

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/>

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 «детисом 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 серьезно 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 обслуживанием 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 проведённой 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 снизить 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



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за апрель 2017-2018 гг.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
		апрель 2017 г.	апрель 2018 г.	% к соответ. периоду прошлого года
Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. пасс. км.	18 416 090,54	20 534 549,91	111,5
		10 297 102,57	11 513 113,92	111,8
		8 990 606,62	10 209 212,71	113,6
		1 306 495,95	1 303 901,21	99,8
		8 118 987,97	9 021 435,99	111,1
Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. ткм.	2 289 483,42	2 490 933,82	108,8
		1 483 708,87	1 609 446,25	108,5
		1 360 541,13	1 487 545,50	109,3
		123 167,74	121 900,75	99,0
		805 774,55	881 487,57	109,4
		9 055,82	9 963,34	110,0
Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тыс. ткм.	632 035,27	642 824,33	101,7
		556 969,64	573 266,00	102,9
		551 386,53	568 716,36	103,1
		5 583,10	4 549,64	81,5
		75 065,63	69 558,33	92,7
Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	чел.	7 440 844	8 332 189	112,0
		2 862 027	3 235 106	113,0
		2 294 859	2 664 046	116,1
		567 168	571 060	100,7
		4 578 817	5 097 083	111,3
		140 121	143 191	102,2
Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	тонн	94 273,11	94 884,74	100,6
		70 020,64	71 623,96	102,3
		67 408,06	69 496,12	103,1
		2 612,58	2 127,84	81,4
		24 252,47	23 260,78	95,9
		1 212,64	1 248,69	103,0
Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	81,6	81,4	- 0,2
		84,6	82,1	- 2,5
		85,5	82,3	- 3,2
		78,5	80,3	1,8
		78,2	80,5	2,3
		61,5	64,6	3,1
Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки	%	69,4	70,0	0,6
		70,8	69,6	- 1,2
		71,3	69,6	- 1,7
		66,0	70,3	4,3
		67,0	70,6	3,6
		62,8	65,2	2,4

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Государственная Дума призвала авиакомпании составить единый список авиационных дебоширов

Зампред комитета Госдумы по физкультуре, спорту, туризму и делам молодежи Сергей Кривонос считает, что авиаперевозчикам следует обмениваться информацией о злостных нарушителях порядка на борту самолета и составлять единый список авиадебоширов. За прошедший год зарегистрировано 12 случаев грубого нарушения пассажирами правила поведения. Из них 10 пассажиров совершили физическое насилие в отношении работника авиакомпании, два пассажира создавали угрозу безопасности полета и агрессивно себя вели по отношению к другим пассажирам. Заведено семь уголовных дел, по трем из них вынесены обвинительные приговоры.

Ирина Яровая: Многодетным родителям пора предоставить право на льготные авиабилеты

Заместитель председателя Госдумы РФ Ирина Яровая предложила включить многодетных родителей в список лиц, которые имеют право на льготные авиаперелеты по России. Помимо этого, вице-спикер предлагает сделать субсидированные авиаперелеты на Дальний Восток круглогодичными. Письмо с просьбой рассмотреть данные предложения на уровне Правительства РФ Яровая направила заместителю председателя Правительства — полпреду Президента в Дальневосточном федеральном округе Юрию Трутневу. «Реализация предлагаемых мер позволит исполнить указание Президента России, озвученное в ходе прямой линии», — говорится в письме.

Правительство изменило систему распределения субсидий перевозчикам популярных направлений

Премьер-министр Правительства России Дмитрий Медведев подписал постановление, изменяющее срок, после которого можно перераспределять неиспользованный остаток бюджетных средств на субсидирование авиационных перевозок популярных направлений. Соответствующий документ опубликован на сайте Правительства. Поправки разрешают перераспределять средства на субсидирование авиаперевозок с 1 июня 2018 года (ранее это можно было сделать лишь после 1 сентября). По мнению Правительства, это позволит направить бюджетные средства, не использованные на востребованных маршрутах, на более популярные направления.

Авиаперевозчик будет возмещать порчу багажа или его утрату «независимо от наличия вины»

Компания освобождается от ответственности за сохранность груза только в случае стихийного бедствия, говорится в проекте пленума Верховного суда РФ. Высшая инстанция напоминает, что перевозчик обязан доставить багаж в пункт назначения не позднее дня прибытия пассажира, а за просрочку он уплачивает неустойку в виде штрафа в размере 3 процентов от провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более ее полного размера. Верховный суд также напоминает и об ответственности пассажира за свой багаж: он обязан подготовить его к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность и сохранность. Риск утраты лежит на самом потребителе.

Министерство транспорта России подготовило поправки к правилам использования дронов

Минтранс подготовил поправки к правилам использования воздушного пространства РФ. В документе впервые подробно регламентируются полеты БПЛА. Аппараты взлетной массой до 250 г смогут беспрепятственно летать в пределах прямой видимости на высоте менее 100 м, но за пределами маршрутов ОВД, аэродромов, запретных зон, мест проведения публичных мероприятий и на расстоянии не менее 5 км от неконтролируемых аэродромов и посадочных площадок. Аналогичные требования распространяются на беспилотники массой от 250 г до 30 кг, летающие не выше 150 м от земли. В Минтрансе уточнили, что проект «проходит процедуры обсуждений».

Народный фронт разработал законопроект об ответственности авиакомпаний за овербукинг

Общероссийский народный фронт внес на рассмотрение фракции «Единая Россия» в Госдуме законопроект, который вводит административную ответственность для авиакомпаний за овербукинг — продажу большего количества билетов, чем мест на борту самолета. Согласно законопроекту, авиаперевозчики, прекратившие договор перевозки пассажира по собственной инициативе без предусмотренных на то законом обстоятельств, обязаны будут выплатить административный штраф в размере от 50 до 100 тысяч рублей. За повторное правонарушение штраф — до 200 тысяч. К ответственности будут привлекаться и недобросовестные менеджеры авиаперевозчиков.

Минтранс и Минвостокразвития просят увеличить субсидии на авиаперевозки на Дальний Восток

Правительство России рассмотрит увеличение субсидии на авиаперевозки на Дальний Восток, предложение подготовили Министерство транспорта РФ и Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока с учетом изменения цен на рынке горюче-смазочных материалов. Об этом рассказал недавно назначенный Министр транспорта РФ Евгений Дитрих на совещании у Президента России Владимира Путина с членами Правительства. По его словам, «авиаперевозки в этом году растут, граждане активно летают как по стране, так и за рубеж». За прошедший год перевозочные мощности по магистральным маршрутам в стране выросли на 4 процента.

Новый глава Министерства ГА Египта проводит инспекционные поездки по аэропортам страны

Приступивший на днях к работе Министр гражданской авиации Египта Юнис аль-Масри проводит инспекционные поездки по стране. В их рамках он осуществляет проверки меры безопасности на воздушном транспорте и в аэропортах Каира, Хургады и Шарм-эш-Шейха. По словам Юниса аль-Масри, важно оперативно предоставлять пассажирам все необходимые услуги и оказывать содействие в целях облегчения прохождения всех процедур, связанных с регистрацией, досмотром пассажиров и багажа и посадкой на самолет. Как считает министр, связанные с мерами безопасности процедуры не должны отражаться на удобстве людей и скорости прохождения досмотра.

Перевозки грузов (почты) и грузооборот за январь-апрель 2017 – 2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)									
№ Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты, тонн			Грузооборот, тыс. тонн,			Процент коммерческой загрузки %		
	январь-апр. 2017 г.	январь-апр. 2018 г.	% к пр.	январь-апр. 2017 г.	январь-апр. 2018 г.	% к пр.	январь-апр. 2017 г.	январь-апр. 2018 г.	+/- к пр.
1 ЭйрБриджКарго	176 992,69	179 998,91	101,7	1 744 963,08	1 724 859,72	98,8	***	***	***
2 Аэрофлот — российские авиалинии	67 816,99	66 143,76	97,5	314 587,33	312 433,81	99,3	65,1	64,9	- 0,2
3 Сибирь	10 530,00	10 215,90	97,0	22 104,15	21 596,58	97,7	***	***	***
4 Победа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
5 Россия	8 913,53	8 952,68	100,4	38 670,19	39 931,01	103,3	61,3	67,6	+ 6,3
Итого по 5 авиакомпаниям	***	***	***	***	***	***	-	-	-
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	***	***	***	***	***	***	***	***	***
6 АвиаСтар-ТУ	7 550,17	8 104,26	107,3	22 618,92	29 591,39	130,8	***	***	***
7 Волга-Днепр	11 761,57	7 984,28	67,9	63 628,22	51 280,87	80,6	38,8	37,5	- 1,3
8 ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	7 285,10	7 944,39	109,0	14 857,29	16 169,47	108,8	54,9	60,5	+ 5,6
9 Уральские Авиалинии	6 322,04	6 469,64	102,3	16 590,20	17 636,96	106,3	70,8	72,2	+ 1,4
10 Глобус	6 566,00	5 695,74	86,7	20 443,79	18 359,04	89,8	***	***	***
11 Абакан Эйр	***	***	***	***	***	***	***	***	***
12 Якутия	3 548,74	4 157,81	117,2	12 893,14	16 336,49	126,7	70,4	66,8	- 3,6
13 АТРАН	5 539,65	4 086,16	73,8	8 898,99	6 464,25	72,6	54,9	31,5	- 23,4
14 Аврора	2 316,91	2 422,98	104,6	4 236,07	4 224,58	99,7	60,0	61,0	+ 1,0
15 АЛРОСА	2 703,65	2 050,46	75,8	6 375,03	5 607,47	88,0	***	***	***
Итого по 15 авиакомпаниям	322 962,98	327 839,86	101,5	2 297 162,15	2 287 773,12	99,6	-	-	-
Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	93,5	95,3	***	97,4	98,3	***	***	***	***
16 НордСтар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
17 АВИАКОН ЦИТОТРАНС	4 837,97	1 595,98	33,0	19 536,88	12 253,32	62,7	***	***	***
18 224 летный отряд	261,00	1 556,89	596,5	838,54	4 221,90	503,5	***	***	***
19 ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20 Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***
21 КрасАвиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
22 Авиационная транспортная компания «Ямал»	723,62	756,40	104,5	1 378,01	1 407,45	102,1	66,1	61,5	- 4,6
23 Ред Вингс	***	***	***	***	***	***	82,5	77,2	- 5,3
24 Нордэвия-региональные авиалинии	794,34	600,67	75,6	873,38	616,75	70,6	75,1	72,2	- 2,9
25 Ангара	***	***	***	***	***	***	***	***	***
26 АСК МЧС России	***	***	***	***	***	***	***	***	***
27 Икар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28 Саратовские авиалинии	384,80	340,90	88,6	341,65	330,38	96,7	69,8	60,6	- 9,2
29 Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
30 Псковавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
31 ЧукотАВИА	252,88	296,56	117,3	94,50	103,45	109,5	66,1	66,3	+ 0,2
32 Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33 Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
34 Космос	153,26	252,39	164,7	248,23	377,39	152,0	***	***	***
35 ВИТЯЗЬ-АЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
Итого по сумме авиакомпаний	337 590,04	341 982,72	101,3	2 333 507,45	2 325 069,41	99,6	-	-	-
В целом по ГА	345 570,43	343 888,01	99,5	2 358 197,65	2 327 359,04	98,7	67,3	68,9	+ 1,6
Удельный вес, %	97,7	99,4	***	99,0	99,9	***	***	***	***

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 правительственного 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 очередности. 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

Девятый 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 тяжёлых самолётов в СССР прежде никто не строил. К 1971 году было представлено два варианта чертежей самолётов с 4 и 6 двигателями. Их грузоподъёмность должна была составлять 120 и 140 тонн соответственно.

Два года спустя по обоим вариантам проекта была построена модель самолёта 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 грузоподъёмностью.

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 грузоподъёмности. Рекорд по грузоподъёмности 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 мобильные 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 (В.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 «Авиастаре»: с 2012 года по одному-два экземпляра в год. Расчёт делался и на два недостроенных планера, которые должны быть доукомплектованы. Во время ожидания вывод из эксплуатации Министерством обороны 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 договоренности 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 явление — 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, как «Руслан». Благодаря этому самолёту на рынке грузовых авиаперевозок появилась невиданная ранее услуга: доставка по воздуху сверхтяжёлых грузов, прежде посланных только паромом 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 анализ, 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 Григоревича 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 ремоторизацию 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, 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».

ВОЗДУШНЫЕ ГАВАНИ ПЯТОГО ОКЕАНА

У Шереметьево открыли первую российскую быструю зарядную станцию для электромобилей

Концерн Радиозлектронные технологии (АО «КРЭТ») и правительство Московской области открыли первую российскую быструю зарядную станцию Единой зарядной инфраструктуры Московского региона на Международном шоссе, на съезде с Ленинградского шоссе к международному аэропорту Шереметьево. Еще одна зарядная станция «ФОРА» открыта по дороге в аэропорт Домодедово. До конца года заработает еще 10 так называемых «fast charge» или «быстрых» электроразрядных станций производства КРЭТ. Эти отечественные зарядки мощностью 50 киловатт обеспечивают зарядку электромобиля до 80 процентов за 20 минут.

Московский аэропорт Домодедово обслужил первых пассажиров в новом сегменте терминала

«Мы рады, что встретили первых пассажиров вместе с AZUR air — важным партнером аэропорта по развитию перевозок в популярные места летнего отдыха. За время нашего сотрудничества мы обслужили 4 млн пассажиров. Уверены, что авиапутешественники оценят комфорт и качество новой галереи международных рейсов», — сказал директор аэропорта Игорь Борисов. Новая галерея, расположенная в T2, стала самым крупным объектом терминальной инфраструктуры, которая открыта к Чемпионату мира по футболу 2018. Ее площадь превышает 157 тысяч кв м. Общая площадь единого пассажирского терминала Домодедово увеличена до 500 тысяч кв м.

Виталий Ванцев решил выкупить у государства блокирующий пакет акций аэропорта Внуково

Председатель совета директоров и совладелец Внуково заявил о желании увеличить своего пакета акций аэропорта. По его словам, он намерен использовать опцион на выкуп у Росимущества блок-пакета — 25 процентов плюс одна акция. «Одна из таких возможностей — сделка с Росимуществом. Опцион на выкуп госпакета предусмотрен соглашением акционеров АО «Международный аэропорт Внуково», я задействовал этот опцион», — пояснил Ванцев, добавив, что сделке будет предшествовать оценка стоимости акций. Он уточнил, что собирается покупать блок-пакет за счет собственных и заемных средств. Продажа, по его словам, может состояться в течение полугода.

«Калуга» может стать запасным аэропортом для гаваней Московского авиационного узла

Международный аэропорт «Калуга» готов перейти на круглосуточный регламент работы, а также стать запасной воздушной гаванью для аэропортов Московского авиационного узла, заявил на заседании правительства Калужской области генеральный директор аэропорта Салават Кутушев. В перспективе запланирован выход аэропорта за рамки обычного регионального с маршрутной сетью point-to-point. Он будет полноценно функционировать в качестве хаба с развитой трансфертной картой полетов. Кроме того, будет больше уделено развитию сети ближнемагистральных авиaperвозок (от 250 до 1000 км). Это подкреплено растущим доверием авиакомпаний к аэропорту.

Росавиация приостановила действие сертификата авиационной безопасности аэропорта Нальчика

«Действие сертификата по авиационной безопасности ООО «Аэрокомплекс» (юридическое название аэропорта) в Нальчике приостановлено решением управления транспортной безопасности Федерального агентства воздушного транспорта», — сообщил и. о. начальника Южного МТУ Росавиации Валерий Силаев. Сейчас аэропорт работает в штатном режиме. Ежедневно принимает два самолета из Москвы и отправляет обратно (Внуково), рейсы выполняются авиакомпанией Utair совместно с «ИрАэро» (иркутская авиакомпания). Ремонт проводился в связи с тем, что искусственное покрытие ВПП, рулежные дорожки, места стоянки ВС значительно износились.

Компания «Стройнефть» из Самары победила в торгах на реконструкцию уфимского аэропорта

Цена, предложенная участником, не уточняется. Начальная стоимость контракта составляла 2,088 млрд рублей. Анонсированный ранее аналогичный конкурс с ограниченным участием был признан несостоявшимся в связи с тем, что все поступившие заявки были отклонены. В перечень работ входят: строительство терминала внутренних воздушных линий, аванперрона, топливохранилища, реконструкция привокзальной площади, систем электро-, тепло- и водоснабжения, благоустройство и озеленение территории. Финансирование осуществляется за счет собственных средств аэропорта и займов, а также средств бюджета Башкирии (500 млн рублей).

Власти Мордовии заинтересованы в сохранении международного статуса аэропорта Саранска

«Мордовия ведет работу по сохранению для аэропорта Саранска статуса международного и после чемпионата мира по футболу, — сообщил журналистам на пресс-конференции глава республики Владимир Волков. — Это наша цель. Мы занимаемся вопросом: собрали все необходимые документы, соответствующую комиссию ожидаем в июне-июле». Он подчеркнул, что регион заинтересован в прямых международных рейсах из Саранска в Турцию и Египет. «С пассажирской точки зрения, основные направления — это Турция, Египет, и жители близлежащих регионов могут вылетать по этим направлениям из Саранска, это будет востребовано», — добавил глава Мордовии.

Более 2 тысяч болельщиков воспользовались правом бесплатного проезда в «Аэроэкспрессе»

В день первого матча Чемпионата мира по футболу в Москве правом бесплатного проезда в «Аэроэкспрессе» воспользовались 2,2 тысячи зрителей. За три дня без оплаты перевезено более 3 тысячи болельщиков. Напомним, что зрители московских матчей впервые смогли воспользоваться правом бесплатного проезда 12 июня — за два дня до матча. Всего на данный момент правом бесплатного проезда в «Аэроэкспресс» воспользовались порядка 14 тысяч человек. Бульшая часть перевезенных пассажиров — волонтеры. Добавим, что с 25 мая аэроэкспрессы также начали бесплатно перевозить лиц, внесенных в списки FIFA, и неаккредитованных журналистов.

Дело техники

Почему развитие аэродромной инфраструктуры не влияет на себестоимость аэропортовых услуг



Эти данные отражают общую тенденцию восстановления объема перевозок после кризиса. Ее подтверждает и динамика поставок в аэропортах России. Объем закупок с 2013 года вырос с 3 до 6-7 миллиардов рублей. Компания «ТехноТренд» владеет около 40 процентов рынка. Развитие инфраструктуры аэропортов в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу способствовало росту объема поставок аэродромной техники не менее чем на 30 процентов. По прогнозам специалистов, в нынешнем году он достигнет 9 млрд рублей, а к 2020 году — 11 млрд рублей.

В развитии спецтехники основным направлением является совершенствование системы управления. Аэропорт Шереметьево в нынешнем году приобрел несколько новейших машин для противобледенительной обработки ВС. Они оснащены системой, позволяющей удалять с поверхностей воздушных судов снег с помощью мощной воздушной струи, не применяя жидкость. Залежавшийся снег может удаляться воздушной струей вместе с жидкостью. Оператор находится в будке и контролирует работу машины около самолета. Шереметьево стал первым аэропортом, который приобрел эти машины.

В настоящее время на рынке начинает появляться дистанционно управляемая техника. В Норвегии состоялась презентация образца такой уборочной машины: она сама выезжает в заданную точку аэродрома, производит уборку и возвращается к месту стоянки. По словам докладчика, в аэропорту дистанционно управляемые спецавтомобили начнут применяться даже раньше, чем на городских улицах — при ограничении территории расставить датчики будет проще. Компания «Авионор», управляющая всеми аэропортами Норвегии, стала первым покупателем таких автомобилей.

Заметной тенденцией в развитии аэродромной спецтехники стало и использование электроприводов. Изначально использовались бензиновые и дизельные двигатели, постепенно уступившие место гибридным. Собственно говоря, электрические машины, самоходные трапы и багажные тележки, начали применяться еще во времена СССР. В настоящее время начали появляться даже электрические тягачи, создание которых является вкладом в дело улучшения экологической обстановки в районе аэропорта. Кроме того, такие тягачи положительным образом влияют и на экономику аэропортов, так как не требуют затрат на топливо, масла и фильтры. Для электротягачей разработаны мощные батареи, которые заряжаются в течение ночи и позволяют работать весь день.

Окончание. Начало на с. 2

В развитии аэродромной спецтехники также наблюдается тенденция, обусловленная требованиями безопасности, предъявляемыми со стороны IATA. Те машины, которые соприкасаются с воздушными судами, должны быть оборудованы специальными датчиками, которые предотвращают их повреждение. Машины, оборудованные такими системами, уже внедряются в Европе и США. Наступит время, когда они появятся и в России. Специальными датчиками будет оснащаться вся наземная техника. Так, например, трапы и ленточные погрузчики будут оснащаться датчиками касания, а также специальными световыми индикаторами: зеленый цвет означает, что к самолету подъезжать можно, желтый — что необходимо соблюдать осторожность, красный — нужно остановиться.

Данные приборы не являются дорогостоящими, но аэропорты их не заказывают. В перспективе они будут вынуждены заказать их во исполнение требований международных организаций гражданской авиации. Расходы оправдают себя, так как в разы снизят количество случаев поврежденной воздушных судов, приносящих траты не только авиакомпаниям, но и аэропортам.

Современная аэродромная техника является многофункциональной. Сегодня существуют машины с функционалом «4 в одном», оснащенные отвалом, щеткой, а также системой обдува и баком для распределения жидких реагентов, которые могут наноситься на поверхность ВПП, РД и на места стоянок воздушных судов. Оборудование для уборки снега является съёмным — оно снимается на летний период. При уборке машина может двигаться со скоростью до 60 километров в час. Она отличается небольшим радиусом разворота, что позволяет легко маневрировать между разными участками. Такие машины в настоящее время поставлены в Ростов-на-Дону (аэропорт Платов) и в Новосибирск. Планируются и поставки в другие аэропорты России.

Сегодня увеличивается количество машин, которые оснащаются специальными датчиками, которые собирают и анализируют информацию, предоставляя её в собранном виде операторам, чтобы они не допускали ошибок при работе. Оператор может видеть на мониторе несколько машин и получать информацию о работе каждой: каким отвалом она работает, с какой точностью производится обработка, как работает система обдува, какое количество реагента распределено, какова температура поверхности при распределении реагента, каков остаток топлива, сколько часов данная машина должна отработать и когда необходимо осуществить техническое обслуживание, отмечены ли отказы в гидравлических или иных системах.

Один оператор может проводить мониторинг всего парка спецмашин. Он может планировать мероприятия по их обслуживанию: какую машину необходимо дозакзать, на какой требуется поменять щётки и какие именно. Данная система позволяет экономить рабочую силу и правильно распределять технические ресурсы. В случае неисправности нет необходимости звонить на завод для заказа необходимой запчасти: администрация завода будет осведомлена о неисправности онлайн и оперативно примет меры к отправке нужной запчасти в аэропорт.

В настоящее время можно не только приобретать спецтехнику в

собственность, но и арендовать её. Договор аренды будет целесообразно составлять в случае временного повышения нагрузки на аэропорт. Так, например, аэропорт Саранск арендовал несколько единиц спецтехники на время проведения Чемпионата мира по футболу.

Генеральный директор Ассоциации «Аэропорт ГА» Виктор Горбачёв отразил в своём докладе и другие факторы, влияющие на динамику пассажиропотока. Так, например, с давних пор стоит вопрос об установлении безвизового режима в течение трёх дней для туристов, прибывающих из Сибири, с Дальнего Востока и Крайнего Севера. Вопрос рассматривался в Общественной палате, в Государственной Думе и в Совете Федерации. В решении вопроса принимало участие и Министерство транспорта РФ, но дело так и не сдвинулось.

Китай, Япония и Южная Корея дают большой поток туристов в названные регионы, но, по словам представителей Комитета по туризму, этот поток сдерживается бюрократическими проблемами, с которыми связано получение визы. При этом вопрос должен решаться с представителями трёх ведомств: пограничной и таможенной служб, а также со службами контроля за безопасностью.



Виктор Горбачёв также затронул вопрос снижения себестоимости авиaperвозки. Одна из предлагаемых мер — снижение ставки НДС до нуля при выполнении внутренних и международных авиaperвозок. Помимо этого предлагается обязать нефтеперерабатывающие заводы не менять цены на авиа-ГСМ чаще одного раза в год. Россия является единственной страной, где к стоимости авиaperвозки прибавляются сборы за авиа-ГСМ.

Аэропорты также предлагается обязать корректировать ставки и сборы за обслуживание воздушных судов не чаще одного раза в год. Помимо этого со стороны Ассоциации «Аэропорт ГА» предлагается снизить либо полностью отменить таможенные пошлины на приобретаемые иностранные воздушные суда при отсутствии отечественного аналога данного класса.

Рассматривается также отмена оплаты за аэронавигационное обслуживание при полётах на внутренних авиалиниях. Исключение должно составлять только предоставление навигационной информации. Такой принцип действует в гражданской авиации США, где при полётах на внутренних авиалиниях плата за аэронавигационное обслуживание не взимается. Те деньги, которые получает Аэрофлот в порядке роялти, предлагается распределить внутри службы УВД для её развития.

В ходе дискуссии, состоявшейся после доклада Виктора Горбачёва, были затронуты и другие факторы влияния стоимости аэропортовых



услуг. Одним из них является то, что задачи по эвакуации воздушных судов возложены на аэропорты. Они вынуждены содержать специальную технику, что также вызывает финансовую нагрузку. За рубежом существуют специальные центры эвакуации воздушных судов, во Франции их около 10.

Свои комментарии внёс заместитель руководителя Ространснадзора Владимир Черток. Он коснулся вопросов принятия мер, обеспечивающих авиационную безопасность, которые прописаны в Приложении 17 ИКАО. Кроме того, он прокомментировал предложение передать аварийно-спасательные работы в компетенцию МЧС. Возможность и целесообразность этой меры вызывает сомнение, так как задача МЧС сводится к обеспечению безопасности на объектах общегосударственного значения, к которым элементы инфраструктуры аэропортов и воздушные суда не относятся. Подсчёты показали, что эта мера стоимость аварийно-спасательных работ для аэропортов не уменьшит, а напротив — увеличит.

Фактором, влияющим на стоимость авиaperвозки, является и обязанность аэропорта содержать охрану. Закон, вменяющий данную обязанность, не подразумевает дифференциацию аэропортов по интенсивности полётов и пассажиропотоку. Генеральный директор аэропорта Усть-Кут Владимир Бузинов, сталкивающийся с этой проблемой, предлагает, чтобы мера по усилению охраны для аэропортов с пассажиропотоком менее 300000 пассажиров в год носила рекомендательный характер. За нарушение данного закона Ространснадзор штрафует аэропорты, которые не имеют финансовой возможности увеличивать штат охраны (и не имеют необходимости в этом).

В настоящее время со стороны 12 аэропортов, находящихся в Восточной Сибири, в Государственную Думу поступило предложение откорректировать закон, но ситуация только ухудшается. При этом её усугубляет также требование платить зарплату работникам аэропортов не ниже минимального размера оплаты труда, на что денег не хватает даже без учёта необходимости содержания охраны. Выходом из положения может стать и создание вневедомственной структуры по обеспечению транспортной безопасности, наличие которой потребует меньших финансовых затрат. В аэропорту Усть-Кут создаётся такая структура, но затягиваются сроки её аттестации.

Выступления участников конференции позволяют сделать вывод, что технический уровень развития аэродромной инфраструктуры в России достаточно высок и препятствием для снижения себестоимости аэропортовых услуг не является. Основные проблемы, требующие решения, связаны с несовершенством нормативно-правовой базы. Ассоциация ведёт активную работу по её приведению в соответствие с общемировой практикой.

В ходе прошедшей конференции было объявлено о создании нового 9-го Комитета Ассоциации — по СПАСОП (служба поиска и аварийно-спасательного обеспечения полётов).

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

Во ФГУП ЦАГИ состоялась научно-техническая конференция «Прочность конструкций летательных аппаратов», посвящённая столетнему юбилею института. От СибНИА в пленарных выступлениях принял участие научный руководитель института Алексей Серьёзов с докладом «Отработка прочности и ресурса ЛА экспериментальными методами» (авторы — А.Н. Серьёзов и В.К. Белов).

Доклад был отмечен ведущими конференции и вызвал живую дискуссию. Заслуживает внимания предложение института о создании альбома по типовым концентраторам и решениям соответствующих задач.

В работе секции «Нормы прочности, нагрузки и аэроупругость» приняли участие В. Бернс и Е. Жуков с докладами: «Способ определения параметров собственных тонов колебаний летательных аппаратов в модальных испытаниях» (авторы — В. Бернс, Е. Жуков, В. Маленкова и Д. Маринин) и «Опыт контроля дефектов летательных аппаратов по параметрам вибраций» (авторы — В. Бернс, Е. Жуков, В. Маленкова и Е. Лысенко), а также В. Воробьёв с докладом «Расчётно-экспериментальные исследования динамических характеристик шасси самолётов в различных условиях эксплуатации» (авторы — В. Воробьёв, А. Гарин, А. Загидулин и А. Лазненко).

Со стендовыми докладами выступили В. Беспалов — «Экспериментальное исследование остаточной прочности композитных пла-

Идеи географии неподвластны

Ученые СибНИА приняли участие в конференции «Прочность конструкций летательных аппаратов»



стин с расслоениями», А. Тимофеев — «Допустимость коррозионных повреждений авиационных конструкций», «Мера коррозии, определяющая усталостную долговечность повреждённого металла», «Алгоритм полной отработки ресурсного потенциала авиационных конструкций в ожидаемых климатических условиях эксплуатации», М. Петров — «Разрушение материалов как временной термодинамический процесс», а также А. Мазутский, М. Дружинин и Г. Унру — «О влиянии периодического изменения параметров движения упругого летательного аппарата на его устойчивость».

Специалисты СибНИА отметили участие в работе конференции большого количества молодых специалистов и намекающую тенденцию к решению междисциплинарных задач.

Интересные информативные доклады были сделаны по беспилотным летательным аппаратам, а

также доклады об исследованиях композиционных материалов (КМ) на микроуровне. Конференция прошла под тематикой изготовления летательных аппаратов из композиционных материалов и соответствующего круга задач. Активно обсуждались нормы прочности КМ.

Был сделан интересный доклад о разработке российского аналога конечно-элементных программ типа Ansys и Femap — Фидесис.

Поразило количество участников конференции: всем желающим не хватило сидячих мест, и некоторые слушатели стояли в конференц-зале. Из критики было отмечено, что мало докладов от представителей КБ.

Конференция в ЦАГИ проводится традиционно раз в 2 года, она является хорошей площадкой для отработки эффективных решений в области прочности авиационных конструкций, места встреч специалистов для со-

вместного диалога и выработки оптимальных решений по самым актуальным задачам развития авиационной отрасли.

Напомним, что согласно решению Министерства промышленности и торговли России в 2013 году ФГУП «СибНИА им. С.А. Чаплыгина» назначено ведущей научно-исследовательской организацией Минпромторга России по направлению «Авиационная техника малой авиации». Ввиду этого в институте начались и продолжаются в настоящее время широкомасштабные поисковые и прикладные научные исследования, обеспечивающие формирование научно-технического задела в области создания перспективных региональных и местных авиатранспортных систем гражданского назначения с учетом сопровождения на всех этапах жизненного цикла.

С начала 90-х годов СибНИА развивает научно-технические связи и сотрудничество с авиационными научно-исследовательскими институтами и организациями, компаниями-производителями авиационной техники из зарубежных стран. Среди них — КНР, США, Германия, Великобритания, Франция, Малайзия и др. В настоящее время ведутся переговоры о новых проектах сотрудничества, которые будут, несомненно, полезны для развития института и авиационной науки в целом.

21 июня на заседании Законодательного Собрания Пермского края по итогам доклада депутата Законодательного Собрания, управляющего директора «ОДК-Пермские моторы» Сергея Попова единогласно было принято решение о присвоении Пермскому техникуму промышленных и информационных технологий (ПТПИТ) имени Бориса Георгиевича Изгагина, легендарного директора моторостроительного завода, лауреата Государственной премии, Почетного гражданина Перми.

Пермяки вернули долг

Техникуму промышленных и информационных технологий обрел имя «Красного директора»

С такой инициативой год назад выступил Совет ветеранов «Пермских моторов». По словам его председателя Рашида Дзунзы, Борис Георгиевич уделял особое внимание подготовке и воспитанию высококвалифицированных специалистов рабочих профессий. Он брал под личный контроль процесс прохождения производственной практики студентов: начальники цехов в обязательном порядке докладывали директору предприятия о результатах начинающихся моторостроителей. На средства завода для тогдашнего СГПТУ N1 (сейчас ПТПИТ) был построен трехэтажный учебный корпус, создана мастерская станков с ЧПУ, в постоянном режиме обновлялся парк оборудования.

Нынешний директор Пермского техникума промышленных и информационных технологий Вячеслав Ас-

пидов отметил, что для всего колледжа преподавателей и студентов присвоение учебному заведению имени Б.Г. Изгагина — почетно и значимо, поскольку в непростом процессе образования значительную роль играет воспитательный компонент. «Чтобы заложить основы культуры производства, недостаточно просто дать знания. Для наших ребят важно иметь перед глазами примеры людей, которые всю свою жизнь посвятили труду, любимому делу. Судьба Бориса Изгагина, великодушного организатора, замечательного руководителя производства, — яркий тому образец», — сказал В.В. Аспидов.

Торжественное мероприятие по присвоению имени Б.Г. Изгагина техникуму запланировано на конец августа, к началу очередного учебного года.



Борис Георгиевич Изгагин прошел трудовой путь от технолога сборочного цеха до генерального директора. При его непосредственном участии завод освоил и поставил на серийное производство авиационные двигатели для самолётов Ту-134 и МиГ-31, авиационные двигатели и редуктора для вертолётов Ми-4, Ми-6, Ми-8 и Ми-26.

Б.Г. Изгагин отмечен Орденами Ленина, «Знак Почета», «Трудового Красного знамени», «Октябрьской революции»; медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «Ветеран труда». Ему присуждены звания «Лауреата Государственной премии», «Почетного гражданина Перми» (1997 г.), «Заслуженного создателя космической техники», «Почетного моторостроителя». В 1976 году ему присвоено звание «Герой Социалистического Труда».

В феврале 2019 года исполнится 100 лет со дня рождения Бориса Изгагина.

ИЗ ПОТОКА НОВОСТЕЙ

Завершен цикл исследований легкого самолета с модифицированными органами управления

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского продолжают исследования модели легкого конвертируемого самолета. В перспективе он сможет использоваться как для пассажирских, так и грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Воздушное судно рассчитано на 50 пассажиров или 6 тонн груза. Крейсерская скорость будет составлять 480 км/ч. Легкий конвертируемый самолет может заменить выбывающие Ан-24/26 на рынке местных и региональных перевозок России. Эксперименты проводились в аэродинамической трубе малых скоростей ЦАГИ в рамках выполнения госконтракта с Минпромторгом России.

Сибирские ученые намерены разработать материал для снижения шума ВС при посадке

Ученые из Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) имени С. А. Чаплыгина разрабатывают композитный материал, способный снизить шум во время посадки самолета до бытового уровня не более 80 децибел. Подобная технология сейчас испытывается в США, сообщил научный руководитель СибНИА Алексей Серьёзов. «Мы тоже планируем решить эту проблему, и, я думаю, что где-то через год самолет с элементами аддитивного крыла уже будет у нас летать», — уточнил он. В СибНИА также ведется разработка самовосстанавливающихся и саморазрушаемых материалов, которые могут быть применены в создании авиационных двигателей и беспилотников.

РТИ создан радар для круглосуточного мониторинга и воздушной разведки Арктики

Бортовой радиолокационный комплекс (БРЛК), способный вести оперативную разведку ледовых полей и мониторинг дрейфа айсбергов, разработан концерном РТИ в интересах развития Севморпути, заявил генеральный директор АО «РТИ» Максим Кузюк. «Использование БРЛК делает воздушную разведку и мониторинг Арктики максимально безопасными, что облегчит задачу освоения региона и создания глобальной транспортной артерии», — сказал глава концерна. Он напомнил о планах руководства страны, согласно которым ключом к развитию русской Арктики, регионов Дальнего Востока станет Северный морской путь. К 2025 году его грузопоток возрастет в десять раз, до 80 млн тонн.

Ученые Томского университета разрабатывают износостойкую керамику для нужд авиапрома

Как сообщает пресс-служба ВУЗа, суть технологии — в использовании соединения алюминий-магний-бор (AlMgB14), физико-механические свойства которого значительно выше, чем у существующих аналогов, а стоимость — ниже. Материал, который будут синтезировать ученые, востребован в области машино- и авиастроения. Такие износостойкие покрытия помогают продлить срок эксплуатации и, как следствие, снизить затраты на амортизацию и ремонт. Теоретически эту керамику можно напылять даже на бытовые вещи, например, на ножи, делая их прочнее. Ученые ТГУ наносят керамическое покрытие на детали методом магнетронного распыления.

ЦАГИ наградили лауреатов конкурса на лучшие научно-исследовательские работы

«В этом году наиболее важными работами комиссия признала труды по гиперзвуковой аэродинамике, вопросам обеспечения прочностного эксперимента, а также методике контроля состояния конструкций. Впервые за несколько лет нашим ученым присуждается премия в номинации «Специальная премия за работы в области государственной политики в авиационной области». Несомненно, это является положительным моментом. Отрадно и участие в конкурсе смежных организаций, таких как Корпорация «Иркут» и МКБ «Факел», институтов РАН и др.», — прокомментировал заместитель генерального директора ФГУП «ЦАГИ», доктор физико-математических наук Сергей Ляпунов.

Инновационная разработка ЦИАМ им. Баранова отмечена серебряной медалью салона «Архимед»

Серебряной медалью 21 международного салона изобретений «Архимед», проходившего в Москве, отмечена совместная разработка специалистов Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова и ПАО «ОДК-УМПО». В рамках НИР специалистами инженерингового центра «Композиционные материалы и аддитивные технологии» ЦИАМ был изготовлен прототип керамического высокоскоростного авиационного подшипника сокращения опоры турбовинтового двигателя из наноструктурированных композиционных материалов на основе карбида кремния и карбонитрида титана. Прототип испытан на подшипниковом стенде Института.

Новая кафедра МФТИ на базе ОАК начала набор студентов на магистерскую программу

В Московском физико-техническом институте (МФТИ) начинает работу новая кафедра системного инженеринга в авиастроении, которая будет работать на базе Объединенной авиастроительной корпорации. Объявлен набор студентов на новую магистерскую программу «Системный инженеринг и цифровые технологии в авиастроении». В рамках этой программы будет осуществляться подготовка междисциплинарных специалистов, способных разрабатывать и внедрять современные цифровые технологии в концепции индустрии 4.0 Студентам магистратуры планируется выплата стипендии с заключением договоров, предполагающих дальнейшее трудоустройство на предприятия ОАК.

МГТУ ГА представил свою новую разработку на выставке «Комплексная безопасность 2018»

На Международном салоне-выставке средств обеспечения безопасности «Комплексная безопасность 2018» аспирантами МГТУ ГА Игорем Автиным, Алексеем Трушиным и доцентом Борисом Капрановым представлен квадрокоптер оснащенный специальным устройством, а также и оригинальный программный продукт. Эта система позволяет эффективно проводить работу по дистанционному зондированию пожароопасных участков в лесных массивах. Оригинальная «Система дистанционного мониторинга пожароопасного состояния лесов и торфяников» разработана на научно-технической базе МГТУ ГА, а ее результаты лягут в основу диссертационных исследований молодых ученых.

«Из первых рук»

ВИАМ посетили зам. министра финансов РФ, представители S7 и холдинга «Инжиниринг»

22 июня РФ 2018 года Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ) посетил заместитель Министра финансов Российской Федерации Андрей Иванов. Также институт для обсуждения вопросов возможного сотрудничества посетили член Совета директоров компании S7 Владислав Филев и генеральный директор холдинга «Инжиниринг» Владимир Перекрестов.

Гости ознакомились с научно-исследовательскими и производственными комплексами, лабораториями, а также с высокотехнологичными малотоннажными производствами, выпускающими более 230 наименований продукции. В частности, их внимание были привлечены аддитивное производство, научно-производственные комплексы термообработки, сварки, ионно-плазменных покрытий, изотермической штамповки жаропрочных сплавов, литья монокристаллических лопаток ГТД, ГТУ.

Генеральный директор ВИАМ, академик РАН Евгений Николаевич Каблов рассказал о последних достижениях института в области разработки материалов и технологий нового поколения. «Собственные мощности и высокий уровень подготовки наших специалистов позволяют институту решать широкий спектр задач в сфере создания и производства материалов для различных отраслей промышленности», — отметил он.

Руководитель ВИАМ также сообщил о продолжающемся техническом перевооружении института, которое в современных условиях является гарантией создания конкурентоспособной продукции мирового уровня.

В свою очередь гости высоко оценили научно-техническое оснащение ВИАМ и его производственный потенциал.

Но ВИАМ — это еще и площадка, где наиболее креативные сотрудники профильных предприятий получают новые знания, что называется «из первых рук». С 18 по 22 июня 2018 года представители промышленных предприятий прошли здесь курсы повышения квалификации по применению на практике разработанных в институте технологий.

Обучение было организовано для сотрудников АО «МВЗ им. М.Л. Милы», АО «Камов», ПАО ААК «ПРОГРЕСС», АО «Московский машиностроительный завод «АВАНГАРД», Филиал ООО «Ижевский радиозавод» в г. Москве КБ «Робототехника», АО «ЛИИ им. М.М. Громова» и АО «Высокие технологии».

В завершающий день обучения специалистам были торжественно вручены удостоверения о повышении квалификации.



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 развертывает 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 Гилари 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 Гилари 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: увеличивается 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 Велочаевский 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.



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.

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-

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/взлета 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 взлета 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 контролируемо 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 задержать ненадежные авиалинии 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.

«Ключ на старт!»

Европейский и канадский авиастроители включили отсчёт до пуска совместной программы по производству CSeries. Чем ответят их конкуренты из США и Бразилии?

Решив в прошлом году объединить усилия в производстве и продажах нового семейства узкофюзеляжных самолётов, Бомбардье и Эйрбас наконец поставили точку в выработке условий заключённой с этой целью сделки. Как объявлено, окончательное соглашение вступит в силу 1-го июля, но обе стороны уже назвали его переломным моментом как в 10-летней эпопее CSeries, так и для мирового рынка воздушных судов такого типа в целом.



Рисунок предоставлен автором

— Очень скоро мы сможем увидеть, насколько это событие меняет состояние дел в сегменте пассажирских самолётов вместимостью от 100 до 160 кресел, — предсказал на церемонии подписания в Монреале вице-президент Бомбардье по финансам Джон Диберт.

В центре договорённости, предварительно достигнутой восемь месяцев назад и ныне обретшей юридическую форму, — передача половины собственности на ключевом активе аэрокосмического дивизиона Бомбардье в руки Эйрбас. Последнему приобретение обошлось в символический один доллар. На деле к этому доллару стоит приписать много нулей поскольку олицетворяемый им шаг явился спасательным кругом для главного детища канадского концерна.

Начав в 2008 году создание лайнера с чистого листа, Бомбардье превысил изначально отведённый бюджет на два миллиарда долларов и более чем на два года отстал от сроков выхода с ним на рынок в запланированном объёме. Самолёт вышел насыщенным новыми технологиями, включая электро-дистанционную систему управления полётом, выполненные из композитов панели крыла, литий-алюминиевые конструкции и высокоэкономичный двигатель. В итоге расходы на разработку составили шесть миллиардов долларов. Несмотря на беспорочное качество продукта, наращивание серийного производства застопорилось, а инспирированный Боингом правительственный запрет на ввоз машин соперника в США грозил и вовсе поставить на нём крест.

Неминуемую, казалось, угрозу удалось снять после вмешательства американской Комиссии по международной торговле, признавшей обвинение Бомбардье в

демпинге и нарушении принципов справедливой конкуренции необоснованными. Тем самым была выведена из-под удара его судьбоносная сделка с «Дельта Эйрлайнс» о поставке 75 экземпляров CSeries и опционе на ещё 75. Одновременно египетская национальная авиакомпания подтвердила заказ на 24 удлинённые версии CS300, придав больше оптимизма партнёрам по только что образованному альянсу.

На новом этапе Эйрбас, по существу, выступит в роли ведущего. Задача специально созданной под проект компании заключается в том, чтобы реализовать его коммерческий потенциал на рынке, что так долго не удавалось Бомбардье в одиночку.

— Совместно мы сможем в полной мере пожать плоды технологий, освоенных аэрокосмической индустрией Квебека, — говорит Диберт. Ему вторит финансовый директор Эйрбаса Гарольд Вильгельм: «Глобальный характер нашей деятельности в сочетании с инновациями, воплощёнными в новейших самолётах Бомбардье, является залогом общего успеха.»

Бравурный настрой, однако, не отменяет неопределённости насчёт количественной оценки потенциала CSeries, который составлял предмет дискуссий на протяжении десятилетия.

Запуская программу в 2008 году, Бомбардье прогнозировал, что авиаперевозчикам потребуется 6300 самолётов ёмкостью 100-160 кресел в предстоящие 20 лет — с ежегодной поставкой 315 в среднем. По истечении половины этого срока рынок не оправдал расчётов компании. После 2008 года в данном сегменте, помимо CS100 и CS300, предлагались ещё четыре модели: Боинг 737-700, A318 и A319 от Эйр-

баса и бразильский Эмбраер E195. В совокупности, за последние 10 с половиной лет на шесть моделей пришлось 805 поставок, что в среднем меньше 80 самолётов в год. Хуже того, как показывает анализ, две трети осуществлённых поставок были законтрактованы до 2013 года. Иными словами, с тех пор мировой спрос в данном сегменте явно снизился по сравнению с расчётным.

Тем не менее, партнёры считают, что скоординированными усилиями в рамках альянса они смогут подстегнуть интерес к их общему продукту. Обновлённый прогноз, опубликованный Бомбардье, оценивает потенциальный спрос в 6800 воздушных судов вместимостью 100-150 кресел в течение следующих 20 лет. Президент компании Аллен Беллэйр связывает ожидаемое ускорение продаж CSeries с проливной мощью европейского концерна, глобальным масштабом его деятельности и возможностью оказывать через него давление на поставщиков с целью снижения издержек производства.

В обмен на получение фактического главенства над программой Эйрбас подтянулся взять на себя организацию закупочной деятельности, глобального маркетинга и послепродажной поддержки. В соглашении подтверждено, что основное производство и штаб-квартира программы CSeries останется в Монреале. Вторая сборочная линия, как и намечалось, откроется в Мобиле, штат Алабама, рядом с уже построенным там заводом Эйрбас по сборке A320-х, и будет выпускать четыре самолёта в месяц, сообщил назначенный руководителем программы Филипп Балдуччи.

— Новый цех должен быть построен в следующем году, а ввод его в строй состоится в 2020-м. Обе ли-

нии будут ориентированы на поставку в США. Рассчитываем запустить их возможно скорее, а затем оценить возможность наращивания мощности.

В случае необходимости дополнительного финансирования Бомбардье изначально обязался выделить на проект до 700 миллионов долларов в течение трёх лет. В ходе редакции соглашения эта сумма была увеличена на 225 миллионов долларов, а срок финансирования продлён до трёх с половиной лет. Окончательной утряске условий непосредственно предшествовало заключение обнадёживающего контракта с латвийской Air Baltic на поставку в общей сложности 60 экземпляров CS300. Тем самым портфель заказов на обе модели семейства увеличился до 402.

Полагают, что партнёры сочтут целесообразным провести ребрендинг программы, чтобы отразить её изменившийся статус, и станут предлагать самолёты под новой маркой. Очевидно также, что фактический переход всего предприятия под крыло европейского гиганта ещё больше обострит борьбу за доминирование на мировом рынке с Боингом.

Со стороны последнего давно и логично ожидается ответный ход. Выбор вариантов здесь не велик и, вероятно, будет в виде аналогично выстроенного альянса с Эмбраером. Надо думать, что новости на эту тему появятся очень скоро — если не до, то во время предстоящего международного авиасалона в Фарнборо.

Том ЗАЙЦЕВ,
корреспондент,
Flight Global / Air Transport
Intelligence
Специально для «Воздушного
транспорта»
Монреаль-Нью-Йорк.

Самолет A330neo, ремоторизованная версия широкофюзеляжного A330, отправился в мировое турне в рамках программы сертификации этого воздушного судна. В ходе этого турне планируется выполнить тесты на ETOPS, а также продемонстрировать совместимость самолета с существующей инфраструктурой аэропортов.

После пролета над заводами Airbus в Европе, A330neo посетит 15 аэропортов на пяти континентах, проведя в воздухе около 150 часов. В мировом турне участвует A330-900 в ливрее стартового эксплуатанта Tap Air Portugal. Самолет оборудован пассажирским салоном Airspace.

На штурм пяти континентов

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

Свой первый полет данный борт выполнил 15 мая 2018 года: он участвовал в программе испытаний систем салона самолет, в частности, системы кондиционирования.

Мировое турне является ключевым этапом сертификационных испытаний этого воздушного судна. Компания Airbus планирует получить сертификат типа на A330neo летом этого года. В настоящий момент в программе сертификационных испытаний

A330neo участвуют два испытательных борта A330-900 и один самолет авиакомпании TAP.

Программа A330neo была запущена в июле 2014 года. Семейство самолетов A330neo представлено двумя моделями: A330-800 и A330-900, рассчитанных на размещение 257 и 287 пассажиров в трех классах. Эти самолеты оснащены высокоэкономичными двигателями Rolls-Royce Trent 7000 со степенью двухконтурности 10:1, имеют улучшенный

аэродинамический контур (новые законцовки по типу A350 XWB, увеличенный размах крыла, титановые пилоны), а также оборудованы новым пассажирским салоном Airspace.

По сравнению с конкурирующими самолетами предыдущего поколения, расход топлива «на одно кресло» у A330neo сократится на 25 процентов. Кроме того, по сравнению с самолетами A330, дальность полета A330neo увеличится более чем на 2700 км.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Иностранные авиакомпании подали заявки на 3 тысячи 122 рейса во время мундиала 2018

Об этом в ходе пресс-брифинга сообщил представителям российских и мировых СМИ новый министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих. «Всего иностранные авиаперевозчики в период с 13 по 21 июня подали заявки на 3 тысячи 122 рейса, выдано 2 тысячи 348 разрешений, из них 2 тысячи 236 — на международные рейсы», — рассказал министр. Ранее Минтранс России разрешил иностранным авиакомпаниям совершать чартерные полеты внутри страны на период Чемпионата мира по футболу 2018 года. Таким образом, зарубежные авиаперевозчики помогут с решением транспортной доступности в городах, где будут проводиться футбольные матчи.

США отметят юбилей «авиаперелета дружбы» изданием книги о событии на русском языке

Концепцию программы празднования 30-летнего юбилея «Перелета дружбы» из поселка Нома (Аляска) в бухту Провидения (Чукотка) разработали в США. Одними из ключевых событий юбилея станут издание на русском языке книги об этом полете и визит ее автора на Дальний Восток, сообщило Генконсульство США во Владивостоке. 14 июня 1988 года самолет компании Alaska Airlines совершил 379-километровый перелет через Берингов пролив, ознаменовавший открытие воздушной границы между СССР и США. Автор книги Дэвид Рамсер в конце 1980-х — начале 1990-х годов работал пресс-секретарем двух губернаторов Аляски и участвовал во многих ключевых событиях того времени.

К осени в европейских аэропортах появятся одноместные капсулы для отдыха — Airpods

По словам разработчиков, это отличная альтернатива для путешественников, которые не всегда могут попасть в дорогие лаунж-зоны. Внутри звукопроницаемых капсул есть все необходимое для работы и отдыха: Wi-Fi, кондиционер, раскладное кресло-кровать, станция для зарядки мобильных устройств и будильник. Кроме того, путешественники здесь смогут получать актуальную информацию о предстоящих рейсах. Кстати, недавно в авиагавани Нью-Йорка Ла-Гардиа появились кабины Jabbbbox. А в международном аэропорту Хельсинки пассажирам предлагают передохнуть в капсулах для сна GoSleep. Тестирование европейских кабин планируют завершить к осени.

Amadeus получила высший уровень сертификации на соответствие новейшей версии стандарта NDC

С 2016 года Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA) осуществляет сертификацию предприятий авиационной отрасли на их соответствие требованиям нового стандарта NDC. Успешное прохождение этой сертификации отражает способность игроков отрасли работать с передачей данных по стандарту NDC. Компания Amadeus обновила сертификацию своей системы Altiа NDC на соответствие требованиям стандарта NDC версии 18.1, которая была выпущена в марте этого года. Кроме того, в текущем году компания Amadeus рассчитывает получить третий уровень сертификации IATA в качестве агрегатора.

Ryanair призвал запретить продажу алкоголя в аэропортах после потасовки 20 пассажиров

Ирландский лоукостер Ryanair призвал к запрету на выпивку до 10 утра в аэропортах после того, как группа отдыхающих вынудила экипаж самолета, следовавшего рейсом из Дублина на Ибицу, совершить вынужденную посадку в Париже. Трех зачинщиков беспорядков в состоянии алкогольного опьянения передали в руки французским правоохранителям в аэропорту Парижа. В потасовке участвовали не менее 20 пассажиров рейса. «Мы не станем терпеть неконтролируемое или разрушительное поведение в любое время, безопасность и комфорт клиентов, экипажа и самолетов являются нашим приоритетом номер один», — заявил представитель авиакомпании Робин Кили.

Авиакомпания Cathay Pacific получила первый широкофюзеляжный самолет серии A350-1000

Cathay Pacific получила свой первый A350-1000, став вторым эксплуатантом этого типа в мире. Авиакомпания планирует эксплуатировать этот самолет на маршруте Гонконг — Нью-Йорк, продолжительность примерно 17 часов. Это будет самый продолжительный рейс, выполняемый на данный момент из Гонконга какой-либо авиакомпанией. Благодаря унификации самолетов, Cathay Pacific сможет значительно сократить операционные расходы. Пассажирский салон A350 предоставляет пассажирам самый высокий уровень комфорта в полете: увеличенное индивидуальное пространство, более влажный и свежий воздух, пониженное давление и систему развлечений четвертого поколения.

Нидерланды отказались привлечь Украину к ответственности за катастрофу Boeing 777

Парламент Нидерландов отклонил предложение о привлечении Киева к ответственности за причастность к катастрофе малайзийского Boeing в 2014 году. Голландские депутаты отказались принять инициативу лидера партии «Форум за демократию» Тьерри Бодде, который указывал, что Украина должна была закрыть воздушное пространство над Донбассом во время военных действий. Парламентарии не стали изучать предложение Бодде. Однако поддержали решение правительств Австралии и Нидерландов о привлечении к ответственности Москвы. Бодде отметил, что авиакомпания также проявила беспечность, используя воздушное пространство над зоной конфликта.

США создадут рядом с Осло инфраструктуру для базирования четырех истребителей Raptor

Пентагон представил Норвегии план по созданию в скандинавской стране инфраструктуры для базирования четырех истребителей F-22 Raptor. Как говорится в сообщении, распределенном норвежским министерством обороны, для этих целей выбран аэродром Рюгге в Восточной Норвегии, расположенный в одноименной коммуне примерно в 60 км к югу от Осло. Ведомство отмечает, что проект является частью так называемой европейской инициативы сдерживания министерства обороны США и «будет способствовать поддержанию долгосрочного оборонного сотрудничества» двух стран. В бюджете Пентагона на 2018 год предусмотрено выделение \$12 млн на эти цели.

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 из-

дание (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