвески самолетов или вертолетов-носителей,

доставляющих аппарат в районы его непосредственной работы.

Летом нынешнего 2018 года планируется проведение испытаний аппарата в реальных условиях в районе Южного склона Эльбруса. Испытания будут проводиться по следующей программе: полет вдоль заранее заявленной трассы восхождения; полет по кругу (по спирали), вдоль склона горы, боком к центру, начиная от точки, где была обнаружена пропажа человека или предполагаемого места его нахождения; полет по площади произвольной конфигурации или по нескольким площадям, отстоящим друг от друга; по произвольной траектории, определяемой на этапах предварительной подготовки к полету; групповой полет по нескольким площадям нескольких аппаратов одновременно, позволяющий в разы уменьшить время поиска и мониторинга ситуации в целом.

Предварительные испытания показали, что аппарат легко переходит из вертолетного режима в самолетный, обладает хорошей управляемостью и большой скоростью подъёмности, значение которой доходит до 10 метров в секунду.

В вертолетном режиме, в частности, на режимах висения, он способен осуществлять вертикальный взлет и посадку, перемещаться по всем основным координатам и вращаться вокруг продольной и поперечных (кувырок) осей.

В самолетном — аппарат выполняет все основные фигуры высшего пилотажа, включая бочку, кобру, мертвую петлю (петлю Нестерова); чакру Фролова кувырок в полёте), равенсман (фигура высшего пилотажа, представляющая собой поворот на горке и позволяющая быстро переменить направление полёта, что очень важно во время воздушного боя), колокол и плоский штопор. Кобра и чакра Фролова, а также блинчик (разворот на 360 градусов без крена) были освоены только с появлением самолётов с изменяемым вектором тяги. В ходе лётных испытаний данного аппарата производится отработка всех фигур высшего пилотажа.

Анализ вариантов применения разрабатываемого аппарата показывает, что он может во многом заменить пилотируемые аппараты авиационной поддержки ПСО и «взять» на себя более 80 процентов авиационных работ. Это существенным образом уменьшит стоимость авиационной поддержки, ее доступность и повысит оперативность оказания помощи, сократив «подлетное время» с 8-12 часов до 1-2 часов. Количество спасённых людей значительно возрастёт.

Помимо авиационной поддержки при проведении поисково-спасательных работ БПЛА данной схемы могут быть использованы и для решения большого числа других задач при сложных природных и погодных условиях. Они могут при-

меняться, например, при прокладке маршрута на основе трехмерных изображений вершины, фиксации изменений высокогорных ледников и мониторинга вулканических извержений, а также при охране государственных границ.

Кроме того, данные БПЛА могут использоваться для инициации (подрыва) схода лавин в местах, где их сход традиционными способами (при помощи орудий) организовать невозможно. Могут применяться они и для художественной фото и видеосъемки гор, контроля высокогорных транспортных магистралей и инженерных сооружений, при полетах в сложных штормовых условиях или при досмотре прибрежной линии с сильными морскими ветрами, а также для обработки градовых и грозовых облаков.

В дальнейшем специалисты компании «Высота» будут развивать данную модель БПЛА путём масштабирования и повышения ее лётно-технических характеристик. Наряду с этим планируется разработка универсального комплекта беспилотных аппаратов с возможностью размещения полезной нагрузки на внешней подвеске, построенных на базе единого фюзеляжа и реализующего наиболее распространенные аэродинамические схемы, отличающиеся друг от друга вариантами несущих аэродинамических плоскостей, количеством и местом расположения двигателей.

Так, например, инженеры и конструкторы компании планируют создание аппарата со складывающимися консолями, который может быть использован для старта с транспортно-пускового контейнера; самолета вертикального взлета, ориентированного на проведение мониторинга поверхности земли; самолета типа «летающего крыло»; мотоплана с увеличенным временем полета, который может быть использован в качестве ретранслятора, «висящего» над вершиной в течении длительного времени.

По оценке специалистов, сегодня альтернативных средств для снижения количества несчастных случаев в горах нет. Россия имеет все шансы быть лидером в данном направлении, но для этого необходимо решить ряд проблем. К наиболее существенным относится отсутствие аэродинамических труб, сертифицированных для проведения исследований с БПЛА. Кроме того, по словам докладчика, научно-технический задел по летательным аппаратам с X-образным крылом не сформирован.

Единственная статья по данной тематике была опубликована в 1972 году в сборнике научных трудов ЦАГИ. Ни до указанной даты, ни после никаких аналогичных материалов не было выявлено. Не исключено, что это связано с засекреченностью тематики. Упомянутая разработка Б.Н. Юрьева и И.П. Братухина была ориентирована именно на военное применение. Проект был свёрнут в связи с тем, что отработка техники пилотирования была связана с большими рисками. При этом вертолётная индустрия уже начала делать первые шаги: в серийное производство был запущен вертолёт Ми-1 и начались испытания Ми-4.

О шансах проекта на успех сегодня трудно сказать что-либо определённое. По словам разработчиков, достаточно спасти хотя бы одного человека. И тогда для Eagle Eye необходимость доказывать свое право на существование отпадет сама собой.

**Пётр КРАПОШИН,**  
специальный корреспондент  
«Воздушного транспорта»  
Санкт-Петербург  
(По материалам выступления  
Андрея Ушакова).

## БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

**Комитет Госдумы намерен разработать проект закона о регулировании использования БПЛА**

Экс-директор ФСБ, член комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Николай Ковалев отметил, что беспилотные летательные аппараты представляют угрозу с террористической точки зрения. Вопрос актуализировался после нападения беспилотников на российские военные базы в Сирии. В России сейчас действует закон, согласно которому все беспилотники массой свыше 250 граммов должны регистрироваться, а их владельцы получать лицензию внешнего пилота. Ограничения, связанные с приобретением беспилотников частными структурами и физическими лицами, законом не установлены.

**В России ведутся работы над созданием перспективного высокоскоростного БПЛА**

Объединенное конструкторское бюро (ОКБ) имени Симонова получило контракт от Минобороны России на выполнение аванпроекта по созданию перспективного высокоскоростного беспилотного летательного аппарата (БПЛА) самолетного типа. «В рамках проекта предполагается создание тяжелого БПЛА массой порядка 4-5 тонн, который будет летать со скоростью 750-950 километров в час. Он должен быть оснащен турбореактивным двигателем, обеспечивающим беспилотному аппарату скорости полета, по крайней мере, вдвое превышающие скорости винтовых беспилотников аналогичного класса», — рассказал источник в Военно-промышленной комиссии.

**Американцы провели испытания системы объединения беспилотных аппаратов в группы**

Агентство перспективных оборонных разработок (DARPA) США провело испытания новой технологии, позволяющей объединять несколько беспилотных летательных аппаратов в группы, а затем управлять этими группами. Как сообщает Flightglobal, в испытании использовались беспилотники RQ-23 Tigershark. Проведенные проверки признаны успешными. DARPA проводила испытания системы объединения беспилотников в группы, разработанной компаниями Lockheed Martin и Raytheon. Их система представляет собой вычислительный блок с открытой архитектурой, который можно установить практически на любой тип беспилотников.

**Авиация МЧС России будет осуществлять мониторинг ледовой обстановки на водоемах**

Сибирский региональный центр МЧС России будет применять авиацию для мониторинга ледовой обстановки и обеспечения безопасности населения. Для этого планируется задействоваться 10 вертолетов Ми-8 и беспилотные летательные аппараты. «Повышенный уровень внимания к ледовой обстановке, особенно к ледовым переправам и зимникам, вызван теплой погодой. Из-за недостаточной толщины льда в ряде регионов до сих пор не действуют запланированные к открытию переправы: из 1020 открыты чуть более 500, из 164 зимников работают только 90. Поэтому люди, рискуя жизнью, совершают несанкционированные выезды на лед», — говорится в сообщении.

**Корейцы испытали беспилотник с раздельно управляемыми поворотными консолями крыла**

Разработчики из Корейского института передовых технологий (KAIST) создали и испытали БЛА Nsphere, выполненный по самолетной схеме, но имеющий существенное отличие от традиционного самолета. Аппарат получил цельноповоротные раздельно управляемые консоли крыла, на которых установлены электромоторы с воздушными винтами. Как заявили разработчики, такое решение позволило существенно повысить маневренность дрона. Беспилотник, разработанный KAIST, выполнен по классической самолетной схеме среднеплана с обычными хвостовыми стабилизаторами. Разработчики наделили беспилотник и функцией раздельного управления оборотами электромоторов.

**Транспортный беспилотник может быть создан на базе самолета нового поколения Ил-112**

Беспилотный транспортный самолет может быть создан на базе Ил-112, однако соответствующего решения пока нет, сообщил главный конструктор ПАО «Ил» Николай Таликов. «Посмотрим. Пока все на уровне разговоров. По крайней мере, фирмы, которые занимаются у нас беспилотными системами, готовы с нами сотрудничать. На Ил-112 можно поставить оборудование для беспилотника и возить грузы между аэродромами», — сказал Таликов. Он уточнил, что компания сейчас не разрабатывает беспилотные летательные аппараты. «Чтобы сделать беспилотник сначала должен залетать базовый самолет», — пояснил главный конструктор фирмы «Ильюшин».

**В текущем году Подмосковский Госадмтехнадзор будет бороться со свалками с помощью дронов**

«Безусловно, что-то нужно покупать и ставить на баланс, особенно такую технику, которая легка в обслуживании и эксплуатации. Например, квадрокоптеры — ими легко управлять и анализировать полученную ими информацию тоже несложно. Мы подали соответствующую заявку на 2018 год», — рассказала глава надзорного ведомства Татьяна Витушева. Она отметила, что в летний период инспекторы Госадмтехнадзора используют технику, предоставленную МЧС. Витушева сообщила, что в 2017 году инспекторы Госадмтехнадзора активно использовали беспилотники. Воздушный мониторинг помог выявить свыше 400 кубометров мусорных навалов в регионе.

**Командование ВКС выведет на новый уровень организацию работы в подразделениях БПЛА**

С 2018 года ими будут руководить специально подготовленные офицеры, которых обучили тонкостям решения разведывательных задач с помощью беспилотников. По мнению экспертов, на фоне боевых действий в Сирии количество БПЛА в войсках выросло, и они стали ключевым средством ведения разведки. Как рассказали в Главкомате ВКС, подготовку офицеров для отрядов беспилотников ведет 4-й факультет Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина. Выпускники факультета способны эксплуатировать современные комплексы сбора и обработки данных аэрокосмической разведки в составе единой системы управления ВКС.

## АЭРОПОРТ 2018

**Федеральная антимонопольная служба обнаружила картельный сговор при строительстве аэропортов**

«По нашим данным, доход картеля - свыше 25 млрд рублей. Это порядка шести-семи аэропортов, которые попали в сферу рассмотрения. На сегодня это крупнейшее дело в сфере строительства», — рассказал начальник управления ФАС по борьбе с картелями Андрей Тенишев на пресс-конференции в «Интерфаксе». Он также добавил, что на фоне этих нарушений решено проверить стройки аэропортов на Дальнем Востоке. В декабре вице-премьер Юрий Трутнев сообщил, что на реконструкцию дальневосточных аэропортов не дошла часть средств из бюджета. По словам Трутнева, в 2013 году на эти цели выделялось 106,1 млрд рублей, из которых 64 млрд так и не были освоены.

**«Газпромнефть-Аэро» внедрила спутниковый мониторинг аэродромных топливозаправщиков**

Компания «Газпромнефть-Аэро» первой среди российских авиатопливных компаний оборудовала около 300 транспортных средств, в том числе 160 аэродромных топливозаправщиков системой спутникового мониторинга движения автотранспорта. Разработчиком системы выступил ведущий отечественный производитель программного обеспечения и оборудования, сообщает пресс-служба компании. Цифровые датчики, установленные на топливозаправщиках, в режиме реального времени передают в систему мониторинга информацию о маршрутах, скорости и маневрах при передвижении автомобилей в 50 аэропортах присутствия компании.

**Аэропорт Шереметьево обработал в 2017 году свыше 325 тысяч тонн грузоперевозок и почты**

Доля МАШ среди аэропортов Московского авиаузла составила свыше 60 процентов, сообщает пресс-служба аэропорта. Значительный рост грузооборота в аэропорту обусловлен общемировой тенденцией увеличения объема грузоперевозок. Главными факторами роста являются: экономический рост в Европе и мире, повышение потребительской активности и увеличение объемов интернет-торговли. По данным IATA, мировой объем грузов, перевезенных воздушным транспортом, за 11 месяцев 2017 года увеличился на 9,7 процентов, показав наивысший рост с 2010 года, и почти в три раза превзошел средние темпы роста отрасли за последние 10 лет (3,3 процента).

**Средства ФНБ на новый аэропорт Саратова размещаются на 11-летнем депозите в ВЭБе**

Средства Фонда национального благосостояния (ФНБ), предназначенные для строительства нового аэропорта под Саратовом, которое ведет холдинг «Аэропорты регионов», размещаются на депозите в ВЭБе. Согласно сообщению Минфина РФ, в декабре 2017 года ВЭБ получил первый транш средств ФНБ для саратовского проекта в размере 4,03 млн рублей. Деньги предоставлены под 6 процентов годовых до декабря 2028 года. Общий объем средств ФНБ, которые «Аэропорты регионов» получают через кредит ВЭБа, составит 5 млрд рублей. Строительство нового аэропорта (предполагаемое название — «Гагарин») ведется с июня 2017 года, завершить его планируется в 2019 году.

**Проект реконструкции терминала МА Улан-Удэ представят в первом полугодии будущего года**

Общественность получит возможность познакомиться с программой модернизации и развития аэропорта Улан-Удэ, в которую входит реконструкция пассажирского терминала, в первом полугодии 2018 года, сообщил гендиректор компании «Новпорт» (будет финансировать программу развития аэропорта) Сергей Рудаков. Ранее врио главы Бурятии Алексей Цыденов также сообщил, что после завершения строительства новой взлетно-посадочной полосы начнется реконструкция терминала аэропорта Улан-Удэ. Аэропорт в Улан-Удэ был построен в 1925 году. В последние пять лет средний пассажиропоток аэропорта — около 300 тысяч человек в год.

**Командно-диспетчерский пункт липецкого аэропорта будет достроен в третьем квартале**

Генподрядчик — АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей» сдает строительную часть командно-диспетчерского пункта липецкого аэропорта в третьем квартале 2018 года, сообщает со ссылкой на начальника липецкого отделения Воронежского центра обслуживания воздушного движения госкорпорации по ОрВД Сергея Блохина. Кроме строительства здания, корпорация, сопровождающая проект, отвечает за сроки и качество монтажа систем отопления, вентиляции, водоснабжения, а также благоустройства территории. Напомним, реконструкция аэропорта ведется с 2013 года, ее общая стоимость составляет более 1 млрд рублей средств федерального и регионального бюджетов.

**Хабаровский край получил 5,9 млрд рублей на развитие местных аэропортов в рамках ФЦП**

Хабаровский край получил 5,9 млрд рублей в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», следует из сообщения на сайте Министерства РФ по развитию Дальнего Востока. «Эти средства в ближайшие два года будут направлены на реконструкцию аэропортов на севере Хабаровского края. В частности, планируется модернизировать аэропорты в поселках Охотск, Аян и Херпучи», — говорится в сообщении. Премьер-министр Дмитрий Медведев дал поручения Минфину, Минтрансу и Минэкономразвития предусмотреть в федеральном бюджете на период 2019-2021 годов средства на реконструкцию 40 дальневосточных аэропортов.

**Пассажиропоток МА «Толмачево» за 2017 год превысил отметку в 5 миллионов пассажиров**

За 12 месяцев 2017 года аэропорт обслужил 5 007 302 пассажира, что на 22,2 процента больше показателя прошлого года и является новым рекордом предприятия по числу обслуженных пассажиров с начала года. Как сообщает пресс-служба аэропорта, количество трансферных пассажиров аэропорта по итогам двенадцати месяцев 2017 года увеличилось на 52 процента по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 1 млн человек. Как отметил гендиректор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич, положительная динамика пассажиропотока обусловлена открытием новых направлений и увеличением частоты на существующих маршрутах.

**Какими навыками должны обладать пилоты современных самолётов? Как летать безопасно? Как преодолевается дефицит летного персонала? Об этом рассказывает Александр МИРОШНИЧЕНКО, заместитель командира учебно-летного отряда «Аэрофлота», пилот-инструктор с 30-летним стажем, автор книги о тонкостях обучения летному ремеслу.**

— Александр Васильевич, как люди приходят в эту профессию?

— Из летных училищ, в основном. «Аэрофлот» отбирает способных курсантов и платит им стипендии, гарантируя прием на работу. Выпускники проходят отборочную комиссию, в составе которой пилоты, инженеры, штурманы, эксперты по разным видам авиационной деятельности. Это собеседование и в то же время экзамен. Летчик должен знать авиатехнику, аэродинамику, иметь представление о воздушной навигации и обладать определенными когнитивными навыками. То есть набором психологических характеристик, позволяющих продолжить учебу. Успешных кандидатов принимают в учебно-летный отряд авиакомпании, где они проходят переподготовку на современные воздушные суда.

— Как организовано обучение?

— В нашем распоряжении комплексные тренажеры Airbus и Boeing различных модификаций, SSJ-100. MC-21 скоро будет готов уже. Берем в лизинг тренажеры Boeing 777, установленные концерном «Боинг» в Сколково. Используем технические возможности учебных заведений гражданской авиации. В договорах поставки зарубежных воздушных судов предусмотрено обучение пилотов в Брюсселе, Тулузе, Сизтле, Пекине.

— Как из 100 курсантов выбрать 10 перспективных?

— Во-первых, мы берем отличников с красными дипломами. Во-вторых, следуем регламентам. Есть критерии психологического тестирования, утвержденные Федеральными авиационными правилами: на внимание, пространственное мышление, концентрацию. Это набор картинок, игра, но тесты объективны, и это подтверждает практика. Мы анализируем результаты тестирования и постоянно ужесточаем требования.

— Отсев существует?

— Он происходит на всех этапах, даже во время тренировочных полетов, если человек не достигает нужного уровня. 20 процентов ошибок — пропускной балл для начала теоретической подготовки. Столько же ошибочных операций на тренажере — и уже не допускается человек к дальнейшей учебе. После тренажерной сессии пилот должен освоить определенный набор процедур. Иначе он попадает в отсев.

— Что самое тяжелое в работе инструктора?

— Самое тяжелое — сказать «нет, парень, это не твоё». Помните, в недавнем фильме «Экипаж» есть кадры, когда инструктор (актер Владимир Машков) жестко отстраняет пилота, а у самого печаль в глазах? Вот этот его взгляд говорит о работе пилота-инструктора больше, чем все методички по летному обучению.

— Как вы оцениваете этот фильм?

— Прекрасная работа актеров. Они сыграли реальных пилотов, полностью вошли в образ. Кстати, все этапы обучения снимались в Шереметьево на на-

# Александр Мирошниченко: «По блату пилотами не становятся»



Александр Мирошниченко

стоящем тренажере. Инструкторы были научными консультантами киноленты. Режиссер Николай Лебедев советовался по деталям сценария. Хотя, даже если экранизировать Руководство по летной эксплуатации, летчики все равно найдут изъяны и будут ругать фильм.

— Так было и с первым «Экипажем», легендарным блокбастером советских времен.

— Тот сценарий был основан на реальных событиях, которые произошли с моим отцом в 1971 году. В рейсе на Ту-104 случился отказ техники, и экипаж действительно ремонтировал шасси в условиях полета. Георгий Жженов блестяще сыграл настоящего командира экипажа, каким и был мой папа.

— В экранном образе главное качество пилота — смелость. А в реальной жизни?

— В нашей профессии самое главное — ответственность. Это основополагающая вещь, которой нужно добиться от летчика. Документ ИКАО утверждает, что пилот — это объединение навыков, знаний и мировоззрения. То есть отношение к миру и к людям, нравственные ценности так же важны, как техника пилотирования. Это понимала еще советская школа летного обучения, не самая худшая в мире.

— Головокружение от успехов возникает у ваших юных учеников?

— Это свойственно молодости. В 1975 году 19-летним вторым пилотом я летал на Ан-2 рейсом Одесса-Новоивановка. И было то же самое ощущение: весь мир на ладони, я — супермен, а выше меня только мой капитан. Ответственности это не отменяет.

— Романтика профессии сохранилась в наши меркантильные времена?

— В начале 2000-х годов в учебно-летный отряд приходили люди, которые по 3-5 лет после училища не могли найти работу пилота. Они летали бортпроводниками, носили навигационные чехоманчики, только чтобы оставаться в авиации. Сейчас есть те, кто приходит работать исключительно за деньги. Но инструктор должен взаимодействовать с любыми кандидатами. Если он не умеет подстраиваться под ученика — он не профессионал. В паре «учитель-ученик» главным является ученик. Учитель работает на него, создает нормальные условия для постижения знаний, которые передаются из рук в руки. Летный инструктор, как и врач, очень дорогой специалист.

— Как решается проблема старения кадров?

## Экзамен длиной в жизнь

Книга Александра МИРОШНИЧЕНКО «Несколько советов пилоту-инструктору» основана на его собственном опыте обучения пилотов Airbus A320. В ней много рекомендаций и технических тонкостей для специалистов. Тем более неожиданно лирическое вступление автора, его видение летной работы.

«...Представьте себе очень широкую дорогу. Представили? А теперь ту же дорогу только в десятки раз шире с крутыми обрывами по краям. Вот что такое авиация.

Где-то на краю обрыва испытатели проверяют на прочность новые машины и себя. Там же недалеко от них военные летчики рискуют своими жизнями и угрожают чужим. На другой обочине тоже возле обрыва наслаждаются самосовершенствованием и хлещут адреналин авиа-спортсмены и авиа-экстремалы. Подальше от обрыва любители. Как подальше? То осторожно, посерединке, то почти возле пропасти. И так пока не поумнеют или в пропасть не свалятся. Еще чуть подальше от края — бизнес авиация. Насколько далеко — зависит от ума и настроения хозяина бизнес-джета и от принципиальности и профессионализма его капитана. От края к краю шарахаются представители специальной авиации. Они, конечно, трудяги и мастера, и рискуют подходить к краю только по необходимости. Спасти человека, потушить лесной пожар, защитить урожай. Они, как и испытатели, и военные, там, у края своим делом занимаются.

А что посередине дороги? Условно говоря — тонкая белая линия, которую увидишь не сразу. А её не только видеть нужно, но и летать только по ней, хотя места достаточно от края до края. Потому что линейный пилот отвечает в первую очередь за пассажиров, которые и жизнь ему доверили и деньги платят, чтобы он мог зарабатывать любимым делом.

Именно любимым. Если это не так, работать очень трудно. Авиация она как жена. Можно жить с нелюбимой женой? Можно, но плохо. Так и с авиацией. Если связал с ней жизнь, придется отдавать всего себя, сколько бы пафосно это не звучало.

А что взамен? Как и в любви: радость от того, что она у нас есть или была. В авиации — радость называть своим рабочим местом небо. Понимать, что тебе позволено быть там хозяином, тружеником, частью авиационного братства, а не временным посетителем. Удовольствие от постижения профессии — процесс непрерывный. Только зеленые новички думают, что совсем скоро постигнут все тайны летного мастерства. Профессионалом, по большому счету, становишься когда понимаешь, что учиться нужно всю летную жизнь.

Почему нельзя сделать шаг в сторону от «тонкой белой линии»? Там тоже безопасно, далеко от края, где тоже люди летают. Потому что шаг в сторону определяет направление движения. И это движение в сторону от безопасности, снижение надежности полёта и надежности линейного пилота, единственного критерия его профессионализма.

Шаг в сторону позволяет предположить, что через некоторое время будет следующий. И другие за ним. И это шаги в сторону пропасти. Они кажутся безопасными, пока не ощутишь отсутствие опоры. Это не фантазии на тему «как запугать новичка», а жизненный и профессиональный опыт. Много линейных пилотов по разным причинам решали, что тонкая линия для них тесновата, что показать свое мастерство, хорошо заработать и получить острые ощущения можно только за её пределами, у пропасти на краю. Это кончалось печально. Всегда.

Хороший линейный пилот ничего героического рассказать про свою работу не может. У него все штатно, по расписанию. Он всегда готов к неприятностям, но они его минуют. Потому что хорошо линейному пилоту везёт. И удача зависит от него самого. Нет в этом ничего сверхъестественного или мистического. Есть два правила: будь готов к неприятностям и сделай все возможное, чтобы они тебя миновали.

Беда профессии в том, что именно отклонения от нормы будоражат чувства, вызывают эмоции. Плохая погода, отказы и неисправности, предельные режимы. В общем, все, что требует предельной концентрации. Эти ощущения мы подсознательно хотим испытать, и наши желания сбываются. Как, впрочем, сбываются все наши желания. Удача приходит к тому, кто её ждет. Но не любит того, кто только на неё и уповаёт.

Летная работа — экзамен длиной в жизнь. Сказать, что ты хороший пилот можно только в прошедшем времени. Я всё ещё сдам этот экзамен».

— Не так уж просто вырастить смену, особенно командиров воздушных судов. Но молодое поколение в авиакомпании есть. Это талантливые люди с красивыми летными карьерами. Вот пример: из глубинки ехал человек в райцентр учиться на механизатора, 20 тысяч рублей стоила учеба, но таких денег в семье не было, и ребенок поступил бесплатно в летное училище, сейчас летает командиром на Airbus. Кадровый военный после службы в армии год работал таксистом, чтобы оплачивать курс авиационного английского. Кто-то на стройке деньги зарабатывал на учебу. Есть женщины-пилоты с высшим образованием филолога, переводчика, которые позже пошли в летное училище, потому что такая была мечта.

**— Женщина в авиации должна быть на две головы выше, чтобы ее просто считали равной?**

— Уже устарел этот стереотип. Хотя определенная инерция в обществе существует. У нас более 30 женщин летают командирами и вторыми пилотами. И тенденция эта нарастает. Только профессионализм является критерием. Благодариме свойственно женщине от природы, что очень помогает в летной карьере. Другое дело, что профессия пилота требует самоотдачи, она забирает женщину из семьи. Но это уже социальный аспект проблемы.

**— Удалось ли преодолеть дефицит летных кадров?**

— Он будет существовать, пока Китай не насытит лётчика-



Заместитель главы Росавиации Олег Сторчевой доволен работой на тренажере студентов МГУТУГА

ми. Это прогнозировали еще пять лет назад. Когда «Аэрофлот» втрое увеличил парк самолетов, существовала эта проблема. Сейчас она преодолена. В прошлом году приняли 280 пилотов на работу. В нынешнем придут 356 человек. Да, тревожно, когда профессионалы уходят. Но трагедии в этом нет. Есть сложная задача, которую мы решаем. Есть инструменты, методики летного обучения, штат инструкторов.

**— Это правда, что уходят**

**опытные, а за штурвал сажают неопытных?**

— Это дамские истерики. Авиакомпания скорее откажется от приобретения новых самолетов, чем будет увеличивать штат пилотов за счет необученных людей. Никакой дефицит, никакие экстремальные обстоятельства не заставят инструктора дать допуск пилоту, в котором он сомневается. В нашем подзвонии заложена ответственность за пассажиров. Плюс очень

строгая система отбора, чрезвы-

чайно высокие требования. Новичкам кажется, что слишком много зачетов, экзаменов, проверок. Но эти стандарты и обеспечивают безопасность. К чести нашей администрации, она не вмешивается в деятельность пилотов-инструкторов и в подготовку летного состава. Это даже записано в служебных инструкциях. По влугу пилотами не становятся. Только по гамбургскому счугу.

**Интервью провела Галина ПОНОМАРЕВА**

## Кто был прообразом героев советского блокбастера

**Знаменитый фильм «Экипаж» вышел в 1980 году и сразу стал лидером проката. По сути это был первый на советском экране фильм-катастрофа с любимыми актерами в главных ролях. Снял картину режиссер А. Митта, научным консультантом был ни кто иной, как министр гражданской авиации Б. Бугаев. Эпизод с ремонтом самолета в полете казался фантастическим даже обычным зрителям, не говоря уже о специалистах. Мало кто знает, что этот сюжетный ход основан на реальных событиях.**



17 июля 1971 года Ту-104 выполнял обычный рейс из Москвы в Одессу. Повышенное внимание сопровождало его на трассе: после взлета диспетчеры Внуково сообщили, что на полосе нашли куски резины от лопнувшего шасси. Позже выяснилось, что они от колеса другого самолета. У Ту-104 возникла проблема куда серьезнее. При заходе на посадку передняя стойка шасси не вышла до конца, осталась в промежуточном положении. Глядя через люк, определили, что срезан болт крепления цилиндра выпуска передней стойки. Набегающий поток «дожать» ее не мог: на этом типе самолета стойка выпускается против потока.

Бортмеханик предложил устранить неисправность в полете, «просто» поставить отвертку вместо утраченного болта. Тогда гидравлика дожмет стойку до замка и нормальная посадка гарантирована. Для этого нужно «все-го-навсего» спуститься в нишу передней стойки и проделать это, стоя на ее узких боковых полках (ширина 5 см!), на высоте 500 метров и на скорости 400 километров в час, в потоке, «что имеет силу пули».

Какая нужна смелость, чтобы решиться на такое, и чтобы это разрешить?

Альтернативой была посадка без передней стойки с неизвестным исходом. На борту 100 взрослых пассажиров и 28 детей. Последнее и стало решающим аргументом. Командир Василий Мирошниченко решил использовать шанс избежать аварийной посадки, сообщил о проблеме на землю, диспетчеры «расчистили» зону ожидания, отправив все воздушные суда на запасные аэродромы. К посадочной полосе ринулись пожарные и санитарные машины.

Тем временем на борту механика обязали тросом аварийного покидания самолета и от-

крыли люк. В кабину ворвался оглушительный рев 75-тонного лайнера. Скорость уменьшили насколько возможно: при 290 км/час уже начинается предсрывная тряска. Два члена экипажа страхуют этот опасный аттракцион, они же толкают стремянкой переднюю стойку. Однажды нога механика срывается, и он повисает на страховке, так что ноги оказываются в потоке. Потом отвертка почти вошла уже в нужное отверстие, но сорвалась и улетела вниз. Нашли другую. А время-то уходит. Топлива остается на один заход на второй круг. За пять минут до критического приказа садиться в аварийном режиме, отвертка все же встала на место. Механику хватило сил доползти до пульты, выпустить все шасси и лечь в проходе.

Можно готовиться к штатной посадке. Но подсознательно кажется, что все держится на отвертке. Решение командира – готовиться к аварийной посадке. Штурману велено покинуть кабину (его рабочее место на Ту-104 располагается в носу самолета, что в данной ситуации не безопасно).

Дальше — мягкое приземление исправного самолета. Все живы. Лайнер цел. Летное начальство требует пройти медицинский осмотр. Вы подумали, что это забота о здоровье экипажа, пережившего стресс? Ничуть не бывало: экипаж обследовали на наличие алкоголя. Все написали объяснительные записки и на следующий день отправились в очередную рейс. Позже их ждал «разбор полетов» и нагоняй от руководства за нарушение инструкций. Никто же не разрешил им ремонтировать самолет в воздухе...

Так бесславно и завершилась бы эта героическая история. Но кто же знал, что всего через три недели министр гражданской авиации СССР Борис Павлович Бугаев будет лететь с одесским экипажем из Москвы в Симферополь и зайдет в пилотскую кабину Ту-104, которую он знал как лётчик. Бортмеханик не упустил возможности рассказать ему о своем коллеге Борисе Романченко и описать все произошедшее.

Вскоре в Одесском ОАО получили телеграмму такого содержания:

СИМФЕРОПОЛЯ 071245  
ОДЕССА ЭКИПАЖУ САМОЛЕТА ТУ-104 ОДЕССКОГО ОАО МИРОШНИЧЕНКО  
ПОДВИГ, СОВЕРШЕННЫЙ БОРТМЕХАНИКОМ РОМАНЧЕНКО, ЯВЛЯЕТСЯ ЯРКИМ ПРИМЕРОМ  
ВЫСОКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНОГО ДОЛГА. ВЫРАЖАЮ ОСОБУЮ  
БЛАГОДАРНОСТЬ ВСЕМУ ЭКИПАЖУ. О ВАШИХ ПРАВИЛЬНЫХ И САМООТВЕРЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ,  
ПРЕДОТВРАТИВШИХ ЛЕТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ, МНОГУ БУДЕТ ДОЛОЖЕНО ПРАВИТЕЛЬСТВУ.

Б.БУГАЕВ

Экипаж был удостоен правительственных наград.

### ИНТЕГРАЦИЯ

#### Мексиканская авиакомпания «InterJet» пустила новые российские самолёты SSJ 100 на запчастях

Фактически, авиаперевозчик вынужден был пойти на подобный шаг, так как в противном случае, компании пришлось бы прекратить эксплуатацию пассажирских лайнеров SSJ 100. В настоящий момент авиакомпанию «InterJet» пытаются обвинить в каннибализации своего собственного воздушного флота, однако, в случае, если проблемы были связаны именно с поставкой запасных частей от российских авиапроизводителей, то гораздо больше вопросов возникает именно к российской стороне. До недавнего времени в парке «InterJet» находилось 22 пассажирских авиалайнера Sukhoi SuperJet 100, однако, после разборки четырёх самолётов, флот перевозчик сократился до 18 российских лайнеров.

#### Ростуризм призвал туроператоров учитывать наличие в китайских аэропортах мест и слотов

Федеральное агентство по туризму заявило, что будет выдавать разрешение на выполнение чартерных рейсов в Китай только после того, как авиаперевозчики предоставят информацию о наличии слотов в китайских аэропортах. Он попросил туроператоров учитывать наличие мест при планировании туров. Напомним, в декабре из-за отмены рейсов авиаперевозчика «Икар» на остров Хайнань туроператоры изменили свои полетные программы в связи с высоким годовым спросом. Основной причиной отмены полетов «Икара» стало то, что перевозчику не удалось получить слоты для полетов в Хайкоу из Москвы, Санкт-Петербурга, Уфы, Казани и Тюмени.

#### Совместное предприятие Safran и GE подписало протокол о сотрудничестве с Hainan Airlines

Совместное предприятие ведущего французского производителя оборудования для аэрокосмических объектов Safran и американского промышленного конгломерата General Electric подписало протокол о сотрудничестве с китайской авиакомпанией Hainan Airlines Holding на сумму 4,2 миллиарда долларов США. Сообщается, что по условиям протокола, совместный бизнес двух компаний под брендом CFM International будет поставлять Hainan Airlines двигатели Leap-1A для улучшенных версий узкофюзеляжных пассажирских самолетов A320neo компании Airbus. Кроме того, сделка включает в себя долгосрочное соглашение на сервисное обслуживание этой техники.

#### Ульяновская область и РАНХиГС намерены создать Центр подготовки кадров для отрасли

В рамках Гайдаровского форума губернатор Ульяновской области Сергей Морозов и ректор РАНХиГС Владимир Мау подписали протокол о намерениях по созданию в Ульяновске Центра подготовки инженерно-управленческих кадров для авиационной отрасли. «Инициатива обусловлена тем, что в регионе сильна инженерная подготовка: работают опытные технические вузы, ведется реализация национальных авиационных проектов. Но в то же время, очевидно, что для будущего в условиях современного темпа развития нужны новые технологии развития человеческого капитала, на базе того задела, что исторически сложился в регионе», — говорится в сообщении РАНХиГС.

#### Двигатель тягой более 30 тонн станет базовым для перспективного авиационного комплекса ВТА

«Двигатель ПД-35 нужен не только для российско-китайского широкофюзеляжного пассажирского самолёта. Он позволит уйти от четырехмоторной схемы на Ил-476, Ил-478, Ил-96-400, а также станет базовым двигателем для перспективного авиационного комплекса военно-транспортной авиации», — написал в своем микроблоге в Twitter вице-премьер Дмитрий Рогозин. Стоимость работ оценена в 64,3 млрд рублей. Сертифицировать новый авиадвигатель планируется в 2025 году. В «ОДК-Авиадвигателе» отмечают, что «на базе двигателя ПД-35 планируется в дальнейшем создать семейство авиадвигателей различной тяги вплоть до тяги на взлёт до 50 т».

#### В зимний период в Киргизии могут временно снизить цены на внутренние авиаперевозки

Премьер-министр поручил Минтрансу республики совместно с авиакомпаниями проработать вопрос временного снижения цен на внутренние авиарейсы в зимний период, что позволит гражданам иметь альтернативные приемлемые варианты перемещения по стране. Резкое ухудшение погоды в Киргизии перед Новым годом привело к серьезным заторам на автомобильных дорогах, включая Бишкек - Ош, где проезда ожидали тысячи машин. Путь с севера на юг Киргизии из-за сложности передвижения занимал несколько суток. В связи с этим парламентарии республики подняли вопрос о необходимости принятия мер по оперативному предупреждению подобных ситуаций.

#### ЕгиптAir направляет в Россию делегацию для завершения процедур по запуску рейсов

«В настоящее время мы ждем ответа от российской стороны по поводу запрошенных слотов (временных промежутков, в течение которых аэропорт принимает и обслуживает воздушные суда)», — рассказали в компании. По словам представителя перевозчика, «ЕгиптAir планирует выполнять три рейса в неделю по маршруту Каир — Москва — Каир — в воскресенье, вторник и четверг — из того же аэропорта, что и раньше (до прекращения авиасообщения), т.е. из Домодедово». «Пока преждевременно говорить о том, когда будет первый рейс и когда стартуют продажи билетов, все станет ясно после визита делегации», — отметили в компании. — В первых числах февраля, надеемся, рейсы будут запущены».

#### Власти Украины прогнозируют завершение переговоров с Ryanair в январе-феврале т.г.

Переговоры с ирландским лоукостером Ryanair относительно его выхода на украинский рынок находятся на финальном этапе, сообщил министр инфраструктуры Украины Владимир Омелян, выразив надежду, что они будут завершены с положительным итогом уже в январе-феврале текущего года. Ранее, 10 июля 2017 года Ryanair объявила об отмене запланированного входа в Украину после того, аэропорт «Борисполь» нарушил соглашение, достигнутое в марте 2017 года в Мининфраструктуры с должностными лицами аэропорта. Премьер-министр Владимир Гройсман поручил привлечь к оценке переговорного процесса Национальное антикоррупционное бюро Украины.

## БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

**МАК: ситуация с аварийностью в ГА России в 2017 году существенно улучшилась**

В МАКе констатировали, что ситуация с аварийностью в гражданской авиации РФ в 2017 году улучшилась по сравнению с предыдущим годом. В 2016 году было зафиксировано 52 АП, в том числе 23 катастрофы, в которых погибли 59 человек.

Наибольшая доля воздушных происшествий пришлась на авиацию общего назначения (АОН). По данным Межгосударственного авиационного комитета, в числе основных причин инцидентов – низкая подготовка пилотов, халатность и пьянство. В коммерческом секторе ГА произошло 9 авиационных происшествий с легкими и сверхлегкими самолетами, а также 8 инцидентов с вертолетами. Как и все последние годы, наибольшее количество работ следователям принесла АОН. Она потеряла за прошлый год 22 воздушных судна, что унесло жизни 14 пилотов и 11 пассажиров. В 2016 году в АОН произошло 33 происшествия, в том числе 16 катастроф, в которых погибли 29 человек.

**Япония требует обеспечить на Окинаве безопасность от полетов военной авиации США**

Правительство Японии требует от США гарантировать безопасность полетов американской военной авиации на южном острове Окинава, где за последние пять месяцев произошло уже семь инцидентов.

Об этом заявил японский министр обороны Ицунори Онодэра на встрече на Гавайях с главой Тихоокеанского командования Вооруженных сил США адмиралом Гарри Харрисом. «Инциденты вызывают большое беспокойство местного населения, которое законно требует гарантий безопасности», — привел слова министра японский телеканал NHK. Адмирал Харрис выразил сожаление в связи с инцидентами, однако подчеркнул, что экипажи аварийных вертолетов действовали правильно, поскольку сажали неисправные машины в относительно безлюдных местах. Эти слова уже осудил губернатор Окинавы Такэси Онога: «Проблема не в действиях экипажей, а в плохой технической подготовленности американских воздушных судов».

**«Пентагон» смонтирует в Красноярске систему безопасности аэропорта «Емельяново»**

Петербургская компания должна будет до 30 ноября т.г. установить в аэропорту специальный дизель-генератор с автоматическим запуском для обеспечения бесперебойного электропитания систем безопасности.

Ранее сообщалось, что 26 декабря группа «Базовый элемент» (управляет активами Олега Дерипаски) ввела в эксплуатацию новый пассажирский терминал в МА Красноярск. «Пентагон» также смонтирует сигнализацию по охраняемому периметру протяженностью 14,9 тысячи м. Стоимость контракта — 209,8 млн рублей. Общая стоимость проекта составила 5,9 млрд рублей. Пропускная способность нового аэровокзала — до 5 млн человек в год, площадь — порядка 58 тысяч кв. м. Власти Красноярского края утверждают, что после запуска терминала красноярский аэропорт станет крупнейшим за Уралом. ООО «Пентакон» создано в июле 1995 года, специализируется на электромонтажных работах.

**Голландия указала на ложь Украины о достоверности сведений по трагедии МН17**

Международная следственная группа (JIT), занимающаяся расследованием катастрофы МН17, опровергла информацию, озвученную в МИД Украины о готовности предъявить данные о причастных к трагедии.

Сообщения, озвученные в украинском МИД о том, что Международная следственная группа во главе с Голландией готова предоставить данные о 120 подозреваемых в трагедии МН17 являются ложью. Об этом рассказал специалист в сфере IT и предприниматель Марсель ван ден Берг, связавшийся с представителем JIT Вимом де Брюном. Так, по словам представителя Международной следственной группы, данные о 120 подозреваемых по делу МН17 не являются верными. Более того, JIT не станет публиковать списки до тех пор, пока дела не дойдут до суда. Следует отметить, на эту публикацию также сослался Элиот Хеггинс, являющийся основателем сайта журналистских расследований Bellingcat.

**Boeing 767 Air Astana выкатился с ВПП в декабре 2017 года из-за ошибки экипажа**

Комиссия Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан закончила расследование и озвучила основные инцидента с самолетом авиакомпании Air Astana, который выкатился с ВПП в аэропорту Алматы.

По данным расследования, причиной инцидента с Boeing 767-300ER явились неправильные действия экипажа. Сообщается, что в целях проведения объективного расследования авиационного инцидента расшифровка средств полетной и речевой информации проведены специалистами научно-технического обеспечения безопасности полетов Межгосударственного авиационного комитета. Результаты считывания и расшифровки средств полетной информации учтены при подготовке проекта окончательного отчета. По данным комиссии, сопутствующими причинами явились некачественная предполетная подготовка экипажа, незнание разметки РД "F", приведшее к преждевременному отвороту влево.

**Правительство Малайзии объявило о возобновлении поисков пропавшего Boeing 777**

Малайзия подписала соглашение с американской компанией Ocean Infinity о возобновлении поисков пассажирского Boeing, пропавшего в марте 2014 года. Об этом сообщил министр транспорта страны Лиоу Тионг Лай.

Согласно договоренностям, поиски возобновятся до конца января. Как отмечает издание Star, финансовые выплаты компании будут осуществлены только в результате положительного исхода операции. Ранее глава минтранса сообщил, что уже определена зона поисков площадью 25 тысяч кв км, расположенная севернее от предыдущего района операции в южной части Индийского океана. Принадлежавший авиакомпании «Малайзийские авиалинии» Boeing 777-200 выполнял рейс МН370 по маршруту Куала-Лумпур — Пекин в ночь с 7 на 8 марта 2014 года. Примерно через два часа после вылета связь с лайнером прервалась. На его борту находились 227 пассажиров и 12 членов экипажа.

# Уральские крылья Минобороны

## Военное ведомство России начало закупку L-410 и Diamond DA42T в качестве учебных самолетов

Как сообщил Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации, заместитель Министра обороны Юрий Борисов посетил с рабочей поездкой Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) в Екатеринбурге.

Выступая на совещании с участием коллектива предприятия, Юрий Борисов заявил, что Министерство обороны России планирует с 2019 года дальнейшие закупки беспилотников «Форпост», улучшенных с учетом боевого опыта в Сирии и собранных полностью из российских комплектующих.

«В Сирии «Форпост» зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Поэтому мы строим планы на ближайшее десятилетие использовать эти комплексы. Естественно, они пройдут модернизацию», — пояснил Юрий Борисов.

Он поблагодарил сотрудников завода, которые постоянно находились на авиабазе Хмеймим в Сирии, где обеспечивали техническое обслуживание этих беспилотников.



подготовки курсантов военно-транспортной авиации».

По его словам, в 2017 году поставлены три самолета. В 2018 завершатся государственные совместные испытания.

«В планах следующего года уже 17 самолетов, а в 2019 году ещё 15. Итого будет 35 самолетов поставлено», — уточнил Юрий Борисов.



«Завод поставил в войска около 30 комплексов «Форпост», но они ещё были собраны из импортных комплектующих. По заказу Минпромторга России завод выполнил работу по импортозамещению, и мы обсуждаем планы заказа нового контракта с 2019 года со стопроцентной локализацией. Таким образом, «Форпост» будет уже целиком российским», — подчеркнул Юрий Борисов.

Разведывательный беспилотный комплекс «Форпост» включает в себя три самолёта и наземную станцию управления. Масса одного самолета составляет 500 килограммов. Он способен осуществлять разведку с высоты пять километров в течение 16 часов на удалении до 400 километров.

Также Юрий Борисов сообщил, что «Минобороны имеет твердый контракт на 35 учебно-тренировочных самолетов Diamond DA42 NG, которые будут использоваться для

Он также отметил, что у Министерства обороны есть планы использовать самолет как платформу по другим направлениям, в том числе в качестве патрульного. Таким образом, речь идет о начале массовой закупки Министерством обороны России собираемых на АО «Уральский завод гражданской авиации» легких двухдвигательных четырехместных самолетов Diamond DA42 NG Twin Star производства австрийской компании Diamond Aircraft Industries GmbH, для использования в качестве учебно-тренировочных самолетов для подготовки курсантов военно-транспортной авиации ВКС России. Самолеты DA42 NG оснащаются авиационными дизельными моторами Austro Engine AE 300 производства компании Austro Engine, принадлежащей все той же Diamond Aircraft.

Напомним, что вопрос о приобретении Министерством обо-

роны России самолетов Diamond DA42 NG в качестве учебных был возбужден еще в 2010-2011 годах. В 2013 году УЗГА получил контракт Министерства обороны на создание специализированного учебно-тренировочного варианта DA42 NG, обозначенного DA42T. Ранее сообщалось, что сборка DA42T на УЗГА должна была начаться в 2015 году, а в 2016 году планировалось достижение их локализации уровня около 100 процентов. Однако фактически сборка этих машин для Министерства обороны была начата, как видно из вышеприведенного сообщения, только теперь.

Также УЗГА участвует в разработке пилотируемых и беспилотных платформ на основе самолетов DA42 (такие платформы на основе DA42 поль-

многим эксплуатантам БЛА большой дальности полета, и в этом качестве, видимо, и интересуют российские Вооруженные Силы.

Помимо этого, Министерство обороны России заинтересовалось самолетами L-410. «Он нас интересует для использования в сложных метеословиях, для посадки на воду, на снег. Предусмотрели модификацию поплавковую и лыжную, для того чтобы можно было использовать в интересах, в том числе, сил специальных операций», — рассказал Борисов.

Многоцелевой 19-местный самолет L-410UVP производится на Уральском заводе гражданской авиации в двух исполнениях: как учебно-тренировочный и для перевозки грузов и пассажиров.

Модернизация самолета си-



зуются широкой популярностью во всем мире). Как уже сообщалось, в 2016 году ФСБ России приобрела у УЗГА два самолета DA42M NG с дополнительным оборудованием для использования в разведывательном варианте «для обеспечения государственных комплексов на основе DA42 NG проявляет и Министерство обороны России. Следует отметить, что такие самолеты широко используются в качестве своего рода замены до сих пор недоступных

лами завода подразумевает, в первую очередь, замену бортового оборудования на отечественное, изменение посадочных устройств шасси — это лыжное шасси для посадки на снег и поплавковое для посадки на воду. Кроме того, разрабатывается шасси для посадки на мягкий грунт, неподготовленную площадку.

Во время визита на УЗГА Юрий Борисов заявил о планах Министерства обороны по приобретению у екатеринбургского завода 18 таких самолетов.



Месяц назад «ВТ» опубликовал заметки Карен Уолкер, редактора американского журнала *Air Transport World*, о том, что ей наряду с тысячами пассажиров *British Airways* и других авиакомпаний довелось претерпеть при вылете 10 декабря из лондонского Хитроу. Напомним, в числе других её рейс в Вашингтон был отменён в ходе обвального сбоя в работе аэропорта и перевозчиков вследствие снегопада (см. «Зимние сюрпризы по-британски», №51 за 2017 год).

# Коллапс в Хитроу. 2

## Уроки на завтра для работы над ошибками



Рассказ о многочасовых перипетиях, увенчанных ночёвкой в переполненном терминале, размещённый г-жой К. Уолкер в блоге на сайте журнала, остался незавершённым — на тот момент она не знала когда и чем всё закончится. Но, верная долгу репортёра, окончила свой отчёт, добравшись на вторые сутки домой. И заодно профессионально высказалась о том, как исключить повторение невольных пережитых мытарств. Думается, и то и другое имеет не только локальное значение и потому заслуживает внимания российских читателей...

«После бессонной ночи на полу в пятом терминале казалось, что реформирование билетов, объявленное под утро, тянется особенно медленно. Большей частью были открыты всего три стойки — и то только для тех, кто как я, имел статус часто летающих с альянсом *Oneworld*, в который входит *British Airways*. Не знаю сколько пришлось томиться в очередях остальным пассажирам. В своей же мы развлекались тем, что засекали длительность процедуры на соседних стойках регистрации, определяя где она движется быстрее. Наш «приз» достался сотруднику, начавшему дежурство на стойке H12 в пять часов, а к девяти часам утра обслужившего лишь второго человека.

Ещё через время я выстояла — очередь к одной из его коллег. Та была сдержанно любезна и деловита. Не сказав ни слова сочувствия по поводу выпавшего на нашу долю минувшей ночью, занялась поиском подходящего мне рейса — после почти 18 часов кошмара меня, впрочем, устраивал любой ближайший. По сравнению с коллегой-соседом она оказалась просто спринтером, минут через тридцать сообщив, что удалось забронировать мне место на прямом рейсе в Вашингтон отправлением в пять пополудни. То есть на том же самолёте, которым я, хоть и с большой задержкой, улетила бы днём раньше, не случись на самолёте с уже заполненным салоном отказ ВСУ.

Вдруг, взглянув на экран, сотрудница меняется в лице, заставив меня с ужасом подумать, что отложен и этот рейс (вылеты из Хитроу продолжали отменять весь день), после чего вступает в телефонный разговор на авиажаргоне с кем-то в службе резервирования.

— О'кей, спасибо! — произносит она в трубку и, обратившись ко мне, объясняет, что по ошибке определила меня в бизнес-класс. А я с моими накопленными на год авиамилами от *Oneworld* его пока не заслуживаю, но теперь оплошность исправлена.

Делаю вывод, что в бизнес-классе у них остаются свободные места. Значит, есть возможность, предоставив одно из них мне, хоть частично компенсировать причинённые неудобства, но внутренний протокол им не позволяет. Уж лучше бы я не слышала этого признания и оставалась в блаженном неведении о недостаточной значительности своей персоны в глазах авиакомпании...

Наконец, с заветным посадочным талоном в руке снова иду в зону предполётного досмотра. В наплечной сумке — пара баночек с английским соусом — купила их как сувениры в бесплошной лавке терминала после прохождения того же контроля сутки назад. Переложила бы их в чемодан, но он не был выдан вчера, застряв где-то в недрах авиакомпании или багажной системы необъятного Хитроу. Объём каждой из двух склянок в ручной клади превышает допустимые сто миллиграммов, так что придётся с ними расстаться, говорит контролёра. В этот момент меня подмывает открыть их и вылить содержимое на её голову. Вместо этого я вежливо сообщаем ей, что это худшее авиапутешествие в моей жизни, беру полегчавшую сумку и кидаю баночки в мусорный бак.

...На этот раз Боинг 747, выполняющий рейс BA293, взлетает и берёт курс на Вашингтон по расписанию. Прибыв в аэропорт Даллес, быстро минуя иммиграционную службу, воссоединяюсь со своим багажом и с трудом верю, что всё уже позади.

Теперь размышляю: какие уроки следовало бы извлечь из происшедшего? Обращаясь к руководству Хитроу и *British Airways*, высказываю свои соображения по пунктам.

- Для подготовки к чрезвычайной ситуации у вас, господа, имелись 24 часа — именно в такой срок был загодя дан прогноз погоды со снегопадом и гололёдом.

обслуживания даже в критических ситуациях. Свидетельствую — веб-сайт *BA.com* отключился. Мой билет был выписан через *American Airlines*. С её вебсайта *AA.com* запрос о статусе рейса, выполняемого по кодшерингу с *British Airways*, направляли на страницу компании-партнёра, а та, будучи недоступной, адресовала в службу техподдержки. Телефоны же горячей линии не отвечали у обеих компаний, равно как бездействовали их киоски самообслуживания в зале.

- Не списывайте всё на погодные условия. Допустим, вначале они и послужили причиной сбоев, вызвавших задержки и отмену рейсов, но именно неспособность аэропорта и авиакомпании совместно подготовиться и вовремя овладеть ситуацией позволила ей принять лавинообразный характер и разрастись в полномасштабный коллапс.

- Наконец, почему застигнутых им и высаженных из самолёта пассажиров нельзя было оставить в зоне вылета? Там они были бы в большей безопасности, могли разместиться в креслах и на кушетках, беспрепятственнее пользоваться туалетами и гнездами для подзарядки электронных устройств — всего этого много меньше на той стороне терминала, куда их вывели скопом.

- Если существуют правила, которые запрещают это, то администрации Хитроу и *British Airways*, право же, должны добиваться их изменения. Массы людей, которых сгрудили на полу терминала прямо напротив входа в него с улицы, не только испытывали крайний дискомфорт. Будем откровенны: они представляли собой уязвимую мишень для любых злоумышленников! Где и кому как не в Лондоне это знать?

Не могу обойтись и без нескольких замечаний в адрес заслуженных или статусных авиакомпаний в целом.

- Если подобное произойдёт в вашем базовом аэропорту, пассажиры будут стараться избежать его впредь. Слышала, как многие из моих «подельников» зарекались летать через Хитроу. Слава богу, есть альтернативы. Когда пассажиры обратятся к ним, то выберут и других перевозчиков. Так что работайте рука об руку с родным аэропортом над тем, чтобы выстроить систему, исключающую саму возможность такого кризиса и ставящую во главу угла заботу о пассажире.

- Возможно, на вашей авиакомпании и не будет никакой вины, если он всё же разразится, но это не имеет значения. Лучший в мире сервис-ориентированный перевозчик хорош лишь настолько, насколько плох в этом отношении худший из его партнёров по бизнесу.

- Именно поэтому свежеспечённые лоукостеры отвоёвывают растущую долю рынка, в том числе на дальних маршрутах в те города, куда летаете и вы. Если всё, чем вы можете похвастаться, это дата основания, родословная и привилегированный статус национального перевозчика, то, в конце концов, они одержат над вами верх не только в смысле цены на билеты, но и в плане обслуживания, репутации и общей предпочтительности для путешествующей публики.

Браво, коллега! Лучше не скажешь, и к этому, право, нечего добавив.

**Том ЗАЙЦЕВ,**  
корреспондент,  
*Flightglobal/Air Transport Intelligence.*  
Специально для «Воздушного транспорта»  
Нью-Йорк.

## МИРОВЫЕ НОВОСТИ

### Компания Boeing в минувшем году установила рекорд по поставкам гражданских самолетов

В 2017 году Boeing поставила заказчику 763 гражданских самолета, установив рекорд по поставкам в отрасли среди прочих производителей уже шестой год подряд за счет высокого спроса на лидеров рынка — самолеты 737 и 787. По программе 737 Boeing достигла нового максимума, за год увеличив темпы выпуска до 47 самолетов в месяц, и начала поставки нового 737 MAX, что обеспечило рекордные 529 поставок по этой программе, включая 74 самолета серии MAX. Boeing продолжила работать с высочайшими в широкофюзеляжном сегменте темпами выпуска 787 Dreamliner, поставив за год 136 самолетов. Всего Boeing получила 912 твердых заказов от 71 заказчика.

### Airbus заключил соглашения с Indigo Partners на покупку 430 самолетов семейства A320neo

Европейская самолетостроительная компания заключила итоговые соглашения с Indigo Partners и четырьмя авиакомпаниями под их управлением о приобретении дополнительно 430 самолетов семейства A320neo для Frontier Airlines (США), JetSMART (Чили), Volaris (Мексика) и Wizz Air (Венгрия). «Сделка состоялась спустя месяц после подписания на авиасалоне в Дубае Меморандума о взаимопонимании. Заказ на 430 самолетов состоит из 274 воздушных судов A320neo и 156 самолетов A321neo стоимостью \$49,5 млрд по каталожным ценам. Авиакомпания, находящиеся под управлением Indigo Partners, ранее размещали заказы на 427 самолетов семейства A320», — рассказали в Airbus.

### В Китае начали опытную сборку турбовинтового ближнемагистрального самолета «Синьчжоу-700»

«Синьчжоу-700», разработанный и произведенный Китаем собственными силами высокоскоростной турбовинтовой ближнемагистральный самолет нового поколения, передан на изготовление в опытный порядке и последующие испытания. Как заявили в авиационной компании AVIC, детали закрылков и дверей грузового отсека самолета будут производиться входящими в конторг корпорации компаниями AVIC Aircraft и AVIC SAC Commercial Aircraft Co. «Синьчжоу-700» будет рассчитан на 78-85 пассажиров. На сегодня 11 клиентов разместили заказы на 185 новых ВС. Ожидается, что первый полет «Синьчжоу» состоится в ноябре 2019 года, а в 2021 году самолет поступит на рынок.

### Бортпроводникам American Airlines поручено извиняться миллионами за причиненные неудобства

Бортпроводники авиакомпании American Airlines теперь могут самостоятельно начислять мили на счет часто летающих пассажиров в качестве компенсации за неудобства и проблемы, возникшие во время перелета. Ранее это могли делать только сотрудники наземных служб, причем по письменному заявлению. Чаще всего бонусы получают путешественники, столкнувшиеся с овербукингом, задержкой или отменой рейса по вине авиакомпании. Но и на борту время от времени происходят инциденты, способные испортить впечатление от полета. Решение о том, сколько именно миль получит пассажир, будет приниматься в зависимости от серьезности происшествия.

### Turkish Airlines подписали предварительное соглашение с Airbus на поставку партии A350

Авиакомпания Turkish Airlines и концерн Airbus подписали предварительное соглашение о поставке 20 самолетов A350-900 с опционом еще на пять самолетов. Соглашение было подписано в Елисейском дворце в Париже в ходе официального визита президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана во Францию. Уже почти 20 лет Турция является одним из крупнейших покупателей продукции Airbus, и партнером во всех проектах компании, включая престижные самолеты A350 XWB. Airbus ставит своей целью реализацию долгосрочных проектов по сотрудничеству с Турцией. В тоже время производственный потенциал турецкой авиапромышленности за последние 10 лет значительно вырос.

### Бельгия передала Италии миссию по охране воздушного пространства стран Прибалтики

На авиабазе Эмари бельгийские летчики на торжественной церемонии передали миссию по охране воздушного пространства стран Балтии итальянским пилотам. Из Италии в Эстонию были переброшены четыре истребителя Eurofighter Typhoon, пишет ERR. Итальянские летчики дислоцированы в Эстонии впервые. Ранее они участвовали в данной миссии на литовской авиабазе в Шауляе. Наряду с исполнением основных задач подразделение будет заниматься обучением собственного состава, а также проводить обучение в сотрудничестве с другими союзниками в этом регионе. Миссия по охране неба Балтии действует с 2004 года, когда Эстония, Латвия и Литва вступили в НАТО.

### Airbus может прекратить серийное производство крупнейшего в мире пассажирского лайнера A380

Европейская корпорация Airbus может снять с производства крупнейший в мире серийный авиалайнер Airbus A380, если власти Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) откажутся закупать эти самолеты, сообщило агентство Reuters. По данным агентства, переговоры о покупке 36 самолетов на сумму около \$16 млрд состоялись в прошлом месяце, однако стороны не достигли соглашения. ОАЭ являются крупнейшим заказчиком A380 в мире: страна заключила соглашение на поставку 142 авиалайнеров и уже получила в распоряжение более 100 самолетов. По расчетам аналитиков агентства, сейчас у Airbus достаточно заказов, чтобы сохранять производство A380 на прежнем уровне.

### United Airlines разрешила своим пассажирам провозить второй чемодан в багаже бесплатно

Авиакомпания отменила доплату за второе место багажа для всех классов на маршрутах из городов США в Китай и Гонконг. При этом вес каждого чемодана пассажиров экономкласса и членов программы лояльности уровня Premier Silver MileagePlus не должен превышать 23 кг, а бизнес-класса и MileagePlus Premier Gold, Premier Platinum, Premier 1K и Star Alliance Gold — 32 кг. За третью и каждую следующую сумку придется доплачивать по \$200. Также сохраняются все тарифы для сверхнормативного багажа и «штраф» за перевес. Рассчитать расходы можно заранее на сайте перевозчика. При этом за последние несколько месяцев авиакомпания сократила количество рейсов в Китай.

# С нами вы облетите весь мир

Старейшая профессиональная  
газета российских авиаторов  
выходит с 16 апреля 1936 года

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге  
«Пресса России»;

п3187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка:

<https://podpiska.pochta.ru/>

на I полугодие 2018 года — 4392 руб.



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](mailto:airtransavia@gmail.com)

## СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

### Бывшего генерального директора СЛО «Россия» приговорили к двум годам заключения условно

Тверской суд Москвы приговорил к 2 годам заключения условно бывшего генерального директора специального летного отряда (СЛО) «Россия» Ярослава Одинцева, признав его виновным в злоупотреблении должностными полномочиями. По делу проходят также заместитель генерального директора отряда Андрей Тюрин, начальник производства авиационно-технической базы СЛО «Россия» Александр Рейхтман, гендиректор ООО «Аэро-СНО» Владимир Михалевский и учредитель компании Евгений Ворновицкий. По данным следствия, 60-летнему Тюрину инкриминируется хищение более 32 млн рублей при закупке в 2016 году стенов для проверки гидравлических систем самолетов.

### В отношении аэропорта Емельяново возбудили дело об административном правонарушении

Установлено, что администрацией ООО «Аэропорт Емельяново» с пользователей парковки, расположенной напротив здания аэровокзала, незаконно взимался штраф в размере 1500 рублей за утрату (повреждение) парковочной карты, выдаваемой автоматически терминалом при въезде на ее территорию. Включение в публичный договор пользования парковкой условия о взимании платы за утерю карты в размере, существенно превышающем размер причиненного ущерба (не более 200 рублей), ущемляет права потребителей. Гендиректору Емельяново внесено представление об устранении выявленных нарушений законодательства о защите прав потребителей.

### В Новосибирске осужден бизнесмен, похитивший из федерального бюджета более 49 млн рублей

Суд установил, что учредитель и генеральный директор ООО «Аванта», заключив с ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» два государственных контракта на строительство и ремонт объектов в аэропортах Благовещенска и Иркутска общей стоимостью более 165 млн рублей, не намереваясь выполнять эти работы, по предварительному сговору с неустановленными лицами, в период 2011 – 2013 гг. похитил полученный аванс в размере более 49 млн рублей из бюджетных средств. Суд приговорил виновного к 3 годам лишения свободы с отбыванием наказания в исправительной колонии общего режима.

### В Махачкале возбуждено два уголовных дела в отношении сотрудника таможни аэропорта

Следственным комитетом РФ возбуждено два уголовных дела в отношении 46-летнего главного государственного инспектора таможенного поста Аэропорт-Махачкала Дагестанской таможни. По версии следствия, 28 и 29 сентября 2017 года, 46-летний сотрудник таможни, являясь ответственным за работу камеры хранения вещественных доказательств таможенного поста «Аэропорт-Махачкала», незаконно изъял, с целью личной материальной выгоды, из бумажных конвертов денежные средства в сумме почти 722 тысячи 500 рублей. Эти средства являлись вещественными доказательствами по 28 делам об административной ответственности», — рассказали в управлении.

### Челябинские судебные приставы наложили арест на 23 легкомоторных самолета ООО «АК ЧелАвиа»

Имущество арестовано по исполнительному производству о взыскании свыше 13 миллиона рублей долга, сообщает пресс-служба областного управления Федеральной службы судебных приставов. «Всего было арестовано 30 объектов: 23 легкомоторных воздушных судна и 7 единиц автотранспорта. Часть самолетов была неисправна, их приставы предварительно оценили в 200 тысяч рублей, исправные — в 500 тысяч рублей. Также были изъяты их свидетельства о регистрации», — говорится в сообщении. В отношении авиакомпании ведется исполнительное производство о взыскании 13 млн 250 тысяч рублей. Взыскатель — организация, которая имеет долг по заработной плате.

### Директор аэропорта Николаева на Украине задержан за попытку дать взятку губернатору

Директор международного аэропорта украинского города Николаев Михаил Галайко задержан при попытке дать взятку губернатору Николаевской области Алексею Савченко. Об этом заявил областной прокурор Тарас Дунас, сообщает агентство «Униан». По его словам, директор аэропорта предложил Савченко взятку в размере 2,5 млн грн, а во время задержания намеревался передать губернатору 700 тысяч грн. Савченко от взятки отказался. В настоящий момент Галайко находится в изоляторе. Следствию предстоит установить, каким способом он собрал деньги на взятку. Против него завели дело по ч.3 ст. 369 УК Украины (дача взятки). Директору грозит до четырех лет лишения свободы.

### Арбитражный суд отказал IATA во взыскании более \$8 млн с авиакомпании «Трансаэро»

По данным истца, у «Трансаэро», которая являлась членом IATA с 1993 года, на апрель 2016 года образовался долг в размере \$8,07 млн за использование для взаиморасчетов Клиринговой палаты IATA. Кроме того, истец приписывает ответчику долг за приобретенные у организации информационные издания на сумму 1,128 тысячи евро. В обоснование требований IATA представила суду итоговый баланс и нотариальный перевод электронной переписки с «Трансаэро», говорится в материалах картотеки арбитражного дела. Однако суд счел, что этих доказательств недостаточно, и отказал в удовлетворении иска. Решение может быть обжаловано в течение месяца.

### Аэрофлот хочет в судебном порядке взыскать дополнительные расходы с Алисы Аршавиной

«Из-за деструктивного поведения и нарушения правил безопасности госпожи Аршавиной пострадали более ста пассажиров рейса SU1946 из Москвы в Алматы 6 января 2018 года. Они вынуждены были ожидать вылета более полутора часов. Все это время им приходилось мириться с поведением госпожи Аршавиной, требующей к себе особого внимания. Аэрофлот понес дополнительные расходы, связанные с повторными процедурами наземного обслуживания ВС. К ним относятся буксировка, предоставление трапа, выгрузка багажа. Еще одной статьей убытков стало перерасходование топлива. Его стоимость компания также намерена взыскать», — отметили в Аэрофлоте.

# 24 часа

## Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания

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



24 часа