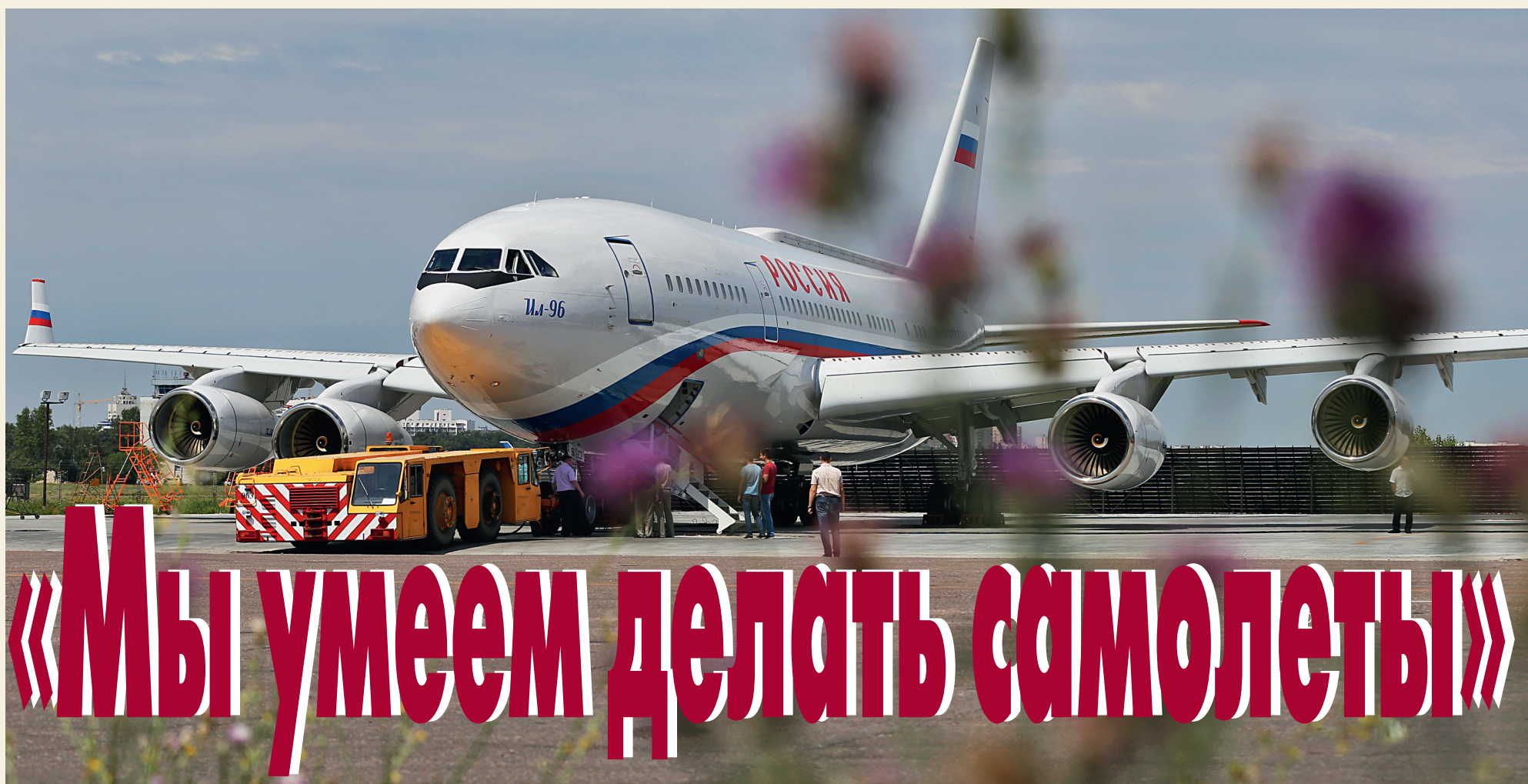


Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 1-2 (44128)
Январь 2017

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



«Мы умеем делать самолеты»

Дмитрий Рогозин: Россия будет сокращать преференции для иностранной авиатехники

Россия будет менять нормативную базу, сокращать преференции иностранным компаниям по мере разработки и внедрения новых отечественных самолетов, чтобы стимулировать российские авиакомпании закупать отечественные лайнеры, заявил вице-премьер Правительства РФ Дмитрий Рогозин в ходе посещения завода «Факел», входящего в структуру концерна ВКО «Алмаз-Антей».

«Главная наша задача — без всякого революционного наскока, без кавалерийской атаки, а именно умно, продумав спрос и предложение, синхронизировав это, комплексно к этому относиться, выйти на восстановление российского полного влияния на собственный национальный рынок, — добавил Д. Рогозин. Он подчеркнул, что «говорить о захвате иностранных авиарынков без освобождения собственного — просто чистой воды демагогия».

Дмитрий Рогозин также отметил, что заниматься этой работой будет Авиационная коллегия при Правительстве Российской Федерации. «Эти задачи будут решаться в рамках Авиационной коллегии, где вопросы спроса и предложения будут соединены в одно целое, и, надеюсь, что эта коллегия будет очень активно работать так же, как у нас работает Морская коллегия, — сказал он. — Я рад тому, что мы начали воедино сводить в своей голове эти все планы и организационные формы обсуждения и принятия решений по этим темам. Они адекватны времени».

Говоря о важности поддержки российских авиапроизводителей, Рогозин напомнил, что в Российской Федерации до сих пор в системе государственного управления вопросы производства техники и ее эксплуатации, внедрения, поддержки на рынке были совершенно не связаны.

Он провел параллель с морской техникой, где до создания Морской коллегии была схожая ситуация, а сейчас все планы, связанные с закупками судов, кораблей не только по линии министерства обороны, но и по линии гражданских ведомств и коммерческих структур, включая и ледокольный флот, и арктическую технику, синхронизированы и «вбиты в план до 2030 года». «В авиации у нас такого не было, фактически шло последние годы выдавливание российской авиационной техники с рынка авиационных перевозок. Это касалось не только государственной компании «Аэрофлот», это касалось всех авиационных компаний, — подчеркнул Рогозин.

«Все предпочитали летать на «Эйрбас» и «Боингах», говоря очень много о том, что российская авиационная техника не имеет никаких перспектив. Появлялись даже такие голоса, что, мол, давайте вообще откажемся от производства гражданской авиационной техники. Мол, боевую авиацию мы умеем делать, и сирийское небо это показало, а гражданскую авиацию делать не умеем», — заявил вице-премьер Правительства РФ, отметив, что все эти обвинения, по сути, ложны.

«Во-первых, это не правда: мы умеем делать хорошую качественную авиационную технику, и всегда наша страна отличалась именно этим, — сказал он. — Во-вторых, просто не допустимо с государственной точки зрения: страна большая, огромное количество часовых поясов, ее связать необходимо, в том числе, и авиационной доступностью для пассажиров». Вице-премьер напомнил, что в последние годы были сделаны определенные шаги, чтобы решить этот вопрос. В частности, сегодня на магистральных линиях летает самолет Sukhoi SuperJet 100. «Сейчас мы стоим на пороге уже довольно важных событий. В первые месяцы 2017 года мы планируем поставить на крыло среднемагистральный самолет МС-21, который сейчас проходит самые разные испытания, — рассказал он. — И мы этот самолет поднимем после того, как успешно презентовали его в уже уходящем году».

Кроме того, Россия выходит и на создание ближнемагистрального пассажирского самолета на 64 пассажира и готова дать новую жизнь самолету Ил-96, который в модификации Ил-96-400 будет работать на дальнемагистральных рейсах вплоть до появления нового дальнемагистрального авиалайнера, который, возможно, будет создан в партнерстве с Китаем.

Дмитрий Рогозин напомнил, что в мае Президент РФ Владимир Путин принял принципиально важное решение о разработке «тяжелого» двигателя тягой на 35 тонн, «который крайне нам необходим для достижения топливной эффективности на дальнемагистральных и на тяжелых транспортных самолетах».

«Если мы выйдем на эту работу, а мы уже открыли по линии ОАК эту работу, то считайте, что к 2025 году мы должны будем получить двигатель», — сказал он.

По словам вице-преьера, такого двигателя Россия не разрабатывала никогда. В СССР такого двигателя не было, к сожалению, поэтому все наши тяжелые самолеты всегда четырехмоторные, а некоторые, такие как «Мрия», вообще на шести двигателях летали», — отметил он.

Рогозин также обратил внимание и на разрабатываемую линейку двигателей семейства ПД-14, которые обеспечат российской авиации набор авиационных двигателей в сегменте от 9 до 18 тонн тяги.

Интерьер вашего борта — наша забота



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



Воздушный транспорт гражданской авиации № 1-2

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10
Заказ Тип. № 1708

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



В апреле нынешнего года на телеканале «Россия» вышел документальный фильм Бориса Соболева «Авиабилетная аномалия», сюжет которого касается проблемы высоких цен на региональные перевозки в Иркутской области, Якутии и на Камчатке. Фильм вызвал значительный резонанс, и после его выхода в эфир состоялось обсуждение, в котором приняли участие представители вла-

стей Якутии, Росавиации, авиакомпании «Ангара» и «Аэрофлот», Ространснадзора, а также ряда общественных организаций.

Борис Соболев решил снять этот фильм после того, как в редакцию поступило множество жалоб от жителей «медвежьих» угол», из которых они не могут выбраться. Про летние отпуска на юге даже речи нет: люди не могут добраться даже до «губернских

Местная воздушная аномалия

Авиакомпании «ИрАэро», «Ангара» и аэропорт Бодайбо признаны прокуратурой «белыми и пушистыми». А зря

В одном из последних номеров «ВТ» был размещён репортаж с конференции по воздушному праву, где обсуждались наиболее актуальные проблемы деятельности современной гражданской авиации и развития воздушного законодательства. Проблема, рассматриваемая в настоящем очерке, может и даже должна в перспективе расширить палитру правовой тематики.

центров». В таких регионах образовалась «небесная монополия», где нет железных дорог и иных устойчивых круглогодичных средств сообщения (а такие места составляют 60 процентов всей территории России), а воздушные пути всюду схвачены сообществом местных чиновников и местных же авиаторов, устанавливающих цены непонятного происхождения.

Перелёт в 300 километров для одного пассажира может стоить 20000-30000 рублей. На вопрос, почему так дорого, следует ответ: у нас маленькая загрузка. Но при этом билеты могут быть проданы за несколько месяцев вперёд и, по словам Бориса Соболева, есть случаи, когда люди летят стоя. Откуда же берутся такие цены, за которые можно даже в Тель-Авив слетать? Первый заместитель директора

ЗАО «Авиакомпания Ангара» Владимир Никифоров дал такое объяснение: стоимость авиабилета складывается из себестоимости рейса и расходов, которые несёт авиакомпания. Кроме того, опыт операционной деятельности подсказывает, что чем меньше воздушное судно, тем выше будет себестоимость кресла.

Продолжение на с. 4-5

Наше место «у забора»?

Самолет летел на чужую войну, летел с миссией мира. А погиб на взлете. Чудовищный, несправедливый факт

Потери потрясли мир: в числе жертв — участники ансамбля имени Александрова, представители федеральных телеканалов и доктор Елизавета Глинка — исполнительный директор Международной общественной организации «Справедливая помощь». Все они летели в Сирию, чтобы поздравить военнослужащих авиабазы Хмеймим с Новым годом. А доктор Лиза собиралась оказать медицинскую помощь всем, кто в ней нуждался. Все они встретили смерть в волнах Чёрного моря.

Так в ушедшем году начался день Рождества Христова. В этот день, вошедший за века в сознание как светлый праздник, многие потеряли родителей, детей, мужей, жён... Невозможно восполнить утрату. И, разумеется, в глазах всех, как поражённых горем друзей

и родственников, так и представителей авиационной общественности, сегодня читается вопрос: почему, как это могло случиться?

Ответить на этот вопрос всегда непросто, а в данном случае — тем более. Даже когда самолёт падает на землю, расследователям требу-

ется время, чтобы реконструировать событие по разным данным, в том числе, по характеру и радиусу разброса обломков. Из последних в дальнейшем делается выкладка. Нынешняя катастрофа связана с падением самолёта в море. Потребовались сутки, чтобы определить,



где именно он упал и в каком радиусе были разбросаны обломки.

Расследователям пришлось искать ответы на множество вопросов. Но даже основные данные, связанные с происшествием, во многом являются запутанными и противоречивыми. В первый день трагедии при нескончаемом потоке информации так бывает всегда, но такой неразберихи, как в настоящем случае, никто не помнит.

Первоначально было известно только, что самолёт Ту-154, принадлежавший Министерству обороны Российской Федерации, а именно, 223-му лётному отряду, упал в море и разбился в районе аэропорта Сочи. Разные источники дают разные сведения о том, сколько времени продолжался полёт: одни говорят о двух минутах, другие о 15-20.

Продолжение на с. 6-7



Отвечая на поставленный вопрос, целесообразно в каждой авиакомпании (и не только) выделять три уровня обеспечения БП, условно названные: а) системный; б) подсистемный и в) персональный. Рассмотрим содержание названных уровней и обоснуем рекомендации по повышению эффективности профилактики авиационной аварийности на каждом из них.

Системный уровень — это

уровень, на котором разрабатываются стандарты авиакомпании (организации) в области обеспечения БП и осуществляется руководство. Понятно, что название данного уровня определяется тем, что подготовленные на нем документы, регламентируют работу всей системы, т. е. авиакомпании. Ответственность за состояние дел по обеспечению БП на этом уровне, безусловно,

Три уровня надежности

Некоторые рекомендации по повышению эффективности профилактики аварийности на воздушном транспорте

Наверное, для кого-то из руководителей будет откровением, что любая авиационная система, и прежде всего, авиакомпания, имеет многоуровневое строение, позтому и обеспечение безопасности полетов (БП) также реализуется на нескольких уровнях. При этом важно, чтобы каждый уровень отвечал предъявляемым к нему требованиям по обеспечению БП. Но, что это за уровни, каково их влияние, и какова ответственность на каждом из них за обеспечение главного свойства воздушно-транспортной услуги — безопасной перевозки пассажиров, т. е. безопасности полетов?

возлагается на руководство (топ — менеджмент) авиакомпании. Приоритетными задачами, которые здесь решаются, являются: а) разработка нормативных документов, определяющих содержание деятельности топ — менеджеров и всех подразделений авиакомпании в области обес-

печения БП и б) активное участие руководства в решении указанной проблемы.

Разработка документальной базы, определяющей задачи по снижению авиационной аварийности и пути их решения, не представляет труда в современном информационном мире. Достаточно

легко можно найти в отечественных и зарубежных источниках необходимую информацию, чтобы, используя ее, подготовить добротные документы по рассматриваемой проблеме в своей авиакомпании.

Продолжение на с. 10

По европейским стандартам

АСЦ холдинга «Технодинамика» займется сервисным обслуживанием самолетов SSJ

АО «Гражданские Самолеты Сухого» (входит в ПАО «ОАК») и «Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование» холдинга «Технодинамика» (входит в Госкорпорацию «Ростех») подписали договор на предоставление услуг по техобслуживанию и ремонту отдельных комплектующих воздушных судов типа Sukhoi SuperJet 100.

Центр ТОиР авиационных компонентов «Технодинамики» станет частью сети авторизованных сервисных площадок, оказывающей комплекс работ по тестированию, плановому техническому обслуживанию и восстановлению исправности комплектующих изделий для SSJ100. В частности, он будет обслуживать компоненты систем шасси, противопожарную и кислородную системы, оборудование кабины, а также системы

электрооборудования и связи ВС, включая диагностику технического состояния комплектующих.

«Сотрудничество с «Технодинамикой» является примером развита в России авиационных сервисов, направленных на улучшение техобслуживания самолетов Sukhoi Superjet. Наши совместные усилия позволят увеличить перечень обслуживаемых в России компонентов и обеспечить эксплуатантам выбор поставщиков сервисов и

наиболее конкурентные условия ремонта», — сказал президент «Гражданских самолетов Сухого» Камилль Гайнутдинов.

«Реализация работы в данном направлении — это уверенный шаг, способствующий усилению кооперации между отечественными предприятиями авиастроительной отрасли. Также, с учетом растущих поставок данного типа ВС в российские авиакомпании, это еще и возможность оперативного предо-



ставления экономически эффективных методов технического обслуживания самолетов и их агрегатов на базе отечественных высокотехнологичных решений», — отметил генеральный директор холдинга «Технодинамика» Максим Кузюк. Центр техобслуживания и ремонта авиакomпонентов «Технодинамики» создан в 2015 году, он расположен в непосредственной близости от аэропорта Внуково. В марте 2016 года Центр сертифицирован по российскому стандарту соответствия ФАП-285. Это позволяет ему

производить ТОиР компонентов воздушных судов российского и зарубежного производства, зарегистрированных в российском регистре. На сегодняшний день также ведутся процедуры сертификации сервисного центра по стандартам EASA Part 145, что позволит выполнять ТО на самолетах европейской регистрации и государств, расположенных вне Евросоюза, но признающих требования европейских авиационных властей в отношении технического обслуживания ВС.



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-ноябрь 2015-2016 гг.

	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
			ноябрь 2015 г.	ноябрь 2016 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот		тыс.пасс.км.	13 952 548,41	16 365 011,42	117,3
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			7 764 472,33	9 157 764,07	117,9
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			6 753 287,96	7 911 766,56	117,2
между Россией и странами СНГ			1 011 184,37	1 245 997,51	123,2
<i>Внутренние перевозки</i>			6 188 076,08	7 207 247,35	116,5
из них:					
местные перевозки			91 866,31	101 745,57	110,8
Тоннокилометры		тыс.ткм.	1 748 087,04	2 133 342,45	122,0
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			1 119 741,54	1 403 398,05	125,3
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			1 025 461,19	1 285 950,85	125,4
между Россией и странами СНГ			94 280,35	117 447,20	124,6
<i>Внутренние перевозки</i>			628 345,50	729 944,40	116,2
из них:					
местные перевозки			9 653,99	10 649,07	110,3
Грузооборот		тыс.ткм.	492 357,68	660 491,42	134,1
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			420 939,03	579 199,28	137,6
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			417 665,27	573 891,86	137,4
между Россией и странами СНГ			3 273,76	5 307,42	162,1
<i>Внутренние перевозки</i>			71 418,65	81 292,14	113,8
из них:					
местные перевозки			1 386,02	1 491,97	107,6
Перевозки пассажиров		чел.	5 654 259	6 558 509	116,0
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			2 176 520	2 440 208	112,1
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			1 721 733	1 900 648	110,4
между Россией и странами СНГ			454 787	539 560	118,6
<i>Внутренние перевозки</i>			3 477 739	4 118 301	118,4
из них:					
местные перевозки			150 304	161 387	107,4
Перевозки грузов и почты		тонн	97 545,23	98 568,63	101,0
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			74 397,83	72 039,27	96,8
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			72 817,01	69 592,86	95,6
между Россией и странами СНГ			1 580,82	2 446,41	154,8
<i>Внутренние перевозки</i>			23 147,40	26 529,36	114,6
из них:					
местные перевозки			2 342,78	2 394,48	102,2
Процент занятости пассажирских кресел		%	73,8	77,4	3,6
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			75,8	80,9	5,1
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			76,4	81,3	4,9
между Россией и странами СНГ			71,4	78,9	7,5
<i>Внутренние перевозки</i>			71,5	73,4	1,9
из них:					
местные перевозки			62,3	60,6	- 1,7
Процент коммерческой загрузки		%	63,5	66,1	2,6
в том числе:					
<i>Международные перевозки</i>			63,4	67,4	4,0
из них:					
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ			63,8	67,6	3,8
между Россией и странами СНГ			59,0	65,7	6,7
<i>Внутренние перевозки</i>			63,6	63,6	0,0
из них:					
местные перевозки			65,7	65,4	- 0,3

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-ноябрь 2015 — 2016 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
		январь -ноябрь		%	январь -ноябрь		%	январь -ноябрь		+/-
		2015 г.	2016 г.		2015 г.	2016 г.		2015 г.	2016 г.	
1	Аэрофлот — российские авиалинии	24 063 999	26 616 730	110,6	68 342 160,20	75 978 747,10	111,2	79,9	81,6	+1.7
2	Сибирь	7 572 987	8 860 354	117,0	14 496 324,00	16 817 815,00	116,0	80,5	85,8	+5.3
3	Россия	4 478 289	7 480 121	167,0	8 228 197,55	17 131 592,86	208,2	76,1	82,4	+6.3
4	ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	5 169 343	6 148 039	118,9	9 338 956,91	10 037 757,51	107,5	71,1	72,3	+1.2
5	Уральские Авиалинии	5 102 095	5 995 826	117,5	12 344 496,42	14 258 038,24	115,5	75,9	78,6	+2.7
	Итого по 5 авиакомпаниям	46 386 713	55 101 070	118,8	112 750 135,08	134 223 950,71	119,0	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	53,6	67,3		52,8	67,5				
6	Победа	2 759 242	3 945 599	143,0	4 190 237,91	6 171 399,18	147,3	81,4	87,9	+6.5
7	Глобус	2 240 296	3 338 657	149,0	5 600 992,00	8 300 972,00	148,2	81,0	84,5	+3.5
8	АЗУР эйр	2 223 965	2 172 602	97,7	8 232 961,04	10 963 905,69	133,2	93,5	94,5	+1.0
9	ВИМ-АВИА	1 508 185	1 967 060	130,4	2 999 954,12	4 622 772,58	154,1	74,2	74,7	+0.5
10	Северный Ветер	2 595 111	1 644 705	63,4	7 967 817,33	5 314 423,67	66,7	92,1	90,4	-1.7
11	Авиационная транспортная компания «Ямал»	1 343 721	1 358 570	101,1	2 822 836,13	2 722 951,20	96,5	73,3	67,9	-5.4
12	Аврора	1 046 421	1 268 344	121,2	1 746 059,81	2 062 195,59	118,1	72,0	73,4	+1.4
13	НордСтар	1 050 035	1 206 238	114,9	2 440 122,59	2 641 585,42	108,3	72,1	74,6	+2.5
14	РОЯЛ ФЛАЙТ	829 772	917 323	110,6	2 720 394,43	3 968 117,20	145,9	91,9	92,1	+0.2
15	Икар	1 021 953	912 976	89,3	4 526 674,47	4 632 378,14	102,3	85,3	83,2	-2.1
	Итого по 15 авиакомпаниям	63 005 414	73 833 144	117,2	155 998 184,91	185 624 651,38	119,0	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	72,8	90,1		73,1	93,3				
16	Нордavia-региональные авиалинии	676 332	889 400	131,5	914 736,80	1 327 982,77	145,2	70,4	76,6	+6.2
17	Ред Вингс	980 785	887 348	90,5	1 680 489,24	1 679 032,55	99,9	79,5	85,8	+6.3
18	Якутия	592 010	632 097	106,8	1 489 903,85	1 678 031,69	112,6	75,7	82,9	+7.2
19	РусЛайн	538 511	557 420	103,5	492 768,53	546 001,09	110,8	67,1	66,0	-1.1
20	Оренбургские авиалинии	2 703 435	491 346	18,2	6 021 782,56	1 494 308,67	24,8	73,8	77,8	+4.0
21	Саратовские авиалинии	491 745	465 686	94,7	574 487,00	589 534,00	102,6	87,1	82,1	-5.0
22	АЙ ФЛАЙ	599 866	401 436	66,9	1 900 238,63	1 233 109,19	64,9	86,2	83,3	-2.9
23	АЛРОСА	319 359	394 674	123,6	849 893,21	1 025 632,78	120,7	74,6	78,5	+3.9
24	Ангара	354 796	384 236	108,3	394 723,11	437 746,99	110,9	70,4	77,2	+6.8
25	Ижавиа	251 854	284 957	113,1	340 272,76	403 944,03	118,7	78,8	80,1	+1.3
26	КрасАвиа	185 618	237 709	128,1	200 129,92	304 106,18	152,0	57,1	64,5	+7.4
27	Газпром авиа	274 679	226 530	82,5	509 497,22	429 153,27	84,2	61,2	58,5	-2.7
28	Турухан	212 847	220 503	103,6	200 482,99	175 927,89	87,8	65,0	58,2	-6.8
29	ИрАэро	251 065	213 770	85,1	292 607,62	301 327,79	103,0	71,0	63,2	-7.8
30	ДОНАВИА	1 400 816	209 478	15,0	1 846 781,34	268 372,33	14,5	72,0	66,7	-5.3
31	Северсталь	173 055	202 609	117,1	153 358,01	142 412,15	92,9	54,2	47,5	-6.7
32	ЮВТАЭРО	33 845	190 632	в 5,6 р	39 933,98	271 086,49	в 6,8 р	66,5	75,2	+8.7
33	Комиавиатранс	136 303	179 556	131,7	133 500,05	240 333,34	153,1	68,5	70,8	+2.3
34	Полярные авиалинии	110 131	106 607	96,8	75 470,62	70 344,53	93,2	52,7	56,3	+3.6
35	Международный аэропорт «Оренбург»	89 673	86 348	96,3	43 966,55	38 063,55	86,6	61,0	59,5	-1.5
	Итого по сумме авиакомпаний	73 382 139	81 095 486	110,5	174 153 208,90	198 245 102,66	113,8	-	-	-
	В целом по ГА	86 540 149	81 905 392	94,6	213 364 787,81	198 853 091,13	93,2	80,2	81,5	+1.3
	Удельный вес, %	84,8	99,0		81,6	99,7				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Состоялся телефонный разговор Президентов Владимира Путина и Абдель Фаттаха ас-Сиси

Как уточняется в сообщении пресс-службы Кремля, президенты обеих стран обсудили возможное открытие египетского неба для российских туристов: «Достигнута договорённость о предстоящих контактах на различных уровнях». По сообщению Минтранса, группа экспертов из РФ уже вернулась в Москву и составляет рекомендации Владимиру Путину об открытии авиасообщения между Москвой и Каиром. Процесс возобновления авиасообщения будет происходить по «турецкому» сценарию, поэтапно: сначала самолёты отправятся в столицу страны, а затем чартеры полетят на курорты. Можно ожидать открытия неба в первом квартале 2017 года.

Правительство выделит 8,8 млрд рублей на поддержку авиастроительной отрасли

«Предоставление бюджетных инвестиций будет способствовать загрузке производства и сохранению рабочих мест в филиале АО «Гражданские самолёты Сухого» в Комсомольске-на-Амуре и в АО «Уральский завод ГА», производящих самолёты SSJ 100 и Л-410, а также загрузке производства и сохранению рабочих мест на предприятиях АО «Вертолёты России», участвующих в производстве вертолётов Ми-8 и «Ансат». Принятые решения направлены на поддержку отечественного авиастроения, серийного производства и сборки воздушных судов, развитие рынка малой авиации, повышение транспортной доступности в регионах», — говорится в сообщении на сайте кабмина.

Постановление о создании Aviационной коллегии при Правительстве подписал Дмитрий Медведев

В условиях конкуренции со стороны зарубежных компаний, продукция которых в последние годы доминирует на российском авиационном рынке, создание Авиационной коллегии необходимо для улучшения координации действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Федерации, организаций авиационной промышленности и воздушного транспорта в области разработки, производства, эксплуатации и продвижения на рынках отечественной гражданской авиационной техники. Постановление внесено Минпромторгом России. Состав коллегии будет утверждён отдельным распоряжением Правительства

Дмитрий Рогозин: Россия будет сокращать преференции для иностранной авиатехники

Россия будет менять нормативную базу, сокращать преференции иностранным компаниям по мере разработки и внедрения новых отечественных самолетов, чтобы стимулировать российские авиакомпании закупать отечественные лайнеры, заявил вице-премьер Правительства РФ Дмитрий Rogozin. «Главная наша задача — без всякого революционного наскока, без кавалерийской атаки, продумав спрос и предложение, синхронизировав это, комплексно к этому относясь, выйти на восстановление полного влияния на собственный национальный рынок, — добавил Rogozin. — Говорить о захвате иностранных авиарынков без освобождения собственного — чистой воды демагогия».

Максим Соколов заявил о возможности открытия авиационного сообщения с Египтом уже в январе

«Январь нового года для открытия регулярного сообщения с Каиром — это весьма вероятный срок», — сказал он журналистам. При этом министр подчеркнул, что решение по поводу полетов в Египет принималось руководством страны на основании материалов и заключений экспертной группы и других ведомств: «Спешить с анонсированием этого решения не будем, но работа идет и достаточно активно». По словам Соколова, соглашение по авиабезопасности с египетской стороной практически согласовано: «Мы получили в рабочем порядке информацию о том, что они предварительно согласны с нашим текстом. Поэтому мы считаем, что этот вопрос в принципе согласован».

Глава «Вертолетов России» Александр Михеев стал руководителем компании «Рособоронэкспорт»

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев возглавил АО «Рособоронэкспорт» — единственный в России государственный посредник по экспорту/импорту всего спектра конечной продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения (входит в корпорацию Ростех), сообщил первый вице-президент Союза машиностроителей России и первый заместитель председателя думского комитета по экономической политике Владимир Гутенев. Заявление Гутенева распространила пресс-служба комитета. По его словам, холдинг «Вертолеты России» возглавил в свою очередь заместитель министра промышленности и торговли Андрей Богинский.

ОДК получит 2,3 млрд рублей из дивидендов «Роснефтегаза» на создание двигателей Ил-114

Объединенная двигателестроительная корпорация получит более 2,28 млрд рублей на проекты двигателя ПД-35 и двигателей для самолета Ил-114, следует из распоряжения Правительства на официальном интернет-портале правовой информации. Правительство РФ поручило Минпромторгу РФ осуществить взнос в уставный капитал ОДК более 1,5 млрд рублей за счет дивидендов от «Роснефтегаза» на реализацию проекта по созданию перспективного двигателя большой тяги ПД-35. Также Минпромторгу поручено внести в уставный капитал ОДК 783 млн рублей для проекта по разработке и организации серийного производства двигателя ТВ7-117 для самолета Ил-114.

Для развития пассажирских авиаперевозок на Дальнем Востоке выделяют 23 млрд рублей

Развитие авиасообщения в регионе признано одним из приоритетных проектов на заседании правительственной комиссии по вопросам реализации инвестпроектов, возглавляемой полпредом Президента в ДФО Юрием Трутневым. В первый этап проекта Фонда развития Дальнего Востока направлено 400 млн рублей. Общая стоимость проекта составляет 23 млрд рублей, сообщает администрация Приморского края. Авиакомпания «Аврора», в частности, планирует расширить парк малой авиации до 32 девятнадцатиместных самолетов типа DHC-6 Twin Otter. Минпромторгу России дано поручение создать систему преференций для ВС, строящихся на территории России.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

За 11 месяцев 2016 года самолеты российских авиакомпаний перевезли 81,9 млн пассажиров

Согласно статистике Росавиации, пассажирооборот за отчетный период составил 198 853 091,13 тысячи пасс. км., что на 6,8 процента меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот составил 5 944 967,08 тысячи ткм. (+19,2 процента по сравнению с 2015 годом). За отчетный период российскими авиакомпаниями было перевезено 81 905 392 человек, что на 5,4 процента меньше, чем за аналогичный период 2015 года. Объем перевезенных грузов и почты составил 876 944,1 тонн, что на 0,4 процента больше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 81,5, а процент коммерческой загрузки составил 67,8.

Договор с Газпромбанком позволит программе лизинга «Суперджета» выйти на новый уровень

Программа развития аренды отечественных самолетов SSJ 100, которую реализует ГТЛК по распоряжению Правительства РФ при поддержке Минтранса и Минпромторга России, выходит на новый уровень. На Транспортной неделе между ГТЛК и Газпромбанком было заключено соглашение о стратегическом сотрудничестве, результатом которого стало подписание кредитного договора на сумму до 30 млрд рублей. Документация по сделке была подготовлена при участии международной юридической фирмы «Аллен энд Овери». Первый транш в рамках договора с Газпромбанком позволил профинансировать закупку четырех новых самолетов SSJ 100, предназначенных для АК «Ямал».

Российские туроператоры ждут возобновления авиасообщения с Египтом в начале нового года

«Первый квартал этого года, думаю. Февраль-март — это время массового Египта, потому что все остальное зафрахтовано, забронировано, поэтому в один момент туда поставить рейсы очень сложно», — заявил вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин. По его словам, «этот вопрос волнует и потребителей, и бизнес, и авиаперевозчиков тоже». Российские авиакомпании «Ямал», Azur Air, «Икар» и «Северный ветер» уже подали заявки на полеты в 2017 году из городов России в Египет. Напомним, авиасообщение между двумя странами было приостановлено в ноябре 2015 года после теракта на борту самолета, который летел из Шарм-эш-Шейха в Петербург.

Аэрофлот договорился о лизинге 16 самолетов с китайско-литовским совместным предприятием

Китайско-литовское CP AviaAM Financial Leasing China представит Аэрофлоту в операционный лизинг 16 новых самолетов Airbus A320. Отмечается, что поставки ВС начнутся с марта 2017 года. По состоянию на 30 ноября т.г. Аэрофлот эксплуатирует 190 самолетов, с конца 2008 года авиакомпания приняла в состав своего флота 22 новых дальнемагистральных лайнера Airbus A330. В январе 2015 года Аэрофлот и «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) пришли к соглашению о поставке крупной партии новейших российских самолетов Sukhoi SuperJet100. Аэрофлоту будет поставлено 20 воздушных судов этого типа в дополнение к уже выполненному заказу на 30 самолетов.

S7 и Альфа-Банк впервые в России провели сделку-аккредитив с использованием блокчейн

По договору ПАО «Авиакомпания Сибирь» с одним из контрагентов были проведены расчеты с использованием покрытого аккредитива. Сделка проведена через Альфа-Банк. Используя блокчейн, банк строит платформу, которая обеспечит защиту от неисполнения условий в финансовых сделках. Технология блокчейн является идеальным решением для бизнеса, который совершает сделки с большим количеством участников, а также если в сделке новые участники, которые пока не доверяют друг другу. Наличие двух взаимодействующих смарт-контрактов призвано снизить вероятность возникновения ошибок в коде, защищая тем самым интересы участников сделки и увеличивая ее прозрачность.

NordStar и глобальная дистрибутивная система Amadeus заключили соглашение о партнерстве

Авиакомпания NordStar открыла продажу билетов через глобальную дистрибутивную систему Amadeus на бланках ТКП в рамках проекта стратегического сотрудничества между ТКП и Amadeus. «Переход на бронирование билетов через Amadeus позволит авиакомпании NordStar интегрировать систему продаж билетов в мировую сеть, что даст новые возможности для привлечения крупных билетных агентств, а также позволит расширить спектр дополнительных предложений для своих пассажиров», — рассказали в авиакомпании. Внедрение новой технологии продаж является очередным этапом развития и продвижения современных технологий в деятельности авиакомпании.

Авиапредприятия Якутии получат из бюджета 513 млн рублей на субсидирование перевозок

Ранее было предусмотрено в бюджете 278,6 млн рублей, сейчас дополнительно выделяется еще 234,5 млн рублей. Соответствующие поправки бюджета приняли депутаты законодательного собрания республики. До этого авиапредприятиям было направлено 310 млн рублей на субсидированные перевозки из райцентров в Якутск и обратно. На внутренние региональные перевозки направлено 13 млн рублей и перевезено 1,6 тысячи пассажиров. Как отметили в Минтрансе республики, по субсидированным перелетам стоимость авиабилетов снижается в два раза, поэтому это очень востребованные населением субсидии, которые полностью осваиваются авиакомпаниями.

За 11 месяцев прошлого года бортами «Авроры» перевезено более 1,268 миллиона пассажиров

«За одиннадцать месяцев «Аврора» перевезла 1 268 344 пассажира. Это на 21 процент больше по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. Из них на международных линиях перевезено 290 784 пассажира, на внутренних линиях — 977 560. Процент коммерческой загрузки составил 64,1, а процент занятости пассажирских кресел — 73,4. Авиакомпания выполнила 17 078 рейсов, что на 20 процентов больше, чем за аналогичный период в 2015 году. Пассажирооборот «Авроры» вырос на 18 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2015 года и составил 2062,196 млн пасс/км. Грузооборот увеличился на 17 процентов и достиг уровня 5 865,17 тонн», — отметили в авиакомпании.

Местная воздушная аномалия

Авиакомпания «ИрАэро», «Ангара» и аэропорт Бодайбо признаны прокуратурой «белыми и пушистыми». А зря



Руководитель Центра стратегических коммуникаций Дмитрий Абзалов высказал свою точку зрения на ситуацию. Наиболее благополучным положением дел с региональными авиаперевозками является в тех регионах, в которых местные органы власти развивают необходимую инфраструктуру. Примерами могут послужить, в частности, Сахалинская и Белгородская области. Проблемами региональных перевозок должны заниматься именно региональные власти подобно тому, как межрегиональные перевозчики находятся в компетенции федеральных властей. Природу скандальной ситуации, сложившейся в Иркутской области, в Якутии и на Камчатке, Дмитрий Абзалов видит в том же, в чём она была в Московском авиаузле. Яблоком раздора остается стоимость авиатоплива.

Региональные маршруты, по мнению автора фильма, существуют вне закона конкуренции. И эти слова — не пустой звук. Для сравнения можете сами посчитать, сколько перевозчиков работают на линии Москва-Иркутск, и обратите внимание, что не только ведущие. А на региональных местных, кроме «Ангарты» и «ИрАэро», мы никого не встречаем и едва ли встретим. Напомним, что на конференции по воздушному праву рассматривались проблемы, связанные с соглашениями об Открытом небе. Речь шла о международных авиалиниях, где эти соглашения работают успешно. Но непонятно, почему они не могут работать внутри губерний и уездов. Желающих улететь на всех хватит, и, если ценовой «беспередел» не прекратится, они исчезнут — население покинет обжитые места и уедет на Большую землю.

Автор фильма обратил внимание на то, что региональные авиакомпании допускают множественные нарушения законодательства: многократно завышают стоимость авиабилетов и тарифов на грузовые перевозки на внутренних рейсах, незаконно перевозят пассажиров грузовыми бортами. Фильм произвёл эффект разорвавшейся бомбы. В кадрах был показан эпизод, в котором пассажиры находятся в грузовой кабине самолёта Ан-26, летящего из Иркутска в Бодайбо, в окружении пакетов с сосисками, мешков с хлебом и коробок с телевизорами, компьютерами и т.п. Сосиски, равно как и хлеб и электроника, предназначались для продажи в Бодайбо. Когда-то отсутствие дорог в этом посёлке препятствовало воровству золота, сегодня оно же помогает озолотиться чиновникам от гражданской авиации.

Ситуация проста и безнадежна: обычные граждане, не имея средств на кресло в пассажирском салоне, садятся «в товарняк». Ан-26 внешне похож на пассажирский Ан-24 и даже оснащён двигателями того же семейства, т.е. АИ-24. Разница в цене едва ли будет существенной для нас, но она ощутима для жителей региона — 7000 рублей против 11000 за то, чтобы сидеть в мягком

Окончание. Начало на с. 2

кресле и быть пристёгнутым. Сумма в 7000 рублей на дороге не валяются даже в нашем понимании, что уж там говорить про жителей Иркутской области. Но они исправно их выкладывают, потому что другого надёжного сообщения между Иркутском и Бодайбо нет.

Альтернативной будет только «зимник», который при первой оттепели превратится в болота и топи. Зимой самой оживлённой точкой на пути от Иркутска до Бодайбо является переправа через реку Витим, у которой стоит наполовину недостроенный мост. Нескончаемый поток людей переправляется по льду с чемоданами на другой берег, на котором их ждут маршрутки разных видов — от микроавтобуса до вахтового грузовика с кузовом-фургоном, который используется в геологических партиях и для нефтяников. На берегу стоит табличка, предупреждающая о том, что за провалившихся в полынью администрация ответственности не несёт. Саму же дорогу может просто замести и сюжет трагической песни «Степь да степь кругом» может воплотиться в восточносибирской тайге в нашем веке.

И даже в случае благополучного исхода страшно подумать, сколь-

«своим именем» назовут его самого и с позором изгонят с должности, в худшем — после этого отдадут под суд, навешав при этом «всех собак». Или могут, чего доброго, «заказать», взорвать машину, а то и просто надавать тумаков в тёмном переулке. Закон — тайга, прокурор — медведь.

Автор фильма отметил, что главный областной перевозчик, и до недавнего времени главный получатель субсидий, авиакомпания «Ангара», принадлежит недавно вышедшему в отставку иркутскому губернатору. Слухами полнится земля, что он же контролирует также «ИрАэро». Ни по тарифам, ни по качеству перевозчиков практически не отличаются. Заметим, правда, что «Ангара» эксплуатирует Ан-148, которых у «ИрАэро» нет. Последняя имеет в своём парке CRJ-200. Но на ставшей скандальной известной линии Иркутск-Бодайбо используются ретросамолёты, т.е. Ан-24, которые эксплуатируются в гражданской авиации больше полувека.

Какой на них уровень комфорта — долго говорить не приходится. Тряска, вибрация, запах горелого масла и, к тому же, известны случаи, когда стойка шасси не убиралась, и самолёт так и



ко времени займёт путь: расстояние от Иркутска до Бодайбо по прямой составляет более 800 километров. Любой из самолётов, который будет в вашем распоряжении, в зависимости от содержимого вашего кошелька, преодолеет его за два часа с небольшим. А время, как известно, по ценности сопоставимо с деньгами. А нередко и с человеческой жизнью. Автор фильма заметил, что тарифы на грузоперевозки в этом регионе также достаточно высоки — от 85 до 120 рублей до килограмм. Упомянутые выше сосиски, когда долетят до Бодайбо, подорожают на 50 процентов. По этой же причине там будет дороже и хлеб.

Заместитель Министра транспорта Иркутской области Андрей Никитин в ходе беседы с корреспондентом телеканала «Россия 24» на вопрос о том, куда идут средства на субсидирование местных авиаперевозок, ответил, что Правительство Иркутской области к авиасообщению между Иркутском и Бодайбо никакого отношения не имеет, и частная авиакомпания ставит такие цены на перелёт, которые она сочтёт нужным. На вопрос о том, как такая политика вяжется с тем, что авиакомпания получает средства из бюджета, он ответил: «Мне что, вещи своими именами называть? Вы же понимаете, что я не буду этого делать».

Понятно не только то, какими именами Андрей Никитин не называет известные вещи, но и почему не называет. В лучшем случае

портовые сборы, составляющие почти треть от их стоимости. Но что мы увидим, если полетим из Бодайбо в Иркутск сами? При предполётном досмотре мы проходим через рамку, которую можно увидеть разве что в экспозиции музея истории гражданской авиации. Каков будет уровень авиационной безопасности, как и безопасности полётов, судите сами. Через такую архаичную рамку можно пронести не борт что угодно. Багаж вы будете взвешивать на весах, которые изготовлены «до исторического материализма». В зоне вылета — единственный телевизор, буфета нет, а туалет на улице (вообразите, какое удовольствие бежать туда на сибирском морозе).

Зато услуга по обеспечению авиационной безопасности стоит в 8 раз дороже, чем в международных аэропортах высшей категории. На вопрос по этому поводу исполнительный директор аэропорта Бодайбо Валерий Грачёв ответил, что «если бы в ценовой политике было бы что-то неправильно, нам бы не утвердили эти цены». Для сравнения: учение Маркса всесильно, потому что оно верно. После этого собеседник добавил: «Мы являемся монополистами в Бодайбинском районе». С этим не поспоришь — других аэропортов в Бодайбо нет. На вопрос, почему взлётно-посадочные операции в практически голом поле стоят в 7-8 раз дороже, чем в Шереметьеве и в 10 раз дороже, чем в Пулково, собеседник наотрез отказался отвечать, добавив, что корреспондент сравнивает его с федеральным аэропортом, в то время как он представляет местный.

Автор фильма обратил внимание на другой факт: при убийственных для населения тарифах на перевозки, сочетающиеся с грошовыми зарплатами персонала, аэропорт должен приносить прибыль до 200 миллионов рублей в месяц. Но при этом у аэропорта нет средств не только для того, чтобы построить бетонную ВПП, но и чтобы очистить от снега и грязи имеющуюся грунтовую. Чем такие взлёты и посадки могут кончиться, догадаться нетрудно. Зарплата лётного состава также мизерная, но самолётный и вертолётный парк компании не обновляется.

То же самое мы видим в Якутии. Билет от Якутска до посёлка Черский стоит 33450 рублей при расстоянии в 1600 километров. Такова же длина маршрута от Санкт-Петербурга до Самары, билет по которому стоит 3000 рублей. Рейс при этом выполняется на самолёте А319, в то время как из Якутска до Черского летает ретросамолёт, т.е. Ан-24. Точно также значительную долю стоимости составляют аэропортовые сборы. В отчётах значатся такие статьи, как, например, подача к борту телтрапа (!!!). Кто летал на Ан-24, тот знает, что ему не нужен даже самодвижущийся трап — пассажиры заходят в самолёт, равно как и выходят из него, по стремянке, входящей в состав штатного оборудования воздушного судна.





Одной из составляющих стоимости билета является и уборка салона, в котором во время стоянки в лучшем случае уборщицы соберут бумажный мусор. В полёте экономят даже на газированной воде: пассажирам дают не более одного стакана в одни руки. Но это не от жадности, а от опасения, что пассажиру потребуется, простите за подробность...выйти по малой нужде. Справить же её негде, так как туалет не работает. Не завидую же я тем, кто путешествует с малолетними детьми!

Вписывается в стоимость билета и механизированная погрузка и разгрузка багажа, который зачастую пассажиры несут до самолёта сами, складывая в багажный отсек в хвостовой части фюзеляжа. В советское время, впрочем, при перелёте на самолётах подобного класса так делалось всегда. В отчётах приписывается и подача перронного автобуса, в котором никакой нужды нет: в региональном аэропорту до любой стоянки рукой подать.

Вопиющим примером является аэропорт Зырянка, ставший лидером по дороговизне наземного обслуживания воздушных судов в Евразии. Составляющей высоких цен является керосин, и не только он сам, но и процедура его заправки «в крыло». Вставить пистолет в горловину топливного бака — эта услуга стоит втрое дороже, чем в Париже, и вдвое по сравнению с Москвой. Поселковый депутат в Зырянке в беседе с корреспондентом телевидения выражал ностальгию по временам, когда в этом посёлке работали шахта, речной порт, пересыльный лагерный пункт (да здравствует ГУЛАГ!) и, кроме того, существовал собственный авиаотряд. Для организации санитарного рейса достаточно было одного звонка — самолёт, готовый к полёту, находился на аэродроме всегда.

В «ностальгические времена» в Зырянке находилось 7 самолётов Ан-2, которые в настоящее время списаны. Но есть предположение, что под видом списания или продажи на запчасти они попали в руки коммерсантов. «Атомные» цены на авиабилеты способствовали появлению в Якутии сети нелегальных авиаперевозчиков, взлетающих прямо из тундры и берущих за перелёт в полтора или два раза меньше по сравнению с «красной» ценой. Минувшим летом одна нелегализованная авиакомпания была арестована.

Спустя несколько месяцев на соседнем поле была «накрыта» другая аналогичная авиакомпания. Она, в отличие от упомянутой выше, эксплуатировала не классические «Аннушки», а ТВС-2МС, т.е. модернизированные Ан-2, оснащённые турбовинтовым двигателем HoneyWell и современной авионикой. Полиция усомнилась в его пригодности, нелегальный доход был изъят, самолёты арестованы, а пассажиры были вынуждены покупать билеты в кассах казённых аэродромов.

В результате работа Зырянской районной больницы практически парализована. В больнице нет кардиолога, стоматолога, офтальмолога, гинеколога и т.д. Удивительно, что вообще кто-то есть — приехать туда на работу означает добровольно обречь себя на блокаду. В нынешнем году в больницу должны были поступить на ра-

боту шесть специалистов. Наме-рение приехать из них выразили только двое, но посмотрев в Интернете, где находится Зырянка и выяснив, сколько стоит авиабилет, чтобы попасть туда, они раздумали. Кому охота ехать в ссылку добровольно!

Формально к перевозкам внутри Якутии допущены две авиакомпании, т.е. «Якутия» и «Полярные авиалинии». Учредителем обеих является администрация региона, которая от имени нескольких чиновников утверждает все маршруты и тарифы. Заместитель главы администрации Якутии Георгий Егоров в беседе с корреспондентом упомянутого телеканала проявил двуличие. Тарифы с 300 процентной накруткой он счёл мерой по дискриминации населения, но на вопрос, почему он не снижает их, наотрез отказался отвечать. О причине говорить не приходится: надо или называть вещи своими именами, или подавать в отставку — чревато и то, и другое.

В Якутии за год перевозится свыше 300000 пассажиров. Если это число умножить на среднюю цену авиабилета, т.е. на 20000 рублей, получится годовая выручка около 7 миллиардов рублей. По приблизительным подсчётам, из них 5 миллиардов может составлять чистая прибыль. Куда деваются эти деньги, неизвестно, но якутские

обошлось бы в разы дешевле. Аналогичной является и ситуация на маршруте от Петропавловска-Камчатского до посёлка Палана. Его протяжённость — 670 километров, а билет на самолёт Ан-26 стоит 23500 рублей. Сопутствующие условия типичны — одна стойка шасси не убрана, туалет в самолёте не работает, в аэропорту прибытия нет грузчиков и пассажиры разгружают багаж сами.

Следует заметить также, что 23500 рублей — это та цена, которой вы отделаетесь, купив билет за месяц. Накануне вылета он будет стоить уже до 37000 рублей. Как и в вышеупомянутых случаях, никакой конкуренции на камчатских маршрутах нет. Всеми авиалиниями ведает учреждённая местным руководством авиакомпания «Камчатавиа». Администрация владеет и местными аэропортами, отличающимися баснословными тарифами. Одна уборка самолёта чего стоит: в Калининграде стоимость этой услуги составляет 6000 рублей, в Москве 7000, а в Петропавловске-Камчатском...41000 рублей!!! При этом наземный персонал и лётный состав трудятся за гроши.

Самолёты компании — наследие советской эпохи. Значительную часть парка составляют Л-410, построенные 30 лет назад. Стоимость лётного часа на самолёте данного типа — 57000 рублей при нулевой рентабельности. Полёт до Паланы длится около двух часов. Согласно подсчётам экспертов с учётом этих данных себестоимость одного билета будет равна 6000 рублей. По какой цене его продают — см. выше.

По словам заместителя главы правительства Якутии Павла Мариничева, в этом регионе действуют 32 аэропорта, из которых 29 с 2007 года объединены в Федеральное Казённое предприятие «Аэропорты

дарственное вмешательство. Этот сегмент перевозок был убыточным и в советское время, но убытки покрывались благодаря прибыли на магистральных линиях. Руководители администрации Якутии приводили и такой довод, как меньший пассажиропоток на региональных и местных линиях по сравнению с магистральными.

Впрочем, эта проблема является общей и с магистральной авиацией. Заслуженный пилот СССР Глава комиссии Общественного совета погражданской авиации, член Общественного совета Росавиации, Олег Смирнов видит решение проблем в возвращении положительного опыта советского времени, когда отечественный авиапром производил потребное количество воздушных судов разных типов и классов. Сам Олег Михайлович, кстати, летал в печально известную Зырянку и помнит времена, когда в неделю туда осуществлялось 20 рейсов. Политика аэрофикации страны проводилась до начала 90-х годов. По количеству перевезённых пассажиров за год Россия догнала США, но в дальнейшем в разы начала отставать. Одним словом, подход к проблеме должен быть системным.

... Между тем,Восточно-Сибирская транспортная прокуратура завершила проверку авиакомпаний и аэропортов Иркутской области и Республики Саха (Якутия) на предмет ценового сговора и нарушения требований безопасности полетов, проводившуюся по распоряжению Генпрокуратуры России после выхода фильма. Никаких нарушений не было найдено. Иного результата было трудно ожидать. Настало время, выражаясь языком Михаила Жванецкого, «в консерватории что-то подправить».

Что именно – об этом отчасти



авиаторы жалуются на многомиллионные убытки и просят субсидий! Эксперты подсчитали, что себестоимость перевозки одного пассажира на самолёте класса Ан-24 на расстояние до 1000 километров даже при загрузке 70 процентов составит 5000 рублей. По каким ценам продаются билеты, сказано выше. Люди летают и, следовательно, эти маршруты прибыльны. Но другие перевозчики на эти маршруты не приходят — сомнительно, что им дадут работать, если вообще пустят.

Корреспонденты телеканала обратили внимание ещё на одну закономерность: чем хуже инфраструктура аэродрома, тем выше тарифы на обслуживание в нём. Но начальники управления контроля транспорта и связи ФАС Дмитрий Рутенбергсчитает эти тарифы оправданными и не сомневается, что аэропорты, о которых идёт речь, планово убыточны.

Парадоксальная ситуация сложилась и на Камчатке. Группа туристов, которым надоело путешествовать за рубежом, решила посетить Командорские острова. Билет от Москвы до Петропавловска-Камчатского обошёлся от 10000 до 12000 рублей. Протяжённость данного маршрута составляет 8000 километров. Но билет до Командорских островов обошёлся незадачливым путешественникам уже более чем в 30000 рублей. Вот и говори после этого о развитии внутреннего туризма!

Посещение аналогичных достопримечательностей (например, долина гейзеров и лежбище тюленей) на Аляске и в Исландии

Севера». Если бы этого не было сделано, эти аэропорты, подобно многим, перестали бы существовать. Федеральные Казённые предприятия, по мнению ряда руководителей авиатранспортной отрасли, способствуют тому, чтобы цены не авиаперевозки не росли дальше. Существующие тарифы ряд представителей отрасли считает экономически обоснованными в силу того, что в Якутии по причине бездорожья трудно завозить авиационное топливо.

В Приморье ситуация является более благоприятной – перелёт из Владивостока до одного из посёлков стоит 5000 рублей. Этому способствует программа субсидирования перевозок. Кроме того, организация авиатопливообеспечения вызывает меньше проблем — в Хабаровске действует свой нефтеперерабатывающий завод.

Павел Мариничевтакже отмечает, что в отдельные регионы Якутии авиационное топливо попадает...через три года после того, как оно было отправлено грузоотправителем. Впрочем, топливный аспект является хотя и существенным фактором, но частным. Заместитель руководителя Росавиации Олег Клим отметил, что было бы неправильно рассматривать проблемы региональной авиации отдельно от магистральной. Как малые реки питают большую, так и региональная авиация поддерживает магистральную.

Эксперты авиационной отрасли отмечали, что региональные и местные перевозки являются убыточными во всех странах, и для их осуществления необходимо госу-

упоминалось в фильме. Уже знакомый читателю исполнительный директор аэропорта Бодайбо Валерий Грачёв справедливо заметил: федеральный аэропорт неуместно сравнивать с региональным. Дело за тем, чтобы эту истину довести не только до сведения журналистов, но и до представителей законодательной власти России. Уже не раз упоминалось, что сертификационные требования к региональному аэропорту предъявляются те же, что и к федеральному. Волей-неволей приходится соответствовать им. Отсюда и появляются мифические перронные автобусы и телетрапы в таёжных аэропортах.

Олег Смирнов в ходе дискуссии по поводу фильма Бориса Соболева сказал: «Россия является самым большим в мире государством по территории в целом и на суше в частности. Кроме того, треть территории находится в арктической зоне. В силу этого она обречена быть великой авиационной державой». Уместно добавить, что государство обречено в решении этой задачи быть более наступательным.

Тогда можно будет рассчитывать, что цены снизятся во всех сегментах авиаперевозок. А на региональных и местных – в первую очередь.

Пётр КРАПОШИН

От редакции: И все же очень хотелось, чтобы Генпрокуратура ответила-таки хотя бы на один конкретный вопрос: в чьих pockets карманах оседают ежегодно 5 миллиардов рублей чистой прибыли якутских авиаторов? Но этого «государеву оку» разглядеть не удалось. Или не дали?

КУРЬЕР АВИАПРОМА

В период с 2016 до 2035 года мировой спрос на новые самолёты составит 41.250 машин

По данным Объединённой авиационной корпорации, авиакомпаниям СНГ потребуется 1360 воздушных судов, Северной Америки — 8440, Европы — 9490, Латинской Америки — 3090, Африки — 700, Ближнего Востока — 2080, Китая — 7950, Азии — 8140 воздушных судов. Что касается авиакомпаний РФ, то им, по прогнозу ОАК, до 2035 года потребуется до 1130 новых воздушных судов, из них: 90 машин, вместимостью 60 кресел и менее, а также турбовинтовых; 200 воздушных судов, пассажироместимостью от 61 до 120 кресел; 710 ВС, пассажироместимостью более 120 кресел в узкофюзеляжном сегменте; 130 воздушных судов в широкофюзеляжном сегменте.

ЦАГИ разработана концепция конвертируемого самолёта для развития региональной авиации

«!Планируется, что воздушное судно будет иметь два турбовинтовых двигателя. Его отличительная особенность – возможность использования как для пассажирских, так и для грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Летательный аппарат сможет перевозить 50 пассажиров на дальность 1500 км или 6 тонн груза на дальность 1000 км», — отметили в ЦАГИ. «Предложенная ЦАГИ концепция призвана в минимальные сроки обеспечить российскую авиацию новым турбовинтовым самолётом для грузопассажирских перевозок на местных и региональных линиях. Тем самым в разы повысится авиатранспортная доступность регионов страны.

АО «Авиастар-СП» выполнило годовой план по монтажу интерьера на Sukhoi SuperJet 100

Ульяновское самолетостроительное предприятие АО «Авиастар-СП» завершило годовой план по монтажу интерьера, отработке систем и оказанию услуг по техническому сопровождению самолётов Sukhoi SuperJet 100 в рамках Соглашения о производственной кооперации с компанией «Гражданские самолёты Сухого». Всего с 2012 года, за время плодотворного сотрудничества АО «Авиастар» с АО «ГСС», Ульяновское предприятие выполнило работы по монтажу и отработке систем на 62 воздушных судах Sukhoi SuperJet 100 для отечественных и зарубежных авиакомпаний: «Аэрофлот», «Газпром авиа», «Якутия», «ТТЛК», «Ю Тэйр», «Lao Central» (Лаос), «Sky Aviation» (Индонезия).

Российские самолёты и оборудование пометят специальными радиочастотными стикерами

Такие радиочастотные метки позволяют контролировать техническое состояние ВС, а также вовремя заменить вышедшие из строя детали летательного аппарата. Электронные RFID-чипы, разработанные Государственным научно-исследовательским институтом авиационных систем (ГосНИИАС), помогут удешевить обслуживание самолётов, а также обезопасить авиакомпании от использования контрафактных деталей. Радиочастотный чип — это небольшой стикер с чипом памяти, который хранит информацию о параметрах детали, удостоверяет её подлинность и «сигнализирует» о приближающейся замене. Современные устройства-ридеры считывают информацию по радиоканалу на расстоянии от 0,5 до 3 м.

«Алмаз-Антей» возглавил национальный рейтинг высокой прозрачности государственных закупок

Результаты рейтинга 2016 года опубликованы на сайте общероссийского проекта. «Позиция концерна в национальном рейтинге прозрачности закупок является результатом усилий специалистов по закупочной деятельности. Им удалось выстроить систему управления закупками и повысить её эффективность в масштабах концерна, включающего в себя десятки крупных предприятий», — заявил заместитель гендиректора концерна по правовым вопросам и корпоративной политике Владимир Коновалов. По его словам, «Алмаз-Антей» также имеет все шансы получить высшую оценку «Гарантированная прозрачность» по итогам следующего года.

Авиационный кластер Бурятии вошел в реестр Министерства промышленности и торговли России

Кластер высокотехнологичного машиностроения и приборостроения Республики Бурятия, созданный на основе Улан-Удэнского авиазавода, включен в реестр промышленных кластеров Минпромторга России. «Кластер позволит привлекать средства федерального бюджета и развивать кооперационные связи УАЗ с предприятиями малого и среднего бизнеса», — отметил министр промышленности и торговли Бурятии Алексей Мишенин. Бурятский кластер стал 13-м по счету, включенным в реестр Минпромторга РФ, он может рассчитывать на господдержку реализации проектов в сфере импортозамещения. Это первый в реестре кластер, специализацией которого является авиастроение.

ПАО «УМПО» признано одним из лучших социально ответственных предприятий России

Конкурс организован Российским профсоюзом трудящихся авиационной промышленности при поддержке Минпромторга Российской Федерации и Союза машиностроителей России. Награду за высокие достижения в работе с персоналом в 2015 году из рук заместителя министра промышленности и торговли РФ Андрея Богинского получил председатель первичной профсоюзной организации УМПО Владимир Супов. С 2015 года УМПО входит в реестр социально ответственных работодателей Республики Башкортостан. Объединение неоднократно становилось победителем Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности».



МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Цена акции холдинга «Вертолеты России» в рамках допэмиссии составит 1340 рублей

Холдинг «Вертолеты России» утвердил цену размещения дополнительных акций компании в рамках планируемой допэмиссии на уровне 1340 рублей за бумагу, говорится в документе, опубликованном на портале раскрытия информации. Ранее стало известно, что входящий в «Ростех» холдинг намерен продать РФПИ около 21 процента своих акций. «Мы договорились с РФПИ, который объединяет, в том числе, и иностранные фонды, и фонды арабских государств, продать часть акций нашим перспективным инвесторам. Это примерно 21,6 процента. В ближайшее время будем точно знать. Но то, что это будет не блокирующий пакет, мы точно уверены», — сказал глава «Ростеха» Сергей Чemezov.

Проект по обслуживанию вертолетов Ми-17 в Афганистане остается замороженным НАТО

«По разным оценкам, в различных структурах Афганистана их (вертолетов) больше сотни, — рассказал постоянный представитель РФ при НАТО Александр Грушко. — А по признанию военных, которые служили в Афганистане и давали свой анализ операции НАТО «Решительная поддержка», без надежного воздушного компонента Вооруженные силы Афганистана не смогут контролировать территорию. А основу этого компонента составляют российские вертолеты». «Мы готовили техников, создали систему логистики, которая основывалась на российских сертифицированных запчастях. Все это остается в замороженном виде. Здесь НАТО снова выстрелило себе в ногу», — подчеркнул дипломат.

Ольга Голодец рассказала о производстве нового вертолета для санитарной авиации

Новый отечественный вертолет с медицинским модулем для вылетов санитарной авиации разработан и уже выпускается, производство осуществляется в Казани, сообщила вице-премьер Ольга Голодец: «На следующий год еще одним важнейшим проектом является развитие санитарной авиации. И здесь наша промышленность подключилась: разработан и выпускается уже новый вертолет с медицинским модулем, воздушное судно производится на авиационном заводе в Казани. Замечательный вертолет, уже получил хорошую оценку у специалистов в здравоохранении. И на следующий год 34 региона будут обеспечены специальными тарифами для обслуживания санитарной авиации».

Совместный китайско-французский вертолет AC352 совершил первый испытательный полет

Полет состоялся на аэродроме Хайфэй города Харбин, сообщают китайские СМИ со ссылкой на заявление Китайской государственной авиационной компании (AVIC). Avicopter AC352 — средний двухдвигательный широкофюзеляжный вертолет, китайская версия совместно разработанного EC175. Максимальный взлетный вес составляет 7,5 тонны, он может вмещать 14-16 пассажиров. В марте 2014 года во время визита председателя КНР Си Цзиньпина во Францию компания Airbus Helicopters (бывший Eurocopter) и китайская Avicopter (входит в AVIC) подписали соглашение о совместном производстве в течение 20 лет 1 тысячи гражданских машин модели EC175/AC352.

МВЗ им. Миля уступил фирме Камов часть зданий в подмосковном Томилино за 1,4 млрд рублей

Совет директоров АО «МВЗ им. М.Л. Миля» одобрил сделки с фирмой «Камов» по купле-продаже части нежилых зданий и земельного участка в Томилино общей стоимостью примерно 1,4 млрд рублей, говорится в сообщении на сервере раскрытия корпоративной информации. В частности, «Камов» приобретает долю в праве собственности на 14-этажное нежилое здание (635,4 млн рублей); цех окончательной сборки вертолетов, используемый под офис и для производственных целей, стоимостью 716,3 млн рублей и земельный участок под ним стоимостью 42,9 млн рублей; деревообрабатывающий цех стоимостью 9,7 млн рублей с земельным участком за 14,3 млн рублей.

Подмосковные власти планируют предложить инвесторам 15 новых вертолетных площадок

Подмосковные власти планируют предложить инвесторам 15 вертолетных площадок в 2017 году. Об этом журналистам сообщил министр транспорта Московского области Михаил Олейник, передает Агентство городских новостей «Москва». «Мы совершаем постоянный осмотр потенциально интересных вертолетных площадок. Эта сфера достаточно привлекательна для вложений. Планируется в следующем году 15 площадок предложить потенциальным инвесторам», — сказал М. Олейник. Кроме того, он добавил, что в будущем году «будет более детально обсуждаться вопрос прямого сообщения с аэропортом Жуковский — как наземного, так и воздушного».

Компания Airbus Helicopters стремится упростить производство вертолетов H135

Несмотря на успешные испытания экспериментального вертолета Bluecopter на базе EC135, Airbus Helicopters вряд ли в будущем внедрят какие-либо из новых технологий в текущей итерации самого продаваемого легкого вертолета. Вместо этого производитель стремится упростить производство, что поможет сократить затраты и удовлетворить пожелания клиентов, пишет Flightglobal. Airbus Helicopters с начала 2017 года будет производить три варианта вертолета класса 2,9 тонны. Кроме текущих моделей H135 P3/T3, которые были введены в конце 2014 года, планируется выпуск вертолета, оснащенного новой авионикой Helionix, а также производство «старых» версий P2/T2.

Опорный банк Ростеха «Новиком» предоставил «Вертолетам России» кредит на 2,5 млрд рублей

Средства были выделены в рамках ранее заключенных договоров «Казанскому вертолетному заводу». Завод выпускает современные модификации вертолетов серии Ми-8/17, которые поставляются в более чем 100 стран мира. Также предприятие является разработчиком и производителем легкого многофункционального вертолета «Ансат», обладающего высокими летно-техническими характеристиками. «Финансирование таких отечественных промышленных холдингов, как «Вертолеты России», активно работающих по линии гособоронзаказа и импортозамещения, является одной из приоритетных задач Новикомбанка», — отметила председатель правления Банка Елена Георгиева.



Наше место «у забора»? Самолет летел на чужую войну, летел с миссией мира. А погиб на взлете. Чудовищный, несправедливый факт

Уже после того, как были расшифрованы записи первого найденного «чёрного ящика», стало известно, что полёт длился всего 70 секунд, из которых в течение последних 10 развивалась катастрофа. Расследователям удалось установить, что самолёт летел со скоростью 360-370 километров в час и успел набрать высоту 250 метров. Ряд экспертов считает, что он успел подняться на высоту более 600 метров.

К исходу дня трагедии, стал известен маршрут полёта. Самолёт должен был взять курс на сирийскую авиабазу Хмеймим, куда следовал из Москвы, а Сочи стал аэропортом промежуточной посадки для дозаправки топливом. Во многих источниках говорится, что полёт был плановым, но, изначально план полёта предусматривал промежуточную посадку в Моздоке. Погода на этом аэродроме была неблагоприятная, и потому Моздок был заменён на Сочи. И, наконец, непонятно, была ли необходимость в промежуточной посадке где бы то ни было, в Моздоке или в Сочи.

Самолёт Ту-154Б-2 способен преодолевать без посадки расстояния до 3600 километров, в то время как до Латакии, вблизи которой находится авиабаза Хмеймим, расстояние около 2250 километров. Какова необходимость дозаправлять его? Единственное разумное объяснение — отсутствие по какой-либо причине возможности заправить его в Хмеймиме.

Возможно, это связано с тем, что Сирия является горячей точкой. При полётах в такие места воздушные суда должны заправляться полностью. В качестве примера можно привести события в Афганистане. Тогдашний Аэрофлот, а именно, ЦУМВС, организовал специальные рейсы из Москвы в Кабул. Самолёты делали промежуточную посадку в Ташкенте, где заправлялись с таким расчётом, чтобы в Кабуле заправляться не было нужды. Впрочем, детали маршрута полёта расследователи выявят — для этого обломки и «чёрные ящики» не нужны, достаточно будет связаться со службой руководства полётами аэродрома Чкаловский.

А для начала обратимся к тем фактам, которые достоверно известны. Разбившийся самолёт представлял собой модификацию Ту-154Б-2. Если рассмотреть всё семейство Ту-154 в целом, «бэшек» (с двигателями НК-8-2У) было произведено намного больше, чем «эмков» (с двигателями Д-30КУ-154). Но в первом десятилетии нынешнего века, когда «тушки» ещё эксплуатировались многими

авиакомпаниями, в том числе и «Аэрофлотом», «эмки» представляли уже подавляющее большинство, в то время как «бэшки» оставались у считанного количества перевозчиков, большей частью в единичном экземпляре.

После трагедии в Сургуте 1 января 2011 года (RA-85588) в коммерческой эксплуатации их не осталось вовсе, да и «эмки» были выведены из эксплуатации у все ведущих перевозчиков и остались



в составе флота только «ЮТэйр» и «Алросы», отчасти у «Якутии». Сегодня Ту-154, как и многие гражданские воздушные суда старых лет разработки и постройки, эксплуатировался только в государственной авиации, а именно, в подразделениях Министерства обороны РФ.

Известно также, что погибший Ту-154 был выпущен в 1983 году, его общий налет составляет 6689 часов. Последний ремонт (всего их было три) самолёт прошёл 29 декабря 2014 года, а в сентябре 2016 года прошёл плановое регламентное обслуживание. Пассажирские самолёты, принадлежащие военному ведомству, не эксплуатируются с такой нагрузкой, как в гражданской авиации. Возможно, именно поэтому гражданские воздушные суда, выведенные из эксплуатации в коммерческой авиации и ещё имеющие ресурс, поступают в военные подразделения.

Данный самолёт (RA-85572) эксплуатировался только военным ведомством, т.е. 223-м лётным отрядом, оснащённым 7 воздушными судами данного типа. Но не следует забывать, что значение имеет и район эксплуатации — на ресурс влияют и климатические изменения. Оттом, покаким маршрутам разбившийся самолёт летал прежде, сведений нет. Впрочем, никаких версий об усталостных разрушениях самого воздушного судна или каких-либо его узлов и агрегатов никто не выдвигал. И даже Министр промышленности и торговли Денис Мантуров на предложение прекратить эксплуатацию Ту-154 в во-



енной авиации сказал, что такое решение принимать рано и Ту-154 как тип своих возможностей ещё не исчерпал.

Но когда оно в массовом порядке выводилось из эксплуатации в гражданской авиации, в защиту легендарного воздушного судна не было сказано ни слова. Когда такой же самолёт сгорел на предвзвешенном старте в Сургуте 1 января 2011 года, Дмитрий Медведев, бывший в ту пору Президентом РФ, заявил, что от воздушных судов этого типа в гражданской авиации пора избавляться, что в последние два года и было сделано. При этом «ЮТэйр» избавляться от них не спешила и пошла на этот шаг лишь после того, как все аэропорты, входящие в маршрутную сеть компании, были готовы к приёму «боингов». Но на маршрутах Москва-Краснодар и Москва-Иркутск «ЮТэйр» использовала Ту-154 длительное время, и он был отставлен только после поступления в парк компании самолётов Boeing-737-800.

Итак, версии технической неисправности можно пока отставить. Выходит, ошибка экипажа? Но экипаж данного самолёта, командиром которого был Роман Волков, — один из самых опытных на 800-й авиабазе. Он несколько раз на этом же борту выполнял роль лидера при перелёте Су-30, Су-35 и Су-24 на Хмеймим. В числе пассажиров был и лётчик, который успешно посадил аварийный Ту-154 в Чкаловском и катастрофы, которая была почти неминуемой, избежал.

Разумеется, в числе версий с

самого начала рассматривался теракт. Это неудивительно: всего чуть больше года минуло со дня трагедии самолёта A321 авиакомпании Metrojet, который погиб вследствие взрыва бомбы на борту. Но эта версия с самого начала рассматривалась как маловероятная и была отменена быстро. Местом вылета был не гражданский аэропорт, а военный аэродром, куда кто попало проникнуть не может.

И если бы бомба оказалась на борту воздушного судна, то этому могут быть только два объяснения — роторейство или подкуп должностных лиц. И каким образом бомба попадает по адресу, будучи пронесённой за ворота или переброшенной через забор, это уже не важно. Теракт — это заведомая тень на военное ведомство. Впрочем, о нём не говорил ни один из внешних признаков. Взрыв бомбы в воздухе не мог быть неслышанным, а очевидцы кроме всплеска брызг не слышали ничего. Комиссия по расследованию уже сделала окончательный вывод, что никакого взрыва на борту не было.

В некоторое замешательство привёл и факт, что на второй день после трагедии водолазы обнаружили несколько тел в спасательных жилетах. Непонятно, когда пассажиры погибшего самолёта успели их надеть, если самолёт упал через минуту с небольшим после взлёта. Ясность придёт только после расшифровки записи всех «чёрных ящиков».

Рассматривалась и версия, что падение не было быстрым. В пользу это версии говорил внешний вид фрагментов хвостовой части лайнера. Характер повреждения свидетельствовал о том, что экипаж пытался посадить самолёт на воду. Но один из экспертов, Герой России, лётчик Анатолий Кнышов, утверждает обратное. По его словам, если падение происходит более одной минуты, работает речевой информатор и загораются огни, свидетельствующие о неполадках. В любом случае экипаж бы сообщил руководителю полётов о внештатной ситуации, чего не было сделано.

Предметом для размышлений являются и обстоятельства, при которых самолёт упал: это произошло после взлёта при наборе высоты. Во

Окончание. Начало на с. 2



многих докладах по статистике безопасности полётов эксперты представляют количество происшествий, связанных с разными этапами полётов. Подавляющее большинство из них происходит при заходе на посадку. Происшествия на взлёте в количественном отношении занимают последнее место. Но то, которое стало предметом нашего разговора сегодня, всё же из ряда вон выходящим не является. В частности, для аэропорта Сочи, где в море упали четыре самолёта, включая погибший 25 декабря Ту-154.

Из них два — именно при взлёте. Первым стал Ил-18 (СССР-75507), в октябре 1972 года выполнявший рейс в Москву (аэропорт Внуково). Как и в рассматриваемом случае, взлёт производился в тёмное время суток, но не рано утром, а после семи часов вечера. Полёт продолжался 4 минуты — в 19.21 самолёт взлетел, а в 19.25 он упал после попытки выполнения разворота. Поднять самолёт со дна моря не представлялось возможным, и истинная причина этой катастрофы так и не была установлена.

Одну из версий катастрофы Ту-154 в Сочи приводит Почётный работник транспорта, ветеран Аэрофлота Владимир Сорвин. Он предполагает, что у самолёта отказал механизм автоматической перекачки стабилизатора, который должен срабатывать одновременно с уборкой механизации крыла. Вследствие этого самолёт с «чистым» крылом (т.е. с убранной механизацией) перестал набирать скорость и попал в срывной режим.

В случае подобных отказов экипаж должен переставить стабилизатор вручную, а если и это не даёт нужного результата, выпускать закрылки и возвращаться в аэропорт вылета. В Шереметьеве в конце 80-х годов подобный случай произошёл с таким же самолётом ЦУМВС, но катастрофой он не кончился — самолёт успешно вернулся в Шереметьево. Действия экипажа при данном отказе тщательно отработывались на тренажёре.

Новые версии появились после того, как была расшифрована запись одного из «чёрных ящиков». Результат выглядит приблизительно так: «...Скорость 300... (неразборчиво) — Забрал стойки, командир. — (неразборчиво) — Ух, ё-мое! (Звучит резкий сигнал.) — Закрылки, с.ка, что за! — Высотомер! — Нам! (неразборчиво). Звучит сигнал об опасном сближении с землей. — (неразборчиво) — Командир, мы падаем!»



Пётр Марченко

Заслуженный пилот Российской Федерации Пётр Марченко предполагает, что причиной падения самолёта стала несинхронная уборка закрылков. В подлинности этого диалога сомневается руководитель лётно-испытательного центра Научно-исследовательского института гражданской авиации, испытатель Ту-154, Герой России Рубен Есаян. Он дал следующий коммен-



Рубен Есаян

тарий: «После взлёта на высоте не ниже 10 метров командир даёт команду «убрать шасси». Кран шасси находится ближе всего ко второму пилоту. Второй пилот берет этот кран, поднимает, тут же срабатывает сигнализация, гаснут табло, что шасси выпущены, а потом загораются надписи, что шасси убраны».

По словам Рубена Есаяна, закрылки на самолёте Ту-154 входят в систему управления, которая имеет резервирование — в случае отказа должна сработать резервная система. Версию о неполадках



Магомед Толбоев

с закрылками поддерживает и Герой России Магомед Толбоев. Он выдвинул также версию о том, что уборка закрылков могла быть произведена на более высокой скорости, чем положено согласно Руководству по лётной эксплуатации, вследствие чего они разрушились.

«Предварительно, данные параметрического самописца свидетельствуют о некорректной работе механизма впуска-выпуска закрылков во время набора высоты. Одновременно есть основания предполагать, что лётный экипаж в критической ситуации мог, не до конца оценив ситуацию, допустить ошибки в принятии решений, что в совокупности потенциально могло спровоцировать катастрофу», — сказал источник в оперативном штабе по ликвидации последствий ЧС.

Руководитель Центра военного прогнозирования Анатолий Цыганок выдвинул предположение, что у самолёта отказали все двигатели из-за недоброкачественного топлива. Чтобы проработать эту версию, нужно извлечь со дна моря и изучить двигатели, а также

топливо, если цел хотя бы один топливный бак. Рассматривалась и версия о столкновении самолёта с птицами или попадании птицы в двигатель, но она с самого начала представлялась маловероятной.

«После предварительных расшифровок первого накопителя мы сделали вывод о том, что теракта, во всяком случае взрыва, на борту не было», — сказал на пресс-конференции в Москве начальник службы безопасности полетов авиации ВС РФ Сергей Байнетов. Однако, отметил он, версия теракта пока не снимается.

Он добавил, что число версий причин катастрофы самолёта сократилось с 15 в два раза. «В начале расследования авиационного происшествия было выдвинуто со стороны комиссии более 15 версий. Когда мы получили в распоряжение комиссии данные объективного контроля с двух накопителей, количество версий уменьшилось в два раза» — сказал Байнетов.

Окончательные выводы о причинах катастрофы самолёта Ту-154 будут сделаны не ранее, чем через месяц, уточнил он. По его словам, чтобы детально изучить все параметры работы двигателя, самолётных систем, проанализировать весь полет и расшифровать данные бортовых самописцев понадобится не менее 10 суток.

Отдельный вопрос — поддержка в эксплуатации воздушных судов данного семейства: сегодня серийно не производятся ни они сами, ни двигатели для них. Тем не менее, соответствующая инфраструктура должна находиться на надлежащем уровне независимо от того, сколько самолётов находятся «на крыле», даже если один или два. Собственно говоря, для предприятия «Авиакор» тематика по воздушным судам данного семейства, вероятно, не ушла в прошлое. Есть сведения о том, что завод получил заказ на постройку самолёта Ту-154М, который должен быть сдан в нынешнем году. Если, действительно, планы построить этот самолёт существуют, предполагается, что узлы и агрегаты для него изготовить можно.

Упомянутая выше сургутская трагедия уже стала тому подтверждением. Причиной пожара стало короткое замыкание в панели генераторов, имевших большую безремонтную наработку. Уместно вспомнить и Ижемскую эпопею, связанную с аварийной посадкой самолёта Ту-154М на заброшенный аэродром для обслуживания местных воздушных линий. Напомним, что в полёте произошёл тепловой разгон аккумуляторов, вследствие чего самолёт оказался обесточен.

На проблемах аутентичности и вовсе нет нужды заострять внимание — о них немало сказано на специализированных конференциях. Отдельная проблема связана с эксплуатацией двигателей для самолёта Ту-154Б-2 НК-8-2У. Эти двигатели давно не производятся и в продуктовую линейку

ПАО «Кузнецов», где были созданы, в настоящее время не входят. И потому эксплуатация этих двигателей будет возможна до той поры, пока существует запас деталей для этих двигателей. Как только он иссякнет — самолёты окажутся «у забора». Помимо двигателей проблема может возникнуть и с приборным оборудованием для Ту-154, которое сегодня не производится никакими предприятиями.

Отдельный вопрос связан и с подготовкой экипажей. Ни в одном из вузов гражданской авиации для самолётов Ту-154 она не ведётся уже с достаточно давних пор. Экипажи 223-го лётного отряда проходили тренажёрную подготовку в Шереметьеве. В настоящее время в ЦПАПе тренажёра Ту-154 нет и неизвестно, где проходят тренировки экипажи Ту-154 государственной авиации сегодня. Неизвестно также, с какой периодичностью проводятся занятия на тренажёре и что представляют собой сегодня тренажёры Ту-154.

Лётный состав для воздушных судов этого типа готовило Балашовское высшее военное авиационное училище лётчиков — погибший командир экипажа Роман Волков являлся его выпускником. В августе 1998 года Балашовское ВВАУЛ им. Главного маршала авиации А. А. Новикова переименовано в Балашовский военный авиационный институт. А 1 сентября 2002 года Балашовский военный авиационный институт реорганизован в Балашовский УАЦ — авиационный факультет Краснодарского военного авиационного института. Как повлияет «оптимизация» на подготовку квалифицированных авиационных кадров — покажет время.

В феврале нынешнего года ожидается юбилейная дата, связанная с историей самолёта Ту-154 — исполнится 45 лет со дня начала коммерческой эксплуатации этого воздушного судна. Напомним, что 9 февраля 1972 года на Ту-154 был выполнен первый рейс по маршруту Москва — Минеральные Воды. Прошло немного времени, и название Ту-154 уже значилось напротив почти каждого второго рейса в центральном расписании. Этот самолёт наряду с Ту-134 и Ил-62 стал символом золотого века отечественной гражданской авиации.

И кто бы мог подумать, что, уже дожив «до седины», он станет героем трагической летописи. Трудно исключить, что одной из причин трагедии могут оказаться уже заметные «седина в бороде» почтенного ветерана. Магомед Толбоев, комментируя событие, сказал, что, вероятно, «старые самолёты начали мстить нам за то, что мы за двадцать лет так и не создали ничего нового».

Вот только горько, что жертвой этой мести стали безвременно ушедшие балерины, солисты ансамбля Александрова и доктор Лиза, спавшая не одну сотню детских жизней в горячих точках. Напомним, что чуть ранее Президент России впервые вручил государственные премии «за выдающиеся достижения в области благотворительной и правозащитной деятельности». Лауреатами премии стали Елизавета Глинка и протоиерей Александр Ткаченко.

...Владимир Путин выразил глубокие соболезнования родственникам погибших в катастрофе Ту-154 и поручил главе Правительства Дмитрию Медведеву сформировать комиссию по расследованию причин крушения самолёта. Хочется верить, что она не только разберётся в причинах этой конкретной трагедии, но также сможет ответить на вопрос: почему «у забора» оказался сегодня весь российский авиапром...

Пётр КРАПОШИН

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Специалисты ЦАГИ завершили испытания противоблуденительной системы для БПЛА

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского завершили серию испытаний электроимпульсной противоблуденительной системы беспилотного летательного аппарата самолётного типа большой продолжительности полета. Работы проходили по заказу группы «Кронштадт» на стенде искусственного облечения ЦАГИ. Исследования были направлены на определение характеристик эффективности системы в нормированных условиях облечения. Цикл испытаний показал, что система эффективно обеспечивает защиту беспилотного летательного аппарата и удовлетворяет предъявляемым требованиям.

Великобритания и Франция намерены вместе создать ударный беспилотник за 2 млрд евро

Соглашение подписали замминистра обороны Великобритании Харриет Болдуин и начальник Главного управления вооружений Минобороны Франции Лоран Колле-Бийон. Документ предусматривает выполнение следующей фазы необходимых работ, в частности, в области аэродинамики, направленных на реализацию совместного проекта по созданию демонстратора ударной беспилотной авиационной системы. Данный этап работ должен начаться в 2017 году. BAE Systems, Dassault Aviation, Rolls Royce, Safran, Leonardo и Thales выполняли этап оценки технической осуществимости проекта, стоимость которого составляет порядка 2 млрд евро.

Перспективный источник электрической энергии для беспилотников разработали ученые МАИ

Коллективом научной группы «Электрохимические источники тока» руководит старший преподаватель МАИ Константин Пушкин. В декабре работа выиграла конкурс инновационных проектов Национальной выставки-форума «ВУЗПРОМЭКСПО 2016» и уже заинтересовала заказчиков. «Такой источник тока полностью безопасен благодаря своей компоновке и используемому горючему», — отмечает Пушкин. — Несмотря на кажущуюся простоту разработки, технология имеет много тонкостей, поэтому аналогов на рынке пока нет. На сегодняшний день созданием таких источников занимается только Россия и Израиль. В других странах ничего подобного нет».

Сахалинский отдел Росгвардии планирует получить вертолет и несколько беспилотников

Об этом сообщил журналистам руководитель отдела, полковник полиции и бывший начальник СОБР Сахалинского УМВД Вадим Клепов. По его данным, в состав отдела вошел авиационный отряд специального назначения УМВД региона, который имеет один вертолет. «Мы нашли понимание у нашего руководства в Хабаровске и в Москве, что наш авиационный отряд спецназначения будет расширяться и дооснащаться», — сообщил Клепов. По его словам, дроны планируется использовать для обеспечения общественного порядка во время массовых мероприятий, для раскрытия угонов автомобилей и поимки браконьеров во время лососевой путины.

Leonardo-Finmeccanica провела испытания опционально пилотируемого вертолета Solo

Итальянская компания Leonardo-Finmeccanica провела первые испытания опционально пилотируемого вертолета Solo, созданного на базе польского многоцелевого SW-4 Puszczuk («Неясыть»). Как сообщает Defense Aerospace, первый полет вертолета состоялся в беспилотном режиме в аэропорту Таранто-Гротталье в Италии и признан полностью успешным. Разработчики проверили управляемость машины и правильность функционирования всех систем в режиме беспилотника. Теперь планируется, что в течение нескольких месяцев 2017 года Solo пройдет серию испытаний, в том числе на функционирование в условиях отказа части систем.

В ЦНТУ «Динамика» разработан перспективный авиационный комплекс с вертикальным взлетом

Проект, реализованный ЦНТУ «Динамика» в кооперации с отраслевыми партнерами, был выполнен в лучших инженерных традициях отечественной авиационной школы. На ранних стадиях проекта был обобщен мировой опыт в области существующих аналогов и прототипов, выполнены соответствующие патентные исследования. Проведены расчетно-экспериментальные исследования БЛА вертикального взлета и посадки различных аэродинамических схем. В результате создан уникальный научно-технический задел в области создания перспективных БЛА с вертикальным взлетом и посадкой, потенциально имеющих широкий круг военных и гражданских приложений.

Служба охраны границы Литвы зафиксировала дрон, залетевший со стороны Калининграда

«Об этом сообщил агентству BNS Директор Службы охраны государственной границы Литвы Ренатас Пожела. По его словам, дрон на литовской территории находился несколько минут на расстоянии 100 метров от границы, после чего вернулся на территорию РФ. «Пограничники зафиксировали беспилотный самолет визуально. Основная версия случившегося — контрабандисты разведывали территорию и искали место, где безопасно можно перенести грузы на литовскую сторону. Есть и другие версии», — сказал он. Пожела утверждает, что БПЛА в Литву со стороны России влетают редко, пограничники чаще сталкиваются с дронами, залетающими из Белоруссии.

КБ «Искатель» работает над созданием беспилотного сельскохозяйственного вертолёта

Конструкторское бюро Московского авиационного института проводит научные исследования по разработке облика перспективного комплекса с беспилотным вертолётом для мелкодисперсного опрыскивания сельскохозяйственной территории, сообщил главный конструктор КБ Дмитрий Дьяконов. Он подчеркнул, что создание БПЛА сельскохозяйственного назначения является очень сложной и малоизученной задачей. В частности, специалистам пришлось обратиться к архивным материалам по применению в советское время лёгких вертолётов Ка-26 для опрыскивания полей, чтобы выяснить все тонкости, которые относятся к применению авиации для обработки посадок.

АЭРОПОРТ 2017

Люди с ограниченными возможностями обучат сотрудников МА Кольцово инклюзивным услугам

Члены социального движения слепых и слабовидящих «Белая трость» обучат 1 тысячу сотрудников екатеринбургского аэропорта Кольцово оказывать помощь различным категориям инвалидов во время перемещений по терминалам. «Основной посыл, с которым пришли к нам специалисты из «Белой трости» — сделать из маломобильного пассажира мультимобильного. Обучение пройдет персонал службы организации перевозок, службы авиационной безопасности и VIP-терминала. Это люди, которые непосредственно в своей работе сталкиваются с инвалидами», — пояснила инженер по подготовке кадров службы организации перевозок аэропорта Эльвира Ахьямова.

В Крыму завершается подготовка к началу работ по развитию аэропорта «Симферополь»

В соответствии с соглашением между Минэкономразвития РФ и Советом министров Республики Крым, на конец декабря 2016 года объем бюджетного финансирования на выполнение строительно-монтажных работ составил более 8 млрд рублей (общий объем выделяемых средств — более 13 млрд рублей). В итоге аэропорт получит вторую ВПП с современным оборудованием, что позволит аэропорту принимать практически все типы воздушных судов даже при сложных метеорологических условиях, а также перрон перед новым аэровокзальным комплексом, новый КДП и другие сооружения. А также сопутствующую аэродромную инфраструктуру для нового терминала.

Иркутская область и «Новаяпорт» создали управляющую компанию для аэропорта Иркутск

Власти Иркутской области совместно с «Новаяпорт» создали управляющую компанию для реконструкции аэропорта Иркутск с уставным капиталом 20 тысяч рублей, сообщил журналистам глава региона Сергей Левченко. Акции самого ОАО «Международный аэропорт Иркутск», по словам Левченко, останутся при этом в собственности региона. Губернатор уточнил, что управляющая компания создана партнерами на паритетных началах, в уставной капитал ими были внесены по 10 тысяч рублей. «Вопрос поиска инвестиций на строительство и реконструкцию будет, конечно, рассматриваться отдельно», — пояснил он. Иркутск — последний государственный аэропорт в России.

«Глобус Гурмэ» начала доставку продуктовых заказов пассажирам в аэропорт Шереметьево

Российская сеть премиальных гастрономов «Глобус Гурмэ» открыла интернет-магазин с бесплатной доставкой продуктов в общедоступные зоны терминалов D, E и F Международного аэропорта Шереметьево. Услуга рассчитана на вылетающих и прилетающих пассажиров внутренних и международных рейсов. Для оформления заказа пассажиру необходимо перед вылетом из Шереметьево зайти на сайт интернет-магазина и выбрать понравившиеся позиции из представленного каталога. Сразу после получения багажа пассажир может забрать заказ у курьера в зале прилета. Компактный гастроним «Глобус Гурмэ Экспресс» на 1 этаже терминала D работает круглосуточно.

На реконструкцию четырех аэропортов Якутии в будущем году направят более 1,2 млрд рублей

Реконструкция взлетно-посадочных полос в четырех аэропортах Якутии будет проведена в 2017 году по ФЦП «Развитие Дальнего Востока и Забайкальского региона». Общая стоимость работ составит более 1,2 млрд рублей, сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства республики Семен Винокуров. В 2017 году реконструкция коснется аэропортов Саккырыр, Среднеколымск, Тикси, будет продолжена реконструкция аэропорта Чокурдах. Ранее по ФЦП должны были реконструировать 17 аэропортов, на эти цели было предусмотрено более 26 млрд рублей, но после сокращения федерального бюджета произошло значительное уменьшение средств.

Компания «БазэлАэро» завершила основной этап работ в новом терминале в аэропорта «Анапа»

«В аэропорту "Анапа" завершилась стадия строительно-монтажных работ по возведению нового терминала площадью 11 800 кв. м с пропускной способностью 600 пассажиров в час. В настоящий момент выполняются работы по благоустройству территории. Обустраивается новая привокзальная площадь на 150 машиномест, что поможет устранить транспортные нагрузки для пассажиров в летний период. Внутри терминала продолжаются отделочные работы, устанавливаются элементы системы навигации, которые помогут пассажирам ориентироваться в новом терминале», — отметили в компании. Сумма инвестиций «БазэлАэро» в проект составляет более 1,4 млрд рублей.

В аэропорту «Стригино» завершились работы по реконструкции стоянок для телетрапов

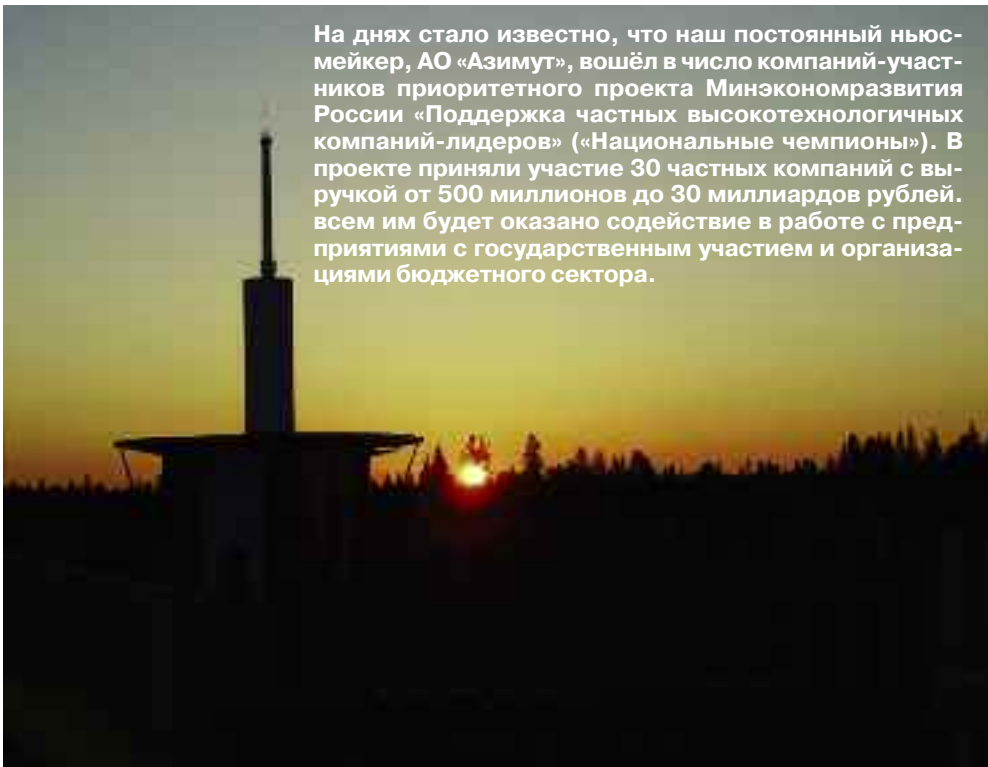
Пассажиры нового терминала вновь смогут проходить на посадку через телескопические трапы, сообщает пресс-служба аэропорта. 29 декабря был получен акт ввода в эксплуатацию контактных мест стоянок. Теперь несущая способность покрытия перрона позволяет обслуживать все типы воздушных судов без ограничений. «С возобновлением работы телетрапов уровень комфорта «Стригино» взлетел на новую высоту, — отметил исполнительный директор аэропорта Денис Букин. Пассажиры смогут проходить на посадку непосредственно из терминала, что гораздо удобнее. Мы рады, что смогли подарить гостям нижегородского аэропорта такой новогодний подарок».

Над Краснодаром пассажирский самолет А320 столкнулся при посадке со стаей мелких птиц

«При посадке самолета командир воздушного судна сообщил о возможном столкновении с небольшой стаей мелких птиц, — прокомментировала инцидент менеджер по связям с общественностью компании «БазэлАэро» Анна Шалимова. — На земле лайнер осмотрели технические специалисты. Видимых повреждений не обнаружено. Сейчас проводится проверка внутреннего состояния деталей воздушного судна». Известно, что из-за произошедшего инцидента немного изменился график авиарейсов этого самолета. По сообщению специалистов аэропорта, с пассажирами, провели работу представители авиакомпании, которой принадлежит лайнер.

«Азимут» взял курс на успех

Продукция российского разработчика радиоэлектронных систем для гражданской авиации востребована на глобальном рынке



На днях стало известно, что наш постоянный ньюс-мейкер, АО «Азимут», вошёл в число компаний-участников приоритетного проекта Минэкономразвития России «Поддержка частных высокотехнологичных компаний-лидеров» («Национальные чемпионы»). В проекте приняли участие 30 частных компаний с выручкой от 500 миллионов до 30 миллиардов рублей. всем им будет оказано содействие в работе с предприятиями с государственным участием и организациями бюджетного сектора.



— **На рынке аэронавигационных средств в России помимо вашей компании работают также концерн «Алмаз-Антей», фирма «НИТА» и другие крупные производители радиоэлектронных систем для гражданской авиации. Являются ли они конкурентами для вас и если являются, в какой именно области? Каковы отличительные особенности Вашей продукции?**

— Безусловно, все перечисленные компании являются нашими конкурентами по разным типам продукции. Но мы считаем, что благодаря нашему соперничеству на рынке и сотрудничеству в работе на конечный результат можно предлагать для страны самые высокотехнологичные продукты. Каждая из компаний стремится сделать лучший продукт, увеличивая потенциал не только свой, но и своих партнёров. Нашими отличительными особенностями с технической точки зрения являются разработка оборудования в полном соответствии с международными стандартами в сочетании с использованием самых передовых технологий проектирования и производства радиоэлектронного оборудования.

— **Одобрена ли продукция «Азимута» профильными комитетами ИКАО и ИАТА?**



— Номенклатура нашей продукции полностью соответствует официальной позиции ИАТА в отношении поддерживаемых типов оборудования и технологий.

Как я отмечал выше, мы разрабатываем оборудование в соответствии со стандартами ведущих международных организаций. В первую очередь, конечно, это стандарты и рекомендуемая практика ИКАО (два сотрудника нашей компании являются действующими экспертами этой организации). Кроме того, мы участвуем в работе международной организации EUROCAE и АЕЕС. Это позволяет участвовать в процессе разработки стандартов и разрабатывать оборудование с упреждением, ещё

до выхода соответствующего стандарта.

— **С какими проблемами вам приходится сталкиваться в первую очередь?**

— В первую очередь мы сталкиваемся с дефицитом кадров. К сожалению, вследствие экономических проблем последних лет в стране осталось не так много высококвалифицированных специалистов. Экономический кризис несколько замедлил наше развитие, но, вместе с тем, и научил экономнее относиться к формированию бюджетов проектов, находить более долгосрочных партнёров и многому другому. Кризисное время мы расцениваем как хороший жизненный урок.

— **Являются ли серьёзным препятствием в вашей деятельности международные санкции в отношении России?**

— Компания «Азимут» не находится в санкционном списке, но Европейский Союз стал с осторожностью относиться к проектам с участием российских компаний. Кроме того, на международном рынке мы чаще стали обращать внимание на протекционистскую политику ряда стран в отношении своих промышленных предприятий.

— **Для какой части аэродромной инфраструктуры ваша продукция востребована в большей степени — для аэропортов федерального значения, региональных или местных? Какие из аэропортов Московского авиаузла оснащены созданными Вами системами?**

— Наша продукция универсальна и может быть использована в различных аэропортах. В рамках программы модернизации ЕС ОрВД в интересах структур по аэронавигационному обслуживанию она по-



ставляется на всём пространстве Российской Федерации.

Для обеспечения полётов в зоне ответственности Московского центра автоматизированного управления воздушным движением мы поставили более 60 изделий для осуществления радиосвязи, навигации и посадки. Так, например, система посадки и средства ближней навигации «Азимута» установлены в аэропорту Внуково.

— **Вашей компанией создан радиомаяк VOR-2700. Каковы его основные достоинства по сравнению с аналогичными системами предыдущих поколений? Какой из аэропортов станет первым, где он будет установлен?**

— Первый такой маяк был установлен в аэропорту Ставрополь.

В изделии VOR2700 все сигналы формируются путём прямого цифрового синтеза. Это обеспечивает их синхронность и позволяет программными методами выполнять настройку фазовых сдвигов и соотношений амплитуд



сигналов опорной и переменной фазы. Этот метод позволил существенно упростить антенну радиомаяка. Антенна не требует сложного согласующего устройства. Обычно такое устройство распределяет сигнал опорной фазы между верхней и нижней рамками, и не требует точной настройки на заданный частотный канал.

Настройка программными методами создаёт простоту и удобство не только в заводских условиях, но и при работе с оборудованием на позиции, а также в процессе лётных проверок радиомаяка.

Реализованный принцип прямого цифрового синтеза позволил обеспечить стопроцентный облегчённый резерв, что уменьшает время перехода на резервный комплект. Помимо этого, за счёт применения современной элементной базы значительно уменьшен объём аппаратуры, два комплекта которой с учётом стопроцентного резерва занимают стандартную девятнадцатидюймовую секцию высотой 6U.

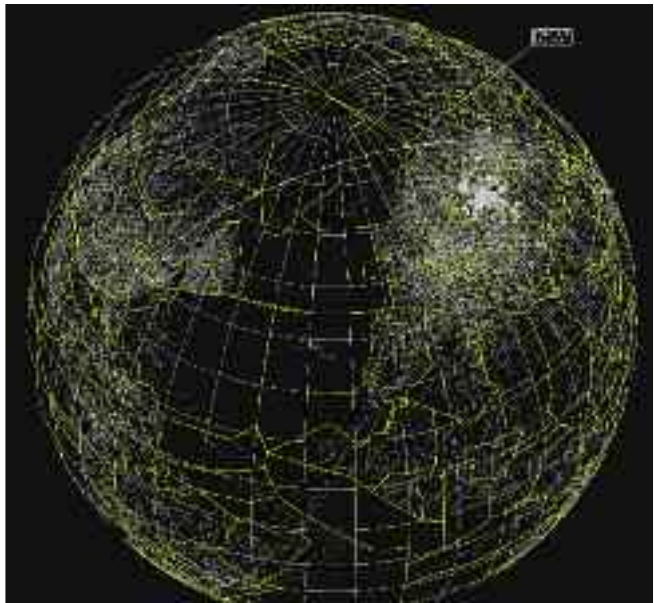
Азимутальный радиомаяк VOR2700 конструктивно размещается в одном шкафу с приёмником DME/N2700. В этом же шкафу размещена резервированная система бесперебойного питания, которая обеспечивает работу от химических источников в течение 30 минут.

— Напомним, что совсем недавно ваша компания вошла в число участников проекта Минэкономразвития «Национальные чемпионы». С какими именно программами вы будете участвовать в этом проекте? На каком этапе реализации этих программ вы находитесь сегодня? Каких результатов от участия в программе ожидаете в первую очередь?

— Спасибо, что обратили внимание на это событие. Результаты нашей деятельности оценены высокой комиссией. В настоящее время проект только стартует, идут встречи и консультации. Мы надеемся, что участие в этом проекте позволит нам успешнее справиться с теми проблемами, о которых я говорил выше.

— В настоящее время в России строятся новые аэропорты: «Платов» в Ростове-на-Дону», «Центральный» в Саратове. Помимо этого, будет модернизирован и ряд существующих аэропортов. В развитии каких именно из них вы принимаете участие?

— Мы следим за процессом модернизации российских аэропортов и принимаем в ней активное участие. Так, например, для обеспечения полётов в новом аэропорту «Платов» мы устанавливаем полный комплект оборудования связи (два приёмо-передатющих центра), навигации (два комплекта DVOR/DME, автоматически пеленгатор), посадки (оборудование ILS для двух посадочных курсов), а также комплекс средств автоматизации управления воздушным движением «Галактика», хорошо известный в России и за рубежом.



— Какое место в вашей деятельности занимает развитие инфраструктуры для вертолётной индустрии, т.е. вертодромов и посадочных площадок?

— Для обслуживания вертодромов и посадочных площадок используются штатные радиотехнические средства ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Кроме того, для полётов в зонах, не охваченных радиосвязью ОБЧ-диапазона, используются поставляемые нами радиотехнические средства ВЧ-диапазона.

— Расскажите, пожалуйста, подробнее об истории вашей компании. С создания каких систем началась её деятельность? Каковы планы «Азимута» на ближайшую перспективу? Какие из ваших новых проектов станут приоритетными?

— Наша компания была основана в 1959 году. Свою деятельность мы начали с разработки автоматических пеленгаторов, а затем освоили производство средств

радиосвязи, маяков и т.д. Эти изделия востребованы по сей день.

Мы с гордостью продолжаем хранить традиции радиоэлектронной промышленности, заложенные в советские времена. Наше предприятие создано на базе институтов, организованных ещё в 60-е годы для решения задач аэронавигации. Акционерное общество «Азимут» смогло объединить часть коллективов из разных институтов и в 2005 году выйти на современный рынок под новым брендом.

В настоящее время мы готовим новую линейку средств наблюдения (обновлённые радиолокаторы, средства АЗН-В и МПСН). Сегодня уже разработаны принципиально новые для России средства передачи данных «воздух-земля» режимов ACARS/VDL-2/ATN, аналоги которых внедряются в Европе, США и других странах. Они предназначены для снижения загрузки экипажей и диспетчеров голосовой радиосвязью, а в перспективе для её полной замены.

В настоящее время также разрабатывается комплекс средств связи для удалённого управления движением на малых аэродромах и для защиты периметра аэродрома от несанкционированного проникновения на ВПП, а также другие радиотехнические средства. В ближайшее время планируется поставка КСА УВД «Галактика» для Санкт-Петербургского укрупнённого центра УВД, а также оборудования для Главного центра ЕС ОрВД, предназначенного, в частности, для организации потоков воздушного движения.

Мы также планируем внедрить наши новые разработки, о которых я пока воздержусь рассказывать.

— В феврале нынешнего года состоится 4-я Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2017. Планируете ли вы участие в ней и если планируете, что будет представлено в экспозиции?

— Февраль станет напряжённым для нас месяцем. Мы должны будем выполнить свои обязательства перед нашими зарубежными заказчиками. Речь идёт о поставке оборудования для КДП и национального центра УВД в Египте. Оборудование также должно быть поставлено на Кубу и в ряд других стран. Поэтому наши главные специалисты будут работать за пределами России. Тем не менее, мы планируем посетить экспозиции NAIS и принять участие в основных мероприятиях ее конгрессной программы.

Беседу вел обозреватель «ВТ»
Петр КРАПОШИН

ИНТЕГРАЦИЯ

«Газпромнефть-Аэро» вошла в группу экспертов по разработке международных стандартов IATA

«Газпромнефть-Аэро» — единственная из российских компаний вошла в группу по разработке и стандартизации обмена данными в авиатопливообеспечении Международной ассоциации воздушного транспорта. Группа IATA FDSG, в которую входят авиакомпании, поставщики топлива и сервисные провайдеры разрабатывает и внедряет новые стандарты для обеспечения эффективного обмена данными в авиатопливной отрасли. Кроме того, IATA FDSG отвечает за разработку и внедрение универсального цифрового формата (XML) для обмена информацией между авиакомпаниями и поставщиками топлива на каждом ключевом этапе процесса заправки: от проведения тендера до выставления счета.

Boeing и «ВСМПО-Ависма» откроют новый производственный объект в «Титановой долине»

Одна из крупнейших в мире аэрокосмических корпораций — Boeing и ВСМПО-АВИСМА, мировой лидер по производству титановых штамповок для авиационной отрасли, объявили о расширении мощностей завода Ural Boeing Manufacturing. Новый производственный объект разместится в ОЭЗ «Титановая долина», расположенной на территории Свердловской области. На новой площадке будет осуществляться обработка титановых штамповок в рамках всех программ гражданских самолетов Boeing, включая семейство 787 и новые модели 737 MAX и 777X, начало производства которой намечено на 2017 год. Открытие нового производственного объекта запланировано на 1 квартал 2018 года.

Авиакомпания «Армения» открыла регулярное авиасообщение между Ереваном и Воронежем

Полёты на этом международном маршрутном направлении «Армения» стала осуществлять в дневное время, при этом, специалисты сообщают о том, что большая загрузка борта указывает на явную востребованность этих авиарейсов. Полёты между Ереваном и Воронежем будут производиться с частотой двух раз в неделю. Необходимо отметить тот факт, что и ранее отечественные перевозчики неоднократно пытались наладить регулярное авиасообщение на этом маршрутном направлении, однако, из-за низкой загрузки воздушных судов, рейсы постоянно закрывались, и фактически добиться наилучшего результата удалось именно перевозчику из Армении.

Тегеран готов создать совместное предприятие с Россией по производству вертолетов в Иране

Иран готов создать СП с Россией по производству вертолетов в исламской республике, заявил министр промышленности, рудников и торговли Ирана Мохаммед Нематзаде на встрече с министром энергетики России Александром Новаком. «Мы готовы учредить совместное предприятие по производству вертолетов в Иране — наш рынок позитивно воспринимает российскую продукцию», — приводятся слова Нематзаде в официальном аккаунте Минэнерго в Twitter. Также министр сообщил о демонстрации пассажирского самолета Sukhoi SuperJet 100. «Данный самолет соответствует самым высоким требованиям. Портфель заказов на него постоянно растёт», — отметил Новак.

Пулково первым в России получил сертификат Китайской академии туризма Welcome Chinese

Воздушная гавань Санкт-Петербурга стала первым аэропортом в России, прошедшим соответствующую сертификацию туристических властей Китая Welcome Chinese, сообщает пресс-служба аэропорта. Стандарт Welcome Chinese разработан для международных транспортных и туристических объектов при поддержке Китайской академии туризма, которая является структурным подразделением Национального управления Китая по туризму. Получить сертификат могут только объекты, внедрившие специальные сервисы для китайских путешественников, при этом каждая из услуг должна соответствовать стандартам качества, рекомендованным туристическими властями КНР.

Лоукостер Wizz Air увеличит парк самолетов в Киеве и добавит два новых направления

Венгерский низкобюджетный авиаперевозчик Wizz Air планирует увеличить парк воздушных судов в Киеве — второй самолет будет базирован в международном аэропорту Борисполь в августе 2017 года. Как сообщила директор по коммуникациям компании Тамара Валуа на пресс-конференции в Киеве на прошлой неделе, с августа также будут открыты два новых направления — рейсы из Киева в Копенгаген и Нюрнберг. Кроме того, с августа будет увеличена частота рейсов Wizz Air в Будапешт (до ежедневных), в Дортмунд, Братиславу и Мюнхен (до четырех в неделю), а также в Кельн и Гамбург (до трех рейсов в неделю).

airBaltic выбрала Lazard Freres в качестве консультанта для привлечения инвесторов

Латвийская национальная авиакомпания выбрала Lazard Freres в качестве своего финансового консультанта для привлечения потенциальных инвесторов. «airBaltic успешно завершила программу оптимизации деятельности и достигла рентабельности. Теперь мы выводим ее на новый уровень развития, привлекая дополнительные финансовые средства. Мы рады выбрать Lazard Freres из группы участников», — отметил исполнительный директор airBaltic Мартин Гаусс. Lazard Freres — компания, которая предоставляет услуги финансового консалтинга и управления активами. Фирма была основана в 1848 году. Сегодня офисы Lazard Freres расположены в 42 городах 27 стран.

Экономический класс Аэрофлота назван лучшим в Китае по версии премии Best Travel Media

Торжественная церемония награждения прошла в Пекине. Рейтинг Best Travel Media был составлен по отзывам китайских и зарубежных туроператоров и авиакомпаний. «Рынок Китая является одним из ключевых для Аэрофлота. Из года в год авиакомпания показывает рост пассажиропотока на данном направлении. Во многом это происходит благодаря приросту транзитных пассажиров. Развитие транзита между Европой и Азией — часть стратегии Аэрофлота. Мы предлагаем лучшие стыковки в московском аэропорту Шереметьево, которые позволяют пассажирам сэкономить до двух часов времени в пути по сравнению с другими иностранными хабами», — отметили в авиакомпании.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Россия и НАТО проведут рабочую встречу по безопасности полетов в Балтии

Россия и НАТО проведут в Финляндии рабочую встречу по безопасности полетов в Балтийском регионе. Об этом заявил по итогам заседания Совета Россия - НАТО (СРН) генсек альянса Йенс Столтенберг, не уточнив ее дату.

«Ответственные и предсказуемые действия снижают риск недопониманий, просчетов и непреднамеренной эскалации. В результате нашей дискуссии в Совете Россия-НАТО мы провели брифинги с участием команды проекта Балтийского моря и Международной организации гражданской авиации. Их работа внесла важный вклад в повышение безопасности полетов над Балтийским морем», — сказал Столтенберг. «Я приветствую инициативу Финляндии о проведении технического совещания по этой работе в новом году при поддержке Международной организации гражданской авиации. Участники встречи оценят необходимость дальнейшей работы», — заявил генсек НАТО по окончании заседания СРН.

Египет изучает российский проект соглашения по обеспечению безопасности

Министерство гражданской авиации Египта получило от российской стороны документы по соглашению в области авиабезопасности и в настоящий момент изучает его, сообщил чиновник в египетском министерстве.

Он также добавил, что египетская сторона «заинтересована в скорейшем преодолении перерыва в авиасообщении между двумя странами и в возвращении в Египет российских туристов». В конце ноября министр транспорта РФ Максим Соколов сообщил, что Россия направила Египту материалы по межправительственному соглашению по авиабезопасности и ждет согласования. Также поднимались вопросы, связанные с видеонаблюдением по периметру аэропортов и аэровокзальных комплексов, организации специальных зон доступа предполетного досмотра пассажиров, организации дополнительно досмотра и мер безопасности непосредственно при выходе из гейтов на борт самолета уже в «чистой» зоне.

Максим Соколов: Версия теракта в катастрофе Ту-154 не рассматривается

«Делать выводы или оглашать информацию, которая может повлиять на эти выводы, преждевременно. Могу сказать, что теракт не рассматривается как основная версия причин крушения этого самолета», — сказал журналистам глава Минтранса.

Он напомнил, что в акватории Черного моря работали 45 морских судов, 15 самолетов, 16 вертолетов, беспилотные летательные аппараты. Обнаружен и доставлен в Люберцы параметрический самописец. Сроки расшифровки определит Минобороны. Соколов рассказал, что найденные части фюзеляжа и конструктивные элементы подняты на поверхность с помощью крана «Черноморец». По его словам, прибрежная зона постоянно мониторится, введен еще один район поиска. В любом случае комиссия проведет поиск следов взрывчатки, анализ качества топлива и т.д. По словам министра, каких-либо претензий к работе аэропорта Адлер, откуда вылетел разбившийся Ту-154, нет.

Airbus Helicopters провела серию семинаров по безопасности полетов в РФ

Мероприятия прошли в Москве, Тюмени, Владивостоке и Санкт-Петербурге с участием частных владельцев вертолетов, руководящим и летно-техническим составом российских коммерческих операторов, представителей авиавластей.

Главная задача семинаров — способствовать формированию культуры безопасности полетов на всех уровнях: от владельцев вертолетов и топ-менеджмента компаний-операторов до летно-технического персонала. На семинарах партнеры Airbus Helicopters знакомятся с методиками повышения безопасности полетов и анализируют авиационные происшествия. Представители компании рассказывают о современных аналитических методах Airbus Helicopters, способствующих повышению уровня безопасности полетов. «Важно понимать, что большая часть авиационных происшествий является следствием системных ошибок», — сказал Эмерик Ломм, генеральный директор Airbus Helicopters Vostok.

В БУ АП «Петрозаводск» отмечен ряд нарушений в сфере авиабезопасности

Карельской транспортной прокуратурой в Бюджетном учреждении Республики Карелия «Аэропорт «Петрозаводск» проведена проверка исполнения законодательства о безопасности полётов и авиационной безопасности.

В ходе проверки выявлено, что данным учреждением не в полном объеме исполняются установленные требования (охранная сигнализация неисправна, по периметру ограждения размещено недостаточное количество предупредительных знаков). «В этой связи прокуратурой руководителем БУ РК «Аэропорт «Петрозаводск» внесено представление, в отношении виновных лиц возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 11.3.1 КоАП РФ (невыполнение либо нарушение норм, правил и процедур авиационной безопасности). Ход рассмотрения актов прокурорского реагирования и устранения нарушений контролируется», - говорится в сообщении Северо-Западной прокуратуры.

Авиарегистр МАК и FOCA Швейцарии подписали Меморандум о сотрудничестве

Документ регламентирует вопросы надзора за организациями ТООиРна территории стран Минского соглашения, выполняющих работы на компонентах российского или украинского производства, устанавливаемых на воздушные суда.

В соответствии с условиями Меморандума, при осуществлении сертификационных проверок таких организаций АР МАК будет учитывать дополнительные вопросы FOCA. «Компоненты российского или украинского производства, устанавливаемые на ВС, зарегистрированные в Швейцарии, после выполнения на них работ по ТООиР в условиях сертифицированной АР МАК организации, будут возвращаться в эксплуатацию с Талоном летной годности (форма С-5). Практическая сторона взаимодействия в рамках подписанного Меморандума была отработана сторонами в ходе сертификационного аудита АО «Мотор Сич», как организации по ремонту гражданской авиационной техники», — отметили в МАК.

Три уровня надежности

Некоторые рекомендации по повышению эффективности профилактики аварийности на воздушном транспорте



Последние могут удовлетворить любых аудиторов, ошибочно считающих наличие документов успешным решением всякой проблемы. Но, практика показывает, что ни сами документы, ни высокая оценка их аудиторами не способны повысить безопасность полетов, если не будет эффективно решаться вторая задача — активное участие топ — менеджеров в обеспечении БП. По сравнению с первой решение данной задачей значительно сложнее.

В реальной жизни вторая задача находит правильное понимание у руководителей крупных российских авиаперевозчиков, но далеко не всегда она осознается топ — менеджерами небольших авиакомпаний. Дамоклов меч ограниченных финансовых возможностей притупляет их не столь строго относиться к БП на своем уровне, компенсируя это (при правильном понимании самой задачи) повышением ответственности на других уровнях. Поэтому отношение к БП у них часто озвучивается на публике в виде красивых лозунгов (призывов), но редко подкрепляется реальными делами, со своей стороны.

Это наиболее опасное отношение к БП, которое только может быть в реальности. Расхождение слов и дел в данном вопросе у топ-менеджеров быстро распространяется среди многочисленного персонала авиакомпании. Беда в том, что персонал (включая и линейных руководителей) легко обнаруживает несоответствие между словами и делами руководителя, и среди него (персонала) всегда найдутся те, кто быстро адаптируется к сложившейся ситуации и резко снизит градус собственной ответственности за выполняемую работу и обеспечение БП. Поэтому, когда с БП есть проблема, то целесообразно топ-менеджерам небольших авиакомпаний начать анализ сложившейся ситуации с себя и своих действий. Учтивая, что принятия решений высшим руководством таких авиакомпаний детерминированы, как отмечалось выше, финансовыми возможностями, то уместно всегда помнить фразу, которая прозвучала в документах ИКАО в 90-е годы (возможно и раньше): «Если кто-то считает, что безопасность полетов дорого стоит, то он не знает, что такое авиационная катастрофа».

Подсистемный уровень - это уровень обеспечения БП в структурных подразделениях авиакомпании (департаментах, отделах и т. п.). Деятельность на указанном уровне регламентирована нормативными документами, разработанными

Окончание. Начало на с. 2

как на системном, так и данном уровнях. Важно понимать, что формализм в первых документах найдет отражение и во вторых. Наиболее ответственная и сложная задача на подсистемном уровне — решение тех вопросов БП, которые требуют участия высшего руководства авиакомпании. И опять же данная задача успешно решается в крупных авиакомпаниях, но весьма непросто у небольших авиаперевозчиков.

Ограниченные финансовые возможности диктуют такой формат взаимоотношений, когда высшее руководство выражает недовольство при обращении к нему для решения пусть даже очень важных вопросов, возникших в подразделениях, но требующих денежных расходов. Реализуется простая формула: «тебя назначили на должность, вот и решай свои вопросы, а не сможешь, то найдем другого, кто сможет». Понятно, при таких отношениях ни о каких обращениях к руководству даже по вопросам БП не может быть и речи. В случае же смены линейного руководителя вновь назначенный будет обременен опытом предшественника и тем более не станет обращаться к топ-менеджменту.

Пытаясь решать проблему в рамках своих возможностей, он будет загонять ее вглубь или другими словами, позволять ей разрастаться. Но, как звучит одно мудрое высказывание, маленькая проблема трудно обнаруживается, но легко решается, а большая проблема легко обнаруживается, но трудно решается. Становится очевидным, что такой искаженный механизм взаимодействия «верхов и низов» — первый, но серьезный шаг к авиационному событию. Поэтому, не перестроив взаимоотношения между двумя уровнями на основе правильного понимания высшим руководством значимости БП в деятельности авиакомпании, как приоритетного свойства и проявления с его стороны активности в решении данного вопроса, избежать роста авиационной аварийности не удастся.

Персональный уровень — это уровень личной ответственности каждого специалиста на своем рабочем месте за обеспечение безопасности полетов. К сожалению, нередко в небольших авиакомпаниях основная борьба за БП спускается на этот уровень. Денег, чтобы вносить изменения в авиационную систему с целью совершенствования ее компонентов, не хватает, поэтому акцент в обеспечении БП делается на данный уровень. Не получая необходимой ответной реакции со стороны топ-менеджеров, руководители подразделений видят, как прави-

ло, один путь повышения безопасности полетов: ужесточение требований к персоналу. Кстати, на этом настаивает в подобных ситуациях и высшее руководство авиакомпании, пытаясь скрыть свою пассивность в данном вопросе.

Ужесточение проявляется в ведении разного рода строгой ответственности за допущенные нестандартные действия, которые не подвергнутся анализу на предмет своей природы (ошибка или нарушение), а всегда волонтаристски трактуются как нарушения. Типичным примером является набившая оскомину своей непродуктивностью «знаменитая» фраза: «специалист нарушил такой-то пункт инструкции или другого документа».

И никого из таких руководителей не беспокоит, что специалист ничего на самом деле не нарушал, а лишь не выполнил пункт документа, совершив ошибку (непреднамеренное нестандартное действие), тем самым подчеркивая наличие системных недостатков, спровоцировавших его, и находящихся в зоне ответственности конкретного топ-менеджера. Реализуется крайне примитивный, а лучше сказать пещерный поход, отраженный в следующем выражении: «назначить стрелочника и наказать его со всей пролетарской ненавистью».

В силу своей недостаточной компетентности и/или из-за отсутствия поддержки сверху в рассмотрении системных недостатков линейные руководители в качестве основного инструмента управления персоналом начинают использовать единственный, но всегда находящийся под рукой «кнут», т. е. наказание. В таком же духе проводятся все расследования в небольших авиакомпаниях, где в отчете указывается причина события в виде нарушения специалистом какого-то пункта определенной инструкции, и в качестве мер профилактики предлагается его наказать, и случай со всеми разобрать.

Примитивность изложенного подхода очевидна и выражается в том, что наказывается и страдает в чем ни повинный специалист, удар наносится по корпоративной культуре, усиливается текучесть персонала, и как следствие, снижается безопасность полетов.

Одна из причин сложившейся ситуации заключается в том, что линейные руководители не представляют или плохо представляют, от чего зависит такая приоритетная характеристика любого специалиста, как профессиональная надежность. Им не ведомо, что специалист может не соответствовать

по своим профессионально важным качествам избранной профессии (его не отбирали или плохо отбирали), что у него недостаточная подготовка (плохо обучили, отсутствуют знания в области человеческого фактора), что он не имеет необходимого трудового мотивации (о ней никто не заботится), что он работает постоянно утомленным (режим труда и отдыха нерациональный или постоянно нарушается), что средство деятельности имеет эргономические недостатки, что содержание (объем и сложность задач), организация и условия деятельности — неоптимальные.

В силу своей профессиональной некомпетентности и опасения обращаться к топ-менеджерам линейные руководители не способны в подобной ситуации реально обеспечивать необходимый уровень БП. Более того, понимая, например, что подготовка специалистов оставляет желать лучшего и от него не зависит, линейный руководитель пытается использовать, как отмечалось выше, единственный доступный ему инструмент «повышения» надежности персонала и обеспечения БП — дисциплинарные и материальные наказания.

Безусловно, никто исполнительскую дисциплину, тем более, в авиации, не отменял, но строить только на ней профилактику авиационных событий, заблуждение от безысходности. Ведь известно, что всякий специалист изначально должен обладать высокой культурой исполнения стандартов и четко осознавать три вещи: а) свой вклад в обеспечение БП; б) последствия для БП собственных нестандартных действий; и в) ответственность за допущенные нарушения. Данными представлениями он обязан руководствоваться в своей производственной деятельности. Если этого не сформировать в процессе обучения и стажировки, то никакие наказания не помогут.

При изложенных межуровневых отношениях в небольших авиакомпаниях страдает внедрение СУБП и таких ее важных компонентов, как позитивная культура безопасности, «некасательная» производственная среда, добровольные сообщения персонала. Верхний уровень управления не проявляет интереса к СУБП, не хочет этим заниматься, и, не осознавая огромной эффективности указанного инструмента, делегирует выполнение необходимых требований по ее внедрению другому уровню — линейным руководителям. Последние, понимая, что ничего серьезного сделать не смогут без поддержки «верхов», но обязаны внедрять СУБП, начинают имитировать заинтересованность и участие. Поэтому переходят на формальную подготовку требуемых отчетных документов, в которых правда и ложь соседствуют вместе. И это всех устраивает, но СУБП не эффективна, а лишь компрометируется.

Итак, в обеспечении безопасности полетов в авиакомпании (другой организации) целесообразно выделять три уровня (системный, подсистемный и персональный). Понимать их вклад в решении данной проблемы и добиваться эффективного выполнения задач на каждом из них, исключая делегирование ответственности «сверху вниз», — обязанность каждого участника авиатранспортного комплекса.

Валерий КОЗЛОВ,
доктор медицинских наук,
профессор

Итак, вы только что сняли крышку с контейнера, принесенного вам бортпроводником, и увидели нечто совершенно неаппетитное. Однако не спешите винить во всем повара — скорее всего, все дело в конструкции самолета.

«Мясо готовят так долго, что его можно резать вилкой», — добавляет он. Однако главное — недостаток пространства в самолете. Больше пассажиров — больше самолеты И, соответственно, меньше внимания к индивидуальным заказам. Сегодня пассажирские самолеты проектируют так, чтобы в них могло разместиться более

редней части салона. Благодаря установке индивидуальных экранов пассажиры стали уделять меньше внимания тому, как их кормят на борту, что позволило авиакомпаниям сократить расходы на питание и тратить больше денег на развлечения для путешественников в полете. «Так почему же нас кормят полуфабрикатами? — спрашивает де Сион. — Авиакомпании определенно уделяют большее внима-

мым подготовив почву для приготовления горячих блюд, которые нам подают сегодня. Вначале многие компании, чтобы выделиться на фоне конкурентов, предлагали большие порции и еду лучшего качества. Но сегодня главным фактором конкуренции является стоимость билетов, и поэтому, отказываясь от предоставления питания на нескольких рейсах, компания может увеличить свою прибыль или установить чуть более выгодную, по сравнению с конкурентами, цену. «Сегодня авиакомпании перераспределяют свои расходы и оставляют за потребителями право выбирать», — говорит Боб ван дер Линден, куратор выставок Национального музея авиации и космонавтики США, посвященных воздушным перевозкам. Еще лучшим способом увеличить прибыль может стать полный отказ от кухни на борту «Так работает рынок. Это экономика, и ничего больше. После отмены регулирования в 1978 году авиакомпании могут конкурировать как им вздумается. Как оказалось, лучшее средство конкуренции — это низкая цена», — поясняет он. В своем стремлении сократить расходы авиакомпании больше не предлагают пассажирам блюда, которые те обычно даже не съедают полностью. Тем не менее еще лучшим способом увеличить прибыль может стать полный отказ от кухни на борту. Вместо нее можно поставить еще пару сидений. «Желая снизить стоимость билетов, многие авиакомпании принимали попытки увеличить количество сидений в самолетах. Отчасти поэтому многие из них не предлагают горячие блюда — это позволяет им сделать кухню меньше и добавить несколько кресел», — отмечает Хансман. По его словам, авиакомпании пытаются использовать каждый сантиметр свободного пространства на борту и поэтому даже уменьшают размер откидных столиков. Впрочем, сокращение пространства, отведенного для приготовления и принятия пищи, вовсе не означает, что скоро питание на борту исчезнет вовсе. В поисках новых способов сократить бюджеты и сэкономить пространство авиакомпании вновь прибегают к все тем же приготовленным на земле холодным закускам и бутербродам, с которых несколько десятилетий назад началось питание в самолетах. «Мы возвращаемся к еде в коробках, с которой начали в США в конце 30-х и начале 40-х годов. «Это еда, которую легко транспортировать, и которая не содержит скоропортящихся продуктов - фактически это обед в коробке или сухой паек», — говорит ван дер Линден. — Можно сказать, что мы прошли полный цикл. Прочитать оригинал этой статьи на английском языке можно на сайте **BBC Autos**.

Почему в самолетах плохо кормят

Обозреватель BBC Autos нашел ответ на этот волнующий многих пассажиров вопрос. И ответ оказался прост.



Все блюда разогревают

Сам характер путешествий по воздуху, а также устройство самолета и необходимость адаптировать его к большим высотам делают процесс приготовления еды намного более сложным. Нахождение на высоте предполагает определенные технические ограничения, из-за которых намного проще разогреть готовую еду, а не пытаться приготовить что-то с нуля, особенно учитывая то, что в салоне самолета сжатый воздух. Несмотря на то, что самолеты, как правило, летают на высоте около 12 км, давление может считаться комфортным только тогда, когда воздушное судно находится на высоте от двух до трех километров над уровнем моря. Однако даже на таких сравнительно небольших высотах время приготовления пищи существенно увеличивается. «На таких высотах действительно очень трудно готовить, — объясняет Джон Хансман, руководящий Международным центром воздушных перевозок при Массачусетском технологическом институте. — Обычно еду просто разогревают». Но дело не только в трудностях приготовления. Такое питание на борту удобнее во многих отношениях. Из различных горячих блюд в самолетах отдают предпочтение предварительно нарезанному разогретому мясу, как правило, обильно политому соусом — например, говядине по-бургундски. Отчасти соус нужен для того, чтобы увлажнять сухой сжатый воздух в салоне. Кроме того, и соус, и долгое время разогрева делают еду более мягкой, что очень важно, учитывая, что в наше время в самолете столовые ножи либо не заострены, либо вовсе не отсутствуют. «Авиакомпании поняли, что, если мясо предварительно нарезать, нож практически не нужен», — говорит Гийом де Сион, профессор Колледжа Олбрайт, штат Пенсильвания, США, изучающий историю технологий, в особенности авиационных.

300 пассажиров. Предполагается, что все они принимают пищу примерно в одно и то же время. Однако де Сион отмечает, что до 1960-х годов, когда путешествия по воздуху еще не приобрели такую огромную популярность, среднее число пассажиров не превышало 50 человек, и у бортпроводников было достаточно времени для того, чтобы учесть предпочтения каждого из них. Меню горячих блюд тех времен наверняка показалось бы современным путешественникам слишком щедрым. Так, например, раньше предлагали приготовленный на заказ омлет или кусок мяса, который отрезали прямо у вас на глазах. Однако сейчас бортпроводники приходится обслуживать не десятки, а сотни человек, и у них просто не хватает времени на то, чтобы собирать отдельный набор продуктов для каждого. Чтобы успеть обслужить всех, приходится раздавать заранее подготовленные контейнеры. Как оказалось, лучшее средство конкуренции — это низкая цена Огромного выбора блюд, предлагавшегося пассажирам самолетов в 60-е и 70-е годы, в настоящее время уже практически нигде не найти. Но это не означает, что меню исчезли полностью. Их просто заменили на меню другого рода. За последнее десятилетие количество развлечений, предлагаемых пассажирам обычного авиалайнера, увеличилось во много раз, что повлекло за собой изменения в конструкции сидений и салона. Развлечения вместо еды Пассажирам предлагают музыку, часто Wi-Fi и, что важнее всего, огромный выбор фильмов и ТВ-программ, которые можно смотреть на индивидуальных экранах, вмонтированных в сидения, а не на большом экране в передней части салона.

ние тому, чтобы не дать пассажирам заскучать». «До 90-х годов можно было посмотреть лишь один фильм - и всё. Однако затем пришло понимание, что, если пассажирам будет из чего выбирать, они будут более довольными и терпеливыми» — говорит он. Очевидно, что со времен начала коммерческих воздушных перевозок технологии шагнули очень далеко вперед. Однако перемены, что ранее привели к появлению горячих блюд на борту, могут в конечном итоге привести к их исчезновению. Как изменения в конструкции ВС повлияли на меню В первые дни воздушных перевозок у самолетов не было мощных двигателей, способных производить достаточно энергии для того, чтобы разогревать еду. Это означало, что пассажирам в большинстве случаев приходилось есть то, что можно было упаковать в коробки на земле. Обычно это были бутерброды или холодные закуски. Затем размер самолетов стал увеличиваться, и в их конструкции начали предусматривать наличие функциональных кухонь, тем са-

То было время, когда курица на тарелке пассажира выглядела как курица, а рыба — как рыба...



МИРОВЫЕ НОВОСТИ

В топ-20 самолетов мира для любителей авиации вошли 5 советских моделей за последние 50 лет В рейтинге CNN, в частности, оказался военно-транспортный самолет Ил-76, впервые поднявшийся в воздух в 1971 году. В список также вошли Ан-72 и его более поздняя модификация Ан-74. Последний в настоящее время доставляет людей и грузы на станцию Борнео в районе Северного полюса. Кроме того, в топ-20 оказались Ил-96, поднявшийся в воздух в 1988 году, и воздушное судно Ан-225 «Мрия» (первый полет в том же году). Существует лишь один экземпляр Ан-225, который эксплуатируется украинской компанией Antonov Airlines. В перечень также были включены российско-украинские пассажирские самолеты Ан-148 и Ан-158, а также российский Sukhoi SuperJet 100.

Mitsubishi вновь откладывает передачу заказчикам своего нового самолета MRJ Об этом сообщил информационному агентству Kyodo глава корпорации Mitsubishi Heavy Industries Сюньити Миянага. Он признал, что цена разработки Mitsubishi Regional Jet (MRJ) оказалась выше, чем первоначально планировалось. Mitsubishi уже в пятый раз откладывает передачу заказчикам новых самолетов. Минувшим летом эти ВС дважды не смогли вылететь на испытания в США из-за различных неполадок. MRJ — это первый более чем за 50 лет пассажирский самолет собственной японской разработки. В зависимости от модификации самолет способен принять на борт до 90 пассажиров. Разработка лайнера велась с 2007 года и обошлась примерно в 180 млрд иен (более \$1,5 млрд).

Korean Air намерена применять электрошокеры для усмирения буйных пассажиров на бортах Южнокорейская авиакомпания заверила, что будет прибегать к помощи электрошокеров только при возникновении непосредственных угроз жизни для пассажиров и экипажа. Для всех членов экипажей будут проводиться учения по нейтрализации таким способом нарушителей спокойствия во время полетов. По данным авиакомпании, в 2014 году было отмечено 354 инцидента во время полетов, что на 74 процента больше, чем годом ранее (в 2013 году инциденты отмечены в 203 случаях, а в 2012 году в 191). Что касается прошлого года, то KoreanAir насчитала 381 инцидент, связанный с нарушением запрета на курение, ссорами и проявлением насилия на почве алкогольного опьянения во время полетов.

В американском конкурсе на разработку учебного самолета появился новый участник Корпорация SierraNevadaCorporation (SNC) решила принять участие в конкурсе BBC США по разработке нового учебно-тренировочного самолета Freedom Trainer, который заменит машины Northrop T-38 Talon. Разработку и производство самолета SNC намерена осуществлять в партнерстве с турецкой государственной авиастроительной компанией Turkish Aerospace Industries. Постройка одноместного прототипа-демонстратора предполагает, что самолет будет цельнокомпозитным и оснащен двумя двигателями Williams International FJ44-4M максимальной тягой до 1800 кг каждый. Новый учебно-тренировочный самолет должен начать поступать на вооружение в 2023 году.

Интернет-ритейлерAmazon подал заявку на патент летающего склада-дирижабля Компания Amazon подала заявку на патент на огромный летающий склад-дирижабль, который будет оснащен комплектом дронов, для доставки товаров в ключевые места. Заявка была подана в конце 2014 года, но известно об этом стало только сейчас, отмечает BBC. Дирижабль-склад будет отправляться в те географические точки, где, по прогнозам Amazon, ожидается большой спрос на определенные товары. Это могут быть, например, места проведения крупных спортивных мероприятий или фестивалей, где всегда нужны сувениры и продукты питания. Патентом также предусмотрен флот из обслуживающих летающих аппаратов, которые будут использоваться для пополнения склада.

Японский суд постановил выплатить жителям Окинавы \$8,3 млн за шум самолетов с базы США Суд постановил, что шум военных самолетов влияет на повседневную жизнь, служит причиной нарушений сна и возникновения тревоги и страха, вызванных авариями военных самолетов. Местные жители считают, что бремя содержания американской военной инфраструктуры должна нести на себе вся Япония. Их недовольство вызывают инциденты с участием американских военнослужащих, в том числе и преступления. На острове Окинава, который занимает около 1 процента территории Японии, размещены 75 процентов американских военных, несущих службу в Японии. В рассматриваемом иске еще один иск о запрете полетов американских ВС с военной базы «Футэмма».

Россия подтвердила перемирие в Сирии с 30 декабря и сокращает военное присутствие Соответствующие поручения дал президент России Владимир Путин на встрече с главами МИД и Минобороны Сергеем Лавровым и Сергеем Шойгу. Гарантами перемирия выступают Россия и Турция. Президент России сообщил о достижении договоренности по прекращению огня в Сирии и готовности правительства и вооруженной оппозиции начать мирные переговоры. Глава государства также поддержал предложение министра обороны Шойгу о сокращении российского военного присутствия в Сирии в новых условиях. При этом он указал, что Россия будет «безусловно продолжать борьбу с международным терроризмом и оказывать поддержку законному сирийскому правительству».

Китай планирует совершить мягкую посадку спутника «Чаньэ-5» на обратной стороне Луны Согласно «Белой книге» КНР по космическим исследованиям, к 2018 году Китай планирует в рамках программы зонирования Луны запустить спутник «Чаньэ-4», который должен совершить «первую в истории человечества мягкую посадку на обратную сторону Луны», достигнув там точки Лагранжа L2, где уравнивается тяготение Луны и Земли. Также Китай планирует в рамках программы зонирования Луны запустить в конце 2017 года спутник «Чаньэ-5» для исследования спутника луны, который должен будет совершить посадку на лунную поверхность, собрать необходимые образцы и вернуться на Землю.

С нами вы облетите весь мир

Старейшая профессиональная
газета российских авиаторов
выходит с 16 апреля 1936 года

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



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

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

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

В вояж за солнцем

Названы популярные маршруты зимы 2016-2017



На новогодние каникулы приходится, по традиции, максимальная нагрузка на московские аэропорты - люди спешат улететь на отдых в другие города и страны либо возвращаются после отдыха. Самыми массовыми направлениями этих каникул стали Крым, Краснодарский край и курорты стран Азии (Пхукет, Бангкок, Гоа).

Среди других популярных направлений, пишет «Российская газета» — курорты Латинской Америки (Пунта-Кана, Пуэрто-Плата, Варадеро), альпийские лыжные курорты (Турин, Гренобль) и ряд европейских городов (Прага, Париж, Будапешт). Всего в эти праздники столичный авиаузел готов обслужить примерно 2,7 миллиона человек, что на 10 процентов больше, чем в прошлом году, прогнозируют в Росавиации. В связи с этим аэропорты перешли на усиленный режим работы.

В ведомстве решили напомнить россиянам про правила, которые им помогут без проблем добраться до места отдыха и прилететь обратно. Ради этого в ведомстве даже составили памятку для пассажиров и опубликовали ее у себя на сайте.

По правилам перевозчик должен принять все возможные меры для того, чтобы зарегистрировать пассажиров с детьми младше 12 лет на места рядом друг с другом, говорится в памятке. Но прийти на регистрацию нужно не позднее того времени, которое установлено авиакомпанией. Иначе можно не успеть оформить багаж и пройти досмотр для полета.

Что касается самой посадки на рейс, не стоит долго бродить по магазинам и пить кофе в «чистой зоне» аэропорта. Пассажир должен прибыть к выходу на посадку на борт воздушного судна не позднее времени окончания посадки на рейс, указанного в посадочном талоне, предупреждают в Росавиации. Пассажир, опоздавшему ко времени окончания посадки в самолет, по правилам, может быть отказано в перевозке данным рейсом.

Если вы приехали вовремя, а перевозчик задержал рейс, то вы вправе потребовать предоставить комнату матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет. Также авиакомпания обязана кормить, если вы ждете вылета более четырех часов и далее каждые шесть часов — в дневное время и каждые восемь часов — в ночное. Поселить в гостиницу при ожидании отправления рейса более 8 часов - в дневное время и более 6 часов — в ночное. А до гостиницы отвести бесплатно.

Как считать начало ожидания отправления рейса? Можно включать секундомер со времени отправления, указанного в билете, отмечают в Росавиации.

Что касается перевеса багажа, то если вы летите с семьей, то по просьбе пассажиров перевозчик обязан суммировать их норму бесплатного провоза багажа. Но при этом один чемодан для всей семьи брать не стоит, так как тяжеловесный багаж не должен весить более 32 килограммов и еще его нужно согласовать с перевозчиком при покупке билета. Потом за перевозку тяжеловесного багажа авиакомпания вправе взимать дополнительную плату.

Теперь о ручной клади. С собой в салон не стоит брать ножницы, штопор и вязальные спицы, большие емкости с водой. Жидкости в контейнерах емкостью более 100 миллилитров к перевозке не принимаются даже в том случае, если емкость заполнена лишь частично, обращают особое внимание в Росавиации. Часто можно увидеть в очереди на досмотр пассажиров, которые спешно допивают воду или другие напитки.

Рекордный полет

на аэростате совершит Федор Конюхов

На прошлой неделе в администрации города Рыбинска состоялось рабочее совещание по подготовке к событию мирового масштаба — полету Федора Конюхова на самом большом в России аэростате. Об этом сообщила пресс-служба администрации города Рыбинска.

Известный путешественник выбрал Рыбинск в качестве стартовой площадки для совершения беспосадочного полета, который, чтобы побить предыдущий мировой рекорд, должен продлиться более двух суток. И это событие не должно пройти незамеченным для горожан.

Старт экспедиции с заявкой на мировой рекорд состоится на рассвете в один из наиболее благоприятных для полета дней с 12 по 16 января 2017 года с аэродрома Южный. Вторым пилотом полетит путешественник Иван Меняйло.

Накануне стартового дня горожане смогут стать участниками праздника воздухоплавания. Праздник планируют провести на стоянке Дворца спорта «Полет». Участники смогут узнать все об аэростатах, познакомиться с путешественниками и даже подняться в воздух на одном из аэростатов группы поддержки. Увлекательную и познавательную программу дополняют выступления творческих коллективов города, детские аттракционы, интерактивные программы. Будет работать торговая ярмарка.

«Точная дата праздника будет определена после утверждения дня старта. Мы обязательно оперативно об этом расскажем во всех городских СМИ. Не пропустите это уникальное мероприятие!», — обратилась к горожанам начальник управления культуры Марина Воронина.



24 часа Служба «Горячая линия»



часа

по сбойным ситуациям на международных пассажирских рейсах вне расписания

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