ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 33 (44218)
Август 2019

Еженедельный Вестник

Все флаги — в гости к SVO

Подробности на с. 6-7

Самой известной в мире российской воздушной гавани — Международному аэропорту Шереметьево прилетело 60

Последняя стоянка легенды

В Жуковском откроют памятник первому в мире сверхзвуковому пассажирскому самолету Ту-144

Подробности на с. 2

Подробности на с. 12

Успел стать первым!

Француз опередил британца, перелетев Ла-Манш на собственном изобретении

Воздушный транспорт гражданской авиации
№ 33
Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:
Александр Нерадько,
руководитель Росавиации
Василий Шапкин,
первый заместитель генерального директора НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского» научный руководитель ГосНИИ ГА
Галина Пономарева,
заместитель главного редактора газеты «Воздушный транспорт»
Виктор Горбачев,
генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
Марина Володина,
зам.генерального директора ЗАО «Сирена-Трэвел»
Владимир Пономаренко,
академик Российской академии образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ
Евгений Каблов,
генеральный директор ВИАМ, член Совета по науке и высоким технологиям при Президенте России
Виктор Чуйко,
президент, генеральный директор Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения»
Игорь 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 «Издательский Дом «ПринтАвиа»
Газета зарегистрирована в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
Сигнальный презд, д. 19
Заказ Тип. № 1126

Подписку можно оформить в любом отделении связи

Почем нынче суверенитет?

Что значит для пассажиров перенос серверов систем бронирования авиабилетов в Россию

Как мы уже сообщали («ВТ» №31-32), премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление Правительства России, согласно которому все серверы систем бронирования авиабилетов российских авиакомпаний, используемые для внутренних авиаперевозок, должны находиться на территории Российской Федерации. Новое правило вступит в силу 31 октября 2021 года. Что это значит для российских авиакомпаний, пользующихся услугами иностранных провайдеров, и для пассажиров разбирался портал «Интерфакс-Туризм», предоставивший нам результаты своего исследования.

Большинство бронирований авиационных билетов в России осуществляется через иностранные глобальные системы дистрибуции (GDS). Основные зарубежные компании — это американские Sabre (пользуется авиакомпания «Аэрофлот»), Navitar («Победа»), испанская Amadeus (S7, «Уральские авиалинии»), а также швейцарская SITA («Якутия»). Российскими системами пользуются Utair («Сирена-Трэвел»), «Азимут» («Национальная система бронирования» (НСБ), разработанная «Ростехом» совместно со структурами владельцев аэропорта «Внуково»).

Согласно постановлению Правительства, серверы, которые используют российские авиакомпании, должны обеспечивать «суверенитет Российской Федерации над информационными потоками при выполнении внутренних воздушных перевозок на основе эксплуатации резидентами на территории России отечественных компонентов систем». А это значит, что с 31 октября 2021 года вся информация о пассажирах, внутренних рейсах, тарифах, сборах авиаперевозчика, регистрации пассажиров и багажа должна будет храниться на серверах, дислоцированных в России.

Продолжение на с. 4

Индульгенция на саботаж

Россия может утратить приоритет в области гидроавиастроения уже в ближайшее время

Как известно, строительство самолетов Бе-200ЧС фактически приостановлено. Сообщений в прессе об активном использовании наших самолетов в тушении разразившихся в Сибири лесных пожаров не наблюдается. Основную нагрузку в борьбе со стихией несут крылатые брандмейстеры Минобороны – Ил-76. Все выглядит таким образом, что специально заточенные на это самолеты-амфибии Бе-200ЧС, как бы и не нужны. И это, несомненно, новый поворот в судьбе проекта и ТАНТК имени Г.М. Бериева. Откуда появилось такое, с позволения сказать, «авторитетное» мнение?

По сообщениям в прессе, еще «в 2015 году министр природных ресурсов и экологии России Сергей Донской (не попал в новый состав правительства в 2018-м) подписал приказ об изменениях в правила тушения лесных пожаров. Региональные комиссии по чрезвычайным ситуациям получили возможность не бороться с огнем, если он не угрожает поселениям, объектам экономики и, если «прогнозируемые затраты на тушение превышают прогнозируемый вред».

При этом именно на федеральном уровне установлены территории, на которых можно не тушить пожары. Это примерно треть Иркутской области и большая часть Красноярского края. И возможный вред от огня, и средства на его ликвидацию определяют региональные комиссии по ЧС. Пожар не тушат, если потенциальный ущерб может быть меньше, чем расходы на борьбу с ним.

Ну, а если пожары тушить не надо, то и самолеты не нужны. Гори оно все синим пламенем – зеленые насаждения, уникальный животный мир, строения и т.п. «Ведь, живем однова и, слава Богу, не в Сибири» – так, по-видимому, думали министр Сергей Донской (не тот, Донской, который, как известно из истории, вел дружины в битву за Россию) и другие чиновники. Необычайно умные (как они о себе думают), чтобы просчитать на много лет вперед потенциальный ущерб от того, что сгорят леса на значительной территории сибирских краев и областей. И что аукнется это для всей планеты, чьи легкие оказались сегодня практически беззащитны...

Продолжение на с. 10

Балтийское небо Юрмалы

Традиционным местом для дискуссий экспертов по бизнес-авиации становится столица Латвии

Деловая авиация в России вступила в свои права. Есть достаточная инфраструктура, парк современных воздушных судов, квалифицированные специалисты. Но этот сегмент гражданской авиации не стоит на месте. Одной из авторитетных площадок для обсуждения проблем и перспектив развития бизнес-сегмента является Балтийский форум. С 1 по 2 августа в знаменитом пригороде Риги - Юрмале состоялся очередной VII Форум.

Нынешнее мероприятие проходило под эгидой Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) и Латвийской авиационной ассоциации (ЛАА). Спонсорами форума выступили Flight Consulting Group, FBO RIGA, Jet Flight Service, Sealine Insurance Brokers, San Marino Aircraft Registry, Fort Aero. Партнеры форума — Международный аэропорт «Рига» и компания «НАДЖЕТ». Мероприятие в этом году собрало рекордное количество участников: в работе форума приняли участие и оставили самые положительные отзывы о его уровне более 70 делегатов из стран СНГ и Евросоюза.

Программа форума осталась традиционной: деловая часть включала конференцию, тур по аэропорту «Рига» и посещение FBO RIGA. Местом для неформального общения участников стали вечерний прием в шале на пляже Baltic Beach Hotel and SPA 5* и экскурсия в Старую Ригу 2 августа.

Интерес к мероприятию поддерживает ежегодно обновляемое содержание конференции. В нынешнем году освещались такие темы, как статистика деловой авиации в странах Балтии, развитие аэропорта Риги, вопросы таможенного оформления воздушных судов деловой авиации, онлайн системы бронирования и продаж перевозок рейсами деловых воздушных судов, организация перевозки пассажиров с использованием стыковки вертолетов и бизнес-джетов.

Задавший аналитико-полемический подход интерпретации вопросов повестки дня советник председателя правления аэропорта Рига **Артур Кокарс** выступил с докладом «Развитие авиационного центра Северной Европы и стратегические приоритеты». Докладчиком были представлены статистические данные по итогам деятельности аэропорта Рига в 2018 году.

Продолжение на с. 11

Последняя стоянка легенды

В Жуковском откроют памятник первому в мире сверхзвуковому пассажирскому самолету Ту-144

В минувшую субботу в городе Жуковский установлен новый памятник – самолёт Ту-144. Место для установки жители города выбрали сами, в ходе народного голосования: на въезде в город на пересечении Туполевского шоссе и улицы Туполева.

Сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144, располагавшийся прежде на территории Летно-исследовательского института имени М.М. Громова, был полностью отреставрирован и покрашен в цвета советского «Аэрофлота».

Специально для реализации проекта по установке Ту-144 в качестве памятника, была создана общественная организация Благотворительный фонд «Легенды Авиации». Также сотрудники Научно-инженерной компании «НИК» принимали активное участие в подготовительных, восстановительных и инженерных работах, связанных с установкой самолета на постамент.

Торжественная церемония открытия памятника состоится в День города Жуковского, который в 2019 году выпадает на 18 августа.

Ту-144 — советский сверхзвуковой пассажирский самолет, разработанный в КБ «Туполева», производившийся в Воронеже. Являлся первым в мире коммерческим сверхзвуковым пассажирским самолетом. Первый полет Ту-144 состоялся 31 декабря 1968 года, на два месяца раньше своего аналога — британо-французского самолета «Конкорд». Ту-144 является первым в истории пассажирским авиалайнером, преодолевшим звуковой барьер, это произошло 5 июня 1969 года на высоте 11000 метров.

Однако, несмотря на то, что во многом этот самолет опережал свое время, его коммерческая эксплуатация в качестве пассажирского лайнера закончилась довольно быстро. 1 июня 1978 года, всего через семь месяцев после начала коммерческой эксплуатации, «Аэрофлот» прекратил пассажирские рейсы на Ту-144 после катастрофы опытной машины у подмосковного Егорьевска.

Всего в СССР было построено 16 суперсоников. В общей сложности они совершили 102 рейса, из них 55 — пассажирских, на которых было перевезено 3284 пассажира.

После прекращения пассажирских перевозок некоторые из оставшихся самолётов использовались для срочных грузовых и почтовых рейсов между Москвой и Хабаровском, для тренировочных полётов на многоразовом космическом корабле «Буран», а также для испытаний силовых агрегатов перспективного стратегического бомбардировщика Ту-160.

26 июня 1999 года единственный на тот момент летающий экземпляр Ту-144 (№ 77114) последний раз поднялся в небо.

На чем летать, кому и где

Развитие аэродромной инфраструктуры России до конца года потребует почти 24 млрд рублей

На минувшей неделе заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Максим Акимов провёл заседание проектного комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В рамках обсуждения вопросов повестки дня рассмотрен также ход реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

Открывая заседание, Максим Акимов отметил, что тема носит комплексный характер, выходя за рамки мероприятий, предусмотренных Комплексным планом.

«Необходимо принятие системных решений, которые касаются всех четырёх существенных аспектов организации региональных воздушных перевозок. Это наземная инфраструктура, воздушные судна, экипажи и те, кто этим управляет, обеспечивает предоставление транспортной услуги, – напомнил вице-премьер. — По всем этим направлениям есть большие блоки проблем, не решив которые, даже запустив в эксплуатацию еще почти 70 аэропортов, предусмотренных федеральным проектом, мы не получим желаемого результата».

Глава Росавиации Александр Нерадько доложил о благоприятном прогнозе по достижению целевых показателей федерального проекта на 2019 год: авиационная подвижность составит 0,75 полетов на одного жителя России в год; объём перевозок, минуя Москву, превысит 16 миллионов человек; количество субсидированных маршрутов на внутренних воздушных линиях уже составляет 130 единиц (с начала года на таких маршрутах перевезено в три раза больше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года); по программе субсидирования лизинга в рамках постановления №1212 будет поставлено 11 новых воздушных судов.

В части аэродромной инфраструктуры Комплексный план предусматривает в 2019 году введение в эксплуатацию трёх взлетно-посадочных полос. По двум объектам работы уже завершены (Норильск и до конца августа Саратов). По третьему – аэродрому Хабаровска – Росавиация просит перенести ввод на 2020 год. Как пояснил Александр Нерадько, строительство непосредственно плоскостного сооружения завершено, но существует риск невыполнения объекта в целом до конца этого года, так как необходимо уточнение проектной документации по дренажно-водосточной сети, очистным сооружениям и светосигнальному оборудованию. «В Хабаровске работает один из сильнейших строительных подрядчиков, но и ему не удалось справиться с задачей в отведённый срок», – сказал глава Росавиации.

Участники проектного комитета детально обсудили сложности, с которыми сталкивается авиационная отрасль в инфраструктурном строительстве.

В 2019 году в рамках развития аэропортовой инфраструктуры запланировано 45 мероприятий с общим бюджетом 23,7 млрд рублей, включая 17 мероприятий, реализация которых началась в предыдущие годы, и 28 новых. Однако поздний срок доведения лимитов бюджетных обязательств по новым объектам существенно — на 4-5 месяцев — сдвинул сроки начала конкурсных процедур (по словам Александра Нерадько, по 13 объектам лимиты были доведены только 8 мая, по 12 объектам — в июне). В итоге на данный момент на заключение контрактов вышли только по 4 объектам, по остальным идут конкурсные процедуры, а по двум аэродромам Камчатки, включённым в планы 2019 года, Росавиация уже сейчас предлагает перенести старт начала работ на 2020 год.

«По результатам мониторинга реализации федерального проекта наши проблемы: позднее доведение лимитов, заключение контрактов только со второй половины августа, — сообщил глава Росавиации. — В климатических условиях Дальнего Востока и Сибири строительный сезон 2019 года фактически утрачен, в связи с чем существует риск неосвоения в этом году средств в объёме около 7 млрд рублей».

Административные особенности — только часть проблемы. Например, по 8 объектам даты конкурсных процедур и заключения контракта сдвигаются, так как они неинтересны подрядчикам. «Подрядные организации не могут предоставить обеспечение исполнения контрактов (а это 10-30 процентов от стоимости контракта), у них отсутствуют оборотные средства для приобретения материалов и оборудования в условиях казначейского обеспечения, в ряде регионов фактическая стоимость строительных материалов выше стоимости, предусмотренной проектно-сметной документацией, отсутствуют подрядные организации с достаточным опытом работ», — перечислил Александр Нерадько и сформулировал предложения Росавиации.

В частности, он предложил отменить норму о казначейском обеспечении обязательств по контрактам в отношении объектов, включённых в Комплексный план, при сохранении казначейского сопровождения использования целевых средств. Другие предложения: разработка индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ за третий квартал 2019 года с учётом реальной ресурсно-технологической модели регионов; актуализация методики определения стоимости строительной продукции на территории России, предусматривающая обязательное включение в сводный сметный расчёт полного перечня фактических затрат на строительно-монтажные работы; формирование начальной максимальной цены контракта по проектам, уже получившим положительное заключение Главгосэкспертизы, с пересчётом из базового уровня цен в текущий с применением индекса аэродромов гражданского назначения.

Министр транспорта Евгений Дитрих поддержал позицию главы Росавиации, напомнив, что с теми же проблемами сталкиваются и при реализации дорожных объектов, но благодаря решениям Государственного совета, состоявшегося 26 июня 2019 года, большинство из них будут сняты.

Максим Акимов поручил организовать работу со стороны Правительства по тиражированию решений Госсовета на инфраструктурные объекты транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В этом его поддержал помощник Президента Игорь Левитин.

Ещё одним препятствием к развитию аэродромной инфраструктуры Александр Нерадько назвал нередко чрезмерные нормативные ограничения по безопасности. «У нас два параллельных законодательства. Одно — об авиационной безопасности, сформированное на основании требований Международной организации гражданской авиации. Второе — о транспортной безопасности. Требования по транспортной безопасности часто избыточны, — пояснил он. — Например, аэропорт Итуруп. Высота ограждения 2,43 м. Высота снежного покрова зимой превышает высоту ограждения. После того, как приходит весна, снег просто рвет его. И десятки миллионов рублей каждый год мы выбрасываем на восстановление этого ограждения».

Максим Акимов дал поручение дополнительно рассмотреть обоснованность обязательных требований по транспортной безопасности в увязке с фактическими условиями эксплуатации объектов, что позволит существенно снизить издержки аэропортов, особенно малых, но при этом обеспечит безусловный уровень безопасности гражданской авиации.

Заместитель министра промышленности и торговли Олег Бочаров проинформировал о мерах поддержки по выведению на рынок авиационной техники. Так, в 2019 году предусмотрено 5,8 млрд рублей на субсидии для лизинговых компаний по погашению части процентных ставок по кредитам для обеспечения лизинговой деятельности в гражданской авиации. В 2020 году запланировано 6,97 млрд рублей, на 2021 год — 9,4 млрд рублей. Этих средств на данный момент достаточно. Но дополнительный флот, прибытие которого ожидается в следующие три года (90 самолетов SSJ-100 и 18 МС-21), не обеспечен финансовой поддержкой по действующей программе субсидий в полном объёме, что создает у лизинговых компаний неопределённость. «Мы с Минфином ждём заключения всех текущих контрактов, чтобы к концу года выйти с конкретными предложениями по перспективе до 2030 года», — сообщил Олег Бочаров.

Он перечислил направления, на которых сосредоточилось министерство в части поддержки региональной авиации. Это авиационный парк для местной авиации — самолеты L-410, в 2023-2024 годах — «Байкал», который придёт на смену Ан-2, а также перспективные L-610 и Ил-114. «Мы видим, что плановое развитие этого парка через субсидии возможно только с государственной лизинговой компанией. Банковским лизинговым компаниям этот сегмент не особенно интересен», — пояснил замглавы. Минпромторга. Следующее направление – лизинг двигателей, а в перспективе — лизинг салонов, чтобы эксплуатанты из-за узости своего сегмента могли использовать воздушные суда в разных вариантах. «Особенно это важно для региональных авиакомпаний, которые получат L-410 с тремя вариантами салона. У них должна быть возможность или купить салон, или взять в управление. Взять, например, медицинский салон в лизинг и через три года его отдать», — добавил Олег Бочаров. Кроме того, министерство прорабатывает комплексные подходы по рынку вторичных самолётов так, чтобы он, с одной стороны, не деноминировал инвестиции государства в инфраструктуру, с другой — дал рынку экономически обоснованное предложение. Наконец, в рамках развития послепродажного обслуживания разрабатывается возможность предоставления услуг для малой авиации по льготным расценкам.

Подводя итоги заседания, Максим Акимов отметил, что через развитие инфраструктуры и субсидирование цели, заложенные Указом Президента и обозначенные в Комплексном плане, будут достигнуты, но «есть более масштабная задача, связанная с формированием модели региональных перевозок».

«У нас нет необходимости воссоздавать аэродромную сеть образца 1970-х годов, если аэродромы при этом будут стоять пустыми, когда летать не на чем и, тем более, некому. А именно этот риск пока существует в нашей программе — она не связана с воздушными судами и с подготовкой лётного состава», — обратил внимание вице-премьер.

Вице-премьер поручил Минтрансу проработать комплексную модель авиационных перевозок, которая предусмотрит потребности во флоте и экипажах во взаимосвязи с перспективной маршрутной сетью.

Что ж, по крайней мере в Правительстве сегодня есть понимание, куда должен быть направлен вектор развития авиатранспортного комплекса страны. И есть желание изменить ситуацию.

Соб. инф.

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Кабмин ввел механизм, который позволяет избежать резкого роста цен на авиабилеты

Закон, начавший действовать 1 августа, предусматривает поддержку авиаперевозчиков через выплату им отрицательного акциза в ситуации, когда цена за баррель нефти превышает $70. Во время прямой линии с Президентом России Владимиром Путиным жители Дальнего Востока пожаловались на высокие цены на авиабилеты. После этого он распорядился, чтобы авиакеросин был включен в соглашение с нефтяниками по стабилизации цен на топливо. В результате Правительство решило ввести отрицательный акциз на керосин, который бы компенсировал авиакомпаниям часть расходов на топливо, но не оказывал бы влияния на его стоимость у нефтяных компаний.

Правительство РФ попросили дополнительно поддержать авиаперевозки на Дальнем Востоке

Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики просит Дмитрия Медведева дать поручение проработать вопрос о дополнительном субсидировании местных воздушных перевозок в ДФО. Объем субсидий только для Забайкальского края оценивается в 265 млн рублей до 2025 года. «Очень болезненный вопрос — это субсидирование авиаперевозок внутри региона, потому что расстояния между городами очень большие — по 500-600 км», — заявил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов на совещании по вопросам развития Забайкальского края в Чите. По его словам, министерство прорабатывает связанные с этим меры.

Дмитрий Медведев подписал распоряжение об открытии в Саратове аэропорта «Гагарин»

«Я подписал распоряжение об открытии нового аэропорта в Саратове, он будет носить имя Юрия Гагарина. Старый саратовский аэропорт будет со временем закрыт, он не соответствует потребностям региона, расположен в городской черте. Мы рассчитываем, что новый аэропорт Гагарин сможет стать крупным международным хабом. В рамках национального проекта есть решение, касающееся закупки дополнительного оборудования для этого пункта на сумму 500 млн рублей», — отметил премьер-министр. Напомним, аэропорт «Гагарин» откроется 20 августа. Терминал нового авиаузла строит холдинг «Аэропорты регионов», параллельно строится ВПП протяженностью 3 км.

Минтранс РФ разработал законопроект о новом порядке определения приаэродромных территорий

ПАТ — территория вокруг аэропорта радиусом 30 км с особым режимом использования, строительство на ней возможно только по согласованию с Росавиацией. Аэропорты опасаются, что из-за нового законопроекта часть приаэропортовых территорий выйдет из-под контроля службы на несколько лет и может быть застроена. «Принятие законопроекта в такой форме угрожает работе аэропортов даже в нынешней конфигурации, ведь пространства вокруг могут быть застроены с последующими жалобами жителей на шумы», — пояснил директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин. Он добавил, что это угрожает развитию аэропортов.

Министр просвещения высоко оценила уровень обслуживания детских групп в АП Симферополь

В аэропорту Симферополя внедрен «зеленый коридор» для вылета организованных групп детей, который предусматривает их обслуживание отдельно от основного потока пассажиров. С технологией отправки детских групп на примере артековцев ознакомилась Министр просвещения РФ Ольга Васильева. «Зелёный коридор» для отдыхающих лагеря «Артек» в первую очередь повышает меры безопасности. Дети находятся под необходимым присмотром, их родители спокойны. Такой подход говорит об ответственном отношении. Это инициатива администрации аэропорта, но я уверена, такой опыт можно и нужно распространять», — рассказала Ольга Васильева.

Зам. гендиректора ПАО «Аэрофлот» по работе с клиентами Вадим Зингман покинул свой пост

Он работал в этой должности с момента прихода новой управленческой команды в 2009 году. Ранее компанию в разное время покинули зам. гендиректора по стратегии и альянсам Джорджио Каллегари, зам. по коммерции и финансам Шамиль Курмашов, зам. по продажам и имущественным вопросам (позже — гендиректор дочернего перевозчика «Россия») Дмитрий Сапрыкин. Бегут пилоты, опытные специалисты по безопасности полетов, горят самолеты вместе с пассажирами в лучшем аэропорту страны... Несгораем только главный манагер. Что еще должно произойти, чтобы государство — главный акционер компании — обратило, наконец, внимание на ситуацию с национальным брендом?!

Росавиация приняла участие в межведомственных консультациях с делегацией Саудовской Аравии

Росавиация приняла участие в межведомственных консультациях с делегацией Саудовской Аравии в рамках Совместной межправкомиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, состоявшихся в Москве на площадке Минэкономразвития России. Обсужден вопрос развития сотрудничества ведомств гражданской авиации двух стран в сфере сертификации и летной годности авиационной техники и подтверждено намерение о подписании в ближайшее время соответствующей договоренности, нацеленной на создание благоприятного режима для экспорта российской авиационной техники в Королевство Саудовская Аравия, пояснили в Росавиации.

Более 50 млрд рублей вложат в строительство мультикомплекса «Химки Экспо» в Шереметьево

«Крупнейший проект в части развития аэропорта Шереметьево – создание административного, гостиничного и выставочного комплекса «Химки Экспо». Объем инвестиций по проекту составит порядка 50-60 миллиардов рублей», — рассказал в интервью официальному порталу правительства Московской области глава городского округа Химки Дмитрий Волошин. По его словам, Международный аэропорт «Шереметьево» с прилегающей к нему территорией является основным драйвером экономики городского округа в 2019 году. На аэропорт приходится 80 процентов инвестиций в основной капитал всех организаций, ведущих деятельность в Химках.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Авиакомпания «Сибирь» запускает инициативу восполнения потерь леса при пожарах в Сибири

S7 Airlines, крупнейшая частная авиакомпания России, временно возвращает свое историческое название «Авиакомпания «Сибирь» и запускает инициативу по восполнению потерь лесного массива, утраченного при пожарах в регионе. С 1 августа авиакомпания отчисляет по 100 рублей на посадку деревьев с каждого проданного на сайте или в мобильном приложении билета на рейсы по сибирским направлениям. «Мы вернемся к бренду S7 Airlines после того, как в фонде будет достаточно средств для посадки 1 000 000 деревьев. Это первый шаг, надеемся, он вдохновит бизнес на создание других подобных инициатив», — заявил председатель совета директоров S7 Group Владислав Филев.

Группа компаний «Аэрофлот» заняла 18 место в списке главных игроков мирового авиарынка

Группа «Аэрофлот» уверенно укрепила свои позиции в топ-20 крупнейших авиационных холдингов мира по пассажиропотоку. Это следует из свежего рейтинга «Лидирующие авиационные группы» британского издания Airline Business — ведущего международного отраслевого ресурса. По итогам прошедшего 2018 года воздушные суда под брендом «Аэрофлота» перевезли 55,7 млн пассажиров. Одновременно ведущий российский авиационный холдинг подтвердил присутствие в топ-5 крупнейших авиагрупп Европы среди традиционных перевозчиков. По ключевому производственному показателю — пассажирообороту — Группа «Аэрофлот» уверенно удерживает 16-е место.

Правительство Москвы потратит на разгон облаков 7 ноября больше 100 миллионов рублей

Во время ноябрьских праздников в Москве по заказу администрации города проведут комплекс мероприятий по метеозащите, сообщает RosTender.info. На разгон облаков из бюджета Москвы направят 102 миллиона рублей. К празднику в городе организуют радиолокационное наблюдение за появляющимися на небе облачными образованиями. С самолетов будут сбрасывать порошкообразные реагенты на дождевые облака. Общее летное время, по условиям заказчика, должно составить 115 часов. Правительство Москвы объявило тендер на проведение работ, итоги которого будут оглашены 4 сентября. Подготовка мероприятий по метеозащите должна начаться уже 1 октября.

Из аэропорта Краснодар авиакомпания «Победа» приступит к выполнению международных рейсов

Международный аэропорт Краснодар имени Екатерины II (присвоено всенародным голосованием) сообщает о старте продаж билетов на первое международное направление авиакомпании «Победа» из Краснодара. Полеты в Стамбул начнутся 30 октября 2019 года и будут выполняться два раза в неделю. Традиционно при запуске продаж авиакомпании «Победа» стоимость перелета начинается от 499 рублей с учетом всех — сборов. Билеты можно приобрести на официальном сайте перевозчика и онлайн-агентствах. Напомним, что в настоящее время из Международного аэропорта Краснодар самолеты авиакомпании «Победа» летают в Екатеринбург, Москву и Санкт-Петербург.

«Авиация Колымы» берет в лизинг два ТВС-2МС за 348 млн рублей для перевозок внутри региона

ОГУП «Авиация Колымы» (Магаданская область) заключило с АО «Газпромбанк Лизинг» контракт на финансовую аренду (лизинг) двух самолетов за 348 млн рублей. Аукцион на право оказания услуг лизинга «Авиация Колымы» объявляла несколько раз, первый — в феврале, стоимость тогда была ниже, чем в итоговом аукционе (330,6 млн рублей). Заявку на участие в повторных торгах подал только «Газпромбанк Лизинг», контракт заключен по начальной (максимальной) цене. По данным правительства Магаданской области, речь идет о самолетах ТВ-2МС «Байкал» — глубоко модернизированных Ан-2. Отличие от Ан-2 в дальности полета, в собственном весе, улучшена часть характеристик.

Власти Санкт-Петербурга собираются продать принадлежащие им акции авиакомпании «Россия»

Сейчас городу принадлежит 25 процентов компании. Общая стоимость активов АО - 7,3 млрд рублей. Таким образом, город может выручить от продажи 1,84 млрд рублей. Всего в рамках обновленной программы приватизации Смольный рассчитывает получить 2,69 млрд рублей. Помимо акций авиакомпании «Россия» город хочет избавиться от пакетов в банке «Санкт-Петербург», Международной товарно-сырьевой бирже, городской стоматологической поликлинике № 24, а также от особняка на ул. Чайковского, 20. Не являясь контролирующим акционером, Смольный не может влиять на деятельность компании. Между тем продажа пакетов принесет бюджету дополнительные доходы.

Пассажиропоток региональных рейсов Utair в первом полугодии вырос на 21,5 процента

За шесть месяцев 2019 года услугами перевозчика воспользовались 716,8 тысячи человек. Пассажиропоток региональных рейсов Utair в первом полугодии вырос на 21,5 процента в сравнении с результатом аналогичного периода прошлого года, до 716,8 тысячи человек, следует из сообщения компании. Загрузка региональных рейсов без пересадок в Москве ежемесячно растет и прибавила еще 2 п.п. (до 71,08 процента). Пассажиропоток в 2018 году вырос на 8,7 процента, до 7,9 млн человек. Utair летает по 150 направлениям, более 60 из них доступны только пассажирам Utair. Основной пункт пересадки - московский «Внуково, на который приходится более 160 рейсов Utair ежедневно.

Средняя стоимость чартерных рейсов в России снизилась в цене более чем на 50 процентов

Летом 2019 года средний чек на чартерные авиаперелеты туда-обратно снизился на 17 процентов, с 20 549 до 16 959 рублей, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Снижение среднего чека на чартерные перелеты по России составило 51 процент, с 13 959 до 6 756 рублей, за границу — 16 процентов, с 20 613 до 17 536 рублей, следует из аналитики интернет-сервиса для путешественников Biletix. Доля бронирований чартерных авиаперелетов по России остается крайне мала и составляет 4 процента, за границу, соответственно, 96. Внутри страны рост объема бронирований чартерных перелетов составил 76 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Почем нынче суверенитет?

Что значит для пассажиров перенос серверов систем бронирования авиабилетов в Россию

Как сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» источник в авиационной отрасли, если зарубежные GDS хотят продолжать деятельность на территории России, им необходимо зарегистрировать российское юридическое лицо и поэтапно перенести сервера, на которых хранятся данные российских авиаперевозчиков на территорию России. Если иностранные провайдеры откажутся выполнять условия постановления Правительства Российской Федерации, то они не смогут работать на российском рынке.

Зачем это все нужно

По словам директора по экономике и финансам компании-разработчика НСБ ТАИС Александра Сизинцева, новые требования для компаний связаны с вопросом безопасности стратегических отраслей, в частности гражданской авиации.

«Правительство не хочет, чтобы Россия в каких-то особо важных аспектах была зависима от других стран, которые в любой момент могут ограничить работу наших авиакомпаний, сюда можно отнести санкционную политику в отношении нашей страны. Второй момент — это данные о пассажирах и авиаперевозках, в частности —внутренних перелетах, которые не будут доступных для западных спецслужб. Мы ничего не знаем о том, как летают внутри США сотрудники силовых ведомств, а для американских спецслужб перелеты граждан Российской Федерации, в частности сотрудников ФСБ, Министерства обороны — это открытая информация, они могут посмотреть ее в системе бронирования. Отказать в этом мы по факту не можем», — пояснил эксперт.

В тексте постановления Кабмина также говорится, что требования нужны для сохранения конфиденциальности персональных данных пассажиров.

Кто заплатит за перенос

Как отметил г-н Сизинцев, для переноса серверов из других стран в Россию западным компаниям понадобятся десятки или даже сотни тысяч долларов. «Глобальные иностранные системы — это цельные ресурсы, которые не могут вот так просто отделить одну базу данных от других и переместить ее в другую страну. Заказы принимаются и обрабатываются со всего мира, чтобы локализовать данные по авиаперевозке российских авиакомпаний понадобится много времени и денег», — пояснил он.

Эксперт напомнил, что авиакомпания S7 однажды уже переходила с одного западного сервера на другой. «Переход с SITA на Amadeus занял два года, к слову сейчас обе компании больше всех выступали против этого постановления, потому что это долго, дорого и сложно», — сказал он.

Как рассказал на условиях анонимности весьма осведомленный источник в авиационной отрасли, авиакомпания «Аэрофлот» уже договорилась с партнерами из глобальной системы дистрибуции Sabre, и они зарегистрировали российское юридическое лицо. «Надо понимать, что это национальный авиаперевозчик, из 116 миллионов авиабилетов, проданных российскими авиакомпаниями, 50 процентов приходится именно на них. Также стоит отметить, что большинство чартерных авиакомпаний — Nordwind, AZUR air, Royal Flight давно работают на отечественных серверах, они себя, можно сказать, заблаговременно обезопасили от некоторых трудностей», — сообщил он.

По мнению собеседника, большие затраты на локализацию серверов, перевод всех авиакомпаний на работу с платформами на территории Российской Федерации могут привести к снижению конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков и росту цен на авиабилеты.

«Затраты будут большие, они должны быть кем-то компенсированы, поэтому авиабилеты для пассажиров действительно могут подорожать. Но переход выгоден для самих авиаперевозчиков, поскольку сейчас западные компании взимают достаточно высокие комиссионные сборы: например, за сложный маршрут при продаже билетов через GDS авиакомпании платят около 20 евро. Российские системы дешевле в разы: услуги отечественной «Сирена-Трэвел» стоят не выше 90 рублей за одно бронирование», — утверждает источник.

Противоположной точки зрения придерживается Сизинцев. «Скорее всего, финансовый вопрос ляжет полностью на плечи западных компаний. Вероятно, перевод серверов на территорию Российской Федерации коснется некоторых российских туристических компаний, которые получали бонусы за бронирования, далее они не смогут их получать. Для пассажиров же, думаю, стоимость авиабилетов не станет выше», — считает эксперт.

История вопроса

По словам Александра Сизинцева, первые разговоры об этом законопроекте пошли в 2011 году. Но тогда ничего не стали предпринимать, поскольку не существовало отечественных серверов, удовлетворяющих требованиям российских авиакомпаний, которые хотели конкурировать на международном рынке.

Проект постановления, подписанный 1 августа Медведевым, разрабатывался Минтрансом России с середины 2018 года. К работе также приобщились Росавиация, авиакомпании, Государственная Дума.

Изначально министерство планировало перенос только инвенторных систем из-за рубежа, в которых хранится информация о пассажирах, рейсах, тарифах и сборах авиаперевозчика, а также транзакциях между участниками процесса. Однако в последней редакции постановления появился пункт о переносе дистрибутивных систем GDS, которые занимаются продажей авиабилетов турагентствам через различных агрегаторов.

«В состав автоматизированных систем должны входить, в том числе: справочные информационные системы, инвенторные системы бронирования, системы регистрации пассажиров и багажа, распределительные (дистрибутивные) системы», — следует из текста постановления Правительства РФ.

«То, что в последней редакции законопроекта появились и дистрибутивные системы, для нас самих стало большой неожиданностью, но это решение Правительства и оно не обсуждается. В любом случае есть время до 2021 года, чтобы отрегулировать все процессы», — заключил эксперт.

Сюзанна Лотфи,
информационное агентство «Интерфакс - Туризм»

Окончание. Начало на с. 2

Евгений Дитрих: *Локализация систем бронирования авиабилетов в России не повлияет на их стоимость*

«Перенос серверов систем бронирования авиабилетов (должен закончиться к 31 октября 2021 года – ред.) не вызовет увеличения стоимости авиабилетов, - заверил Министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих. - Мы понимаем, как это сделать, т.е. обеспечить перенос на территорию России, и я не думаю, что это вызовет какие-то катаклизмы или удорожание билетов. Нормальная, спокойная, рабочая история».

Итак, 2 августа премьер-министр Правительства РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, согласно которому все серверы систем бронирования авиабилетов, используемые для внутрироссийский рейсов, должны находиться в России.

«По всем остальным информационным системам такого рода требования ранее были приняты, теперь мы дошли и до этих систем (бронирования авиабилетов) тоже. Ничего страшного не произойдет, все будет идти ровно по плану - как делать и как двигаться, мы знаем», — подтвердил Евгений Дитрих.

Локализация систем бронирования должна обеспечить суверенитет при выполнении внутренних перелетов, конфиденциальность персональных данных, а также реализацию мер противодействия актам незаконного вмешательства.

Как ранее сообщал заместитель министра транспорта Александр Юрчик, перенос систем бронирования в юрисдикцию Российской Федерации будет осуществлен в три этапа. Первый этап — создание совместных предприятий существующих систем бронирования с контролем российской стороны - будет реализован до конца 2019 года. Второй — непосредственно перенос серверов — в 2019-2020 годах, третий этап предусматривает перестраивание российских авиакомпаний на работу с российскими сервисами.

Напомним, в ноябре 2018 года «Аэрофлот» сообщал, что Sabre готова перенести серверы в Россию и планирует создать СП с российской компанией в 2019 году. На прошлой неделе эта готовность была формализована в соответствующее решение. Как свидетельствуют данные системы «СПАРК-Интерфакс», подтвержденные осведомленным источником в авиационной отрасли, американский провайдер систем бронирования и продаж авиабилетов Sabre сам выбрал российского партнера для локализации своих серверов в России – им стало частное АО «Интегро текнолоджиз».

По данным «СПАРК», эта российская компания создана в 2005 году, основной вид деятельности – разработка компьютерного программного обеспечения. На своем официальном сайте «Интегро текнолоджиз» называет себя «динамично развивающимся системным интегратором, предоставляющим услуги в области разработки, комплексного внедрения и поддержки специализированных IT-решений, а также локализации программного обеспечения».

Вместе с тем на сайте «Интегро текнолоджиз» сообщается о «центре экспертизы Sabre»: связь российской и американской компании не уточняется, но в описании центра говорится, что он «оказывает услуги поддержки, бизнес-консалтинга и технической аналитики по программным продуктам производственных платформ Sabre AirCentre и AirVision». Здесь же приводятся ключевые продукты Sabre: Schedule manager (управление сезонным расписанием полетов), Recovery manager ops (оптимизация и поддержка принятия решений при управлении производством полетов) и др.

9 августа на территории тульского индустриального кластера «Октава» прошло первое заседание отраслевой рабочей группы (ОРГ) «Цифровая промышленность» при организации «Цифровая экономика» под совместным руководством заместителя Министра промышленности и торговли России Олега Бочарова, первого заместителя губернатора Тульской области Вячеслава Федорищева и директора по особым поручениям Госкорпорации Ростех Василия Бровко.

«Октава» требует настройки

Отраслевая рабочая группа намерена создать банк решений для цифровой трансформации

В состав ОРГ «Цифровая промышленность» вошли топ-менеджеры крупнейших промышленных компаний России: ГК Ростех и ее холдингов — ПАО «КАМАЗ», АО «Концерн Калашников», ПАО «ОДК-Сатурн» и АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», а также «Росатом», «Сибур», «Норильский никель», «Металлоинвест», «Северсталь», НЛМК и представители других предприятий, государства и науки.

«На заседании рабочей группы Госсовета «Промышленность», которую возглавляет губернатор Алексей Дюмин, было принято решение провести первое заседание ОРГ и первый системный диалог с бизнесом и региональными властями именно в Туле. У тульской промышленности есть опыт, которым мы готовы поделиться. Оборонные предприятия региона уже массово используют цифровые технологии. Кроме того, почти 50 процентов предприятий в области должны быть готовы в своих инвестиционных программах к цифровизации до конца этого года», — подчеркнул **Вячеслав Федорищев.**

«В рабочей группе по цифровизации промышленности участвуют настоящие профессионалы отрасли, и мы намерены использовать эту площадку для экспертизы планов и действий министерства в области цифровизации. В частности, поднятые на рабочей группе проблемы и задачи найдут отражение в нашем ведомственном проекте «Цифровая промышленность», который мы обсуждали сегодня на заседании», - сообщил сопредседатель ОРГ «Цифровая промышленность», заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации **Олег Бочаров.**

На первом заседании рабочей группы обсуждался план ее работы до конца 2019 года. Минпромторг России также представил проект ведомственной программы «Цифровая промышленность». Проект предполагает три направления работы: создание регуляторной среды; создание, интеграция и развитие платформ государственной информационной системы промышленности (ГИСП); а также поддержку цифровой трансформации обрабатывающих отраслей промышленности, включающую подготовку мер государственной поддержки для их стимулирования.

«На темпы цифровой трансформации российской промышленности наиболее существенное влияние оказывают несколько факторов. В их числе — низкий уровень проникновения цифровых технологий на производства, недостаток квалифицированных кадров, недораскрытый потенциал использования отечественных решений, недостаточная защищённость от киберугроз, а также валютные риски и угрозы введения санкций, ограничивающих использование зарубежных технологий. Все эти вызовы требуют взаимоувязанных, оперативных и современных решений, которые возможно разработать исключительно в тесном диалоге государства и бизнеса. Именно такой диалог и будет вестись на площадке ОРГ «Цифровая промышленность»», — отметил сопредседатель ОРГ «Цифровая промышленность», директор по особым поручениям ГК Ростех **Василий Бровко.**

По его словам, уровень цифровизации предприятий в России сегодня довольно низкий. Как следует из аналитики Минпромторга России и ГК «Цифра», подготовленной в 2019 году, только 10 процентов российских предприятий обрабатывающей промышленности имеют стратегию в области цифровых технологий и до 15 процентов заводов готовы к цифровой трансформации.

Группе предстоит выработать реальные пути для ускорения цифровой трансформации российской промышленности. Среди ее задач — участие в разработке и верификации планов мероприятий по цифровой трансформации промышленности, формирование запроса профильного отраслевого сообщества на использование возможностей и ресурсов национальной программы «Цифровая экономика», сбор и верификация лучших отечественных практик в цифровизации промышленности, координация их поддержки. В частности, в ближайшие три месяца планируется организовать обмен опытом между ведущими промышленными предприятиями для создания банка успешных отечественных цифровых решений.

«От синхронизации позиций и слаженной совместной работы власти и бизнеса во многом зависит успех цифровой трансформации промышленности. Участие в диалоге сторон наиболее компетентных представителей ведущих промышленных предприятий России позволит им совместно с Минпромторгом России выработать общие подходы к цифровой трансформации, а также провести экспертизу лучших практик, способных принести максимальный результат от внедрения цифровых технологий», — сообщил генеральный директор Автономной некоммерческой организации «Цифровая экономика» **Евгений Ковнир.**

На следующем заседании отраслевой группы, которое запланировано на сентябрь, ее участники обсудят конкретные меры поддержки цифровой трансформации российских промышленных предприятий и другие приоритетные вопросы.

Одним из важнейших направлений работы ОРГ станет участие в выполнении ведомственного проекта Минпромторга России «Цифровая промышленность». Участники заседания также договорились разработать и представить индекс цифровой готовности предприятий промышленности, создать отраслевые и межотраслевые стандарты цифровизации, а также референсную архитектуру по цифровой трансформации: бизнес-процессы и бизнес-модели. ОРГ будет прорабатывать механизмы сервисных контрактов для цифровизации производства. Обсуждалась также возможность подразделения ОРГ на тематические направления: такие, например, как кадры и программы переподготовки, нормативно-правовая поддержка цифровизации промышленности и др.

Напомним, что решение создать отраслевые рабочие группы было принято 27 июня на наблюдательном совете АНО «Цифровая экономика» под председательством помощника Президента Российской Федерации **Андрея Белоусова.** Одной из них стала ОРГ «Цифровая промышленность».

Отметим также, что Тульская область, где прошло заседание, – самый промышленный регион России. По данным Росстата вклад промышленности в валовый региональный продукт (ВРП) Тульской области составляет 41,2 процента, это самый высокий показатель среди российских регионов. В апреле 2018 года на базе завода «Октава» в самом центре Тулы был открыт одноименный Творческий индустриальный кластер «Октава», открытый в апреле 2018 года — совместный проект Госкорпорации Ростех и частного инвестора Михаила Шелкова. Он реализуется при активной поддержке руководства Тульской области.

Вячеслав Федорищев, Олег Бочаров, Василий Бровко

Руководство рабочими группами будет осуществляться коллегиально

Как уже отмечено выше, к наиболее перспективным направлениям деятельности отраслевых рабочих групп (ОРГ) относятся верификация планов мероприятий по цифровой трансформации соответствующей отрасли, формирование запросов отраслевых сообществ на доступ к ресурсам национальной программы, а также обобщение и верификация лучших отечественных и зарубежных практик отраслевой трансформации.

Каждую из сформированных групп возглавили представители государства и бизнеса. В ОРГ по цифровой промышленности соруководителем от государства стал заместитель Министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, соруководителем от бизнеса – директор по особым поручениям Ростеха Василий Бровко, курирующий в Ростехе вопросы цифровизации и реализацию нацпроекта «Цифровая экономика».

В руководстве рабочей группы по цифровому образованию государство представляет заместитель Министра просвещения РФ Марина Ракова. Вместе с ней работать в ранге соруководителей будут генеральный директор компании «Яндекс» Елена Бунина и генеральный директор фирмы «1С» Борис Нуралиев.

Вопросами цифрового здравоохранения в качестве соруководителей ОРГ займутся заместитель Министра здравоохранения РФ Елена Бойко и главный исполнительный директор по индустрии здравоохранения ПАО «Сбербанк» Юрий Крестинский.

Предполагается, что все ОРГ приступят к работе в третьем квартале 2019 года. К этому моменту будут утверждены положения о функционале рабочих групп, сформированы планы работы до конца года, а также определены персональные составы ОРГ.

АНО «Цифровая экономика» занимается мониторингом программы цифровой экономики, оценивает эффективность ее реализации, а также взаимодействует с бизнесом и научным сообществом, оказывает информационную поддержку технологическим стартапам и малому бизнесу и формирует прогнозы развития цифровых технологий.

Напомним, что госпрограмма «Цифровая экономика» содержит пять базовых и три прикладных направления развития цифровой экономики в России на период до 2024 года. К базовым направлениям относятся нормативное регулирование, кадры и образование, формирование исследовательских компетенций и технических заделов, информационная инфраструктура и информационная безопасность. К прикладным — государственное управление, «умный город» и здравоохранение.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Победителей конкурса «Авиастроитель года» наградят в рамках деловой программы МАКС-2019

Лауреаты и дипломанты конкурса «Авиастроитель года» по итогам 2018 года будут отмечены наградами в ходе торжественной церемонии, которая состоится в рамках деловой программы Международного авиационно-космического салона. Данное решение подтверждено Организационным комитетом премии. Участниками конкурса стали более 60 предприятий, научных организаций, авторских коллективов и физических лиц, представивших свыше 90 работ в номинациях. Эксперты конкурса, представляющие корпорации, объединения, компании и ассоциации авиационной промышленности, определили лучшие работы голосованием в ходе заседания оргкомитета 24 июля.

На создание авиадвигателя большой тяги ПД-35 для широкофюзеляжного лайнера выделят $3 млрд

23 сентября 2017 года Президент РФ Владимир Путин в ходе встречи с руководителем Минпромторга Денисом Мантуровым заявил, что работы по региональному самолету Ил-114 и двигателю ПД-35 будут профинансированы не только в 2018-м, но и вплоть до 2020 года включительно. Глава государства назвал эту работу одним из приоритетов. «Нам нужен региональный самолет свой, иначе мы так и будем вечно покупать все за границей в этом сегменте. Но и двигатель мощный, ПД-35 нам нужен. Много проектов в авиации связано с этим двигателем», — сказал Путин. На базе ПД-35 планируется в дальнейшем создать семейство авиадвигателей различной тяги вплоть до 50 тонн.

Предприятие «Молния» награждено за высокую социальную эффективность по итогам 2018 года

АО УНПП «Молния» холдинга «Технодинамика» заняло первое место в межотраслевом конкурсе Министерства семьи, труда и социальной защиты населения Республики Башкортостан по итогам 2018 года. Предприятие награждено дипломом «За высокую социальную эффективность и развитие социального партнерства». Ежегодно на реализацию социальных программ здесь направляется до 10 процентов прибыли. Для сотрудников организованы ежегодный медицинский осмотр, добровольное медицинское страхование, негосударственное пенсионное обеспечение, льготное питание в кафе предприятия. Работники получают дотации на проезд к месту работы и обратно.

Новикомбанк планирует подписать на МАКСе соглашения на сумму около 50 млрд рублей

Опорный банк Госкорпорации Ростех, выступит генеральным финансовым партнером Международного авиационно-космического салона «МАКС-2019». В рамках салона Новикомбанк планирует подписание ряда соглашений о финансировании предприятий авиационной промышленности на общую сумму порядка 50 млрд рублей. Кроме того, Банк намерен провести деловые переговоры с действующими и потенциальными клиентами, обсудить значимые проекты, связанные с производством российской авиационной техники. За 6 месяцев 2019 года объем финансирования, предоставленного Новикомбанком предприятиям авиационного кластера, составил 116 млрд рублей.

Разработкой самолета для замены надежного, но устаревшего Ан-12 займется ПАО «Туполев»

Старичок Ан-12 создан 60 лет назад. Он надежен и неприхотлив в эксплуатации, но уже не отвечает современным требованиям. Об этом на празднике в честь 70-летия летно-испытательной базы «Туполева в Жуковском рассказал генеральный директор ПАО «Туполев» Александр Конюхов. Кроме того, в планах «Туполева» создание и запуск до конца года линейной станции технического обслуживания самолётов Ту-204 и Ту-214. Генеральный директор компании обозначил планы по испытаниям и доводкам модернизированных самолётов Ту-22М3М, Ту-160 и Ту-95МС. Конструкторы также намерены разработать сверхзвуковой пассажирский самолёт нового поколения.

Воронежский авиазавод реконструирует цех под производство Ил-112В к осени 2020 года

ВАСО повторно объявило торги на техническое перевооружение и реконструкцию цеха окончательной сборки и летно-испытательного комплекса для производства Ил-112В. Аукционную документацию опубликовали на сайте госзакупок. Начальная стоимость работ составляет 771,1 млн рублей. Профинансируют реконструкцию за счет бюджетных инвестиций и собственных средств предприятия. Работы должны быть выполнены до 30 сентября 2020 года. Сейчас на ВАСО собраны два новых военных транспортника. Свой первый полет первый Ил-112В совершил 30 марта в Воронеже. В настоящее время на предприятии ведется производство третьего и четвертого самолетов этой серии.

Пермское предприятие ОДК создало «с нуля» топливную автоматику для самолетов МС-21

Российский двигатель ПД-14 для самолета МС-21 получил новейшую систему автоматического управления, рассказал главный инженер пермского АО «ОДК-СТАР» Роман Усанин. Он отметил, что такая работа была проведена в РФ впервые за долгое время. Пермское АО «ОДК-СТАР» - единственное в России предприятие, которое самостоятельно создаёт и поставляет для эксплуатации комплексные электронно-гидромеханические системы автоматического управления, содержащие насосы топливопитания двигателя, цифровые электронные регуляторы с «полной ответственностью» (типа FADEC) и резервную гидромеханическую часть.

Первый образец экологически чистого самолета на водородной тяге покажут на авиасалоне МАКС

По словам разработчиков самолета, водород в двигателе этого самолета не сжигается, а вступает в электрохимическую реакцию с кислородом, давая электроэнергию для вращения винтов. Побочным элементом, выделяемым в воздух, становится водяной пар. Энергоэффективность водородной установки в 2,8 раза выше, чем при сжигании керосина. Ведущие мировые разработчики авиационной техники уверены, что водород — топливо будущего, но массовый переход авиакомпаний на водородные самолеты ожидают не раньше середины века, считают эксперты. Новый двигатель установлен на двухместный самолет российского производства «Сигма-4». Его и покажут на МАКСе.

АЭРОПОРТ 2019

Аэропорты Москвы не планируют переходить на отечественную систему обработки багажа

Во «Внуково» в терминале А установлена система обработки багажа VanDerLande (Голландия). В «Домодедово» уже установлена новая автоматическая система сортировки багажа — АССБ. В «Шереметьево», видимо, надеются, что все как-то само собой рассосется. Ранее в пресс-службе Росавиации сообщили, что первая отечественная система обработки багажа, запущенная весной 2018 года в международном аэропорту Симферополя, доказала свою эффективность. Ее начали устанавливать в других аэропортах России. Планируется, что отечественная система в ближайшее время появится в аэропортах Южно-Сахалинска, Набережных Челнов и ряде других городов.

Дмитрий Медведев поручил разработать схему реконструкции аэропорта в Хабаровском крае

Премьер-министр поручил профильным ведомствам совместно с правительством Хабаровского края представить предложения по финансированию реконструкции терминала аэропорта «Советская Гавань». «Минвостокразвития совместно с Минэкономразвития, Минтрансом и Минфином России, и правительством Хабаровского края представить согласованные предложения по финансированию реконструкции терминала аэропорта Май-Гатка в рамках плана социального развития центров экономического роста Хабаровского края», — говорится в сообщении на сайте кабмина РФ. О результатах ведомства должны доложить в Правительство до 2 сентября.

В столичном МА «Домодедово» открылся первый информационный центр о туризме в Подмосковье

В «Домодедово» прошла церемония открытия туристского информационного центра «Наше Подмосковье». «Это первый туристский центр Московской области, объединяющий главные маршруты нашего региона. Аэропорты для таких центров — идеальная локация, ведь через них проходит огромный пассажирский трафик, а это наша основная целевая аудитория», — рассказала вице-губернатор Московской области Наталья Виртуозова. Центр расположен в общей зоне аэровокзала. Ежедневно с 08-00 до 21-00 гости и пассажиры аэропорта смогут ознакомиться с лучшими маршрутами для культурного, гастрономического и активного отдыха в Московской области.

Росавиация не смогла найти подрядчика для реконструкции «Толмачево» за 7,9 млрд

Конкурс по выбору подрядчика реконструкции аэропортового комплекса «Толмачево» (входит в холдинг «Новапорт») не состоялся из-за отсутствия заявок, сообщается на сайте госзакупок. Закупку 18 июня разместило ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», заказчиком выступало Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Срок подачи заявок сначала был ограничен 10 июля, но затем из-за их отсутствия продлен до 22 июля. Начальная (максимальная) цена контракта была определена в размере 7,86 млрд рублей. Работы планировалось профинансировать из федерального бюджета. Срок окончания реконструкции - декабрь 2022 года.

Аэропорт «Стригино» получил возможность обслуживать широкофюзеляжные самолеты

Служба обеспечения полетов «Стригино» повысила свою квалификацию и была аттестована на право проведения аварийно-спасательных работ, в том числе и обеспечение 8-ой категории ИВПП-1. При подготовке к аттестации были проведены мероприятия по увеличению штатной численности службы, а также усилению технической оснащённости. Кроме того, была проведена аттестация личного состава. Данная категория расширяет возможности аэродрома «Стригино» по эксплуатации ВС, а именно позволяет обслуживать широкофюзеляжные самолеты типа Airbus A330-200, A330-300, Boeing 747-200, 777-200(300), Ил-62 (86), Ан-124.

Более тысячи железобетонных плит заменят на аэродроме Новый Уренгой в рамках ремонта

В аэропорту Новый Уренгой (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») начался плановый текущий ремонт аэродромных покрытий, в рамках которого в течение двух месяцев рабочие заменят 1104 железобетонных аэродромных плиты. Работы пройдут на рулежных дорожках, вертодроме и взлетно-посадочной полосе в условиях действующего аэропорта, в перерывах между полетами. «Проведение ремонтных работ является также подготовкой к предстоящей масштабной реконструкции аэродрома, предполагающей прием всех типов воздушных судов российского и зарубежного производства», — пояснил исполнительный директор аэропорта Новый Уренгой Роман Бочков

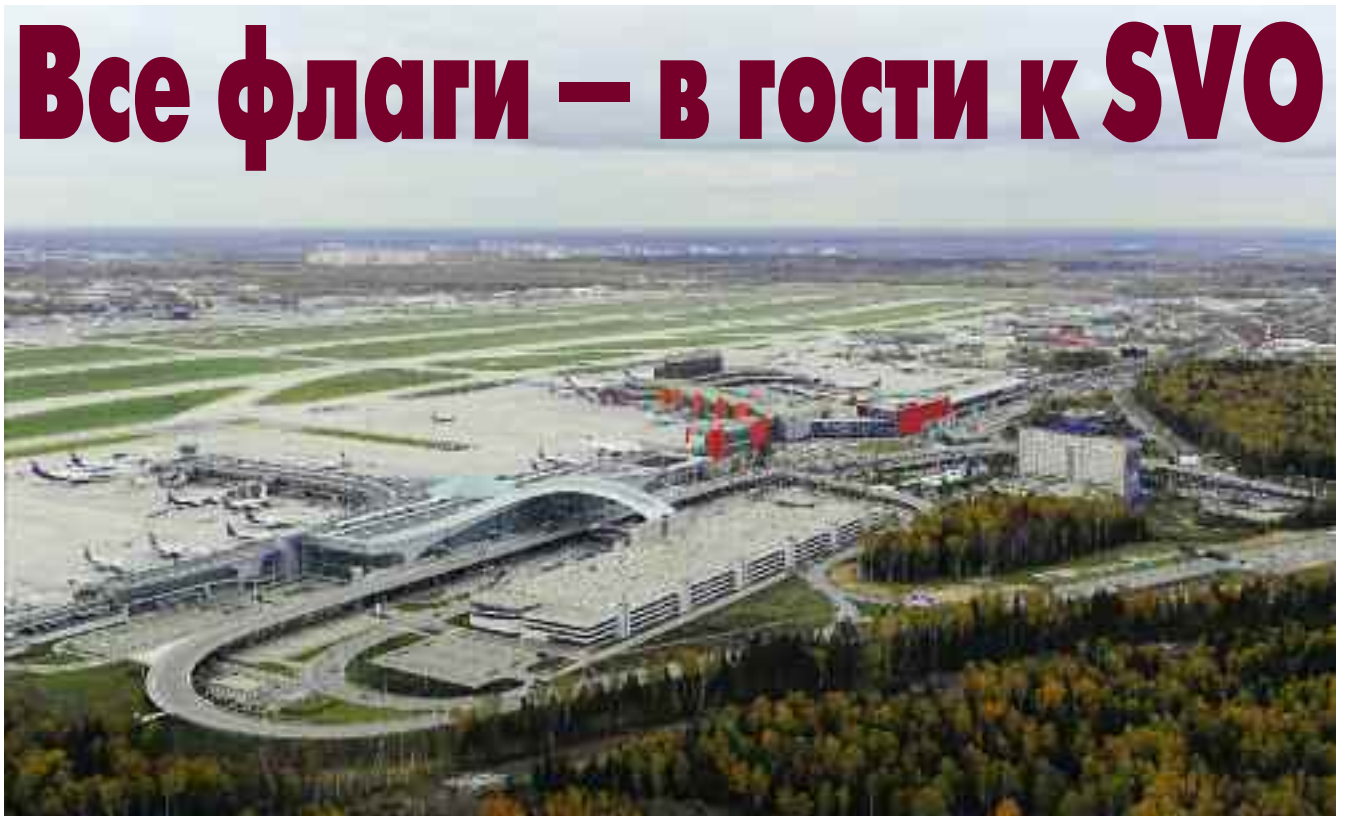
Счетная палата видит риски перебоев работы Домодедово из-за срыва сроков реконструкции

Счетная палата провела проверку использования бюджетных средств при реконструкции аэропортовых комплексов «Домодедово» и «Баландино» (Челябинск) в 2016 - истекшем периоде 2019 года. Ведомство пришло к выводу, что Росавиация «ненадлежащим образом» реализовывала мероприятия по развитию указанных аэропортов. Так, например, реконструкция ВПП-1 Домодедово должна была закончиться еще в 2014 году, но до сих пор работы не завершены. Срок сдачи объекта — 2019 год, но в контрольном ведомстве считают, что «существуют значительные риски срыва Росавиацией сроков ввода объекта в эксплуатацию, и это может сказаться на работе МАУ в целом».

Аэропорт Сочи имени В.И. Севастьянова принял 65 студентов вузов ГА для прохождения практики

В Международном аэропорту Сочи в период летней практики проходят стажировку 65 студентов. Это учащиеся Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, а также других высших учебных заведений Москвы и Ростова-на-Дону. В этом году воздушная гавань приняла 42 молодых специалиста на должность агента по пассажирскому обслуживанию, 14 стажеров выбрали специальность приемосдатчика груза и багажа, 9 студентов устроились инспекторами по досмотру. В период прохождения практики стажеры получают зарплату. Отметим, что в 2018 году 16 выпускников вузов из разных регионов были приняты в штат аэропорта.

Все флаги — в гости к SVO



Самой известной в мире российской воздушной гавани — Международному аэропорту Шереметьево прилетело 60

Сегодня статус международного имеют все аэропорты Московского авиаузла. Но в советское время, начиная с 60-х годов прошлого века, воздушной гаванью, куда прибывали к нам в гости все флаги и флагманы, был аэропорт Шереметьево. В нынешнем году ему исполнилось 60 лет. 11 августа 1959 года был обслужен первый рейс: пассажирский авиалайнер Ту-104 совершил рейс Ленинград — Москва и приземлился на Шереметьевском аэродроме (ранее – главный аэродром ВВС СССР). Таким образом, распоряжение Первого секретаря ЦК КПСС Н.С. Хрущева по перепрофилированию Шереметьево из военного аэродрома в гражданский аэропорт было выполнено.

Трудовому коллективу и ветеранам международного аэропорта Шереметьево

Уважаемые друзья!

Поздравляю вас с 60-летием международного аэропорта Шереметьево — крупнейшей воздушной гавани России.

За прошедшие годы аэропорт внёс неоценимый вклад в развитие отечественной гражданской авиации, укрепление международного авторитета нашей страны как одного из признанных лидеров в сфере обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. Ведущие российские и зарубежные компании выбрали Шереметьево в качестве аэропорта базирования и надёжного стратегического партнёра.

За столь впечатляющими успехами большой, напряжённый, слаженный труд многих поколений и династий работников аэропорта – настоящих профессионалов, искренне преданных своему делу.

Сегодня коллектив Шереметьево приумножает сложившиеся традиции, уделяет приоритетное внимание модернизации инфраструктуры аэропорта, реализует важные для транспортной отрасли проекты.

И конечно, отмечу вашу значимую работу по организации торжественных встреч участников и гостей Олимпийских и Паралимпийских игр, чемпионата мира по футболу, других масштабных международных мероприятий, которые принимала наша страна.

Ещё раз поздравляю вас с юбилеем, желаю новых достижений и всего самого доброго.

Владимир Путин

У главных воздушных ворот страны много славных страниц в летописи. На протяжении более шести десятилетий Шереметьево встречает и провожает руководителей государств, героев-полярников, спортсменов-олимпийцев, знаменитых деятелей культуры и звезд мировой величины. С историей освоения полярных широт аэропорт Шереметьево связан непосредственным образом. На нём базировались воздушные суда Полярной авиации.

Изначально в качестве базы для них использовался аэродром Захарково, но в конце 50-х годов он был закрыт. Стоянка самолётов дислоцировалась на территории южного сектора аэродрома, где сегодня находятся терминалы D, E, F. В декабре 1961 — феврале 1962 гг. состоялся первый сверхдальний перелет на самолетах Аэрофлота Ил-18 и Ан-12 по маршруту Москва — Антарктида — Москва (командиры воздушных судов — Герои Социалистического Труда Алексей Поляков и Борис Осипов). Шереметьевским аэродромом пользуется и ГосНИИ ГА

Первый терминал был построен по типовому проекту. В 1964 году открыт аэровокзальный комплекс Шереметьево-1, в состав которого входил посадочный павильон, получивший неофициальное название «Рюмка» и многие годы являвшийся архитектурной доминантой и символом аэропорта. Шереметьево-1 стал своего рода памятником идеалам и воплощением современного стиля своей эпохи.

После открытия этого терминала старый обслуживал внутренний сегмент. В настоящее время его здание для обслуживания пассажиров не используется. В нем расположено отделение полиции и ряд других служб аэропорта. На месте терминала с «рюмкой» построен и действует новый Терминал В, который в своем облике имеет отсылку к исторической «Рюмке» в виде современного посадочного павильона. Архитектурные решения и дизайн интерьеров Терминала В выполнены в эстетике русского конструктивизма и при этом нацелены на перспективу и прогресс. После открытия терминала D, куда были переведены все рейсы Аэрофлота, аэровокзал Шереметьево-1 обслуживал рейсы лоукостера «Авианова» до прекращения существования последнего.

В 1980 году аэропорт организовал прием участников Летних Олимпийских игр, в преддверии которых был сдан в эксплуатацию новый международный аэровокзальный комплекс Шереметьево-2 с телетрапами (ныне Терминал F). Этот терминал с многочисленными кафе и магазинами дьюти-фри стал визитной карточкой аэропорта, окном в мир для граждан СССР и воротами в нашу страну для миллионов иностранцев.

По соседству с ним в конце первого десятилетия нового века были выстроены терминалы D и E, соединённые галереями с терминалом F. К терминалу E пристроена железнодорожная станция, куда приходит скоростная электричка с Белорусского вокзала Савёловским ходом. В настоящее время дважды в день, рано утром и поздно вечером, электричка от аэропорта Шереметьево идет до станции Одинцово, от которой в семи километрах находится аэропорт Внуково. Более комфортными стали и условия для тех, кто прибывает в аэропорт на своих машинах. 23 декабря 2014 года открыт участок новой трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург с заездом в Шереметьево.

Чемпионат мира по футболу 2018 года открыл новую страницу в истории аэропорта. К началу Мундиаля был введен в строй упомянутый выше новый Терминал В на 20 млн пассажиров ежегодно, открыт уникальный межтерминальный переход с автоматическими поездами, которые перевозят пассажиров между удаленными терминалами всего за 4 минуты, а наряду с ним и другие объекты, позволившие вывести на новый уровень качество сервиса, возможности и мощности аэропорта.

Ранее, в 2011 году, в Северном секторе был открыт терминал А для бизнес-авиации. В 2013 году открыт новый Командно-диспетчерский пункт (КДП) Шереметьево, который отвечает всем современным требованиям, предъявляемым к качеству обслуживания воздушных судов.

Шереметьево — крупнейший трансконтинентальный хаб на сты-

ке Европы и Азии. В 1967 году была открыта оборудованная радио- и навигационными средствами Транссибирская воздушная трасса через Шереметьево — наикратчайший путь из Европы в Китай, Японию и Юго-Восточную Азию. В советские годы Аэрофлот» и японская JAL совместно эксплуатировали линию Париж — Токио с промежуточной посадкой в Москве.

Сегодня аэропорт Шереметьево занимает первое место в мире по трансферу между Китаем и Европой: в 2018 году более 1,2 млн пассажиров совершили перелет с пересадкой в Шереметьево, а общий пассажиропоток между Шереметьево и КНР превысил 2,36 млн человек. Шереметьево является единственным европейским аэропортом, обслуживающим сразу восемь китайских авиакомпаний.

Воздушная гавань SVO исторически связана с развитием грузового сегмента. Ещё в конце 60-х годов по инициативе заслуженного пилота СССР Петра Хмельницкого был организован 64-й лётный отряд, специализировавшийся на грузоперевозках на самолётах Ан-12, а позже и на Ил-76. Этот отряд просуществовал до конца 90-х годов. Сегодня МАШ стал крупным грузовым хабом с двумя собственными терминалами в северном и южном секторах. В аэропорту базируется крупнейшая в России грузовая авиакомпания AirBridgeCargo, эксплуатирующая самолёты Boeing-747-800F.

Ежедневно аэропорт обслуживает свыше ста пятидесяти тысяч пассажиров и обеспечивает более тысячи взлетно-посадочных операций. Для сравнения, в 1960 году аэропорт Шереметьево обслужил 270 тысяч пассажиров, а по прогнозам на юбилейный 2019 год аэропорт установит новый рекорд и примет более 50 млн пассажиров.

В августе 2019 года британская компания Stasher по результатам глобального аналитического исследования по ключевым факторам присвоила мировое первенство Международному аэропорту Шереметьево. Эксперты оценили Шереметьево на 6,5 баллов из возможных 8 по совокупности категорий. Самые высокие баллы — 10 из 10 — аэропорт получил в двух категориях: пунктуальность полётов и стоимость парковок. Специалисты брали во внимание позитивные отклики, качественное питание, количество залов ожидания, доступ к магазинам и их ассортимент, уровень обслуживания в гостиницах, обеспечение транспортной доступности к центру столицы и другие показатели.

По результатам программы независимой оценки качества аэропортовых услуг Airport Service Quality (ASQ), постоянно проводимой ACI, по итогам 2018 года Шереметьево был признан лучшим в категории самых крупных аэропортов Европы с пассажиропотоком более 40 млн человек и вошел в топ-лист лучших аэропортов мира по версии Международного Совета Аэропортов — ACI Director General's Roll of Excellence. В этот почетный список включены аэропорты, которые за последние 10 лет не менее пяти раз признавались лучшими в рейтинге качества обслуживания пассажиров ASQ ACI.

Постоянно повышая уровень качества обслуживания пассажиров, аэропорт Шереметьево сохраняет лидерство в международных рейтингах пунктуальности выполнения рейсов: по итогам 2018 года Шереметьево признан самым пунктуальным аэропортом мира в категории аэропортов с годовым объемом вылетающих пассажиров от 20 млн до 30 млн человек, согласно рейтингу OAG.

В марте 2019 года российский аэропорт получил наивысший международный рейтинг 5 звезд Skytrax. Таким образом, Шереметьево первым из крупнейших аэропортов России стал обладателем престижного сертификата Skytrax. Высокое качество обслуживания пассажиров в Шереметьево достигается за счет постоянного развития инфраструктуры и внедрения новых сервисов. В перспективе в результате реализации долгосрочной программы развития Шереметьево достигнет пропускной способности в объеме 100 млн пассажиров ежегодно в 2021-м, а до 2026 года аэропорт планирует войти в число 10 крупнейших авиахабов мира, что будет содействовать максимально эффективной реализации авиационного транзитного потенциала России.

Значимость аэропорта Шереметьев подчёркивает и его неоднократное упоминание в произведениях искусства. Он является одним из мест действия многих кинолент, среди которых — «Невероятные приключения итальянце в России». В этой картине МАШ стал местом финальной сцены. Здесь происходит даже действие одной и серий «Ну погоди», снятой после Олимиады-80. Кто видел эту серию, помнит, как волка, катающегося на багажной тележке, сдувает струёй газов от двигателей Ил-62. Для аэропорта Шереметьево этот самолёт был базовым. Он поставлен как памятник напротив старого терминала. В 1979 году напротив здания ЦПАП стоял еще один самолёт-памятник — Ил-18, но он, к сожалению, был утрачен.

Новый терминал F встречается даже в фантастическом фильме «Через тернии к звёздам», где он выдан за терминал... межпланетного космодрома.

Не раз можно встретить упоминание аэропорта Шереметьево и в песнях бардов. Наше поколение помнит песню Владимира Высоцкого, начинающуюся словами: «Над Шереметьево в ноябре третьего метеоусловия не те». Сам Владимир Высоцкий услугами аэропорта пользовался неоднократно. Упомянут Шереметьево и в песне Вероники Долиной, посвящённой покидающим СССР эмигрантам.

Говоря о Шереметьево, нельзя не вспомнить и трагические страницы истории отечественной литературы. В феврале1966 года из этого аэропорта в последний путь отправилась Анна Ахматова – она умерла в санатории в Домодедово, но пожелала быть похороненной в Комарове под Санкт-Петербургом. В июне 1997 года в Париже скончался Булат Окуджава, тело которого было доставлено в аэропорт Шереметьево.

Нельзя не вспомнить и современную воинскую историю: когда началась война в Афганистане, погибших на чужбине бойцов доставляли на Родину именно в Шереметьево. Оттуда же 63-й отряд ЦУМВС на самолётах Ту-154 выполнял специальные рейсы в Кабул. Примечательно, что несмотря на активные боевые действия в Афганистане, ни одного самолёта потеряно не было.

Как уже упоминалось, международными сегодня являются все аэропорты Московского авиаузла. Причем Внуково таковым стал раньше, и те самолёты, которые начали летать из аэропорта Шереметьево после его ввода в эксплуатацию, были изначально приписаны к аэропорту Внуково. Там же первоначально оставался и штаб международного авиаотряда. Но сегодня работы хватает всем. А Шереметьево был, есть и будет надежной и гостеприимной воздушной гаванью для всех флагов.

Центр управления аэропортом

В настоящее время аэропорт Шереметьево является базовым для ПАО «Аэрофлот». И это не случайно: национальный авиаперевозчик основан на базе ЦУМВС (Центрального Управления Международных воздушных сообщений). В его состав входил ряд лётных отрядов — 210-й и 217-й, специализировавшиеся на межконтинентальных рейсах на самолётах Ил-62 (210-й отряд первоначально эксплуатировал Ту-114), 63-й (эксплуатировавший изначально Ил-18, затем сменивший его Ту-154) и 207-й (он использовал самолёты Ту-104, а затем Ту-134).

Пилоты ЦУМВС были героями знаменитого фильма Александра Митты «Экипаж». Причем в начале фильма снят аэропорт Домодедово, но, когда во второй серии при возвращении с задания по эвакуации людей из района стихийного бедствия на предложение диспетчеров уходить на Ригу или Ленинград командир экипажа Андрей Тимченко (Георгий Жжёнов) отвечает: «У меня не хватит топлива ни до Риги, ни до Ленинграда. Садиться будем в Шереметьеве, в своём порту». В то время, когда снимался этот фильм, миссия по эвакуации людей из зарубежной страны могла быть поручена только пилотам ЦУМВС.

Если ваш вылет задерживается, посетите Музей истории аэропорта Шереметьево, фонд которого насчитывает более двух с половиной тысяч раритетных экспонатов. Вход в Музей свободный: по будням – с 9.00 до 18.00. Зайдите, не пожалеете!

— Нет, весь я не умру! (А.С. Пушкин)

P.S. В нынешнем году Указом Президента России по итогам всенародного голосования аэропорту Шереметьево было присвоено имя А.С. Пушкина. Напомним, что рядом с аэропортом в XIX веке проходил Петербургский тракт, по которому наш великий поэт — «солнце земли русской» — неоднократно ездил в первопрестольную на перекладных. И сегодня большинство рейсов в город на Неве выполняется именно оттуда. Будь Александр Сергеевич жив сегодня, в Шереметьево он был бы известен как часто летающий пассажир.

ИНТЕГРАЦИЯ

Самарский завод «Авиакор» первым в России начнет производство авиационных контейнеров

«В России сегодня ни авиаконтейнеры, ни паллеты для перевозки авиационного багажа не производятся. Проанализировав рынок, «Авиакор» первым в РФ принял решение о расширении собственной линейки выпускаемой продукции и запуске производства авиационных контейнеров на своих мощностях», — сообщили в пресс-службе предприятия. В дальнейшем на заводе планируют пройти процедуру сертификации по нормам Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Это необходимо, поскольку в российской гражданской авиации используются преимущественно самолеты иностранного производства. Визит экспертов EASA ожидается до конца текущего года.

Amadeus и «АЛЬЯНС-ТРЭВЕЛ» объявляют о продлении стратегического сотрудничества

В рамках соглашения ЗАО «АЛЬЯНС-ТРЭВЕЛ» (Группа компаний «Мой Рейс») получит доступ к дополнительному авиационному, гостиничному и ж/д контенту и сможет увеличить бизнес в онлайне, используя передовые разработки Amadeus. Кроме того, предполагается внедрение ряда высокотехнологичных решений, которые позволят оптимизировать работу головного офиса компании, а также динамично растущей сети партнеров. В результате «Мой Рейс» сможет обеспечить диверсификацию бизнеса и предложить максимально широкий спектр услуг для индивидуальных и корпоративных клиентов во всех 12 городах России, где расположены офисы агентств-партнеров.

Центр бизнес-авиации – FBO RIGA признан одним из самых профессиональных FBO в мире

Центр бизнес-авиации FBO RIGA, расположенный в Международном аэропорту «Рига», Латвия, получил сертификат соответствия стандарту IS-BAH Stage II, успешно пройдя второй этап аудита Международного совета деловой авиации (IBAC). FBO RIGA является первым и единственным обладателем этого сертификата в странах Балтии. Комментируя это достижение, Роман Старков, совладелец FBO RIGA, отметил: «Мы гордимся тем, что получили аккредитацию IS-BAH Stage II. Строгий аудит IBAC подтвердил, что FBO RIGA полностью соответствует всем требованиям безопасности бизнес-авиации, а по многим параметрам превосходит то, что необходимо по обязательным документам».

Интенсивные испытательные полеты C919 пройдут сразу на нескольких базах COMAC по всей стране

В общей сложности шесть прототипов модели будут отправлены на испытательные полеты с еще двумя самолетами, которые присоединяются к флоту, сказал представитель разработчика. 1 августа четвертый прототип C919 успешно совершил свой первый полет в китайском мегаполисе Шанхай. Он поднялся над международным аэропортом «Пудун» и прошел различные проверки во время полета в течение 1 часа и 25 минут. Эти летные испытания являются ключевым этапом проверки самолета для подтверждения его характеристик, и, в особенности, аспектов безопасности. На сегодняшний день COMAC получила 815 заказов на самолеты C919 от 28 клиентов по всему миру.

Сотрудники аэропорта «Минск» удостоены высоких наград Министерства транспорта и коммуникаций

1 августа в торжественной обстановке сотрудникам национального аэропорта «Минск» были вручены почетные награды по случаю 80-летия со Дня основания Министерства транспорта и коммуникаций Белоруссии. Как сообщает пресс-служба аэропорта, за июль т.г. число обслуженных в Национальном аэропорту Минск самолетовылетов составило 2 856, что на 9,4 процента превысило результаты работы за аналогичный период прошлого года. В июле текущего года аэропорт обслужил 591 272 пассажира, прирост составил 10,6 процента. Всего за 7 месяцев нынешнего года авиапредприятие обслужило 2 792 622 пассажира (+ 12,4 процента) и 16 180 самолетовылетов (+ 9,7 процента).

За 15 лет Qatar Airways обслужила на рейсах в/из «Домодедово» более двух млн пассажиров

Авиаперевозчик, российская воздушная гавань и авиаконцерн Airbus провели специальный споттинг. Более 60 любителей авиационной фотографии запечатлели первый прилет в «Домодедово» лайнера A350 Qatar Airways. Об этом сообщает пресс-служба аэропорта. A350-900 — самый современный самолет Airbus. «Домодедово» — единственный аэропорт в России, который на регулярной основе обслуживает этот тип воздушного судна. С 1 августа Qatar Airways начал использовать A350 на одном из ежедневных рейсов в Доху, отметили в аэропорту. DME и Qatar Airways сотрудничают с 2004 года. За это время компании обслужили более 2 миллионов пассажиров.

Georgian Airways входит в грузовой бизнес на фоне запрета на прямое сообщение с Россией

Авиакомпания Georgian Airways планирует стать бизнес-партнером «Почты Грузии» для развития грузоперевозок воздушным путем. По словам генерального директора Georgian Airways Романа Бокерии, сотрудничество в этом направлении важно для обеих сторон. «Мы будем использовать терминалы «Почты Грузии» и помогать ей в авиаперевозках. Для нас же это дополнительный доход, борт загружен пассажирами, но мы имеем возможность каждым рейсом, а выполняем мы примерно 10 рейсов в день, перевозить в среднем 750 кг груза», — заявил господин Бокерия. Напомним, Georgian Airways потеряла почти $25 млн из-за запрета на прямое сообщение с Россией.

Официальным перевозчиком Кубка мира по шахматам в Ханты-Мансийске стала Utair

Для участников, гостей и официальных лиц турнира предложены специальные условия: четыре регулярных рейса с фиксированной стоимостью билетов. Utair регулярно поддерживает значимые мероприятия в Югре. В 2019 году авиакомпания предоставила льготные условия перелетов для участников Югорского лыжного марафона (Ugra Ski Marathon) и литературной премии «Югра». Уже более семи лет Utair активно помогает поисково-спасательному отряду «Лиза Алерт». В 2018 году 247 волонтеров совершили 497 полетов на рейсах авиакомпании, чтобы организовать поиски людей по всей России. С начала 2019 года по маршрутам Utair уже более 60 волонтеров летали свыше 150 раз.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Акционерное общество «Вертолеты России» сообщило о размерах прибыли за минувший год

Холдинг сохранил прибыль в 2018 году на уровне 27,5 млрд рублей. Выручка составила 188,5 млрд рублей. Валовая прибыль в прошлом году составила 68,081 млрд рублей, отмечается в отчете компании. В 2017 году она соответствовала 108 млрд. Операционная прибыль снизилась с 42 млрд рублей до 34 млрд. При этом административные, коммерческие и общехозяйственные расходы сократились на 25 процентов — до 44,6 млрд рублей. «Вертолеты России» и Научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) создали дизайн-проект салона вертолета «Ансат» в стилистике бренда Aurus. Он будет представлен на авиасалоне МАКС-2019.

Таможенная служба России стала использовать вертолеты для выявления ввоза «санкционки»

Федеральная таможенная служба (ФТС) России вводит в практику ежемесячный облет границы на вертолетах, чтобы выявлять попытки провоза санкционной продукции, заявил замначальника Главного управления таможенного контроля после выпуска товаров ФТС Рустам Якубов. Продовольственное эмбарго России в ответ на санкции Запада действует уже пять лет, президент страны Владимир Путин подписал соответствующий указ 6 августа 2014 года. За эти годы таможня выявила и уничтожила более 21 тысячи тонн продуктов, которые нарушители пытались ввезти в РФ. Якубов напомнил, что с 2017 года ФТС также выявляет санкционку с помощью беспилотной авиации Росгвардии.

Севастопольское авиационное предприятие планируют передать в Госкорпорацию «Ростех»

ФГУП «Севастопольское авиационное предприятие» планируется преобразовать в акционерное общество и передать в авиационный кластер корпорации «Ростех». Об этом сообщается в проекте указа Президента России, опубликованном на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Передача 100 процентов акций предприятия должна быть обеспечена в течение 20 месяцев после вступления в силу указа главы государства. Севастопольский авиационный завод - специализированное авиаремонтное предприятие, которое производит капитальный ремонт, переоборудование и модернизацию различных типов вертолетов, связи и навигации.

Арбитражный суд Башкирии признал банкротом Уфимскую инвестиционную компанию «Роторфлай»

ООО «Роторфлай» создавалось для инвестирования в производство сверхлегких вертолетов, собираемых кумертауским КБ «Ротор». В 2013 году власти Башкирии договорились с китайской компанией «Утун» об инвестировании в проект по производству ультралегких вертолетов, разработанных КБ. Тогда же генеральный директор «Роторфлай» Сергей Микрюков сообщил о планах сборки, проведения летных испытаний, открытия центра продаж и сервисного обслуживания китайских вертолетов производства DEA Helicopter. Требования кредиторов предприятия оцениваются в 512,3 тысячи рублей. Конкурсное производство продлится до конца января 2020 года.

«Вертолеты России» досрочно выполнили поставки машин Ми-8АМТ по контракту с ГТЛК

Холдинг досрочно передал очередную партию из пяти вертолетов Ми-8АМТ Улан-Удэнского авиационного завода авиакомпании «СКОЛ», которая будет осуществлять эксплуатацию новой техники на условиях лизинга. Вертолеты изготовлены в транспортном варианте, оснащены усиленной трансмиссией и бортовой стрелой с лебедкой СЛГ-300, наличие которой расширяет сферу их применения. У-УАЗ исполняет два договора с ГТЛК, предусматривающие поставку 23 вертолетов Ми-8АМТ в 2019-2020 годах. По первому договору к настоящему моменту передано 7 из 14 машин, по второму договору на поставку 9 вертолетов, обязательства выполнены в полном объеме досрочно.

Академия Ростеха провела корпоративный чемпионат корпорации по стандартам WorldSkills

По итогам отборочных этапов, которые проходили с апреля по июль 2019 года, определилась сборная команда Госкорпорации - более 100 молодых специалистов из 13 холдингов. Они выступят в 27 компетенциях в национальном финале чемпионата WorldSkills Hi-Tech. Молодые профессионалы Ростеха продемонстрировали высокий уровень подготовки к чемпионату. Из 200 конкурсантов жюри отобрало 70 лучших. Еще 30 специалистов в редких компетенциях, таких как реверсивный инжиниринг, неразрушающий контроль и другие, отбирались непосредственно на предприятиях. Самой популярной оказалась компетенция инженерная графика CAD.

Госдепартамент одобрил продажу Южной Корее 12 многоцелевых вертолетов MH-60R на $800 млн

Об этом сообщается в пресс-релизе Агентства по сотрудничеству в области обороны и безопасности (DSCA). Ранее американский президент Дональд Трамп в своем Twitter заявил, что США начали переговоры о дальнейшем увеличении выплат со стороны Южной Кореи для обеспечения обороны от КНДР. Отмечается, что Южная Корея запросила продажу 12 вертолетов именно такой модели с обширными сопутствующими средствами радиолокации, связи и вооружениями. «Республика Корея будет использовать расширенные возможности в качестве средства сдерживания региональных угроз и укрепления обороны своей страны», — добавляется в тексте DSCA.

Десять сотрудников КВЗ стали экспертами летней молодежной школы «Открытие талантов»

Эксперты Казанского вертолетного завода познакомили школьников с базовыми технологиями, актуальной ситуацией, стратегическими направлениями развития, а также ключевыми вызовами и проблемами своих сфер в отрасли вертолетостроения. КВЗ представил на форуме проектные лаборатории: «Снижение массы и увеличение дальности полета» и «Кадровая политика и работа с персоналом». Эксперты сопровождали команды школьников при формировании гипотез и разработке проектов на заданные темы. Победители, презентовавшие самые жизнеспособные идеи, получили право на целевое поступление в КНИТУ-КАИ им. А.Н. Туполева.

10 июня 2019 года новейшие медицинские вертолеты «Ансат» заступили на круглосуточное дежурство в Московской области. С того дня авиамедицинская бригада Территориального центра Медицины Катастроф Московской области и экипажи «Русских Вертолетных Систем» успешно эвакуировали в региональные и федеральные больницы 37 пациентов. О том, как устроена современная санитарная авиация в Московской области рассказал врач анестезиолог-реаниматолог Алексей Морозов.

Вертолет «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» вылетает на санитарное задание.

«Скорая» летит на помощь

Как устроена санавиация в Московской области

Авиамедицинская бригада ТЦМК МО и пилоты «РВС» готовятся к вылету.

Предпосылки

Агломерация Москвы и Московской области – крупнейшая по численности населения в нашей стране. Для медиков и пилотов санитарной авиации это означает только одно: больше людей – больше несчастных случаев, вызовов, инцидентов и пациентов, которым требуется помощь. Однако, несмотря на развитую транспортную инфраструктуру региона, ее загруженность накладывает серьезные ограничения на возможность экстренной транспортировки пациентов.

Зачастую, разница между жизнью и смертью пациента составляет считанные минуты (если не секунды). При этом, согласно новым правилам, пациенты должны доставляться в профильные учреждения здравоохранения, но бывает так, что эти учреждения находятся на большом удалении от места эвакуации, что негативно влияет на возможность безопасно и оперативной транспортировки пациента автомобильным транспортом.

И здесь незаменимой становится вертолетная санитарная авиация, способная в кратчайшие сроки вылететь и доставить медиков в любую точку региона оказания помощи пациенту и быстро и безопасно доставить его в больницу.

Как все устроено?

Наша авиамедицинская бригада Территориального центра Медицины Катастроф Московской области находится на постоянном дежурстве непосредственно на территории базы санитарной авиации в Хелипарке «Подушкино». Каждая бригада заступает на дежурство в 9 утра и находится на дежурстве полные сутки.

Как правило, мы осуществляем эвакуацию 2 пациентов в день, но бывают и очень насыщенные дни, когда мы получаем по 3 и более заявки на эвакуацию больных. Многое зависит от погоды и от других факторов.

Несмотря на то, что в последние недели в центральной России нередки грозы и сильные ветра, интенсивность вылетов остается прежней. Это обусловлено тем, что при резких изменениях погоды у многих людей ухудшается самочувствие, «скачет» давление, возникают проблемы с сердцем, особенно у пожилых пациентов. Однако, летный и технический персонал имеет большой опыт работы с вертолетами этой модели в различных условиях, что позволяет нам всегда находиться в «боевой готовности».

Как только на пульт диспетчера санитарной авиации в Хелипарке поступает заявка о необходимости эвакуации пациента, начинается процедура согласования с авиационными службами Московского региона, изучения метеорологической обстановки и других аспектов, позволяющих оценить безопасность и эффективность вылета.

Заявка на использование воздушного пространства подается диспетчерской службой «РВС» в «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» во Внуково. Для получения разрешения на взлет у гражданских компаний уходит порядка 30 минут, но вертолеты со статусом MEDEVAC (медицинская эвакуация) получают такое разрешение в течении 5 минут. Как правило, с момента принятия решения на взлет до вылета вертолета с бригадой медиков в воздух требуется 10-15 минут.

Необходимо отметить, что в рамках нашей работы, мы осуществляем как плановую транспортировку, так и экстренные вылеты. Это могут быть автомобильные аварии или техногенные катастрофы, где пострадавшими являются как дети, так и взрослые. Так, совсем недавно, мы эвакуировали пострадавшего при пожаре на Северной ТЭЦ. Пациент с ожогами 2-й и 3-й степени был доставлен в специализированный центр в Подольске.

Нам также часто приходится транспортировать пациентов в Люберецкий детский ожоговый центр. При этом медицинское оснащение вертолета позволяет осуществлять не просто мониторинг состояния здоровья пациента, но и, в случае необходимости, проводить реанимационные процедуры, а также поддерживать жизнедеятельность до поступления больного в профильные больницы.

Так как работать нам приходиться в условиях, приближенных к боевым, мы постоянно отрабатываем взаимодействие, проводим тренировки, изучаем новое оборудование.

Полноценная служба санитарной авиации в Подмосковье появилась совсем недавно и многие идеи к нам приходят с опытом. Мы постоянно находимся в поиске наиболее эффективных и рациональных решений. Так, по нашей просьбе техники «РВС», совместно с производителем вертолетов, оптимизировали систему вентиляции в вертолете, что позволило создать более комфортные условия для работы авиамедицинской бригады и пациентов.

Почему «Ансат»?

Ну, во-первых, всегда приятно видеть, что отечественный «продукт» ничуть не хуже, а в некоторых случаях и лучше, чем зарубежный. Так, по сравнению с вертолетами Eurocopter и Bell, на которых мне доводилось летать, «Ансат» гораздо комфортнее для проведения медицинских миссий, а сам медицинский модуль вертолета позволяет оказывать квалифицированную современную помощь и ничем не уступает возможностям автомобильной кареты скорой помощи.

В целом, обладая 5-летним опытом работы в медицине катастроф, отдельно хочу отметить, просторную кабину вертолета. Это очень важно для эргономики, обеспечения удобного доступа к пациенту, его погрузке и выгрузке.

Также к положительным качествам вертолету для транспортировки в профильное учреждение здравоохранения существенно короче перевозки автотранспортом, что очень важно вследствие меньшего негативного воздействия из-за вибраций на пораженные участки тела и органы пациента.

Совсем недавно, 25 июля, к нам поступила заявка на эвакуацию двух детей из Сергиева Посада. Брат с сестрой 16 и 2 лет вследствие возгорания в квартире получили обширные неглубокие ожоги. Тяжесть и обширность ранений, трактовала необходимость оказания высокоспециализированной и высокотехнологичной медицинской помощи, недоступной в ЦРБ. При этом большая удаленность профильного лечебного учреждения требовала привлечения вертолетов санитарной авиации.

После предполетного осмотра и подготовки пациенты были взяты на борт, где был продолжен весь комплекс лечебно-диагностических мероприятий, проводимых в отделении стационара. Благодаря объемной кабине вертолета «Ансат» получилось осуществить одновременную транспортировку обоих пациентов в ожоговый центр Московского областного центра охраны материнства и детства в Люберцах. Пациенты хорошо перенесли полет и ухудшения жизненно важных показателей отмечено не было.

Согласно статистике детского ожогового центра, расположенного в Люберцах эвакуация автотранспортом в острый период крайне опасна для пациента, эвакуация же вертолетом повышает шанс на выживание.

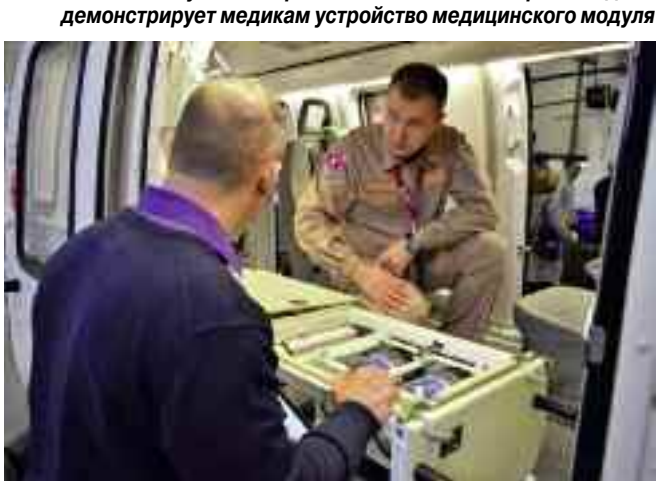
Мнение пилотов

По словам командира «Ансата» Сергея Фадеева, вертолет сочетает в себе такие качества как экономичность, комфортность, широкие эксплуатационные возможности и ремонтопригодность. Вертолет такой размерности отлично подходит для Московской области, так как его эксплуатация существенно дешевле тяжелых вертолетов Ми-8, что позволяет осуществить медицинскую эвакуацию большего числа людей, а габариты позволяют сесть на дорогу или в ограниченном пространстве населенных пунктов.

Опыт, который мы получили, эксплуатируя этот вертолет в 9 различных регионах Российской Федерации, позволил нам убедиться в том, что конструкторские решения, заложенные Казанским вертолетным заводом, оказались верными и как результат мы получили хорошую винтокрылую машину, которая была так необходима в последние годы», — отмечает Фадеев.

Сердар ПОЛЛЫЕВ

Командир вертолета «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» Сергей Фадеев демонстрирует медикам устройство медицинского модуля



Отрасль заметно поумнела

Портфель гражданских заказов на цифровые технологии Ростеха превысил 78 млрд рублей

Портфель гражданских заказов радиоэлектронного кластера (РЭК) Госкорпорации Ростех в первом полугодии 2019 года достиг 78,6 млрд рублей. Доля гражданской продукции в общей структуре выручки выросла до 25 процентов, превысив показатель аналогичного периода прошлого года на 5 процентов.

Ожидается, что консолидированная гражданская выручка предприятий РЭК по итогам 2019 года перешагнет отметку 70 млрд рублей, что подтверждает текущая контрактация по гражданской продукции на уровне 95 процентов от годового плана. Основной рост обеспечивается за счет реализации комплексных инфраструктурных проектов, в числе которых оснащение учреждений здравоохранения медицинским оборудованием, внедрение технологий «умного города» в регионах РФ, создание «цифровых» систем для транспорта, промышленности, ЖКХ, энергетики, телекоммуникационной отрасли, госуправления и социальной сферы.

«Сектор высокотехнологичной электронной продукции развивается опережающими темпами по сравнению с экономикой в целом. Закономерно, что именно радиоэлектронный кластер становится одним из основных драйверов роста Госкорпорации. В 2018 году продажи нашей гражданской продукции выросли на 55 процентов и достигли 67 млрд рублей. Этот позитивный тренд сохраняется, портфель гражданских заказов превысил 78 млрд рублей, в том числе сформирован существенный задел на 2020 год. Текущая доля гражданской выручки в структуре продаж составляет 25 процентов, наш ориентир – 60 процентов к 2025 году.

Мы активно участвуем своими разработками в реализации таких нацпроектов, как «Цифровая экономика», «Жилье и городская среда», «Здравоохранение», «Образование», «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Расширяем поставки для целого ряда отраслей экономики, внедряющих современные цифровые решения. Для отечественной радиоэлектроники это - основной потенциал роста», — рассказал индустриальный директор радиоэлектронного кластера Госкорпорации Ростех Сергей Сахненко.

Общий портфель заказов кластера в первом полугодии составил 280 млрд рублей, с учетом контрактов в сфере гособоронзаказа и экспорта. Консолидированная выручка по итогам года прогнозируется на уровне более 300 млрд рублей.

В радиоэлектронный кластер Ростеха входят холдинги «Швабе», «Росэлектроника» и концерн «Автоматика», которые объединяют более 200 предприятий в 35 регионах страны. Число сотрудников кластера превышает 100 тысяч человек. Предприятия РЭК производят широкую номенклатуру продукции — от электронных компонентов и блоков до медицинских изделий, оптической техники, сложных программных комплексов и систем. В частности, кластер участвует в проектах развития беспроводной связи 5G, промышленного интернета вещей, блокчейн и других передовых технологий.

В 2018 году консолидированная выручка кластера увеличилась на 18 процентов — до 266 млрд рублей, а чистая прибыль составила 12,4 млрд рублей, показав почти восьмикратный рост. Объем продаж гражданской продукции в тот же период превысил 67 млрд рублей (+55,4 процентов). Средняя зарплата достигла 57 тысяч рублей, что заметно выше, чем в среднем по регионам присутствия.

Около 800 самолетов

понадобится российским перевозчикам для региональных и местных авиалиний

Российским авиакомпаниям в ближайшие 20 лет для закрытия ниши региональных перевозок понадобится около 300 новых самолетов вместимостью от 30 до 110 кресел, а также около 500 небольших воздушных судов менее чем на 30 пассажиров, рассказали журналистам в дирекции авиационного кластера «Ростеха».

Два ключевых самолета для региональных авиаперевозок, на которые делают основную ставку отечественные авиастроители, – это Ил-114-300 и ТВС-2-ДТС «Байкал». Первый будут собирать на предприятии Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в подмосковных Луховицах, второй – на Улан-Удэнском авиазаводе, входящем в холдинг «Вертолеты России». Запуск серийного производства обеих машин запланирован на 2022 год, сообщили в пресс-службах производителей. При этом спрос на новые «Илы» оценивается в 100 единиц до 2030 года, а на «Байкал» – как минимум в 75, не считая действующего контракта с «Полярными авиалиниями» на 200 штук.

«Региональная авиация — не самый крупный сегмент как в России, так и в мире. Тем не менее, это важная для социально-экономического развития страны от— отметили в пресс-службе государственной корпорации.

Согласно прогнозам Росавиации, в ближайшие 10 лет отечественные авиакомпании выведут из эксплуатации около 130 старых самолетов, таких как Як-40, Ан-24 и Ан-2, говорится в материалах к парламентским слушаниям в Совете Федерации РФ. Заменить Ан-24/26 может 64-местный продукт «Ильюшина», а «кукурузник» Ан-2 — 15-кресельный самолет «Байкал», разработанный учеными Сибирского научно-исследовательского института авиации имени С.А. Чаплыгина.

Модернизация Ил-114 обойдется в 55,9 млрд рублей, на «Байкал» потратят не менее 1,2 млрд рублей (окончательная сумма финансирования все еще не определена).

Для региональных линий также подходит самолет L-410 (19 мест) чешской Aircraft Industries (сегодня принадлежит российской Уральской горно-металлургической компании). Его модернизированную версию уже собирают в Екатеринбурге на площадке УЗГА. В прошлом году было произведено пять самолетов, план на 2019 год – четыре машины, далее завод намерен собирать по 4–8 воздушных судов ежегодно, сообщили в пресс-службе УГМК.

Спрос на перелеты в стране за шесть месяцев, по данным Росавиации, увеличился на 12 процентов, до 57,7 млн человек. На внутренних линиях прирост составил 8,1 процента, услугами отечественных авиакомпаний воспользовались 33,2 млн человек. При этом в целом темпы роста авиационных перевозок в 2012–2017 годах опережали мировые — 8,6 процента против 6 процентов, говорится в исследовании Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА).

В секторе региональных перевозок российская промышленность пока «не способна оперативно удовлетворять возникающий спрос», в связи с этим доля импортных ВС будет увеличиваться, считают в АКРА.

По программе «Конверсия»

в России создается уникальный РЛ-комплекс для управления посадкой самолетов с земли

Ростех начнет серийное производство новых аэродромных радиолокационных систем, обеспечивающих безопасное управление посадкой самолетов. Новое оборудование позволит с высокой точностью определять отклонение воздушного судна от заданной траектории снижения и передавать информацию экипажу и наземным службам.

Аппаратуру будет производить Челябинский радиозавод «Полет» (входит в концерн «Вега» холдинга «Росэлектроника»). Проект реализуется при участии концерна «Вега» и Фонда развития промышленности, софинансирующего проект по программе «Конверсия».

Создаваемая Ростехом система предназначена для управления воздушным движением в ближней зоне аэродромов и позволяет контролировать заход на посадку воздушных судов любого типа. Новая РЛС позволит осуществлять точную посадку в том числе самолетам легкой авиации, которые не оборудованы сложными навигационными системами, или воздушным судам, у которых отказали одна или несколько бортовых навигационных систем.

В состав радиолокационной системы точного захода на посадку РСП-2СТ входят диспетчерский (обзорный) радиолокатор АОРЛ-1АС и посадочный радиолокатор ПРЛ-2СТ. Аппаратура позволяет обнаруживать воздушные суда на расстоянии до 350 км, осуществлять их сопровождение и мониторинг параметров траектории движения относительно неподвижных объектов и движущихся метеообразований. Вместо вращающегося локатора в комплексе применяется система активных фазированных антенных решеток, что повышает его надежность и точность, а также упрощает ремонт.

«Новая разработка Ростеха дополнит линейку современного аэродромного оборудования, уже производимого Госкорпорацией для модернизации авиационной инфраструктуры в РФ. Она может использоваться не только в крупных, но и в небольших региональных аэропортах за счет относительно невысокой цены. Стоимость нашей системы - примерно на 25 процентов ниже отечественных и на 75 процентов - иностранных аналогов при сопоставимых характеристиках. Старт серийного производства запланирован в III квартале 2020 года», - сообщил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Напомним, ранее Ростех сообщал о завершении сертификации новейшего аэродромного комплекса СП-2010 для посадки самолетов в сложных метеоусловиях. В комплексе использованы резонаторные антенны, на характеристики излучающего сигнала которых не влияют такие факторы окружающей среды, как влага, осадки, обледенение. Это первый в мире комплекс, не требующий уборки снега перед антеннами радиомаяка в зимний период.

На сегодняшний день радиолокационным и навигационным оборудованием производства Ростеха оснащены более 160 аэродромов в 31 стране мира.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Тяжелый ударный беспилотник «Охотник» разработки КБ «Сухого» совершил первый полет

Первый полет продолжался более 20 минут. «Летательный аппарат под управлением оператора совершил несколько облетов аэродрома на высоте около 600 м и совершил успешную посадку», - говорится в сообщении Минобороны. Как пояснили в пресс-службе, испытания проводятся на одном из испытательных аэродромов министерства. «Охотник», напомнили в ведомстве, выполнен по схеме «летающее крыло» с применением специальных материалов и покрытий, которые делают его практически незаметным для радиолокационных средств обнаружения. Новый БПЛА оснащен аппаратурой для оптико-электронной, радиотехнической и других видов разведки.

Новое мобильное приложение «Знай до полета» позволяет владельцу дрона планировать маршрут

Федеральное управление гражданской авиации США совместно с компанией Kittyhawk перевыпускает мобильное приложение B4UFLY — before you fly – знай до полета), которое позволяет пилотам дронов узнавать, где они могут, а где нет выполнять полеты в воздушном пространстве страны. Новое приложение B4UFLY доступно для бесплатной загрузки в App Store для iOS и в Google Play для Android. Еще в феврале управление объявило, что оно вступит в партнерские отношения с компанией Kittyhawk для обновления приложения B4UFLY. Приложение позволяет составить план полета, предупреждает о близости аэропортов, информирует о временных запретах на полеты.

Добавление крыла позволило продлить время полета дрона-вертолета Drone Volt

Французский стартап Drone Volt оснастил дрон с пропеллерами для вертикального взлета и посадки горизонтальным крылом. Оно позволило продлить время полета и увеличить его грузоподъемность, пишет New Atlas. Drone Volt — достаточно крупный беспилотник, доступный в двух размерах: с размахом крыла 230 и 280 см. Первая версия аппарата имела только пропеллеры, которые позволяли ему совершать вертикальный взлет и посадку, а при подъеме на достаточную высоту переходить в горизонтальный режим полета. Добавление крыла позволило продлить время полета беспилотника на 20 минут — с 40 до 60 минут, а также увеличить его грузоподъемность до 1,6 кг.

Летно-исследовательский комплекс «Динамики» успешно прошел сертификацию Минпромторга РФ

Основной целью ЛИК является организация и проведение наземных и летных испытаний образцов беспилотной авиационной техники, получение подтверждения соответствия их характеристик требованиям, изложенным в ТТЗ и других документах, содержащих требования к разрабатываемым образцам, и оценки выполненных доработок при выявлении несоответствия характеристик установленным требованиям. Имеющиеся лицензии, полученные компетенции и опыт специалистов-испытателей позволяет АО ЦНТУ «Динамика» проводить испытания БВС не только собственной разработки, но и оказывать услуги по испытаниям беспилотной техники другим организациям отрасли.

В Бельгии может появиться полностью единое воздушное пространство для всех пользователей

Частные и любительские полеты, авиационные спецработы и беспилотные воздушные суда получат больший доступ к воздушному пространству с диспетчерским обслуживанием без создания препятствий традиционному воздушному движению. Это предусмотрено Перспективой воздушного пространства Бельгии — 2030, представленной поставщиком аэронавигационного облуживания Бельгии skeyes. Перспективу будущего воздушного пространства поддерживают три независимых бельгийских оператора управления воздушным движением — skeyes, Маастрихтский центр управления верхним районом Евроконтроля (выше эшелона 245) и оборонное ведомство...

Разработчики российского беспилотника «Корсар» все еще не нашли замены импортному двигателю

На недавнем форуме «Армия» в Подмосковье в числе новинок демонстрировался беспилотный летательный аппарат «Корсар» разработки рыбинской фирмы «Луч». Но, во-первых, мы уже видели его на Красной площади в прошлом году. А, во-вторых, у российского беспилотника, предлагаемого нашей армии, до сих пор так и нет своего отечественного двигателя. Продемонстрированный на форуме в открытой экспозиции дрон оснащен все тем же итальянским двигателем Zanzottera 498 с серийным номером «00005». А, значит, российской армии с таким «Корсаром» не по пути. По закону наша армия должна оснащаться военной техникой только отечественного производства.

Южнокорейская компания осуществила запуск беспилотной версии вертолета 500MD (KUS-VH)

Как сообщила Yonhap News, запуск вертолета состоялся 30 июля в авиационном центре при Корейском институте аэрокосмических исследований, расположенном в уезде Кохын, провинция Чолла-Намдо. Известно, что вертолет 500MD успешно оторвался от земли, поднялся на высоту 10 метров и находился в воздухе около 30 минут. Компания Korean Air совместно с министерством промышленности занимается разработкой беспилотных вертолетов с 2014 года. Известно, что к концу 2021 года компания планирует увеличить высоту и дальность полета. Вертолет 500MD использовался вооруженными силами Южной Кореи с 1976 года. На данный момент вертолет считается списанным.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Россия оценила отказ Нидерландов принять новые сведения о крушении MH17

Отказ Нидерландов рассмотреть информацию частного детектива из Германии Йозефа Реша о крушении малайзийского Boeing MH17 подтверждает оценку России международного расследования ССГ.

«Наша позиция относительно беспристрастности и профессионализма расследования, проводимого Совместной следственной группой под руководством прокуратуры Нидерландов, хорошо известна», - заявили в российском посольстве в Гааге. Ранее Реш хотел передать Нидерландам новые материалы по катастрофе, с условием, что доказательства будут представлены в присутствии международных СМИ. Однако ему отказали. Детектив объяснил свое условие тем, что получал угрозы и опасается за свою жизнь. Российский посол в Нидерландах Александр Шульгин рассказал, что между Москвой и Амстердамом нет «подлинно равноправного взаимодействия» по делу о крушении Boeing, и не по вине России.

Пьяного пилота Delta вытащили из-за штурвала полицейские Миннеаполиса

В американском Миннеаполисе на борту самолета Boeing-737, в котором перед вылетом уже находились пассажиры, был сначала задержан, а затем арестован пилот авиакомпании Delta.

Представители аэропорта сообщили, что это было сделано из-за подозрений в том, что пилот был пьян. Сначала он вызвал подозрения еще в здании аэровокзала, когда встал в очередь для проверки членов экипажей. Увидев, что досмотровые службы проводят дополнительный тест на алкоголь, пилот покинул очередь. Он вернулся через какое-то время, прошел проверку и поднялся в самолет. Однако полиция аэропорта решила дополнительно проверить пилота на борту самолета. При нем была обнаружена емкость с алкоголем, после чего пилот был задержан. Официальные обвинения пока не предъявлены: ждут результатов токсикологической экспертизы. Авиакомпания Delta полностью сотрудничает со следствием.

Юрий Борисов предложил комплекс мер повышения надежности эксплуатации ВС

Вице-премьер считает недостаточными темпы улучшения послепродажного обслуживания российских самолетов. Об этом он заявил на заседании авиационной коллегии при Правительстве России.

Борисов напомнил, что сейчас реализуется механизм господдержки по созданию складов запчастей в авиакомпаниях, использующих российские ВС. Однако создание таких складов не решает проблему полностью, так как длительные сроки ремонта и поставок запчастей не обеспечивают необходимый темп их оборачиваемости. Снизить число простоев ВС помогут, по мнению Борисова, формирование фонда запчастей, увеличение количества ангаров для ремонта и подготовка инженерно-технического персонала, а также создание сети центров постпродажного обслуживания в ключевых аэропортах страны. «Эта система будет также работать в интересах наших новых самолетов МС-21 и Ил-114», — отметил он.

В двигатель самолета «Аэрофлота» при посадке в АП «Бегишево» попала птица

Следовавший из московского «Шереметьево» рейс «Аэрофлота» N1254 столкнулся с птицей при посадке в аэропорту «Бегишево» (Татарстан), сообщается на сайте Приволжской транспортной прокуратуры.

«Предварительно установлено, что птица попала через внешний контур двигателя в турбину. В камеру сгорания птица не попала. При осмотре двигателя повреждений не обнаружено», — говорится в сообщении. Борт со 140 пассажирами приземлился по расписанию. Несмотря на штатную посадку, командир судна решил выполнять следующий рейс по обратному маршруту только после технического осмотра лайнера специалистами авиакомпании. «В связи с этим выполнение рейса по маршруту «Бегишево — Москва Шереметьево» было задержано почти на 8 часов», — говорится в пресс-релизе. Аэропорт «Бегишево» расположен в закамской зоне Татарстана между Набережными Челнами и Нижнекамском.

Задымление в салоне ВС вынудило пассажиров в панике покинуть авиалайнер

Самолет авиакомпании British Airways совершил аварийную посадку в аэропорту испанской Валенсии из-за дыма, который заполнил весь пассажирский салон, сообщает новостной портал издания «Observer».

Инцидент произошел с лайнером A321, который вылетел из лондонского Хитроу. Как видно на кадрах, опубликованных одним из очевидцев в Twitter, пассажиры в панике спускаются по надувному трапу и разбегаются в стороны. Туристка Люси Браун, которая путешествовала с детьми, рассказала, что происходящее было похоже на фильм ужасов: «У нас не было никакой коммуникации. Стюардессы пытались использовать громкоговоритель, но ничего не работало». Другой пассажир Мигель Галиндо уточнил, что они летели с задымленной кабиной около 10 минут, однако никакой информации от экипажа не поступало и кислородные маски тоже не выпали. Причина задымления пока не озвучена.

Самолет при взлете сбил фонари в МА «Домодедово» и попал на видеозапись

Камеры видеонаблюдения зафиксировали, как пассажирский борт авиакомпании «Глобус» сбил фонари на взлетно-посадочной полосе в аэропорту Домодедово. Кадры были выложены одним из очевидцев в Интернет.

Инцидент произошел утром 5 августа. Сотрудники аэропорта узнали о происшествии, когда обнаружили осколки стекла в конце ВПП. Оказалось, что пассажирский самолет авиакомпании «Глобус» (входит в холдинг S7 Group) при взлете разбил пять сигнальных фонарей. После проверки выяснилось, что виновником чрезвычайного происшествия является Boeing 737-800, который направлялся в Симферополь. Уже в Крыму в аэропорту прибытия на колесах шасси самолета также обнаружили повреждения и следы битого стекла. В пресс-службе аэропорта Домодедово заверили, что инцидент не повлиял на выполнение взлетно-посадочных операций и воздушная гавань работала в штатном режиме.

Индульгенция на саботаж

Россия может утратить приоритет в области гидроавиастроения уже в ближайшее время

Да и зачем считать — это же так далеко от Москвы, и там проживают, вроде бы, какие-то люди (московский мэр Собянин, по крайней мере, может помнить это по своей еще прежней, не столичной жизни), которым экономически нецелесообразно платить московского уровня зарплаты, пенсии, устраивать здравоохранение, лечение, дороги и т.п.

Не слышат чиновники и того, что произнес на весь мир Президент России Владимир Путин, выступая на Климатическом совещании в Париже 30 ноября 2015 года:

«В новом соглашении должна быть зафиксирована важная роль лесов как основных поглотителей парниковых газов. Для России, которая обладает колоссальными лесными ресурсами и многое делает для сохранения «лёгких» планеты, это особенно важно».

А зря не слушают. Только в июне пожары высвободили около 50 мегатонн углекислого газа — эквивалент годовой выработки углерода в Швеции. А эти мегатонны влияют на климат в местах весьма далеких от Сибири. Не интересуясь особенно ситуацией в Сибири, создатели теории экономической нецелесообразности, наверняка, могли прочитать сообщения о местах их повышенного интереса:

«В четверг Париж установил свою рекордную температуру, достигнув 108,6 градуса по Фаренгейту. Метрополитен Соединенного Королевства сообщил, что лондонский аэропорт Хитроу достиг 98,4 градуса, что является рекордом для июля. Кембридж, Англия, жара поднялась до 100,5 градусов, трехзначные температуры были зарегистрированы в Соединенном Королевстве только второй раз за всю его историю. Несколько стран также установили рекорды жары на той неделе: Нидерланды нагрелись до 105,3 градуса. Германия достигла 106.7. Температура в Бельгии взлетела до 104 градусов (по Фаренгейту, разумеется).

Глобальные спутники теперь отслеживают полосу новых и продолжающихся лесных пожаров в пределах полярного круга. Условия были заложены в июне, самом жарком июне для планеты, по имеющимся за всю историю инструментальным измерениям. Пожары высвобождают обильные объемы ранее накопленных запасов углекислого газа и метана – углерода, которые в некоторых случаях удерживались в земле в течение тысяч лет. Ученые говорят: «То, что мы видим, свидетельствует о том, какие обратные связи мы должны ожидать в более теплом мире, где повышенные концентрации парниковых газов приводят к большему потеплению, что затем порождает условия, которые высвобождают еще больше углерода в атмосферу. Большая часть твердых частиц от этих пожаров в конечном итоге осядет на поверхности льда дальше на север, затемняя льды и тем самым ускоряя их таяние».

А таяние льда вызовет подтопление, а, возможно, и потопы уже не только в Иркутской области, а в местах, где радуют глаз приобретения, нажитые непосильным трудом по обоснованию экономической нецелесообразности — на брегах Темзы, например. Вот ведь, как все может обернуться. Обосновываете, обосновываете, а все может оказаться зря.

И уже оказалось, потому что население сибирских регионов, лесные пожары в которых, по мнению чиновников, тушить экономически нецелесообразно, с каждым днем все громче выражает свое несогласие с таким подходом. И это, несмотря на проявляемую заботу о них в виде рекомендаций с экранов телевизоров прижимать к носу влажные носовые платочки.

Причина недовольства банальная – жить хотят. Из-за этого распространившегося интернета люди знают о вредности для здоровья продуктов горения, которыми они вынуждены дышать.

По данным, опубликованным министерством здравоохранения США: «Дым, выделяемый при любом типе пожара (лес, кустарник, урожай, строение, шины, отходы или сжигание древесины) представляет собой смесь частиц и химических веществ, образующихся при неполном сжигании углерод-содержащих материалов. Он может содержать много различных химических веществ, включая альдегиды, кислые газы, диоксид серы, оксиды азота, полициклические ароматические углеводороды (ПАУ), бензол, толуол, стирол, металлы и диоксины. Тип и количество частиц и химических веществ в дыме варьируется в зависимости от того, что горит, сколько кислорода доступно, и температура горения.

Следует избегать воздействия высоких уровней дыма. Людям рекомендуется ограничить свои физические нагрузки, если невозможно избежать воздействия высоких уровней дыма. Лица с сердечно-сосудистыми или респираторными заболеваниями (например, астма), эмбрионы, младенцы, маленькие дети и пожилые люди могут быть более уязвимы к воздействию дыма на здоровье».

Кстати, чиновники США, конечно, тоже не ангелы. И, подобно чиновникам, практически, всех государств они стараются сэкономить на расходах на население. Там тоже обсуждается теория экономической целесообразности тушения лесных пожаров. Я почти уверен, что к нам эта теория пришла оттуда, где, буквально помешаны на подсчетах денег. И в США есть ученые — адвокаты дьявола — которые готовы доказывать, что чем больше лесов выгорит, тем лучше. Но и они вынуждены признавать факты:

«В настоящее время восприятие огня в западных сообществах, все еще воспринимается всем обществом как природная опасность с только негативными последствиями. Это западное восприятие огня в настоящее время доминирует в мире и политика агрессивного подавления лесных пожаров по-прежнему применяется почти везде. Например, в США только 0,4 процента лесных пожаров, будь то зажженные молнией или людьми, разрешено не тушить».

Интересно, подсчитали ли умники из Минприроды, сколько процентов лесных пожаров они разрешили не тушить своим нововведением в 2015 году? И сколько не тушится реально сегодня в Сибири.

И вот, результат. Леса горят, люди задыхаются в дыму, а пожарные самолеты, включая признанные лучшими в мире самолеты-амфибии Бе-200ЧС, сидят без дела на аэродромах. Вчера мой коллега, вылетая в Москву из Ростовского-на-Дону аэропорта «Платов», позвонил мне и сказал с горечью в голосе: «Сибирь горит, а наши 2 Бе-200ЧС украшают собой стоянку аэропорта. Разве для этого трудились тысячи людей, создавая эти уникальные самолеты?»

К слову сказать, коллега вылетал на самолете Embraer 190 и вспомнил недавнее сообщение о том, что с начала года ГСС поставила всего три «Суперджета» из-за сокращения портфеля заказов. Так что не у нас одних искусственно созданные проблемы с производством самолетов.

Хочется порекомендовать чиновникам срочным образом провести перерасчеты в обосновании приказа об экономической нецелесообразности тушения лесов, воспользовавшись примером из рассказа выдающегося летчика МЧС России Валерия Андреевича Крузе о тушении пожаров на самолете-амфибии Бе-200 в Португалии:

«Помню, очень удивлялся, почему португальцы предпочитают наш более дорогой, чем у них были на вооружении, самолет, использовать для этих работ. Ответ потряс: «Вы неправильно считаете деньги. Для вас важно, сколько стоит тушение, а мы считаем деньги на спасение оливковой рощи, которая растет сотни лет. Поэтому не экономьте деньги сию минуту, тратьте как можно больше средств на максимальные скорости, производительность и т. д. – это обязательно даст огромный выигрыш в перспективе».

При перерасчетах, следует принимать во внимание более широкий взгляд на совокупную ценность продуктов авиационной техники, состоящую не просто из набора технических деталей, но и включающую в себя возможность их безопасной эксплуатации, продажи, покупки, страхования, получения банковских гарантий, удобства обслуживания в аэропортах и т.п. Без такого интегрированного подхода, новые российские самолеты, даже в случае превосходства над самолетами наших конкурентов в летных характеристиках, останутся, в основном, демонстраторами наших достижений на авиационных шоу.

Я думаю, что следовало бы провести выездное заседание депутатов, чиновников федеральных министерств в Сибири, чтобы разобраться на месте и разработать кардинальные меры по устранению повторения ужасных пожаров на территории России.

А за основу следует принять пример действий для всех видов и уровней власти при подавлении огня «в зоне экономической целесообразности тушения пожаров» (вблизи от Москвы) в 2010 году, когда Президент России Владимир Путин принимал личное участие в борьбе с горящими торфяниками на борту Бе-200ЧС. Помните, как задыхалась тогда Москва...

Александр ЯВКИН,
главный конструктор самолета Бе-200 (1992-2016), генеральный директор Российско-Европейской консалтинговой компании «РЕК Аэроспейс»

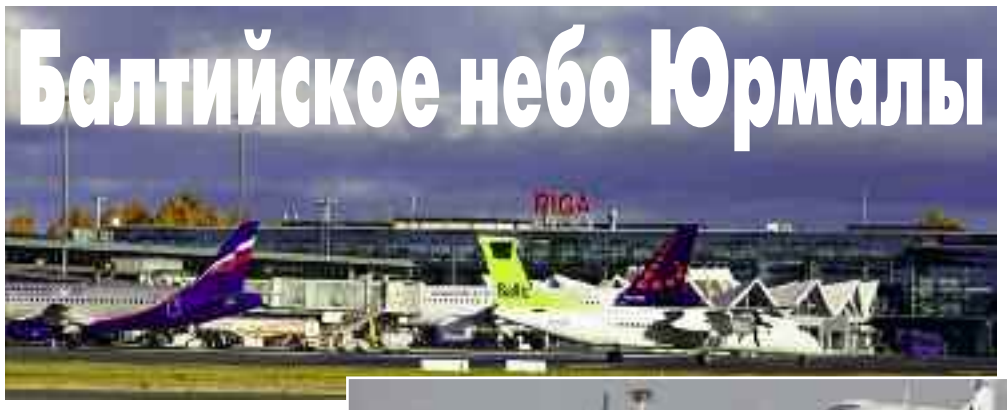
Вместо эпилога. Сегодня всеми международными экспертами признано, что именно наши самолеты-амфибии, оборудованные устройством для забора воды в полете, наиболее эффективны для борьбы с огнем. С 2004 года отечественные Бе-200ЧС тушат пожары в Италии, Португалии, Греции, Азербайджане, Израиле, Индонезии и других странах. Их подвергли специальным эксплуатационным испытаниям для стран Евросоюза во Франции. Оценка самая высокая: наш Бе-200ЧС неоднократно признавался лучшим в мире противопожарным авиационным средством. По словам Александра Явкина, это единственный российский самолет, имеющий сегодня заказчиков в США. Даже санкции не мешают Бе-200 завоевывать американский рынок, поскольку это воздушное судно имеет гуманитарное назначение.

Добавим к этому, что в настоящее время ограничение ресурса самолета не установлено, эксплуатация осуществляется по его состоянию. Назначенный срок службы — 30 лет. Заправка водой — до 12 тонн! — возможна и на аэродроме, и на открытом водоеме всего за 14 секунд. Сброс может выполняться как одновременно из всех резервуаров – как «залпом», так и последовательным открытием створок водяных баков. Благодаря высокой скорости, обеспечивается большая производительность по количеству сбросов воды за час. При расстоянии аэродром — пожар 100 км и аэродром — водоем 10 км за одну заправку топливом самолет способен сбросить на очаг пожара до 270 тонн воды.

Высокая скороподъемность самолета — значительное преимущество при пожаротушении в ограниченном рабочем пространстве – например, в горных областях и при заборе или сбросе воды при наличии препятствий. Плюс на сегодня это единственный в мире реактивный самолет-амфибия, и значит, у него неоспоримые преимущества в скорости, что при тушении пожара исключительно важно!

Окончание. Начало на с. 2

Балтийское небо Юрмалы



Традиционным местом для дискуссий экспертов по бизнес-авиации становится столица Латвии

Этот аэропорт по темпам роста занял 4-е место в Европе среди активно развивающихся аэропортов (первое место занял аэропорт Севилья, второе — Краков, третье — Неаполь, пятое — Валенсия). За год он обслужил 7,06 миллионов пассажиров, что составило 50 процентов всего трафика в странах Балтии, и 28258 тонн грузов.

Из всего пассажиропотока 28 процентов составили транзитные и трансферные пассажиры. Из авиакомпаний, которые обслуживаются в аэропорту Рига, ведущее место занимает AirBaltic (53,4 процента), второе место занял лоукостер RyanAir (16 процентов), третье — Wiz Air (8,6 процента), четвёртое — Norwegian Air Shuttle (4 процента), пятое — «Аэрофлот» (3,4 процента), шестое — «Люфтганза» (2,8 процента) и седьмое (2,1 процента) — сетевая авиакомпания SmartLynx Airlines, помимо Латвии существующая в Эстонии и на Мальте. Латвийский флот этого перевозчика насчитывает 8 самолётов A320 и 7 — A321.

Остальные 8 процентов распределились между национальными авиакомпаниями Finnair, Ukraine Internationale Airlines, Scandinavian Air System, LOT, Turkish Airlines, UTair, Uzbekistanian Airways, Belavia и рядом других. Маршрутная сеть названных авиаперевозчиков включает в себя всю Европу, в российский сегмент помимо Москвы входят Санкт-Петербург и Сочи, азиатское направление охватывает традиционные маршруты в Турцию (Стамбул и Анталья), на Кипр (Пафос и Ларнака) и в Израиль (Тель-Авив).

На развитие рижского аэропорта положительное влияние оказывает то, что Рига является крупным логистическим центром, где сходятся маршруты разных видов транспорта — железнодорожного, автомобильного, речного, морского и воздушного. При аэропорте действует крупный авиационно-технический центр. Все названные факторы, несомненно, создают благодатную почву для развития бизнес-авиации.

С докладом о статусе этого сегмента гражданской авиации в странах Балтии выступил менеджер по маркетингу и бизнес-аналитике Европейской Ассоциации бизнес-авиации **Артур Томас.** Эта Ассоциация была основана 42 года назад и в настоящее время насчитывает 730 членов из 70 стран. Входящие в Ассоциацию 150 эксплуатантов располагают совокупным флотом из более 1000 воздушных судов. Только в Германии эксплуатируются 745 самолётов, в Великобритании 508 и во Франции 458.

Европейский совокупный парк деловых самолётов включает 3600 экземпляров, в число которых входят 80 магистральных воздушных судов, построенных в бизнес-версии, 800 бизнес-джетов тяжёлого класса, 500 средних и 1000 лёгких, а помимо этого —1100 турбовинтовых самолётов.

Внутри Европы сообщение посредством воздушных судов деловой авиации развито высоко. Из всех европейских аэропортов 500 имеют воздушное сообщение между собой только рейсами самолётов коммерческих перевозчиков, 1400 – разными рейсами, как коммерческих, так и бизнес-операторов, и ещё 900 принимают только деловые воздушные суда.

Отдельно был представлен сегмент бизнес-авиации в странах Балтии. Наиболее многочисленным он является в Эстонии, на территории которой базируются 18 деловых воздушных судов, в Латвии их 9, а в Литве – 11. При этом в каждом из государств на них выполняется более 2000 рейсов.

Интенсивность их полётов в разных странах Балтии неодинаковая. В Эстонии наибольшее количество полётов приходится на май (261), в Латвии — на июль (361), в Литве — на июнь (251). Неодинаковой является и динамика роста числа рейсов. По сравнению с 2017 годом в Эстонии их стало больше на 15,9 процентов, в Литве — на 3,2 процента, в Латвии же отмечается спад на 7,9 процентов.

В докладе г-на Томаса отдельно была приведена статистика по востребованности воздушных судов того или иного класса. Наибольшим является спрос на самолёты лёгкого класса (31 процент), второе место заняли тяжёлые бизнес-джеты (30 процентов), третье – средний класс (24 процента), ряд завершают турбовинтовые самолёты. Исследование данных за 2018 год по числу вылетов из различных прибалтийских аэропортов показало, что лидером является Рига (2763 вылета), второе место занял Таллинн (1712), третье — Вильнюс (1420), четвёртое — Каунас (259), и пятое — Паланга (248).

По данным за этот же год во всей маршрутной сети прибалтийской бизнес-авиации 25 процентов приходится на маршруты из Прибалтики в Россию – 8 балтийских аэропортов связаны с 40 российскими. Этот показатель свидетельствует о прочных деловых контактах между Россией и странами Балтии. Для бизнесменов количество коммерческих рейсов в Россию недостаточно.

Фактором роста популярности бизнес-авиации является, в частности, уровень развития автоматизации продаж авиаперевозок. Генеральный директор ООО «НАДЖЕТ» **Михаил Титов** представил первую реальную онлайн-систему бронирования и продажи авиаперевозок на самолётах деловой авиации. Специалисты фирмы создают программу управления производством авиакомпании бизнес-авиации, которая позволит отслеживать все необходимые данные по фактическому статусу состояния всех ресурсов перевозчика в каждый момент времени.

Разработанный алгоритм позволит по запросу клиента сразу проанализировать весь массив информации от авиакомпании, а также полученную в режиме аутсорсинга дополнительную информацию о планируемом полёте (расчёт продолжительности и пр.). клиент получает из Интернет-сайта «НАДЖЕТ» список рейсов, заполняет форму поиска, которая поступает в так называемое расчётное ядро. Из сформированной базы данных информация поступает в различные службы – диспетчерскую, лётную, инженерную и коммерческую. При оформлении заказа клиент сразу получает информацию о занятости воздушных судов и об имеющихся вариантах выбора с указанием типа самолёта, времени вылета и стоимости перелёта. Выбрав рейс и оплатив перевозку, клиент получает подтверждение рейса с указанием типа самолёта, авиакомпании, бортового номера воздушного судна и номера рейса.

Генеральный директор ООО «АВИАБРОКЕР» **Станислав Галлямов** проанализировал юридические аспекты действующего документа «Необходимый порядок ввоза и таможенного оформления воздушных судов деловой авиации в Россию и выполнения полетов в рамках территории Таможенного союза ЕАЭС». Он порекомендовал наиболее оптимальные алгоритмы реализации требований документа.

Говоря о бизнес-авиации, чаще всего мы подразумеваем самолёты. Но и вертолёты активно используются как средство передвижения для деловых людей. Собственно говоря, сегодня в первую очередь именно они и могут себе позволить летать на них, так как стоимость вертолётной перевозки выше по сравнению с самолётной. Руководитель коммерческого департамента группы компаний «А-Групп» **Сергей Рыжов** выступил с докладом «Вертолёт и бизнес-джет: стыковка без потерь». Вертолёт рассматривается как подспорье деловому самолёту и призван сократить общее время путешествия. Чаще всего аэропорты находятся на значительном удалении от бизнес-центров и клиентам бизнес-авиации необходимо сократить до минимума время на дорогу до них. Лучше вертолёта для этого средства нет.

В Московском регионе бизнесмены используют вертолёт, чтобы добраться из одного аэропорта в другой, помимо этого они могут вылететь в нужный аэропорт с вертодрома, а в отдельных случаях из любого удобного пункта. В любом случае вертолёт существенно экономит время. Так, например, чтобы добраться из аэропорта Внуково в Домодедово на машине, в современных реалиях может потребоваться от полутора до двух часов, вертолётный перелёт займёт от 20 минут до получаса. Такой же выигрыш во времени будет обеспечен и в сообщении между аэропортами Шереметьево и Жуковским.

В Московском регионе для полётов в аэропорты бизнесмены могут использовать и собственные вертолёты. При перелёте между аэропортами пятиместный вертолёт оказывается втрое дешевле лёгкого аналогичного по вместимости самолёта – 2000 евро против 6000. Вертолёты непросто использовать суровыми зимами при ограниченной видимости, но в таких аэропортах, как, например, Шереметьево или Пулково в Санкт-Петербурге, они могут садиться в соответствии с правилами посадки по приборам. В Московском регионе сложности создают многочисленные запретные зоны, каковой является, в частности, и сама Москва, но запрета летать на вертолётах вокруг Москвы нет. В аэропорту Шереметьево вертолётная площадка расположена рядом с терминалом А для бизнес-авиации.

Оценивая итоги прошедшего форума, можно смело сказать, что, не смотря на летний период, BBAF стал важным и посещаемым мероприятием, целью которого является обмен информацией и опытом, установление деловых контактов, развитие международных связей в сфере деловой авиации. Форум 2019 года с успехом способствовал решению всех этих задач.

Со своей стороны, позволим себе высказать пожелание организаторам форума на перспективу, а именно: включить в повестку дня вопрос о разработке и производстве воздушных судов деловой авиации. Россия обладает всеми ключевыми компетенциями для развития данного сегмента гражданской авиации. Так, например, линейку деловых самолётов может предложить ПАО «Туполев» – Ту-324, Ту-414. Это предприятие имеет исторический опыт. Его отражает, например, создание Ту-134 (в базовом варианте он должен был стать бизнес-джетом). Уместно вспомнить и о Ту-116, существовавшем всего в двух экземплярах. Это по сути дела тяжёлый бизнес-проп, построенный на основе бомбардировщика Ту-95.

Но существует и ряд проблем, препятствующих тому, чтобы имеющиеся компетенции были реализованы. Одна из них является такой же, какая существует в коммерческой авиации. Одним из условий формирования доступной для эксплуатантов продажной цены воздушного судна является обеспечение высокой производительности серийных предприятий.

Существует и проблема, не касающаяся авиастроительного аспекта. Количество операторов бизнес-авиации и их потребность в воздушных судах должны быть таковыми, чтобы представлялось целесообразным организовать крупное серийное производство.

Каковы пути решения данных проблем? Мнение экспертов об этом хотелось бы услышать на очередном форуме. Несомненно, значительным вкладом станет и демонстрация зарубежного опыта.

Григорий ГОРДОН

Окончание. Начало на с. 2

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

IATA назвала в своем ежегодном отчете самые популярные в мире авиакомпании

Самой крупной авиакомпанией по числу перевезенных пассажиров на регулярных рейсах за 2018 год стала American Airlines. Об этом говорится в отчете Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA). На втором месте расположился другой американский перевозчик — Delta Air Lines. На третьем месте оказалась компания United Airlines, а на четвертом — Emirates. Замыкает пятерку самых популярных авиакомпаний Southwest Airlines. Кроме того, по данным IATA, количество пассажиров, путешествующих самолетом, возросло. Так, за 2018 год мировые авиакомпании перевезли 4,4 миллиарда пассажиров, что на 6,9 процента больше, чем в предыдущем году.

В Таиланде состоялся 3-й Глобальный симпозиум ICAO по сотрудничеству в авиационной отрасли

Министр транспорта Таиланда г-н Саксиам Читчоп открыл 3-й Глобальный симпозиум ICAO по авиационному сотрудничеству 2019 года в Пхукете, где авиационные эксперты обсудили ключевые проблемы авиации в ближайшем будущем. Мероприятие предоставило участникам возможность получить доступ к важной информации, задать вопросы и высказать свое мнение с целью развития авиационной отрасли каждой страны. В нем приняли участие более 400 представителей из 193 стран-членов ICAO. Международные симпозиумы ICAO проводятся каждые два года. Форумы являются важной платформой для развития мировой авиационной промышленности.

Авиакомпании мира в прошлом году увеличили объемы перевозки пассажиров на семь процентов

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), авиакомпании мира в 2018 году увеличили перевозки на 6,9 процента относительно показателя 2017 года, до 4,4 млрд человек. Цифры близки к прогнозу организации, сделанному в конце 2017 года: пассажиропоток ожидался в объеме 4,3 млрд человек, динамика — на уровне плюс 6 процентов. Занятость кресел, по данным IATA, составила рекордные 81,9 процента. Самая большая доля рынка перевозок по-прежнему у авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского региона — 37,1 процента, второе место с долей 26,2 процента занимают европейские компании, третье, с долей 22,6 процента, — североамериканские.

Airbus официально приступил к производству самолетов A220 (Bombardier CSeries) в США

Первая группа специалистов по сборке самолетов A220 начала работать на заводе Airbus в городе Мобил, штат Алабама после недавнего возвращения с обучения в Мирабеле, Канада, где находятся линия окончательной сборки и центр создания самолетов A220. «Расширение производства наших коммерческих самолетов в Мобиле с созданием еще 400 дополнительных рабочих мест еще более укрепляет позиции Airbus как, действительно, мирового производителя самолетов и подтверждает, что Airbus является важной частью американской промышленности», — сказал председатель совета директоров и главный исполнительный директор Airbus С. Джеффри Книттель.

Cathay Pacific предупредила своих пассажиров о введении новых правил конфиденциальности

Теперь их предпочтения и передвижения регистрируются камерами в экранах системы развлечений в салоне самолета, а также камерами видеонаблюдения в аэропорту. Авиакомпания собирается хранить данные неопределенное время. Среди собираемых Cathay Pacific сведений — данные о предыдущих поездках, отзывы пассажира об авиакомпании, сообщения о потере багажа и других претензиях, информация об использовании пассажиром системы развлечений на борту самолета и видеозаписи его перемещений в салоне воздушного судна и в аэропорту. Авиакомпания утверждает, что будет использовать персональные данные пассажиров «в маркетинговых целях».

Boeing становится единственным поставщиком запчастей для нового Tecnam P2012 Traveller

Boeing Co. подписал многолетнее соглашение с Tecnam, чтобы быть единственным поставщиком послепродажных запасных частей и услуг для P2012 — первого пригородного самолета авиакомпании Tecnam. Boeing возьмет на себя обязанности по распределению, включая прогнозирование, заказ и доставку всех оригинальных запасных частей производителя оборудования (OEM) для P2012 Traveller через свою дистрибьюторскую сеть Aviall. P2012 завершил сертификацию Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) и Федеральной авиационной ассоциации (FAA) и готов к поставке клиенту Tecnam — Бостонской региональной авиакомпании Cape Air.

Спикер Сейма Польши отправлен в отставку из-за скандала с полетами на ВС госавиации

Спикер нижней палаты польского парламента Марек Кухчиньский заявил об уходе в отставку из-за скандала, связанного с использованием правительственных самолетов и вертолетов для путешествий с семьей на совместной пресс-конференции с лидером правящей партии «Закон и справедливость» Ярославом Качиньским. Скандал разгорелся в июле, когда стало известно, что спикер Сейма использует правительственный авиатранспорт для путешествий с членами семьи в Подкарпатское воеводство, откуда он родом. Полеты совершались в основном в выходные и праздничные дни. Кухчиньский признался в 23 таких перелетах, позднее стало известно, что их было около 100.

Названы страны, жители которых чаще всего путешествуют за рубеж воздушным транспортом

Жители Великобритании, США и Китая в 2018 году чаще всего путешествовали за границу на самолетах, показало исследование IATA. Так, международными перелетами воспользовались 126,2 млн британцев, это 8,6 процента от общемирового пассажиропотока. На втором месте — американцы (111,5 млн, 7,6 процента), на третьем – жители Китая (97 млн, 6,6 процента). В топ-5 также вошли жители Германии (94,3 млн) и Франции (59,8 млн). В общей сложности все авиакомпании мира перевезли в 2018 году 4,4 млрд пассажиров на регулярных рейсах, это на 6,9 процента больше чем годом ранее. Как отмечает IATA, доля бюджетных перевозчиков (лоукостеров) год от года растет.

Успел стать первым!

Француз опередил британца, перелетев Ла-Манш на собственном изобретении

Перелет через Ла-Манш на летающей платформе совершил французский инженер и пилот Фрэнки Запата 4 августа, сообщает французский канал BFM TV. По данным канала, перелет проходил над самой узкой частью Ла-Манша, составляющей около 35 километров. Запата вылетел с французского пляжа на берегу Паде-Кале 4 августа в 9:15 мск и приземлился на берегу возле британского города Сент-Маргарет Бэй в 9:39 мск.

Таким образом, время перелета составило примерно 24 минуты. По словам самого Запаты, скорость полета составляла примерно 160-170 километров в час. «В конце, когда мне было больно, я сказал себе: «Прекрати, ты не имеешь права на боль. Наслаждайся». Я видел приближающее побережье Великобритании», - поделился впечатлениями изобретатель, отметив, что ему «очень повезло». Запата также сообщил о планах доработать свое изобретение, чтобы «взлететь к облакам и летать как можно выше».

В ходе перелета пилоту потребовалось приземлиться на специальную плавучую платформу для дозаправки.

Отметим, летающая платформа Flyboard Air является собственным изобретением Запаты. Впервые устройство было продемонстрировано общественности в 2016 году. Тогда он пролетел над озером почти четыре минуты, разогнавшись до 55 километров в час, но упал в воду на середине полета.

Летающая платформа Flyboard Air, на которой изобретатель отправился в путь, снабжена пятью небольшими реактивными двигателями, которые позволяют ей разгоняться вместе с оператором до 195 км/ч, а без оператора, с дистанционным управлением для перевозки грузов, - до 400 км/ч. Двигатели работают на авиационном керосине, который заливается в «рюкзак» пилота, и в обычных условиях запаса топлива хватает на семь минут. Платформа может использоваться на высоте до 3-3,5 км. Управляется реактивная платформа наклонами тела и пультом управления в руках пилота.

Напомним, Запата вынужден был поспешить с повторением перелета, поскольку вскоре пересечь Ла-Манш с помощью реактивного костюма Jet Suit планировал так называемый Flying man («летающий человек») – британец Ричард Браунинг.

Резервист ВМФ Великобритании Ричард Браунинг основал стартап Gravity Industries, а 31 июля испытал улучшенную версию изобретенного им реактивного костюма, пролетев над проливом Солент (или Те-Солент), отделяющим остров Уайт от южного берега Туманного Альбиона.

Напомним, первая попытка пересечь Ла-Манш на летающей платформе была предпринята Запатой 25 июля. Однако из-за сильной качки дозаправочной платформы пилот не смог на нее приземлиться и упал в воду. В этот раз француз использовал платформу больших размеров.

«Я очень боялся этой посадки (на дозаправку — ред.), но все прошло хорошо, — рассказал Запата. — Я благодарю свою команду, они работали по 16 часов в день между этими попытками... Спасибо моей жене за постоянную поддержку, спасибо моим друзьям. Я знал, что они не подведут меня».

По словам Запаты, источником вдохновения для него послужил подвиг французского изобретателя и авиатора Луи Блерио, который 25 июля 1909 года стал первым пилотом, перелетевшим через Ла-Манш. На преодоление пути в 37 км у него ушло 37 минут.

Ремонт и поставка авиакомпонентов

Boeing B737, Airbus A320, Sukhoi SSJ-100, CRJ-200

AOG поддержка в РФ и за рубежом

ИАСЦ

Ваш надежный поставщик авиационных услуг

Общество с ограниченной ответственностью «Инженерно-авиационный сервисный центр»

125040, Россия, г. Москва, Ямского Поля 1-я ул., д. 17, к. 12, 3 этаж

Тел: +7 (499) 951-91-15
e-mail: rfq@aesc.aero
http: www.aesc.aero

Предприятие сертифицировано на соответствие требованиям ФАП-285, EASA Part-145, DOT, ISO 9001:2015

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Судебные приставы не пустили пилотессу в первый международный рейс из-за ее долгов

В Москве судебные приставы задержали в аэропорту жительницу Пушкина — второго пилота авиакомпании, которая должна была отправиться в первый для нее международный рейс. Ей пришлось в тот же день погасить более 1 млн рублей долга по более чем ста штрафам, сообщили в Управлении службы судебных приставов. «В отношении девушки 1993 года рождения было возбуждено 127 исполнительных производств, из которых более 100 — штрафы ГИБДД на общую сумму более 130 тысяч рублей, в основном за превышение скорости и неправильную парковку. Кроме ГИБДД претензии к пилотессе предъявили налоговая служба и кредитные организации.

Петербуржец взыскал с авиакомпании Gulf Air неустойку за задержку его рейса в Шри-Ланку

В декабре 2018 года истец приобрел билеты указанной авиакомпании на рейс Москва — Коломбо с пересадкой в Бахрейне. В назначенное время самолет не вылетел в связи с неисправностью. На стыковочный рейс истец с супругой не успели, поэтому в аэропорту Бахрейна им пришлось провести еще 8 часов. На обратном пути из Бахрейна в Москву рейс также был задержан на 24 часа. В результате истец потерял 2 дня отпуска, оплату за день проживания в отеле и стоимость билетов Москва — Санкт-Петербург. Суд взыскал с Gulf Air неустойку в размере 29,3 тысячи рублей, компенсацию морального вреда в размере 5 тысяч, а также штраф 17 тысяч и госпошлину около 1 тысячи рублей.

Конкурсный управляющий «Трансаэро» настаивает на экспертизе преднамеренности ее банкротства

В частности, управляющий хочет поставить перед экспертами вопрос: имеются ли признаки преднамеренного банкротства авиакомпании «Трансаэро» в период деятельности с 1 января 2012 года по 19 октября 2015 года? В случае положительного ответа на этот вопрос управляющий просит указать: «в чьих именно действиях (бездействии) усматриваются признаки преднамеренного банкротства». В производстве суда находится на рассмотрении заявление банка ВТБ о взыскании 249,2 миллиарда рублей с бывшего основателя компании-должника Александра Плешакова, экс-председателя совета директоров Ольги Плешаковой и матери основателя.

Экс-директор аэропорта Якутска приговорен к 9 годам колонии строгого режима за взятки

Якутский городской суд приговорил бывшего директора аэропорта «Якутск» Николая Местникова к девяти годам лишения свободы в колонии строгого режима по делу о получении взятки. Уголовное дело в отношении экс-директора аэропорта Якутска было возбуждено в июле прошлого гола Восточно-Сибирским следственным управлением на транспорте СК РФ. По версии следствия, за несколько лет подозреваемый путем вымогательства получил от местных предпринимателей взятки в 14 млн рублей за беспрепятственное осуществление коммерческой деятельности в аэропорту Якутска. «Приговорен к девяти годам лишения свободы», — подтвердил представитель суда.

Индивидуальный предприниматель заблокировал реструктуризацию бондов компании ПАО «ЮТэйр»

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа — Югры запретил исполнять решение о реструктуризации облигаций серий 01 и 02 ООО «Финанс-Авиа», дочерней компании ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», на общую сумму в 13,3 млрд рублей. Суд наложил обеспечительные меры по иску индивидуального предпринимателя Альберта Ерицяна, несогласного с решением о реструктуризации облигаций. Подробности о причинах подачи искового заявления в судебных актах не приводятся. Ранее на общем собрании владельцы облигаций «Финанс-Авиа» договорились о реструктуризации выпусков серий 01 и 02 номинальной стоимостью 4,1 млрд рублей и 9,2 млрд рублей.

Омский суд по иску прокуратуры запретил эксплуатацию аэродрома им. Летова под Омском

Азовский районный суд Омской области по иску транспортной прокуратуры запретил эксплуатировать взлетно-посадочную площадку аэродрома «Поповка» под Омском, который его владелец назвал именем поэта, основателя группы «Гражданская оборона» и основоположника русского панк-рока Егора Летова. Земельный участок, где размещается аэродром, предназначен для ведения сельского хозяйства, а не для полетов воздушных судов, сообщает пресс-служба Западно-Сибирской транспортной прокуратуры. За использование земельных участков не по назначению и невыполнение обязанностей по рекультивации земель владелец аэродрома оштрафован на 30 тысяч рублей.

В Новосибирске авиазавод имени Чкалова второй раз подал в суд на таможенную службу

Предприятие требует признать незаконными решения Новосибирской таможни по классификации товара, приобретенного за границей. Ранее подобное дело по другой поставке рассматривалось судом и было выиграно предприятием. Чкаловский завод добивался признания незаконным решения таможни об изменении кода товарной номенклатуры ВЭД на оборудование из Германии. Таможня посчитала, что был указан неверный код. В итоге завод заплатил более 40 млн рублей в качестве пошлины. Речь шла о клепальном станке с ЧПУ. Но в таможенной службе посчитали, что это не клепальный станок, а обрабатывающий центр, этим объясняется разница в указании кода.

Пассажира рейса Челябинск-Москва отстранили от полета из-за курения электронной сигареты

26 июля в Линейный отдел полиции в аэропорту Челябинска поступило сообщение о том, что на борт воздушного судна Челябинск - Москва требуется наряд полиции. «Прибывшие на место сотрудники установили жителя Москвы 1977 года рождения, который во время посадки на рейс покурил электронную сигарету, содержащую никотин, в туалетной комнате самолета, вследствие чего сработали датчики задымления. Командиром ВС было принято решение об отказе данному пассажиру в дальнейшем перелете», — говорится в сообщении. Мужчина был доставлен в дежурную часть транспортной полиции, где на него был составлен административный протокол по ч. 1 ст. 6.24 КоАП РФ.