

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 26 (44169)
Июнь 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



Вернется другим. Совсем другим

Подробности на с. 2, 4-5

Ульяновский «Авиастар-СП» начал готовиться к выпуску модернизированной версии «Руслана»

На штурм пяти континентов

A330-900 в рамках программы сертификации совершит мировое турне в ливрее Air Portugal

Подробности на с. 11



Подробности на с. 2, 9

Дроны без паспорта

Развитие этого перспективного направления авиации серьезно сдерживается отсутствием нормативной базы

Воздушный транспорт гражданской авиации № 26 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:
Фрунзенская набережная,
д. 48, кв. 48
г. Москва, 119270
Телефон для контактов,
подписки (495) 953-34-89
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com
Знакомьтесь! Наш обновленный
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель
**ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»**

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,
ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1007

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



И это неудивительно — крайний форум проводится на родине этого самолёта, а само предприятие «Авиастар-СП», ставшее ныне признанным центром тяжёлого самолётостроения, своим появлением обязано именно ему. Именно завод «Авиастар-СП» вместе с «Русланом» принесли Ульяновску титул и славу авиационной столицы России.

Ан-124, как и все транспортные самолёты ОКБ О.К. Антонова, в первую очередь создавался для военных нужд. А именно — для воздуш-

ной транспортировки мобильных пусковых установок межконтинентальных баллистических ракет, таких как тягач МЗКТ-79221, а также для проведения крупномасштабных десантных воздушных перевозок личного состава и тяжёлой боевой техники. Главным конструктором «Руслана» являлся ученик Олега Антонова Пётр Балабуев, возглавивший в 1984 году конструкторское бюро. С 1986 года главным конструктором и руководителем проектов по Ан-124 и Ан-225

Вернется другим. Совсем другим

Ульяновский «Авиастар-СП» начал готовиться к выпуску модернизированной версии «Руслана»

Сверхтяжёлый воздушный корабль Ан-124, наречённый за свою мощь «Русланом», снова стал предметом внимания руководства государства и авиастроительной отрасли. Казалось бы, политические коллизии между Россией и Украиной поставили крест на знаменитом самолёте, созданном совместными усилиями двух республик единой некогда страны. Однако тема модернизации «Руслана» никогда не исчезала из повестки дня. Острая необходимость в воздушных судах этого типа подчеркивалась практически на всех крупных отраслевых мероприятиях — от МАКСа до МАТФа.

(«Мрия») был назначен Виктор Толмачёв, который, к сожалению, в нынешнем году ушёл из жизни.

«Руслан» называли «детищем холодной войны». Предпосылкой к его созданию стало появление в США военно-транспортного са-

молёта Lockheed C-5 Galaxy, который отобрал пальму первенства у Ан-22, считавшегося самым крупным самолётом в мире. Galaxy превосходил «Антея» не только по грузоподъёмности, но и по скорости полёта: он был турбореактив-

ным, а Ан-22 турбовинтовым. Правительство СССР сделало вывод о необходимости создания транспортного самолёта грузоподъёмностью в 140 тонн.

Продолжение на с. 4-5

Дроны без паспорта

Развитие этого перспективного направления авиации seriously сдерживается отсутствием нормативной базы

Состоялось заседание Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта с повесткой: «Беспилотные авиационные системы: развитие, управление и регулирование данного вида гражданской авиации». В его работе приняли участие руководитель Росавиации Александр Нерадько, Председатель Общественного совета Николай Ивановский, члены Общественного совета, представители центрального аппарата и территориальных управлений Росавиации, вузов, научно-исследовательских институтов гражданской авиации, разработчиков авиационной техники, авиакомпаний, и др. С докладом выступил заместитель руководителя Росавиации Александр Ведерников.



Стремительное развитие инновационных технологий во всех сферах экономической деятельности служит основой для реализации прорывных технических решений, в

том числе в транспортной сфере. Развитие сегмента беспилотной авиации, основанное на передовых технических решениях в области навигации и связи и те-

лекоммуникации, открывает новые возможности для решения задач как в сферах обороны, безопасности государства, так и задач в сфере транспорта.

Беспилотная авиация уже нашла свое широкое применение в упомянутых сферах. Уже сегодня более 100 применений БАС в различных отраслях экономики:

- видеопроизводство, реклама, СМИ - 23 процента;
- сельское хозяйство - 20 процентов;
- мониторинг и инфраструктура - 20 процентов;
- строительство — 10 процентов;
- картография и геодезия — 10 процентов;
- логистика - 7 процентов;
- поиск и спасание — 4 процента;
- связь — 2 процента;

Немного статистики: за 2015 год было продано более 4 млн БАС. К 2025 году ожидается увеличение продаж до 100 млн. Более 2 млн малых БАС будет эксплуатироваться в России через несколько лет.

Факторы роста, влияющие на столь резкое увеличение продаж:

- доступность по цене;
- простота эксплуатации;
- множество бизнес-приложений;
- приложения для массовых потребителей.

Спецификация применения и факторы торможения:

- непрофессиональные пилоты;
- сотни тысяч БВС в воздухе;
- отличие условий выполнения полетов от пилотируемых ВС.

Рынок БАС по отраслям в России требует новых подходов к регулированию и новые специализированные подходы в выработке и применению технических и технологических решений. В совместных интересах государства и бизнеса найти компромисс между обеспечением безопасности и развитием перспективного инновационного рынка БАС.

Органы, участвующие в регулировании сферы применения БАС: Комиссия при Президенте

Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Правительственная комиссия по транспорту.

Авиационная коллегия при Правительстве РФ.

Межведомственная рабочая группа по разработке предложений по вопросам государственного регулирования беспилотной авиации и «дорожной карты» развития сегмента БАС и БВС в гражданской авиации.

Межведомственная рабочая группа развития беспилотных технологий в транспортном комплексе Российской Федерации.

Комитет по беспилотным авиационным системам.

Рабочая группа АЭРОНЕТ: рынок беспилотных авиационно-космических систем, комплексных решений и услуг на их основе

Основные проблемные вопросы, в рамках рассмотрения сферы применения БАС.

Необходима координация деятельности органов, участвующих в регулировании сферы применения БАС в вопросах:

- процедур регистрации БАС;
- требований к летной годности, выдаче сертификатов типа и сертификатов летной годности;
- требований к авиационному персоналу, программам его подготовки, порядку контроля его навыков и знаний, а также выдачи свидетельств;
- требований к техническому и наземному обслуживанию БАС;
- требованиям к лицам, осуществляющим техническое и наземное обслуживание БАС.
- интеграция БАС в единое воздушное пространство.

Продолжение на с. 6-7



Для аэропортов одним из путей решения этой задачи является снижение себестоимости аэропортовых услуг. Это в свою очередь будет способствовать увеличению числа игроков рынка авиоперевозок, каждый из которых будет повышать частотность на авиалиниях, поль-

зующихся высоким спросом. Себестоимость аэропортовых услуг во многом зависит от уровня развития техники, предназначенной для ухода за аэродромом и обслуживания воздушных судов, отметил в своем выступлении соучредитель и коммерческий директор

Дело техники

Почему развитие аэродромной инфраструктуры не влияет на себестоимость аэропортовых услуг

Мы уже познакомили читателей («ВТ» №23) с обзором материалов 53-й международной конференции «Ключевые составляющие коммерческого развития аэропортов», организованной и проведенной Ассоциацией «Аэропорт ГА» в конференц-зале гостиницы «Новотель» с 23 по 24 мая. Напомним, что речь шла об особенностях выстраивания взаимоотношений между воздушными гаванями и авиаперевозчиками. Те и другие связаны общей целью: сделать воздушный транспорт общедоступным. А для этого, по мнению обеих сторон, необходимо снижать цены на авиабилеты.

компания «Технотрейд» Дмитрий Очкинас. Он проанализировал основные тенденции развития аэродромной спецтехники. Компания «Технотрейд» была основана в 2000 году и занимается поставками оборудования для наземного обслуживания ВС.

Активное развитие аэродромной спецтехники во многом способствовало росту пассажиропотока на воздушном транспорте в России. В 2013 году пассажиропоток составлял около 140 млн человек, в 2017 году этот показатель уже превысил 160 млн, рост превысил 20 процентов.

Его удалось достичь благодаря развитию и модернизации инфраструктуры аэропортов, а также появлению новых авиакомпаний. Грузопоток по сравнению с 2016 годом увеличился на 40 процентов.

Продолжение на с. 8

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Число чартерных авиационных рейсов в июле может вырасти на 12,5 процентов до 4,5 тысяч

Рабочая группа при Росавиации выдала российским авиакомпаниям разрешения на выполнение до 4,5 тысяч чартерных рейсов в июле, сообщила ассоциация туроператоров России (АТОР). Ранее в июне Росавиация предписала трем авиакомпаниям сократить чартерные программы, уточнили в АТОР. В июле 2017 года российские авиакомпании выполнили чуть более 4 тысяч нерегулярных рейсов. Таким образом, рост чартерной программы в июле 2018 года по сравнению с июлем 2017 года может составить до 12,5 процента. При выдаче разрешений рассматриваются такие критерии, как пунктуальность выполнения рейсов в предыдущий отчетный период и достаточность парка.

Переговоры по возобновлению чартеров на курорты Египта возобновят после ЧМ-2018

Об этом сообщил журналистам новый глава Минтранса РФ Евгений Дитрих. Представители авиационных властей Египта посетили Россию во время чемпионата в связи с желанием возобновить чартерные рейсы на курорты арабского государства, рассказал министр. «Все дополнительные мероприятия, связанные с уточнением на египетском направлении, мы будем проводить после того, как чемпионат мира по футболу в России закончится», — сказал он. По оценке египетского государственного комитета по восстановлению российского туризма, страна может привлечь около 3 млн российских туристов уже в первый год после возобновления чартерного авиасообщения.

Пассажирам «Саратовских авиалиний» вернули более 180 млн рублей за пропавшие билеты

Пока АО «Саратовскими авиалиниями» уже возвращено 184 625 605 рублей за 29 222 билета», — рассказали в пресс-службе компании. Собеседница уточнила, что все претензии и заявления, поступающие в адрес компании, обрабатываются сотрудниками в порядке очереди. По положению Воздушного кодекса срок рассмотрения претензии 30 дней с момента поступления. 31 мая «Саратовские авиалинии» прекратили полеты. Росавиация объяснила решение аннулировать сертификат эксплуатанта «Саратовских авиалиний» несоответствием авиакомпании требованиям по безопасности полетов. Проверки начались после катастрофы Ан-148 авиакомпании в Подмоскowie 11 февраля.

Новые авиакомпании начнут выполнять рейсы из аэропорта Ижевска до конца текущего года

«У нас есть возможность принимать SuperJet, мы сейчас этот акт оформляем, соответственно, создаем условия для того, чтобы перевозчики на этих судах к нам могли прилетать и выполнять рейсы... Я думаю, что уже с зимнего расписания появятся новые авиакомпании», — сообщил генеральный директор «Ижавиа» Александр Синельников. Он отметил, что ижевский аэропорт, несмотря на существующие возможности, долгое время по ряду причин не допускал к себе новые воздушные суда магистральных авиакомпаний. «Это с точки зрения развития рынка ничего хорошего не влечет, потому что монополист собирает прибыль, но сам не развивается», — пояснил Синельников.

Суд вновь отказал «Победе» в иске к ФАВТ о взлете в сторону гор в аэропорту Геленджика

Деятельный арбитражный апелляционный суд подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 2 апреля отказал авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») в иске к Росавиации по поводу запрета на взлеты в аэропорту Геленджика в сторону гор. В настоящее время из-за сильных ветров аэропорт часто закрывается, в связи с чем прибывающие ВС из соображений безопасности вынуждены уходить на запасной аэродром в Анапу, а планирующие вылететь из Геленджика — остаются там на продолжительное время. Представитель «Победы» парировала, что Аэрофлот несколько лет все же осуществлял взлет по такому курсу. Суд в итоге поддержал ответчика.

Авиакомпания «Псковавиа» обновляет активы, ищет инвесторов и готовится к приватизации

«На сегодняшний день в завершающей стадии находится проект Указа Президента о приватизации «Псковавиа». Мы уже ведем переговоры с потенциальным инвестором, который готов выступить оператором Аэровокзального комплекса, в течение месяца в аэропорту появятся пожарная машина, трап и наземный блок питания. Это позволит принимать полноценные самолеты и устранить ряд замечаний Росавиации. Уже появились предложения по лётной части: мы обсуждаем возможность объединения активов с Администрацией Ненецкого автономного округа и создания объединенной компании», — сообщил врио губернатора Псковской области Михаил Ведерников.

В Красноярском крае авиация совершила более 500 вылетов для обработки тайги от шелкопряда

«Специалисты завершили обработку с воздуха лесных участков, поврежденных сибирским шелкопрядом. В мероприятиях были задействованы более 110 человек и 19 единиц техники, в том числе 12 самолетов Ан-2, которые совершили 530 вылетов из Енисейска и Ярцево», — говорится в сообщении пресс-службы министерства лесного хозяйства региона. По данным ведомства, с конца мая в регионе обработано 192 тысяч га тайги. Очаг распространения шелкопряда на севере Красноярского края был выявлен осенью 2015 года, тогда его площадь составляла несколько десятков тысяч гектаров. Сейчас общая площадь лесного фонда края превышает 160 млн гектаров.

Зарубежные и российские авиакомпании примут участие в форуме NETWORK в Казани

Ведущие зарубежные и российские авиакомпании примут участие в форуме с 29 июля по 1 августа 2018 года в Казани. Топ-менеджмент авиаперевозчиков примет участие в переговорной программе по вопросам сотрудничества с аэропортами в области развития маршрутных сетей. Для участия в этих и других мероприятиях форума NETWORK зарегистрировались Аэрофлот, Air France, KLM, Utair, Turkish Airlines, Uzbekistan Airways, Flydubai, AZUR air, Atlas Global, Latam Airlines, Somon Air, Red Wings, SCAT, NordStar, Азимут, ЮВТ-аэро, Волга-Днепр, Тулпар Эйр, РусЛайн, КрасАвиа и многие другие, а также транспортные и туристические министерства регионов.

**Ульяновский «Авиастар-СП» начал готовиться к выпуску модернизированной версии «Руслана»**

Задача была поставлена опытно-конструкторскому бюро О.К. Антонова, ставшему к этому времени законодателем моды в области военно-транспортной авиации. Специалисты ОКБ уже имели ряд наработок по данной теме и сразу взялись за работу. Задача была непростой, так как таких тяжелых самолетов в СССР прежде никто не строил. К 1971 году было представлено два варианта чертежей самолетов с 4 и 6 двигателями. Их грузоподъемность должна была составлять 120 и 140 тонн соответственно.

Два года спустя по обоим вариантам проекта была построена модель самолета в натуральную величину. С целью улучшения аэродинамических показателей, безопасности и прочности машины была создана специальная группа. В неё вошли специалисты из лучших научных центров и институтов Советского Союза. Команда учёных и инженеров параллельно изучала возможность применения для лайнера новых технологий и материалов. Во многом за счёт их использования, конструкторам и удалось создать самый большой самолет, получивший имя «Руслан».

Первый полёт опытного образца совершил 24 декабря 1982 года в Киеве. Журналистам и широкой общественности он был представлен только 3 года спустя. На вооружение военно-транспортной авиации СССР он поступил в январе 1987 года. Всего были построены 56 воздушных судов данного типа, включая экзemplар для наземных статических испытаний.

В 1992 году была создана модификация Ан-124-100 с увеличенной на 30 тонн грузоподъемностью.

Окончание. Начало на с. 2

Ресурс конструкции модернизированного «Руслана» установлен в 50 тысяч лётных часов, 10 тысяч полётов и 45 календарных лет. Было убрано оборудование, предназначенное для десантирования, изменили радионавигационные системы, в кабине пилотов появились новые приборы и надписи на английском языке, экипажу были созданы дополнительные удобства.

Также был модернизирован грузовой отсек. Модернизации подверглись и двигатели, работа которых ранее часто вызывала нарекания. Вероятно, именно, из-за проблем с ними в 1997 году в Иркутске случилась одна из самых страшных авиакатастроф в истории России — самолёт при взлёте упал на жилой дом.

Серийное производство «Русланов» осуществлялось в Ульяновске, где на противоположном берегу Волги специально для этой цели был построен завод, ныне известный под названием «Авиастар-СП».

«Руслан» построен по типичной и наиболее оптимальной для военно-транспортных воздушных судов схеме высокоплана. Он оборудован стреловидным крылом, характеризующимся сравнительно большим удлинением, многоколёсным убирающимся шасси, однокилевым хвостовым оперением. В конструкции самолёта были широко применены композиционные материалы. На них приходится около 1,5 тысячи квадратных метров обшивки, что в итоге позволило уменьшить вес пустого самолёта на две тонны. «Руслан» снабжён толстым крылом критического профиля. В комплексе с тщательной обработкой формы фюзеляжа это обеспечивает ему высокие аэродинамиче-

ские характеристики и возможность осуществления перелётов на большие расстояния.

«Руслан» стал легендой отечественной и мировой авиации. На нём был установлен 21 мировой рекорд, в том числе по дальности и по грузоподъемности. Рекорд по грузоподъемности был поставлен 26 июля 1985 года, когда самолёт поднял коммерческий груз весом 171 тонна 219 кг на высоту 10750 метров. Рекорд по дальности полёта был уникальным: расстояние в 20151 километр самолёт преодолел без дозаправки за 25 часов 30 минут.

Номенклатура его борту были перевезены: самосвал весом в 152 т (за два рейса); гидротурбинные шестиметровые колеса весом по 80 т (за два рейса) из Владивостока в Полярный (Якутия); золотой груз весом 52 т и стоимостью более двухсот миллионов фунтов стерлингов из Объединённых Арабских Эмиратов в Швейцарию; локомотив весом в 109 т из Канады в Ирландию; огромных размеров насосы для ликвидации аварии на Фукусиме весом по 86 т и многие другие.

Услугами Руслана воспользовались Майкл Джексон, который в 1993 году привёз в Москву 310 тонн сценического оборудования на трёх «Русланах», Пол Маккартни, создатели «Звездных войн» — из Лондона в Тунис были доставлены 100 тонн кинооборудования и макет космического корабля. В мае 1989 года из Лондона в Москву доставили 140 тонн аппаратуры для первого в России концерта легендарной группы Pink Floyd.

Ан-124 использовался для возвращения Аксумского обелиска в Эфиопию в апреле 2005 года. Транспортировка была осуществлена в три

этапа, во время каждого из них перевозили треть монумента общей массой 160 тонн и длиной 24 метра.

25 июля 2011 года Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр» доставила из Шалона (Франция) в Москву комплексный пилотажный тренажёр для обучения лётного состава на самолёты Sukhoi SuperJet 100. Перевозка груза была выполнена по заказу ЗАО «Гражданские самолёты Сухого». Несмотря на то, что общий вес груза составил всего 40 тонн, потребовалось выполнить второй рейс на Ил-76ТД-90ВД, так как крупногабаритные комплектующие заняли практически весь грузовой отсек Ан-124.

25 ноября 2015 года на авиабазу Хмеймим в Сирии оперативно доставлена ЗРС С-400. 10 и 14 декабря 2015 года в Симферополь с Дальнего Востока Ан-124 доставили две мобильных газотурбинные электростанции мощностью по 25 МВт каждая.

В 1997 году «Руслан» выполнил необычную миссию: на нём из Праги в Индонезию было перевезено 68 животных, в число которых вошли крокодилы, карликовый гиппопотам, зебры и 4 жирафа.

Для коммерческой эксплуатации «Руслан» стал достаточно востребованным воздушным судном. Группа компаний «Волга-Днепр» в составе своего парка имела 12 самолётов этого типа, украинские «Авиалинии Антонова» — 7 самолётов. Кроме того, один — эксплуатировался в компании ОАЭ «Maximus Air Cargo», два — в ливийской грузовой авиакомпании Libyan Air Cargo, и ещё один был взят в лизинг азербайджанской авиакомпанией Silk Way Airlines. По данным на 2016 год в ВКС России эксплуатировалось 16 самолётов данного типа, и ещё 8 состоят в 224-м лётном отряде.

В рамках соглашения SALIS (Strategic Airlift Interim Solution) Ан-124-100 эксплуатируются ООН. По состоянию на 2016 год для нужд SALIS были задействованы 2 самолёта Ан-124-100, ещё 4 воздушных судна могут быть подготовлены к эксплуатации при уведомлении за 6 — 9 дней.

В октябре 2006 года Комитет по вопросам экономического сотрудничества украинско-российской комиссии И. А. Ющенко — В. В. Путин» принял решение продолжить реализацию проекта самолёта Ан-124, имея в виду возможное возобновление серийного производства. В августе 2007 года подписано соглашение о возобновлении серийного производства. Было объявлено, что компания «Волга-Днепр» планирует до 2030 года приобрести до 100 модернизированных Ан-124-100М-150. Поставка двух первых самолётов планировалась на 2013 год.

В июне 2008 года ОАК и аудиторско-консалтинговая компания Ernst & Young завершили подготовку бизнес-плана проекта по возобновлению производства самолётов Ан-124 «Руслан». В соответствии с этим документом для начала производства требуется получить подтверждённые заказы не менее, чем на 40 воздушных судов. Как заявил член правления ОАК Виктор Ливанов, «сегодня спрос на самолёты есть, до 2030 года авиакомпаниям понадобится 71 лайнер».

В случае набора достаточного количества заказов самолёты планировалось производить на «Авиастар-СП»: с 2012 года по одному-два экземпляра в год. Расчёт делался и на два недостроенных планера, которые должны быть доукомплектованы. В то время ожидался вывод из эксплуатации Министров оборон России пяти самолётов. Стоимость нового Ан-124 (на 2008 год) составляла 150 — 160 млн долларов США. Заказы поступили со стороны Минобороны РФ (3 самолёта) и авиакомпании «Волга-Днепр» (40 самолётов). Объём рынка оценивался в 82 самолёта.





В 2010 году были опционы ещё на 61 самолёт, 52 из них намерены были приобрести эксплуатанты из России. В числе потенциальных заказчиков были Объединённые Арабские Эмираты и Кувейт.

29 сентября президент ГП «Антонов» Дмитрий Кива заявлял, что предприятие совместно с «U.S. Aerospace» допустили к участию в тендере Минобороны США на поставку самолётов-топливозаправщиков, общая сумма которого составляет \$50 млрд. ГП «Антонов» представило на тендере три различные модели самолётов: Ан-112-КС, Ан-122-КС и Ан-124-КС. Тендер состоялся и ГП «Антонов» вышло в первом же туре.

20 июля 2011 года председатель Совета директоров ОАО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев сообщил, что программа восстановления производства самолёта Ан-124 «Руслан» на ульяновском авиазаводе «Авиастар-СП» отодвинута на 2016 год.

2 июля 2013 года Россия и Украина на уровне премьер-министров достигли договорённости о создании совместного предприятия по производству самолёта Ан-124-100. В конце июля 2013 года появилась информация о том, что на заводе «Авиастар-СП» начата работа по возобновлению производства «Русланов».

В начале августа 2013 года командующий ВДВ Владимир Шаманов заявил о необходимости иметь на вооружении ВДВ такие самолёты как Ан-124. Он также напомнил, что их постройка уже началась в Ульяновске.

17 декабря 2013 года по итогам заседания российско-украинской межгосударственной комиссии министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров и министр промышленной политики Украины Михаил Короленко в присутствии президентов Владимира Путина и Виктора Януковича подписали соглашение о реализации мер господдержки возобновления серийного производства самолётов Ан-124 с двигателями Д-18Т и их модификациями...

Однако 15 августа 2014 года замглавы Минпромторга РФ Юрий Слюсарь заявил, что российско-украинский проект возобновления производства и модернизации тяжёлого транспортного самолёта Ан-124 «Руслан» в связи с политической ситуацией больше не стоит в повестке дня, равно как и другие совместные российско-украинские проекты в авиастроении. Таким образом, ремонт и модернизация самолётов Ан-124 «Руслан» в России теперь будет осуществляться только силами ЗАО «Авиастар-СП».

Позже, в 2016 году, президент «Антонова» Александр Коцюба предупредил, что руководство украинского авиапроизводителя «Антонов», который входит в состав концерна «Укроборонпром», намерено наложить запрет на полёты российских самолётов Ан-124-100 «Руслан» за пределы России, если владельцы лайнеров отка-

жутся от сервисных услуг украинских авиастроителей.

Чем продиктовано это заявление — говорить не приходится. Война в Донбассе уже шла, и малайзийский Boeing-777 уже был сбит, а о прочих деталях российско-украинского конфликта упомянуть и вовсе нет нужды. Заявление Юрия Слюсаря прозвучало как «отходняк» по «Руслану», что отразилось и на внешнем виде его «отчего дома». Изображение Ан-124 престоало быть частью брэнда Нового города в Ульяновске вообще и предприятия «Авиастар-СП», в частности. Вместо него таким стал Ил-76, на который рассчитывают как военные эксплуатанты, так и гражданские.

рочного оснащения и выяснить, возможно ли использовать его для изготовления Ан-124, а также его модернизированной версии Ан-124-1-М. Кроме того, «Авиастар» просит определить, допустим ли демонтаж части оборудования для изготовления Ан-124, чтобы освободить мощности для производства Ил-76МД-90А и Ил-276.

Предоставленная информация вызывает ряд вопросов. Самолёт Ил-76МД-90А в настоящее время уже производится, и непонятно, почему должна возникнуть необходимость вытеснения «Русланов». Неизвестно также, какие именно структуры выступили в качестве заказчиков новых «Русланов». В качестве заказчика может выступить не только



Но последние нуждаются в таких тяжёлых грузах, как «Руслан». Благодаря этому самолёту на рынке грузовых авиаперевозок появилась невиданная ранее услуга: доставка по воздуху сверхтяжёлых грузов, прежде посланных только парходам и поездам. За рубежом аналога этому самолёту нет. Авиакомпания AirBridgeCargo эксплуатирует сопоставимые по грузоподъёмности Boeing-747-800F, но эти самолёты способны взять на борт не каждый груз. Так, например, колёсную технику и летательные аппараты способен перевозить только «Руслан». Потому неудивительно, что после того, как стало очевидно, что песенка «Руслана» спета, начались работы по альтернативным проектам. Одним из них стал «Ермак».

Но «Руслан» — это не тот богатырь, который запросто оставит свои позиции. На портале госзакупок появились документы, свидетельствующие о намерении предприятия «Авиастар-СП» возобновить его производство. На предприятии работы по аудиту технологического оснащения завода оценили в 9,5 млн рублей. От подрядчика требуют проанализировать состояние стапельно-сбо-

Министерство обороны, но и Роскосмос. «Руслан» является идеальным самолётом для доставки к месту старта космических летательных аппаратов, равно как и фрагментов ракет-носителей и спутников для их вывода на орбиту. Известно также, что этот самолёт планировалось использовать для реализации программы «Воздушный старт».

Заметим также, что производство «Русланов» «Авиастар-СП» планирует осуществлять, разумеется, без участия концерна «Антонов». Руководство последнего считает это невозможным и заявило, что только разработчик самолёта обладает всеми техническими знаниями и необходимой информацией о конструкции, свойствах, ресурсе, сроках службы и летной годности самолётов Ан-124-100, включая данные испытаний и анализов, необходимых для сохранения целостности конструкции. Следует иметь в виду и то, что время не стоит на месте и все названные данные нуждаются в корректировке с учётом изменившихся требований не только российских авиационных властей, но и мировых. Без учёта последних вывести самолёт на международный рынок будет невозможно.

Современные реалии, как технические и технологические, так и политические, могут потребовать и изменения конструкции. В результате может появиться не только новая версия самолёта, но и новый тип, который именоваться «Русланом» уже не должен. Примеры, когда в результате глубокой модернизации создавался новый тип самолёта, можно найти и на заре развития российской авиации. Так, например, линейка гидросамолётов Дмитрия Григорьевича появилась в результате глубокой модернизации французской летающей лодки «Доннэ-Левек».

Командующий Военно-транспортной авиацией (ВТА) России генерал-лейтенант Владимир Бенедиктов считает, что Ан-124 не является и не является интеллектуальной собственностью Украины: «Самолёт — кооперация. И все работали над созданием этого самолёта. Все системы, которые в нем удачно эксплуатируются многие десятилетия, — это разработка общего потенциала — авиапрома СССР». Значит, уверен генерал, РФ де-юре имеет право сама производить «Русланы».

Впрочем, хватает и скептиков. Директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов считает, что возобновление производства в России «Русланов» в настоящий момент весьма проблематично: «Ан-124 разрабатывался во времена СССР в глубокой кооперации со многими союзными республиками. Многие технологии утеряны, а их восстановление требует

КУРЬЕР АВИАПРОМА

На доработку самолета Ил-114 планируется выделить дополнительно 2,2 миллиарда рублей

Госдумой РФ во втором чтении принят правительственный проект поправок к федеральному бюджету на 2018 год. Согласно документу в уставной капитал ОАК (ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация») для финансирования затрат по доработке самолёта Ил-114 будет дополнительно направлено 2,2 миллиарда рублей. Ил-114 был разработан в 1980-е годы. На программу производства Ил-114 в России до 2025 года планируется выделить около 50 млрд рублей из бюджета. В июле 2017 года ГТЛК и ОАК заключили соглашение о намерениях на поставку до 50 этих самолётов. Ил-114-300 заменит импортные самолёты подобного класса и устаревшие Ан-24/Ан-26.

Фирма из США намерена купить 10 самолетов Бе-200С с российскими двигателями SaM-146

Американская компания Seaplane Global Air Services Inc. планирует закупить десять самолётов-амфибий Бе-200С, оснащённых российско-французскими двигателями SaM-146, сообщили в пресс-службе Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) имени Бериева. Сейчас завод ведёт ремонторизацию с украинских двигателей Д-436 на SaM-146. «Планируется, что контракт на поставку самолётов может быть подписан уже в этом году», — сказали в пресс-службе, добавив, что договорённости были достигнуты в ходе рабочей поездки делегации комплекса во Францию. Французские власти также выразили готовность приобрести самолёт с новыми двигателями SaM-146.

Воронежский завод планирует начать серийное производство Ил-112В и Ил-96-400М в 2020 году

Об этом заявил журналистам Алексей Rogozin, вице-президент по транспортной авиации Объединённой авиастроительной корпорации, генеральный директор ПАО «Ил». Ранее начать серийное производство Ил-112В планировали в 2019 году. Завершить модернизацию цехов планируется к декабрю. Первый полёт опытного образца ожидается до конца 2018 года. Легкий военно-транспортный самолёт Ил-112В предназначен для транспортировки и воздушного десантирования до 5 тонн легких образцов вооружения и военной техники, грузов и личного состава, для транспортировки широкой номенклатуры разнообразных грузов при коммерческой эксплуатации самолёта.

Министерство обороны заказало ПАО «ОАК» конвертацию Ан-72 в арктическую версию

Двигатели этого самолёта расположены над крыльями. За счёт этого Ан-72 свободно взлетает и садится на лед даже с грузом в несколько тонн. По требованию Министерства обороны России самолёты получат увеличенную взлётную массу — при этом вырастет дальность их полёта и грузоподъёмность. Как рассказали в Минобороны России, военное ведомство выдало ОАК тактико-технические требования на доработку военно-транспортных самолётов Ан-72 с целью их дальнейшего использования для полётов в арктических условиях. Основная задача — увеличение взлётной массы с 32 до 34,8 тонн. Это позволит брать на борт больше топлива и полезного груза.

Группа «Кронштадт» получила государственное подтверждение уникальности своих изобретений

Роспатент выдал компании 4 свидетельства о регистрации программного обеспечения и 2 патента на объекты промышленной собственности. Документы подтверждают соответствие технического уровня выпускаемой продукции мировому. Первый патент получен на систему БЛА, позволяющую автоматически определять и фиксировать географические координаты мест коронных разрядов. Второй — на комбинированный светодиодный прожектор для авиации. Также свидетельства о госрегистрации получены на 4 программы компании «КТ-Беспилотные системы» (входит в Группу «Кронштадт»), в том числе на программное обеспечение для имитации бортового оборудования БЛА.

Третий самолёт SuperJet 100 в бизнес-версии передан Королевским ВВС Таиланда в Бангкоке

Перегон самолёта выполнялся по маршруту Жуковский — Бангкок с промежуточной посадкой в Исламабаде (Пакистан). «Самолёты SSJ100 эксплуатируются авиакомпанией с июля 2016 года. Поставка SSJ100 в бизнес-версии осуществляется по результатам тендера, выигранного ГСС в 2014 году. Воздушные суда используются для перевозки лиц государства и высшего командования Таиланда как по стране, так и за ее пределами», — говорится в сообщении пресс-службы ГСС. Эксплуатантами данной версии SSJ 100 так же являются «РусДжет», СЛО «Россия», корпорация Казахмыс и другие. Всего в настоящее время по всему миру эксплуатируется уже 10 самолётов SSJ100 в бизнес-версии.

Выручка самарского предприятия «Авиаагрегат» в первом квартале составила 1,3 млрд рублей

Согласно финансовым показателям за I квартал 2018 года, предприятие «Авиаагрегат» получило чистую прибыль в размере 279,6 млн рублей, что в 5 раз выше показателей 2017 года. «Росту чистой прибыли за I квартал 2018 года во многом способствовала отгрузка продукции, половина которой ушла на экспорт. Кроме того, среди ряда положительных макроэкономических факторов отдельно следует отметить снижение процентных ставок по кредитам», — подчеркнул гендиректор предприятия «Авиаагрегат» Олег Брындин. Рентабельность по прибыли от продаж (по сравнению с I кв. 2017 года), выросла с 13 до 38 процентов. Выработка на одного работника увеличилась на 18,7 процента.

Ученые ЦАГИ исследуют перспективный двухфюзеляжный транспортный самолет

Планируется, что на таком самолёте будут перевозиться грузы до 40 тонн, в том числе негабаритные — на специальном пилоне под крылом. Такие ВС могут также применяться в качестве носителей космических аппаратов. Эксперименты в малой дозвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ нацелены на определение эффективности органов управления модели летательного аппарата. Исследования проводились в крейсерской конфигурации на скоростях воздушного потока до 50 м/с. На основании полученных результатов будет разработан банк данных для формирования системы управления ВС. Кроме того, ученые рассмотрели, как действует негабаритный груз, под крылом. Испытания показали, что его влияние незначительно.

Пётр КРАПОШИН

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

В России создали первый тяжелый ударный беспилотник «Альтиус» массой более 7,5 тонн

«Новейший многофункциональный беспилотный аппарат предназначен для длительных полетов, его масса — более 7,5 тонн», — сообщил информированный собеседник в ОПК. По его словам, речь идет о БПЛА «Альтиус-О». Ранее говорилось, что он весит 5 тонн. Как сообщалось, беспилотник «Альтиус» разрабатывается ОКБ имени Симонова (Казань) при участии Группы компаний «Кронштадт» по контракту с Министерством обороны РФ от 2011 года. Первый опытный образец начал летные испытания в июле 2016 года, однако в декабре они были приостановлены. Их планировалось возобновить весной-летом 2017 с учетом доработок. И вот теперь он проходит летные испытания.

Китайские конструкторы занялись разработкой гражданского грузового беспилотника — AT200

Конструкторы из Бэйханского университета в Пекине приступили к разработке крупного грузового дрона, который сможет перевозить грузы массой до одной тонны. Согласно проекту, длина аппарата составит 11,9 метра. Размах крыла беспилотника составит 19,6 метра. Аппарат максимальной взлетной массой 3,6 тонны сможет выполнять полеты на расстояние до 1,5 тысячи километров. Он будет оснащен двумя турбовинтовыми двигателями. Объем грузового отсека летательного аппарата составит 16 кубических метров. Разработчики намерены завершить проектирование грузового беспилотника до конца 2018 года, а в 2019 году собрать первый летный образец аппарата.

Новейшие средства противодействия дронам получили части Центрального военного округа

«Комплекс «Силок» выполняет автоматический поиск и определение координат, позволяет на расстоянии нескольких километров подавить беспилотные комплексы с различными диапазонами рабочих частот», — говорится в сообщении пресс-службы ЦВО. Отмечается, что командующий второй общевойсковой армией генерал-майор Рустам Мурадов в ходе сборов с руководящим составом воинских частей и соединений высказал необходимость проведения учений с отработкой различных тактических приемов и методов управления, основанные на опыте боевых действий в Сирийской Арабской Республике, в том числе по противодействию беспилотным летательным аппаратам.

Компания УВЗ начнет выпуск электроприводов для 3D-принтеров, роботов и БПЛА в 2020 году

Корпорация «Уралвагонзавод» (УВЗ) в 2020 году планирует приступить к выпуску комплектного электропривода нового поколения. Его смогут применять для возобновляемых источников энергии (ВИЭ), систем рекуперации электроэнергии на электротранспорте, робототехнических систем, 3D-принтеров, систем вентиляции и кондиционирования, а также в системах беспилотных летательных аппаратов. Новое производство начнут на базе Томского электротехнического завода (ТЭТЗ, входит в группу УВЗ). Проект успешно прошел этап макетирования и в настоящее время находится на стадии разработки конструкторской документации опытных образцов. Финансируется разработка за счет собственных средств предприятия.

Горные моторизованные стрелки в Туве получат на вооружение аппараты «Элерон-3» и «Тахион»

«Шесть беспилотных летательных аппаратов «Элерон-3» и четыре «Тахиона» поступят до конца года на вооружение горной мотострелковой бригады в Туве. Подразделение позволит обеспечить применение беспилотников в единой информационной системе, повысить эффективность разведки, а также совместных действий горных стрелков с артиллерией и авиацией. Экипажи комплексов БПЛА заблаговременно пройдут переподготовку в профильном учебном центре Минобороны в Коломне», — рассказали в пресс-службе округа. До конца 2018 года в составе горной мотострелковой бригады будет сформирована рота беспилотных летательных аппаратов.

Беспилотная авиация выполнила мониторинг более 90 военных городков и полигонов МО

С начала минувшего месяца в общевойсковых объединениях Восточного военного округа расчеты беспилотных летательных аппаратов выполнили облет более 90 военных городков и полигонов с целью проведения мониторинга обстановки, сообщает пресс-служба Минобороны РФ. В ходе выполнения полетов БЛА провели мониторинг состояния объектов инфраструктуры, парковых зон, передвижения военной техники, пожароопасной обстановки. В летнем периоде обучения комплексы беспилотной авиации округа продолжают выполнение задач по мониторингу за ходом боевой подготовки войск на полигонах Восточного военного округа.

Индийцы вооружаются собственным ударным беспилотником Rustom-II к началу 2020 года

Об этом, как пишет The Times of India, заявил руководитель Организации оборонных исследований и разработок Индии Селвин Кристофер. Создание ударного беспилотника сопряжено со множеством технических трудностей. По этой причине подобными аппаратами располагают лишь немногие страны в мире, хотя разработки ударных БЛА ведут несколько десятков государств. Индия с переменным успехом разрабатывает собственный ударный аппарат с начала 2000-х годов. Как ожидается, индийские военные примут на вооружение 150 беспилотников Rustom-II. В общей сложности стоимость программы разработки ударного беспилотника оценивается в \$222 млн.

На всеармейских соревнованиях в Коломне определили лучшие расчеты БЛА-комплексов

С 18 по 23 июня на полигоне Ларцевы поляны в Коломне (Московская обл.) состоялись Всеармейские соревнования расчетов комплексов с беспилотными летательными аппаратами, сообщает пресс-служба Минобороны РФ. В конкурсных состязаниях приняли победители этапов, проводимых в военных округах. Участники конкурса оценены по итогам выполнения задач. При проведении летной подготовки были задействованы комплексы «Элерон-3» и «Орлан-10». Победители соревнований войдут в сборную Вооруженных Сил РФ, которая выступит в Казахстане в августе текущего года на конкурсе АрМИ среди расчетов комплексов БЛА.

Дроны без паспорта

Развитие этого перспективного направления авиации серьезно сдерживается отсутствием нормативной базы



Воплощению в повседневную жизнь повсеместного применения беспилотных воздушных судов должно предшествовать всестороннее законодательное урегулирование вопросов использования таких воздушных судов.

При этом важнейшим вопросом обеспечения безопасных полетов беспилотных воздушных судов является подготовка их внешних экипажей (внешних пилотов), а также неукоснительное выполнение всеми участниками воздушного движения правил использования воздушного пространства и выполнения полетов.

Еще одной ключевой задачей для государства является разработка и внедрение технических решений, обеспечивающих без ограничений безопасное выполнение полетов беспилотных и пилотируемых воздушных судов, а также законодательное регулирование таких полетов.

Росавиация уделяет особое внимание международному сотрудничеству в вопросах обеспечения безопасного воздушного движения при выполнении полетов беспилотных воздушных судов.

Так в период с 15 по 16 ноября 2017 года проведена встреча делегаций Росавиации и Федеральной авиационной администрации США по вопросу регулирования использования беспилотных воздушных судов (беспилотных авиационных систем).

На встрече делегациями отмечена важность взаимодействия и обмена опытом между авиационными администрациями двух стран в сфере регулирования использования беспилотных воздушных судов (беспилотных авиационных систем) (далее — БВС (БАС)).

В ходе дискуссии были затронуты вопросы:

- организации использования воздушного пространства БВС (БАС);
- государственной регистрации и летной годности беспилотных БВС (БАС);
- подготовки внешних пилотов (внешних экипажей) БВС (БАС);
- интеграции БВС (БАС) в национальное воздушное пространство, включая подходы к обеспечению одновременных полетов БВС (БАС) и пилотируемых воздушных судов.

В выступлениях представителей FAA США отмечалось, что работа FAA в сфере регулирования использования БВС (БАС) строит-

ся на основе того, что все эксплуатанты БВС (БАС) являются законопослушными пользователями воздушного пространства, неукоснительно выполняющими требования FAA, закрепленные в соответствующих документах.

В ходе встречи представители FAA поделились опытом разработки Концепции управления движением беспилотных воздушных систем (UTM).

Основная цель этой концепции (UTM) — определение метода организации воздушного пространства с целью обеспечения полетов множества БВС (БАС) за пределами прямой видимости, где услуги обслуживания воздушного движения не предоставляются.

Видение FAA в отношении UTM:

тролируемыми полетами БАС на малых высотах за пределами прямой видимости.

UTM основывается и разрабатывается на следующих принципах:

- пользователи (операторы БВС (БАС)) выполняют полеты в районах воздушного пространства, указанных в разрешении FAA;
- разрешения выдаются с учетом цели полета, оператора и характеристик БВС (БАС);
- БВС (БАС) соблюдают соответствующее расстояние друг от друга;
- БВС (БАС) и пилотируемые воздушные суда соблюдают соответствующие расстояния между собой;
- оператор БВС (БАС) обладает полной ситуационной осведомленностью о воздушном про-

Необходимо отметить, что в воздушном законодательстве Российской Федерации уже заложены правовые основы, позволяющие обеспечить развитие сегмента беспилотной авиации. Но необходимо предпринимать дальнейшие совместные усилия разработчиков, производителей, эксплуатантов беспилотных воздушных судов, а также федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих соответствующее государственное регулирование, направленные на совершенствование нормативной правовой базы Российской Федерации в области использования беспилотной авиации.

В настоящее время воздушное законодательство Российской Федерации позволяет выполнять одновременные полеты пилотируемых и беспилотных воздушных судов, но только в специально выделенном воздушном пространстве.

При этом эшелонирование пилотируемых и беспилотных воздушных судов в специально выделенном воздушном пространстве возложено на орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователя воздушного пространства, организуемого такие полеты.

Несомненно, такой подход к обеспечению одновременных полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов устарел. Вместе с тем до технического решения данного вопроса урегулирование возможно только в рамках установления временных и местных режимов и кратковременных ограничений.

Принимая во внимание актуальность вопроса обеспечения од-



UTM является системой взаимосвязанной с системой организации воздушного движения для неконтролируемых полетов;

UTM является отдельной, но в то же время комплементарной системой по отношению к системе организации воздушного движения;

UTM использует возможности отрасли в целях предоставления услуг в соответствии с требованиями, установленными FAA; разработка UTM в конечном итоге ведет к определению услуг, ролей/обязанностей, информационной инфраструктуры, протокола обмена данными, функций программного обеспечения, инфраструктуры и требований к техническим характеристикам в целях обеспечения управления некон-

странстве (воздушной обстановке) и имеющихся ограничениях;

• общественная безопасность является приоритетом. Ценность UTM, по мнению FAA, заключается:

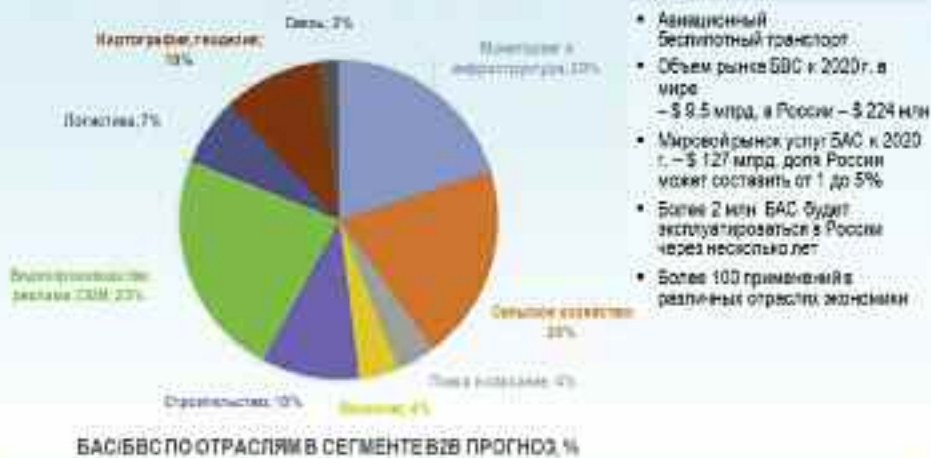
- в возможности обеспечения полетов в условиях их высокой интенсивности;
- в обеспечении полетов БВС (БАС) за пределами прямой видимости;
- в обеспечении координации пилотируемых и БВС (БАС);
- в обеспечении координации между БВС (БАС) посредством согласованного обмена данными/информацией о полетах между собой и системой организации воздушного движения;
- в разрешении конфликтных ситуаций.

новременных полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов проводится работа по подготовке технического задания на выполнение научно-исследовательской работы по теме: «Разработка научно обоснованных предложений по структуре и содержанию концепции интеграции беспилотных воздушных судов и воздушных судов авиации общего назначения в единое воздушное пространство Российской Федерации».

Кроме того, в целях совершенствования законодательства и устранения административных барьеров распоряжением Правительства Российской Федерации от 03.04.2018 № 576-р утверждена соответствующая «дорожная карта» Национальной технологической инициативы по направлению «АЭРОНЕТ».

Рынок БАС по отраслям в России

Уже сегодня более 100 применений БАС в различных отраслях экономики



Упомянутая «дорожная карта» содержит перечень основополагающих нормативных правовых актов воздушного законодательства, совершенствование которых должно позволить обеспечить развитие беспилотных технологий в транспортной сфере, в том числе обеспечить совершенствование законодательного регулирования вопросов одновременных полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов.

При этом для успешной реализации «дорожной карты» необходимы технические и технологические решения, обеспечивающие контроль за одновременными полетами пилотируемых и беспилотных воздушных судов на всех высотах, взаимную осведомленность участников таких полетов, а также решения, позволяющие обеспечить безопасность воздушного движения и минимизировать возможность применения беспилотных воздушных судов в противоправных целях.

Необходимо остановиться на возможности применения беспилотных технологий для целей проведения авиационного поиска и спасания.

Пунктами № 28 и 29 указанного Распоряжения Правительства предписывается разработать постановления Правительства РФ, распространяющие действия ЕС АКПС с использованием БАС и определяющими порядок предоставления субсидий, участвующим в ПСО юридическим и физическим лицам. Ожидаемые результаты: создание условий для широкого использования при проведении ПСО БАС, что позволит существенно снизить их стоимость и одновременно проводить ПСО в ночное время и в СМУ.

В большинстве экономически развитых государств, в том числе в России, активно ведутся работы в перспективном направлении разработки беспилотных авиационных систем гражданского назначения и их интеграции в единое воздушное пространство. Рынок гражданских БАС в России находится на стадии формирования.

Фактически, развитие этого перспективного направления авиации серьезно сдерживается отсутствием нормативной базы.

В частности, в Росавиацию поступают заявки от разработчиков БАС на обязательную сертификацию их изделий с целью подтверждения соответствия нормам летной годности. Однако Росавиация не располагает полномочиями принять к рассмотрению указанные заявки и вынуждена их возвращать без рассмотрения, так как отсутствует утвержденный порядок проведения сертификации вышеназванных объектов гражданской авиации, не определены федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные, соответственно:

1) На определение порядка осуществления обязательной серти-

фикации БАС, предусмотренной п. 2.1 ч.1 ст.8 Воздушного кодекса Российской Федерации (представляется, что таким органом должен выступать Минтранс России);

2) Проведение такой обязательной сертификации (здесь уполномоченным органом должна являться Росавиация, которой постановлением Правительства Российской Федерации № 1283 от 28 ноября 2015 года переданы функции по сертификации авиационной техники).

Термин «авиационная техника» в Авиационных правилах АП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей», введенных в действие приказом Минтранса России от 19.12.2013 № 474, не включает в себя понятие БВС, БАС и их комплектующие изделия, и, соответственно, применяемый в настоящее время порядок сертификации формально на них не распространяется.

Также отсутствуют авиационные правила (нормы летной годности) для беспилотных авиационных систем, определяющие технические требования, что не позволяет сделать вывод о соответствии беспилотных авиационных систем каким-либо требованиям.

Сложившаяся на сегодняшний день ситуация фактически не позволяет проводить сертификацию беспилотных авиационных систем, несмотря на регулярные обращения со стороны их разработчиков и наличие требований об обязательности сертификации беспилотных авиационных систем в воздушном кодексе Российской Федерации.

Росавиацией инициативно внесен в Минтранс России и Минпромторг России проект новых федеральных авиационных правил на замену АП-21, в которых этот пробел предлагается устранить.

Росавиация также обращалась в Минтранс России с просьбой обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением наделить Минтранс России полномочиями по

установлению порядка обязательной сертификации БВС и БАС, а Росавиацию – полномочиями по ее проведению.

Государственная регистрация беспилотных воздушных судов (БВС) с максимальной взлетной массой более 30 кг осуществляется Росавиацией с сентября 2017 года в порядке, установленном Административным регламентом Федерального агентства воздушного транспорта — предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 05.12.2013 № 457.

Приказом Минтранса России от 06.07.2017 № 255 действие данного Административного регламента было распространено на БВС массой более 30 кг, которые подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации на общих основаниях с пилотируемыми воздушными судами без учета каких-либо особенностей данной категории авиационной техники 1*.

1* Согласно пункту 1 статьи 33 Воздушного кодекса Российской Федерации регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации подлежат гражданские воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, т.е. воздушные суда, которые допущены или могут быть допущены к эксплуатации в гражданской авиации.

В соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации БВС массой более 30 кг допускаются к эксплуатации при наличии Сертификата летной годности, который выдается на основании сертификата типа или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды. Форма сертификата летной годности, выдавае-

мого на воздушное судно, и порядок его оформления устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Однако соответствующие процедуры по выдаче сертификата летной годности беспилотным воздушным судам до настоящего времени не разработаны. Для этого необходимо внести дополнения в следующие федеральные авиационные правила:

- ФАП-132 в части процедур по выдаче сертификатов летной годности;

- ФАП-128 в части согласования Программы технического обслуживания, Минимального перечня оборудования, Руководства по организации технического обслуживания, Руководства по деятельности;

- ФАП-285 в части сертификации организаций по техническому обслуживанию;
- ФАП-147 в части требований к персоналу по техническому обслуживанию беспилотных авиационных систем;

- ФАП-289 в части требований к авиационным учебным центрам.

Таким образом, документы, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации могли бы подтвердить возможность допуска к эксплуатации в гражданской авиации России БВС массой более 30 кг и позволить произвести их обоснованную регистрацию в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, отсутствуют.

Вынуждены отметить, что работа по их формированию ведется недостаточными темпами. Минтрансом России с января 2016 года в целях реализации положений Федерального закона от 30.12.2015 № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов» и Федерального закона от 03.07.2016 № 291-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» ведется работа над проектом постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении порядка учета БВС с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг, внесенных в Российскую Федерацию или произведенных в Российской Федерации». По результатам его рассмотрения Росавиация дважды, в январе 2016 года и в феврале 2018 года, направила свои предложения по доработке.

Считаем, что скорейшее устранение законодательных пробелов в части регулирования БАС окажет поддержку развитию данной отрасли экономики в Российской Федерации. И здесь необходимо обеспечить тесное взаимодействие, компетентную экспертную помощь от всех заинтересованных сторон для скорейшего решения Министерством транспорта России задач по нормативно-правовому регулированию деятельности в области БАС.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Строительство вертолетоносцев в России ОСК начнет после 2020 года с аналогов «Мистралей»

«Эти корабли будут, они предусмотрены программой кораблестроения и будут построены во втором этапе реализации этой программы, после 2020 года», - сообщил заместитель главкома ВМФ России по вооружению вице-адмирал Виктор Бурсук. Кому будет поручена работа над вертолетоносцами, заместитель главкома не уточнил. Президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов отметил, что между проектными бюро за этот проект «безусловно, будет конкуренция». Российские универсальные десантные корабли (УДК) должны стать заменой французским УДК типа Mistral. Всего планируется создать два таких корабля.

Госдепартамент США одобрил продажу Индии компонентов к шести боевым вертолетам Apache

США приняли решение одобрить возможную продажу Индии ракет, радаров и запчастей для шести многоцелевых ударных вертолетов AH-64E Apache на сумму 930 миллионов долларов, сообщает Агентство по оборонному сотрудничеству и безопасности Минобороны США. Отмечается, что ранее правительство Индии заявило о желании приобрести, в частности, 14 вертолетных двигателей, более десяти разного вида радаров, около 470 ракет различного типа и назначения, а также запчасти. В ведомстве полагают, что продажа данных изделий позволит улучшить способность вооруженных сил страны, но при этом не изменит баланс сил в регионе.

Казанский вертолетный поставит в Казахстан более 20 машин на сумму около 40 млн долларов

Казанский вертолетный завод до конца будущего года поставит в Казахстан 20 военно-транспортных вертолетов Ми-17 по внутрироссийским ценам, сообщил генеральный директор КВЗ Юрий Пустовгаров. Как уточнил компетентный источник в руководстве завода, сумма контракта составит около \$40 млн. Окончательные условия поставки вертолетов будут определены в самое ближайшее время в ходе визита в Астану руководства КВЗ. За два года Казахстан закупит 20 боевых вертолетов, из них 4 машины будут поставлены до конца текущего года. Все вертолеты будут отгружены по внутрироссийским ценам, т.е. по \$2 млн за машину против \$5 млн рыночных цен.

Авиакомпания «АЛРОСА собирается приобрести в холдинге «Вертолеты России» два Ми-8МТВ-1

Авиакомпания «АЛРОСА» намерена заключить с АО «Вертолеты России» (входит в «Ростех») договор на поставку двух вертолетов Ми-8МТВ-1 или их аналогов (Ми-8АМТ, Ми-171), следует из данных системы «СПАРК-Маркетинг». Авиакомпания проводила запрос предложений, на который поступило две заявки — от «Вертолетов России» (цена предложения — 681 млн 999,998 тысячи рубля) и ООО «Перемена-Авиа» (775,528 млн рублей) при начальной цене контракта 682 млн рублей. Вторая заявка из-за превышения начальной (максимальной) цены не была допущена до участия в торгах. Авиакомпания приняла решение заключить договор с единственным допущенным участником закупки.

Многоцелевой вертолет «Ансат» испытают в Карачаево-Черкесии в условиях высокогорья

Как сообщили журналистам в холдинге «Вертолеты России», планируется подтвердить возможность эксплуатации вертолета в горной местности. «Сейчас подтвержденная барометрическая высота полета нового российского вертолета не превышает 1 тысячи метров, что делает невозможным использование вертолета в условиях высокогорья. В ходе испытаний «Ансат» совершит серию полетов в диапазоне от 2 до 2,5 тысячи метров. Полеты будут проводить специалисты Казанского вертолетного завода (КВЗ). По словам главы холдинга Андрея Богинского, «результаты испытаний привлекут новых заказчиков, в том числе из стран со сложными географическими условиями».

В ходе военного парада ВВС Азербайджана впервые покажут американские машины Bell-412

В ходе военного парада по случаю 100-летия создания армии Азербайджана впервые будут продемонстрированы вертолеты американского производства Bell-412, которые недавно поступили на вооружение ВВС Азербайджана. В параде будут задействованы два вертолета производства США. Сегодня они впервые были замечены во время тренировочного полета в небе над Баку. Вертолет Bell-412 это первый не российский/советский вертолет, который будет продемонстрирован на параде Азербайджанской армии. В дополнении к американским Bell-412 в юбилейном параде примут участие вертолеты Ми-24, Ми-24G, Ми-35M, Ми-17 и Ка-27.

Прокуратура проверит компанию «Конверс-авиа» после инцидента с вертолетом Ми-8Т в Югре

Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку исполнения законодательства о безопасности полетов в отношении АО «Авиакомпания Конверс-авиа» в связи с авиационным инцидентом. «По предварительной информации 15 июня на посадочной площадке «Пойковский» Нефте-Юганского района Ханты-Мансийского автономного округа вертолет Ми-8Т, принадлежащий АО «Авиакомпания Конверс-авиа», получил повреждения. На борту находились 3 члена экипажа и 17 пассажиров, в результате инцидента пострадавших нет. Проведение проверки поручено Тверскому межрайонному транспортному прокурору».

Московская клиническая больница им. Боткина будет иметь собственную вертолетную площадку

Государственное учреждение здравоохранения Москвы «Медпроект» объявило тендер и готово заплатить за разработку проекта 14,2 миллиона рублей. Площадка будет принимать вертолеты стационарного отделения скорой медицинской помощи больницы. Заявки на конкурс принимаются до 5 июля, а итоги тендера планируется подвести 10 июля. Согласно конкурсной документации, подрядчик должен завершить проектно-изыскательские работы и получить положительное заключение государственной экспертизы за 300 дней с момента заключения контракта. Финансирование работ ведется за счет средств от хозяйственной деятельности «Медпроекта».



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Евросоюз вводит обязательный сертификат безопасности для самолетов (ТСО)

Власти Европейского Союза ввели в действие новую систему для предотвращения проникновения в европейское воздушное пространство самолетов, не отвечающих нормам безопасности, сообщила Еврокомиссия.

Согласно установленным правилам, любое воздушное судно из стран вне ЕС, которое входит в воздушное пространство союза, должно иметь единый сертификат безопасности полетов, действующий на всей территории Европы, который называется «разрешением эксплуатанта из третьих стран» (ТСО). «В соответствии с новыми реалиями, «Евроконтроль» сегодня разворачивает новую систему предотвращения проникновения небезопасных ВС в европейское воздушное пространство», — сообщила ЕК. Новая система призвана предупреждать авиадиспетчеров всех государств, что ВС, не имеющее такого разрешения, пытается войти в воздушное пространство. Самолету, таким образом, будет отказано в полете.

В Москве прошел семинар ИКАО совместно с Росавиацией и ГК по ОрВД

В семинаре ИКАО приняли участие председатель Целевой группы ИКАО по эффективности аэронавигационных систем Алессандро Гиллари и главный специалист Евроконтроля Хартмут Кельман.

От российской стороны в региональном семинаре ИКАО приняли участие работники центрального аппарата Росавиации, генеральной и региональных дирекций ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», а также представители Беларуси, Казахстана и Кыргызстана. Основной задачей семинара ИКАО являлось разъяснение формирования показателей эффективности национальных аэронавигационных систем и внедрение соответствующих показателей эффективности в государствах Европейского региона ИКАО. Алессандро Гиллари и Хартмут Кельман дали высокую оценку проведению семинара ИКАО в Москве и выразили уверенность в дальнейшем углублении сотрудничества по внедрению системы показателей эффективности в Европейском регионе ИКАО.

Могут ли хакеры угнать самолет?

Эксперты считают это вопросом времени

Министерство национальной безопасности США сообщило, что это «только вопрос времени». Эксперты считают, что киберпреступники смогут взломать имеющуюся сегодня защиту и дистанционно управлять самолетом.

Практически все, что связано с Интернетом, можно взломать. Имея это в виду, за последние несколько лет были подняты вопросы: увеличиваются ли растущая цифровизация управления самолетами, находящимися в полете, риски и угрозы стать объектами и потенциальными жертвами кибер-угроз. В МНБ не исключают возможности удаленного взлома систем управления самолетом. «Потенциал катастрофических последствий происшествия по своей природе выше именно на воздушном транспорте», — говорится в недавней презентации правительственной лаборатории Министерства энергетики. В настоящее время единого комплексного подхода к кибербезопасности в гражданской авиации не существует.

САБ аэропорта Толмачёво подтвердила соответствие требованиям авиабезопасности

По итогам инспекторской проверки Росавиация продлила до 2020 года действие Сертификата соответствия, дающего службе авиационной безопасности право осуществлять свою профессиональную деятельность.

«Сертификация САБ предусматривает соответствие предприятия требованиям качества обслуживания и безопасности, установленным действующими стандартами и правилами», — говорится в сообщении пресс-службы аэропорта. Работа службы авиационной безопасности аэропорта Толмачёво неоднократно отмечена положительными оценками, в том числе и на международном уровне. Так, в октябре 2017 году сотрудники САБ по приглашению Международного аэропорта Дели и приборостроительного завода «Научприбор» оказывали методическую и практическую помощь индийским коллегам из аэропорта имени Индиры Ганди в освоении систем рентгенографических сканеров Express Inspection.

Малайзия возобновит поиск МН370, если появятся новые объективные данные

Новый премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад не исключил возможности возобновления поисков пропавшего в марте 2014 года малайзийского лайнера, следовавшего рейсом МН370, сообщает агентство Синьхуа.

«Пока мы не нашли никаких доказательств. Мы дошли до такой стадии, когда мы не можем продолжать искать то, что не можем найти», — заявил премьер на пресс-конференции. Он добавил, что правительство может рассмотреть возможность возобновления поисковой операции, если будет получена новая информация. «Мы очень сожалеем и понимаем чувства родственников, но мы не можем продолжать поиски бесконечно», — заявил премьер. На прошлой неделе американская компания Ocean Infinity подтвердила окончание операции по поиску малайзийского Boeing. По итогам трехлетней поисковой операции, которую финансировали власти нескольких стран, обломки ВС так и не были найдены.

Под Ростовом выявлены нарушения воздушного законодательства малой авиацией

Сальской транспортной прокуратурой проведена проверка исполнения законодательства о порядке использования воздушного пространства в Ростовской области. Возбуждены дела об административных правонарушениях.

Установлено, что 29 мая 2018 года пилот воздушного судна Ан-2 осуществлял перелет из поселка Жуковский Песчанокопского района в хутор Волочаевский Орловского района для выполнения авиационно-химических работ по наряду агрохолдинга. При этом уведомление о вылете в орган по организации воздушного движения не направлялось, права на управление ВС у пилота не было, на борту отсутствовала полетная документация, предусмотренная законодательством Российской Федерации, в том числе действующий сертификат летной годности. По результатам проверки Сальским транспортным прокурором в отношении пилота возбуждены дела об административных правонарушениях.



Капитан — это командир

Новая интрига распределения функций в экипаже



Сегодня с разрешения МКАА «Безопасность полетов» мы публикуем размышления заместителя командира учебно-лётного отряда ПАО «Аэрофлот» Александра Мирошниченко.

— Начать хотелось бы со следующего очевидного заявления: при эксплуатации воздушного судна не может быть однозначных и универсальных инструкций, которые были бы пригодны для всех вероятных условий и всех вариантов развития событий при выполнении полета.

Именно поэтому все приведенные в настоящей дискуссии аргументы одинаково убедительны, несмотря на то, что приводят к разным выводам.

Если мы обратимся к эксплуатационным процедурам, то сразу же обратим внимание, что распределение обязанностей в нормальной и усложненной конфигурации (normal and abnormal procedures) имеют значительные различия.

Все было бы хорошо при условии, что существуют только два возможных варианта распределения обязанностей — normal and abnormal configuration. Но и это не так. Впрочем, вернёмся к этому немного позже.

А сейчас хотелось бы дать определение, что такое пилотирование современного самолета. Предлагаю исходить из того, что пилотирование современного самолета — это выдерживание заданных без-

Представленная «Международным консультативно-аналитическим агентством «Безопасность полетов» информация о зарубежном исследовании вопросов распределения функций между капитаном и вторым пилотом по управлению

воздушным судном нашла отклик и среди наших постоянных читателей и экспертов. Своим мнением в отношении этого исследования поделились авиационный психолог Наталья Якимович и пилот Boeing 737 Денис Окань.

опасных траекторий полета в ручном или автоматическом режиме управления, переход от одного режима управления к другому и выбор оптимального уровня автоматизации.

Когда мы будем рассматривать пилотирование самолета двухчленным экипажем, мы должны будем добавить понятие активного и контролирующего пилотирования, где активное пилотирование — это контроль параметров полета и внесение необходимых корректив при их отклонении от заданных, а контролирующее пилотирование — это контроль параметров полета с анонсированием замеченных отклонений.

Также мы должны учитывать, что существуют различия в пилотировании самолета в зависимости от его статуса (исправный - неисправный) и внешних условий. Из всего вышесказанного следует, что существуют различные варианты пилотирования. Вот только основные варианты:

— Пилотирование самолета в ручном режиме или при минимально возможном уровне автоматизации;

— Пилотирование самолета в автоматическом режиме при различных уровнях автоматизации;

— Пилотирование самолета в сложных внешних условиях (например, посадка CAT II/III, предельно боковой/попутно-боковой ветер на взлёте или посадке);

— Пилотирование самолета в экстремальных условиях (напри-

мер, очень сильный сдвиг ветра, выполнение посадки/взлёта в условиях, к эксплуатации в которых самолет не допущен);

— Пилотирование самолета с отказами, которые не оказывают влияния на управления самолетом и не требуют изменения плана полета;

— Пилотирование самолета с отказами, которые не влияют на пилотирование самолета, но требуют изменения плана полета;

— Пилотирование самолета с отказами, которые усложняют управление самолетом.

Естественно, что это неполный перечень, но даже его достаточно, чтобы убедиться, что невозможно дать однозначную рекомендацию по распределению обязанностей в экипаже на все случаи жизни.

Даже в случае ручного пилотирования функции пилотирующего и контролирующего пилота различны на разных этапах полета. Если при выполнении взлёта и посадки пилотирующий пилот осуществляет активное пилотирование, а контролирующий пилот осуществляет мониторинг параметров полета и озвучивает отклонения, то на остальных этапах полета пилотирующий только выдерживает указатели траектории (FD's) в центре, тогда как контролирующий пилот ведет радиосвязь и выставляет заданные параметры на панели управления или вводит заданные параметры в компьютер (FMS). Понятно, что в

двух приведенных случаях ручного пилотирования функционал у пилотирующего и контролирующего пилотов будет различным, а значит — и распределения обязанностей будет происходить, исходя из разных критериев.

Однако вернемся к статье, которую мы обсуждаем. Основной посыл автора состоит в том, что «капитанам самолетов следует чаще действовать, как капитанам морских судов». То есть автор предлагает функции пилотирования (выдерживания заданных траекторий) отдать второму пилоту (сделать рулевым), а функции принятия решений отдать капитанам воздушных судов, как это делают капитаны морских.

И здесь основной вопрос обращен к слову «чаще» (more). Если автор призывает просто обратить внимание на распределение обязанностей, то это утверждение лишнее. Поскольку уже давно нормальная практика распределения обязанностей в экипажах воздушных судов преподаётся на специальных курсах по управлению ресурсами экипажа, по управлению угрозами и ошибками, и выводы автора являются с учетом вышесказанного — общим местом.

Капитан принимает окончательное решение и несет за него ответственность и поэтому должен распределять обязанности таким образом, чтобы обеспечить принятие единственно правильного решения. Но для принятия правильного решения необходимо, чтобы оба члена экипажа провели анализ ситуации. Здесь модель «капитан-рулевой» не подходит, поскольку принятое капитаном решение должно быть контролируемым другим членом экипажа с возможностью высказать критические замечания, если капитан не учел все факторы риска.

Это напоминает скорее модель «капитан — старпом». Если автор предлагает таким образом (модель «капитан-рулевой») распределять обязанности постоянно, то это в корне неверно, потому что эта модель не подходит для воздушных судов в силу, как минимум, малочисленности команды и возможности стать на якорь или лечь в дрейф. В такой конфигурации потеря работоспособности одного члена экипажа будет фатальной, поскольку оставшийся член экипажа умеет только принимать решение или только решение реализовывать. А этого будет явно недостаточно для благополучного завершения полета.

Вот почему, внимательно ознакомившись с доводами автора и относясь с уважением к его опыту и знаниям, я остаюсь при своём мнении: распределение обязанностей на различных этапах полета и в различных условиях есть неотъемлемое право капитана, а умение это делать правильно — суть его профессионализма.

Александр МИРОШНИЧЕНКО,
заместитель командира
учебно-лётного отряда
ПАО «Аэрофлот»

Европейская комиссия 14 июня обновила «черный список» (EU Air Safety List) в отношении авиаперевозчиков, которым запрещено использовать воздушное пространство Европы. На основе списка, представленного самой российской стороной по договоренности с Брюсселем, в него теперь включены десять авиакомпаний, а не девять, как было раньше.

Как известно, Евроконтроль недавно внедрил систему, которая автоматически обнаруживает любой самолет из списка запрещенных авиакомпаний, который планирует войти в воздушное пространство Европейского Союза.

После обновления в «черном списке» остаются 119 авиакомпаний: либо из-за ненадежности местных

«Черный список» Евросоюза —

не приговор, а перечень полезных рекомендаций. Но главный критерий — безопасность пассажиров

органов гражданской авиации, либо по сообщениям безопасности, касающимся конкретных авиакомпаний. Шесть компаний, включая Iran Air и North Korean Air Koryo, подлежат частичному запрету — на некоторые воздушные суда.

«Черный список» Евросоюза станет необходимым инструментом не только для того, чтобы запретить ненадежным авиалиниям полеты в Европу и информировать пассажиров о путешествии по миру, но также, чтобы убедиться в том, что эти авиалинии и гражд-

данские авиационные власти приняли необходимые меры для улучшения безопасности полетов», — подчеркивает еврокомиссар по транспорту Жак Барро.

Первый «черный список» ненадежных авиаперевозчиков был обнародован Еврокомиссией в марте 2006 года. Барро заявил тогда, что составление перечня будет иметь своеобразный «устрашающий эффект». Каждые три месяца Еврокомиссия будет вносить необходимые дополнения в документ. По согласованию со стра-

нами ЕС, этой организации предоставлено также право вычеркивать из списка те авиакомпании, которые докажут соответствие своих лайнеров европейским требованиям безопасности.

Работа над первоначальным «черным списком» продолжалась около девяти месяцев. Процесс было решено ускорить в связи с авиакатастрофами, произошедшими летом 2005 года в Греции и Колумбии. Их жертвами стали около 300 человек, в том числе граждане стран Евросоюза.

С нами вы облетите весь мир

Старейшая профессиональная
газета российских авиаторов
выходит с 16 апреля 1936 года

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге
«Пресса России»;

П3187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка:

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

на I полугодие 2018 года — 4392 руб.



Красочное 12-полосное издание (формата А3 на глянцево-офсетной бумаге) освещает проблемы мировой и отечественной гражданской авиации, аэрокосмической отрасли и российского авиапрома. С помощью специалистов исследует тенденции, прогнозирует результаты развития отдельных направлений 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

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

МА Шереметьево привлекли к ответственности за воспрепятствование проверкам ФАС России

В ходе внеплановой проверки АО «Международный аэропорт Шереметьево» представителям ФАС России было отказано в доступе к компьютерам, сетевым дискам, электронной почте, и серверам. За воспрепятствование законной деятельности сотрудников антимонопольного органа было возбуждено административное дело, по итогам которого должностные лица и сам аэропорт привлечены к административной ответственности. «В целях предотвращения подобных фактов в Правительство РФ внесен законопроект об ужесточении административного наказания в аналогичных случаях», — отметил начальник Управления по борьбе с картелями ФАС России Андрей Тенишев.

В Индии расследуют коррупционный скандал с поставками авиационных запчастей из Киева

Как пишет индийское издание National Herald, речь идет о незаконно полученном вознаграждении в размере \$2,6 млн за сопровождение контракта на поставку запасных частей для самолетов Ан-32 разработки КБ имени Антонова. Легкие военно-транспортные самолеты Ан-32 являются основой парка военно-транспортной авиации ВВС Индии. Всего в этой стране эксплуатируется свыше 100 самолетов Ан-32. Киевское предприятие «Антонов» выполнило контракт на модернизацию всего авиапарка Ан-32. При этом 40 ВС прошли модернизацию на Украине, а остальные — на предприятиях Индии с использованием украинских запчастей. Общая стоимость сделки оценивается в \$400 млн.

Следователи МВД возбудили уголовное дело в отношении сотрудников «ОДК-Авиадвигатель»

Материалы по ч. 4 ст. 159 УК РФ (Мошенничество в особо крупном размере) в органы внутренних дел были предоставлены сотрудниками УФСБ по Пермскому краю. По версии следователей, неустановленные лица оплачивали за счет средств предприятия ремонт и обслуживание личных автомобилей, а также авто членов семей. В рамках расследования в порядке ст. 91 УПК был задержан заместитель Алексей Семешко. По версии следствия, он оплатил за счет предприятия ремонт Mercedes принадлежащий его жене на сумму 400 тысяч рублей. Семешко уже дал признательные показания, изобличил в совершении преступления других лиц из числа руководства АО и был отпущен из ИВС.

Прокуратура выявила факт мошенничества при обустройстве ограждения аэропорта Хатанга

Норильской транспортной прокуратурой установлено, что при проведении работ по обустройству периметрового ограждения в аэропорту «Хатанга» ООО «РоКо» (подрядчиком) было допущено отступление от проектно-сметной документации путем использования непригодных к строительству материалов. Неправомыслимыми действиями подрядчика Государственному предприятию Красноярского края «КрасАвиа» причинен ущерб в размере свыше 600 тысяч рублей», — отметили в прокуратуре. По материалам проверки Норильской транспортной прокуратуры СО Таймырского ЛО МВД России возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 159 УК РФ (мошенничество).

Суд продлил домашний арест обвиняемому в отравлении работников завода в Таганроге

Как отмечал юрист Александр Попков, представляющий интересы потерпевших, их не устраивает квалификация преступления. Потерпевшие обратились с коллективным заявлением к главе СК РФ Александру Бастрыкину. Пострадавшие просили Следственный Комитет возбудить уголовное дело об умышленном убийстве или о халатности по факту массового отравления общеполноценным способом, повлекшем смерть человека и причинение тяжкого вреда здоровью. Также, по словам Попкова, пострадавшие считают, что в результате отравления солями таллия мог умереть и сотрудник ТАНТК Максим Терещенко, но по этому факту был вынесен отказ в возбуждении уголовного дела.

Генпрокуратура опровергла данные о зятых экспертизах останков жертв катастрофы Ан-148

Как написал в Facebook зампред комитета Госдумы по обороне Юрий Швыткин, к нему обратилась мать погибшей девочки. Женщина не может похоронить дочь из-за долгого ожидания генетических экспертиз, при этом отмечается, что останки должны были отдать родственникам в течение трех месяцев. Швыткин сделал депутатские запросы на имя генпрокурора РФ Юрия Чайки, а также министра транспорта Максима Соколова с просьбой провести проверку и разъяснить, на какой стадии находится опознание и захоронение погибших. Доводы о необоснованно длительном проведении экспертиз не подтвердились. Идентификацию тел погибших планируется завершить к концу июля.

Суд продлил домашний арест бывшему гендиректору «ВИМ-Авиа» до конца лета

Басманный суд Москвы продлил до 28 августа домашний арест бывшему генеральному директору авиакомпании Александру Кочневу, обвиняемому в мошенничестве, сообщила пресс-секретарь суда Юнона Царева. Обвиняемому разрешены ежедневные двухчасовые прогулки. 29 сентября прошлого года Басманный суд поместил Кочнева и главного бухгалтера авиакомпании Екатерину Пантелеву под домашний арест. По версии следствия, руководство авиакомпании осуществляло вывод ее активов с целью последующего хищения. Владельцы «ВИМ-Авиа» Рашид и Светлана Мурсекаевы покинули РФ в день возбуждения уголовного дела, Рашид Мурсекаев арестован судом заочно.

Сообщившему о бомбе на борту самолета жителю Камчатки грозит до трех лет колонии

На Камчатке в суд направлено уголовное дело по обвинению местного жителя в заведомо ложном сообщении об акте терроризма (1 ст. 207 УК РФ). Следствием установлено, что 23 марта 56-летний мужчина, находясь на дачном участке в Елизовском районе Камчатского края, распивал спиртные напитки. Около 10 часов с мобильного телефона позвонил по единственному номеру «112» и сообщил оператору заведомо ложные сведения, что на борту воздушного судна, следующего по маршруту Москва — Петропавловск-Камчатский — Москва, имеется взрывное устройство и готовится взрыв. С борта воздушного судна эвакуировали людей и летный состав, вылет самолета был задержан.

24 часа Служба «Горячая линия»

по сбойным ситуациям

на международных пассажирских рейсах вне расписания

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



24 часа