

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 36 (44139)
Сентябрь 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Поставка и ремонт АВИАКОМПОНЕНТОВ

Широкая номенклатура в наличии на складах
Центра Дистрибуции



24/7 AOG Desk +7 (916) 580-08-08

wcd@asc.aero, mro@asc.aero

ТЕХНОДИНАМИКА

Авиационно-сервисный центр
ФАП 285-16-017, EASA 145.0792



В режиме тонкой настройки

Подробности на с. 12

Аэропорт «Платов» — за три месяца до открытия

Прямая речь

Солью ран не лечат!

Петр Стегний: Трагедию с Лехом Качиньским сделали инструментом политической борьбы

Власти Польши используют трагедию с катастрофой самолета польского президента Леха Качиньского под Смоленском, произошедшую в 2010 году, как инструмент внутриполитической борьбы, считает чрезвычайный и полномочный посол России Петр Стегний.

«Нынешнее польское правительство с упорством, заслуживающим лучшего применения, разыгрывает карту смоленской тра-

гедии. Катастрофа под Смоленском, безусловно, является инструментом внутриполитической борьбы в Польше, поводом к дополнительной дискредитации оппозиции со стороны правящей партии. Заодно в эти политические игры втягивают и Россию», — сказал дипломат. Он напомнил, что Варшава уже больше года обещает представить какие-то новые доказательства случившегося. Но до сих пор так этого не сделала.

«Пытаются найти хоть что-то, за что можно зацепиться, но не по-

лучается. Весь мир знает, что причины трагедии уже выяснены как профессионалами МАК, так и польскими экспертами еще в 2011 году. Считаю, что более открытого расследования, более открытой позиции России по отношению к польским представителям, которые участвовали тогда в расследовании, нельзя себе представить», — отметил Стегний. — Пора уже польским политикам перестать спекулировать на этой болезненной для польского общества теме».

Без комментариев

Где деньги, Зин?

Польская оппозиция требует отчета комиссии по смоленской катастрофе

ленской авиакатастрофы» в качестве политического инструмента. Генерал, экс-глава Службы военной контрразведки Польши ранее заявил, что именно так эту теорию в разговоре с ним охарактеризовал глава Министерства обороны страны Антони Мачеревич.

«Из заявления господина Пытеля мы узнали, что господин министр Мачеревич циничным образом играет смоленской катастрофой, узнали, что он коварно политизирует эту страш-

ную катастрофу, использует ее для того, чтобы строить позицию PiS (правящей партии «Право и справедливость»), строить позицию самого Мачеревича в рамках PiS», — заявил Кервиньский, которого цитирует информационное агентство РАР.

Марчин Кервиньский подчеркнул: «Комиссия фактически не работает, результатов ее работы нет. Она должна или представить полный отчет, или должна быть распущена, а ее члены должны вернуть деньги».

Крупнейшая в Польше оппозиционная политическая партия «Гражданская платформа» потребовала от очередной вновь назначенной комиссии, которая выясняет причины авиационной катастрофы под Смоленском в 2010 году, предоставить подробный отчет о своей работе, результатах расследования с участием зарубежных экспертов или завершить свою деятельность и вернуть деньги, выделенные на ее функционирование

Депутат партии Марчин Кервиньский в ходе пресс-конференции прокомментировал слова генерала Петра Пытеля о том, что власти страны «используют тему нападения как причины смо-

Воздушный транспорт гражданской авиации № 36

Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

16+

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,генеральный директор
ГосНИИ ГА**Г. Пономарева,**заместитель главного редактора
газеты «Воздушный транспорт»**В. Горбачев,**генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт» ГА
стран СНГ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

М. Володина,зам.генерального директора
ЗАО «Сирена-Трэвел»**В. Пономаренко,**академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ**Е. Каблов,**

генеральный директор

ГНЦ ВИАМ,
член Совета по науке
и высоким технологиям

при Президенте России

В. Чуйко,президент,
генеральный директорАссоциации «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) 953-34-89e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com**(ПР)** — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.*Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.*Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии

ООО «МЕДИАКОЛОР»

105187, г. Москва,

ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1272

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Для грузовых перевозок использовался и Ан-22 («Антей»), который способен поднять 80 тонн груза. Но этот самолёт был исключительно военно-транспортным и гражданского сертификата не имел. Впрочем, для решения гражданских задач он использовался: например, с его помощью доставлялись негабаритные грузы в Заполярье. Возможно, гражданский сертификат был бы оформлен

и на него, но у военных по отношению к «Антею» появился ряд замечаний. Они также могли быть устранимы, но военное ведомство больше интересовал Ил-76, который в 1971 году совершил первый полёт, а спустя три года, в 1974 году, был принят на вооружение.

Ан-22 был снят с производства после того, как было изготовлено 66 экземпляров. Ил-76 уступает «Антею» вдвое: его грузоподъёмность

Махнем «Руслана» на «Слона»

Россия обязана иметь свой грузовой воздушный флот

Грузы по воздуху? Сама по себе услуга не нова. Но чтобы воздушное судно по своим возможностям могло тягаться с морским или речным, а то и вовсе с товарными поездами... Такая возможность появилась сравнительно недавно. Хотя сам грузовой сегмент как таковой появился полвека назад. Его история началась с эксплуатации самолётов Ан-12, грузоподъёмность которого составляет 20 тонн.

составляла 40 тонн. Но для военно-го руководства было важно, чтобы транспортный самолёт был скоростным — именно в этом случае будет большая гарантия безопасности при прохождении над точками неприятельского ПВО. Ил-76 получил гражданский сертификат и поступил в Аэрофлот, а именно, в Тюменское управление гражданской авиации.

Воздушные суда этого типа эксплуатировал и 64-й лётный отряд ЦУМВС наряду с Ан-12. Этот отряд просуществовал до второй поло-

вины 90-х годов. Для грузовых перевозок использовались также соответствующие версии самолётов Ил-18 и Ту-154. Эти воздушные суда являются безрамповыми и поэтому не давали таких возможностей, как транспортники. Они применялись для решения таких задач, как, например, доставка свежих овощей и фруктов в районы Крайнего Севера. Тяжёлую технику могли доставлять только рамповые самолёты. И поэтому, отвечая на вопрос, есть ли замена для Ан-22,

можно ответить так: и да, и нет.

В конструкторском бюро имени С.В. Ильюшина был создан самолёт Ил-96-400Т, являющийся грузовой версией пассажирского воздушного судна Ил-96-400, проект которого не был реализован во второй половине 90-х годов, но рассматривается как перспективный сегодня. Ил-96-400Т способен поднять 92 тонны груза, что на 12 тонн больше, чем Ан-22.

Продолжение на с. 5

Подъёмная сила разума

Фундамент великой авиационной державы закладывают учёные, конструкторы, инженеры

Достижения современной науки и техники стали значительной частью экспозиции прошедшего авиасалона МАКС 2017. В его работе приняли участие многие научно-исследовательские институты авиационного профиля. К сожалению, в этом году свое шале с передовыми разработками ведущих отраслевых специалистов не смог развернуть флагман авиационной науки — Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации (ГосНИИ ГА): расценки за аренду выставочных площадей оказались ему не по карману.

В экспозиции нынешнего авиасалона демонстрировались две летающие лаборатории на базе самолётов Ил-76, на крыльях которых были установлены испытываемые двигатели — ПД-14 на первом самолёте и ТВ7-117СТ (двигатель для лёгкого транспортного самолёта Ил-112) — на втором. Работа по

созданию летающей лаборатории для лётных испытаний двигателя ПД-14 была начата в 2013 году с разработки аванпроекта для лётных испытаний двигателя ПД-14. В 2014 году был разработан технический проект летающей лаборатории на базе самолёта Ил-76 с усиленным крылом для установки опытной дви-

гательной установки ПД-14 вместо силовой установки Д-30КП № 2. В 2015 году была завершена подготовка летающей лаборатории Ил-76ЛЛ №0807 к первому полету с двигательной установкой ПД-14.

Летающая лаборатория для испытаний двигателя ТВ7-117СТ была создана недавно. Как со-



Сегодня уже не является тайной — встречать врага приходилось с устаревшей техникой. В романе Константина Симонова «Живые и мёртвые», как и в одноимённом фильме, есть эпизод, связанный с падением подбитого бомбардировщика ТБ-3. Спасшийся лётчик на чём свет стоит кроет самолёт, созданный ещё в 1927 году и не сумевший набрать нужную для боя скорость.

Вместе с тем, до начала вой-

ны на вооружение был принят скоростной бомбардировщик СБ (АНТ-40), развивавший скорость более 400 километров в час. Эти самолёты принимали участие в защите Москвы. Члены экипажа одного из них, штурман Александр Плохов и стрелок-радист Александр Ренке, 25 октября 1941 года героически погибли рядом с деревней Демшинка Серпуховского района, почти рядом с нынешним аэродромом АОН Большое Грыз-

С задания не вернулись

Установлены и увековечены имена авиаторов, погибших в воздушном бою на защите Москвы

«И верьте нам: на каждый ультиматум воздушный флот сумеет дать ответ!» — так поётся в знаменитом марше авиаторов. Тот, кто посетил нынешним летом авиасалон «МАКС 2017» и форум «Армия 2017», скажет: да, действительно сумеет. Но трудно поверить, что более 75 лет назад, в октябре 1941 года, советские лётчики нередко оказывались беззащитными перед фашистскими стервятниками...

лово. Командир экипажа — Иван Горбунов остался жив.

Рядом с местом трагедии стоит обелиск, который обрамляют аккуратно сложенные фрагменты конструкции самолёта. Изначально там же были захоронены останки членов экипажа. Ныне они покоятся на территории мемориала «Рубеж обороны», созданного на окраине города

Противно. Там же покоятся воины, сражавшиеся на этой земле. Благодаря их подвигу, фашистские войска на южном направлении прекратили наступление.

Иван Горбунов после излечения от ранений снова начал летать в родном полку, но уже с другим экипажем. Он прошёл всю войну и День Победы встретил на немецком аэродроме Обер-Глогау, уже будучи

гвардии капитаном. В августе 1945 года, уже став гвардии майором, Горбунов вернулся в СССР, где продолжил службу в разных должностях. С 1954 года он командовал бомбардировочным авиаполком в Африканде (Мурманская область), с 1958 года — 218-й бомбардировочной авиадивизией.

Продолжение на с. 11

Будет доверено магистрам

Началась подготовка кадров для реализации программы российско-китайского самолёта

Двадцать российских студентов направляются в г. Шанхай (КНР) на обучение по корпоративным англоязычным магистерским программам по направлениям «Проектирование конструкций из композиционных материалов» и «Технологии управления жизненным циклом изделия». Будущие магистры будут трудоустроены в ОАК и АО «Гражданские самолёты Сухого» для работы над программой широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта, который совместно создают российские и китайские авиастроители

Совместная российско-китайская программа реализуется на базе «Московского авиационного института» (МАИ) и Шанхайского университета транспорта (ШТУ). Продолжительность обучения в магистратуре составляет 2,5 года. Первый год и последние полгода магистранты проведут в Шанхае, второй год в Москве. Учебные группы по

обоим направлениям состоят из российских студентов МАИ и китайских студентов ШТУ. Выпускники программ получают дипломы двух вузов.

«Для работы на следующих этапах программы широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта нового поколения в ближайшее время потребуется увеличение ко-

личества специалистов. В этой связи будут особенно востребованы профессионалы в области проектирования полимерных композиционных материалов, поскольку ПКМ будут составлять более 50 процентов конструкции планера. В свою очередь для четкого управления процессами востребованы кадры в области управления жизненным



циклом изделия», — пояснил главный конструктор программы ШФДМС Максим Литвинов.

Более того, знакомство будущих российских специалистов с китайским подходом к менеджменту и с китайской культурой позволит обеспечить более эффективное взаимодействие между сторонами в рамках работы над программой широкофюзеляжного дальнемагистрального лайнера.

Создание российско-китайской магистратуры стало возможным на основании соглашения, подписанного в апреле 2017 года между МАИ и ШТУ.

Программу широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация» реализует совместно с Китайской корпорацией гражданского авиастроения» (COMAC).

Делу — время. И быстрые крылья!

Почему в России стали реже летать бизнес-джеты

Основные проблемы и тенденции развития деловой авиации в России стали предметом обсуждения на Форуме деловой авиации, который состоялся 6 сентября в зале «Петровский» отеля «Аэростар». В роли организатора выступила Объединённая Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА).

В материалах доклада генерального директора АО «Авиакомпания «РусДжет» **Александра Кулешова** были представлены статистически данные по количеству рейсов и перевезённых пассажиров за 2014, 2015, 2016 годы, а также за период с января по апрель нынешнего 2017 года. По каждому из рассмотренных параметров наблюдалось падение. Количество рейсов по указанным годам распределилось следующим образом — 50095, 43878, 41416 и 9886 соответственно.

По представленным данным видно, что наиболее сильным было падение с 2014 по 2015 годы. Полное представление о динамике процесса можно будет получить после того, как будут обработаны данные по всему 2017 году. По количеству перевезённых пассажиров падение было более значительным. Данные распределились по указанным годам следующим образом — 160860, 141033, 129873 и 38603.

В докладе также были приведены данные по числу полётов российских и иностранных операторов за этот же период. Данные по отечественным перевозчикам практически не менялись и, оставаясь в 2014-15 годах на уровне около 5000, к 2016 году увеличились примерно до 6000. Количество полётов иностранных операторов с 2014 по 2016 годы менялось приблизительно с 33000 до 24000 и 22000. С января по апрель нынешнего 2017 года соотношение полётов у российских и иностранных перевозчиков составило примерно 2500 против 5000, т.е. вдвое меньше, в то время как в предыдущие годы иностранные компании опережали российских в 5-6 раз.

Все упомянутые и многие другие представленные данные свидетельствуют о значительных изменениях на рынке деловой авиации в России с 2014 по 2017 годы. Наибольшее снижение трафика наблюдалось на международных перевозках — 27 процентов против 15 на внутренних авиалиниях. При этом российские операторы увеличили свою долю на рынке деловой авиации с 20,01 до 36,05 процентов. Иностранные операторы снизили объёмы перевозок на 32 процента, в то время как российские увеличили его на 30 процентов. По итогам января-апреля 2017 года показатели объёма трафика улучшились по сравнению с 2016 годом. Одной из наиболее существенных причин падения объёма перевозок на воздушных судах деловой авиации является ухудшившееся положение России на международной арене.

Деловая авиация во многом зависит от тех же факторов, что и коммерческая, т.е. от состояния аэропортовой инфраструктуры, политики ценообразования и рынка услуг. С докладом о состоянии инфраструктуры аэропортов Московского авиаузла и в регионах выступил генеральный директор ООО «Международный центр деловой авиации», вице-президент ОНАДА **Евгений Бахтин**. В своём выступлении он назвал объективные и субъективные факторы, влияющие на развитие инфраструктуры деловой

авиации и авиации общего назначения в российских аэропортах. К объективным факторам относятся увеличение числа частных и корпоративных воздушных судов, рост объёмов их движения и совершенствование законодательства для АОН. Но наряду с этим отмечаются низкая платежеспособность потенциальных пользователей услуг деловой авиации, а также недостаточные объёмы их движения. К субъективным факторам относятся усложнённость бюрократических процедур получения разрешений на строительство и эксплуатацию объектов деловой авиации в аэропортах, монополизм аэропортов и топливозаправочных компаний, а также технологический консерватизм менеджмента аэропортов.



Следует отметить, что в аэропортах США и Европы обслуживание пассажиров и воздушных судов бизнес-авиации осуществляется в специально выделенных зонах, где работают не менее двух сертифицированных операторов наземного обслуживания. Для деловых самолётов построены специальные перроны и ангары, для пассажиров — бизнес-терминалы. В России кроме Москвы и Санкт-Петербурга специальной инфраструктуры для деловой авиации в аэропортах нет. Особое место занимает финансовый аспект. При приобретении воздушных судов цены, сборы и пошлины в Российской Федерации соответствуют мировому уровню, прямые расходы на выполнение полётов ниже мировых, так как нет специальных акцизов на топливо. Но при этом расходы на обслуживание в аэропортах самолётов и пассажиров в 5-10 раз выше мировых. Эти проблемы свойственны и коммерческой авиации.

Вторая сессия была посвящена вопросам повышения культуры безопасности полётов путём внедрения стандартов IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations — международный стандарт для эксплуатантов воздушных судов деловой авиации). С докладом по данной теме выступил заместитель генерального директора АО «Авиасистемы», аудитор IS-BAO **Сергей Потапов**.

Данный стандарт построен на документах ИКАО — Приложение 19 и части 2 и 3 Приложения 6. Стандарт был принят в 2002 году после двух лет тестирования. IS-BAO постоянно меняется с учётом новых практик и обратной связи, получаемой от операторов и аудиторов. Стандарт является добровольным и соответствует гармонизации эксплуатационной практики. Важным его свойством является масшта-

бируемость — он подходит для всех операторов, крупных, средних и малых, для разных решаемых задач и типов воздушных судов, включая вертолёты, а также для управляющих компаний, не имеющих Свидетельства эксплуатанта. Стандарт основан на принципах СУБП, которая является важнейшим его элементом.

В IS-BAO по всему миру аккредитован 231 аудитор, в том числе 2 в России. В структуру стандарта входит ряд пунктов, затрагивающих, в частности, требования к организации и персоналу, к оборудованию воздушных судов и его техническому обслуживанию. В него входят и программа управления усталостью, руководство по производству полётов, перевозка опас-

ных грузов и ряд других важных пунктов, включая и авиационную безопасность. Каждый оператор должен разработать и поддерживать свою систему управления безопасностью полётов, соответствующую размерам своего флота и сложности решаемых задач.

Рассматриваемый документ включает и индикаторы безопасности полётов, разделяющиеся на три группы: индикаторы системных факторов, операционной деятельности и внешних факторов. Индикаторами системных факторов являются количество несоответствий на один запланированный аудит, число новых донесений по безопасности полётов за разные периоды времени, а также доля от общего бюджета выделенного на новые элементы управления рисками. К индикаторам операционной деятельности относятся количество нестабилизированных заходов на посадку на 1000 посадок, ошибок при расчёте топлива на 100 полётов и замечаний пилотов по техническому состоянию воздушного судна на такое же число полётов. К внешним факторам относятся количество сотрудников, ушедших к конкурентам, а также число новых нормативных требований, влияющих на компанию в течение 12 месяцев.

IS-BAO предусматривает три уровня аудитов, определяющих степень внедрения и эффективности

работы СУБП. Первый уровень — СУБП задокументирована, одобрена, обеспечена ресурсами и внедрена. Второй уровень — СУБП функционирует, результаты изменяются и анализируются, деятельность по управлению безопасностью полётов имеет чёткие цели, риски определены. Третий уровень — поддерживается непрерывный процесс улучшения СУБП, которая полностью интегрирована в деятельность оператора, и благодаря этому поддерживается культура безопасности полётов. В мире насчитывается 742 зарегистрированных оператора, из которых 188 достигли 1 уровня, 326 второго и 228 — третьего. В России в настоящее время зарегистрирован один оператор, достигший третьего уровня.

К современным тенденциям развития гражданской авиации в России относятся, в частности, привлечение иностранных компаний. Доклад об особенностях их использования и о современных тенденциях в их деятельности подготовил партнёр юридической компании Amound & Smith, Член Палаты налоговых консультантов Российской Федерации **Сергей Назаркин**. В докладе были названы цели использования иностранных компаний — налоговая оптимизация, обеспечение дополнительной конфиденциальности, удобство расчётов с контрагентами, соблюдение их требований, и преимущества использования механизмов иностранного права. Главной тенденцией работы с иностранными компаниями стал отход от офшорных схем.

Участники форума пришли к общему выводу, что Россия имеет перспективы для развития деловой авиации и основными факторами, тормозящими её развитие, являются современные внутриполитические и внешнеполитические проблемы в стране. Значительное влияние оказывают санкции со стороны США и ряда европейских стран, ослабившие международное сотрудничество. Во многом вследствие этого и происходит падение числа полётов. Но вместе с тем участники форума признают, что в России деловая авиация сохраняет жизнеспособность и продолжает развиваться. Показателем этого стали итоги участия компаний деловой авиации в Национальной премии «Крылья бизнеса», организованной ОНАДА и прошедшей в нескольких номинациях.

Церемония награждения состоялась в феврале 2017 года. В номинации «Лучшая авиакомпания деловой авиации» победителем стала авиакомпания «Русджет». В число победителей вошли также компания «ГСС» (номинация «Производители самолётов») и терминал «Внуково-3» (номинация «Инфраструктура для деловой авиации»). Всего в конкурсе принял участие 61 номинант, из которых 13 стали победителями. В феврале 2018 года мы узнаем о победителях очередного конкурса.

Одним словом, деловая авиация не сложилась крылья.

Григорий ГОРДОН



ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Экспорт продукции авиапромышленности России планируется увеличить в восемь раз к 2025 году

Президиум совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам обсудил стратегию развития экспорта «пилотных» отраслей промышленности до 2025 года, сообщили в департаменте проектной деятельности Правительства РФ. «В базовом сценарии планируется увеличить экспорт российской продукции авиа- и вертолестроения в 2018 году в 2,9 раза по сравнению с 2016 годом, в 2020 году — в 5 раз, в 2025 году — в 8 раз. Проектом стратегии предполагается привлекать клиентов за счет сервиса и долгосрочности присутствия на рынке, обеспечения ликвидности российской продукции на вторичных рынках», — отметили в департаменте.

Владимир Путин рассчитывает на открытие авиарейсов в Египет в самое ближайшее время

По словам главы государства, «...у Москвы есть сильное желание восстановить авиасообщение между двумя странами в полном объеме». «Но мы должны быть абсолютно уверены в том, что безопасность наших граждан будет обеспечена», — подчеркнул Президент. Поэтому специальные службы и транспортные ведомства России и Египта продолжают сотрудничество, дорабатывают определенные детали, пояснил Путин, добавив, что Каир делает все возможное, чтобы обеспечить безопасность российских путешественников. По информации Минтранса, доклад по итогам последней проверки мер безопасности в аэропорту Каира уже направлен в Правительство РФ.

Сенаторы попросили Правительство России отрегулировать цены на авиационные перевозки

Такое предложение, по словам первого заместителя главы экономического комитета Совета Федерации Сергея Калашникова, содержится в предложениях рабочей группы, созданной по поручению председателя палаты Валентины Матвиенко. «С началом осенней сессии, в конце сентября, мы вынесем эти рекомендации на рассмотрение комитета по экономической политике, затем на заседание Совета Федерации», — сказал Калашников. При этом он отметил, что если сенаторы после обращения к кабинету министров не увидят никаких подвижек, «возможно внесение поправок в законодательство, вплоть до рекомендации ввести госрегулирование в этой сфере».

Минтранс России готовит новые предложения об усилении ответственности авиаперевозчиков

Речь о дополнительных административных мерах воздействия за невыполнение обязательств перед пассажирами. Сейчас штрафные санкции минимальны — поэтому некоторые авиакомпании руководствуются в первую очередь возможностью максимальной загрузки самолетов. Минтранс России планирует предложить изменения в Воздушный кодекс, которые дадут ему полномочия определять размер компенсаций за задержку и отмену рейсов на международных и внутренних авиалиниях. При этом размер штрафов предполагается установить в соответствии с международной практикой — в зависимости от дальности полета и количества часов задержки вылета.

Российские авиавласти обсуждают с Ираком возобновление регулярного авиасообщения

Россия обсуждает с Ираком возможность возобновления регулярного авиасообщения после 13-летнего перерыва, сообщила Росавиация по итогам переговоров руководителя ведомства Александра Нерадько с послом Ирака в РФ. Согласно сообщению, иракский авиаперевозчик Iraqi Airways планирует уже в сентябре т.г. открыть регулярные рейсы из Багдада в Москву. «В ходе мероприятия стороны обсудили вопросы практической реализации планов по началу полетов. Со своей стороны руководитель Росавиации поприветствовал инициативу иракской стороны, что, несомненно, будет способствовать развитию экономических связей между Россией и Ираком», — говорится в сообщении.

Денис Мантуров назвал сроки объединения ГСС и Объединенной авиастроительной корпорации

Объединение должно завершиться до конца 2019 года, рассказал министр промышленности и торговли Денис Мантуров на полях Восточного экономического форума. О реформе в авиастроительной отрасли России, подразумевающей слияние ОАК, ГСС и корпорации «Иркут», стало известно в конце августа. Результатом должно стать ускоренное развитие гражданской авиации в условиях сокращения госзаказа. Кроме того, эта реформа позволит сократить издержки и сэкономить около 50 млрд рублей. В рамках преобразований на базе «Гражданских самолетов Сухого» будет сформирован центр маркетинга, а на базе «Иркут» — корпоративный центр.

В Росавиации обсудили систему сертификации в ГА и меры ее дальнейшего совершенствования

Состоялось очередное заседание Общественного совета ФАВТ с повесткой дня «Система обязательной сертификации в гражданской авиации и меры по ее совершенствованию». Руководитель Росавиации Александр Нерадько проинформировал членов Общественного совета о проделанной работе в этой сфере. По его словам, план работы на 2016 год был выполнен полностью, в 2017 году сертификационная работа также идет в строгом соответствии с графиками. «Сейчас первоочередной задачей является сертификация самолета МС-21 и двигателей ПД-14», — сказал глава ФАВТ. — В 2018 году самолет будет продолжать испытания с отечественными силовыми установками.

В самолетах российских авиакомпаний во время длительных перелетов смогут дежурить врачи

В Общественном консультативном совете политических партий при Мосгордуме могут подготовить обращения в российские авиакомпании с предложением организовать дежурство врачей на борту самолетов во время длительных перелетов, сообщила председатель совета Людмила Айвар. По ее мнению, дежурить на борту самолета мог бы не обязательно врач, а медицинский персонал. Напомним, недавно в аэропорту Домодедово совершил экстренную посадку самолет, следовавший рейсом Москва-Владикавказ, в связи с резким ухудшением состояния здоровья одной из пассажирок. Прибывшие на борт судна медики констатировали смерть женщины.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Аэрофлот выступил против планов Минпромторга ограничить ввоз в страну иностранных самолетов

Руководство национального авиаперевозчика пытается помешать Минпромторгу РФ ужесточить правила беспошлинного ввоза в ЕАЭС иностранных самолетов. Белоруссия и Казахстан хотят распространить льготный режим на суда вместимостью до 150 кресел, и для защиты отечественных SSJ 100 и MC-21 министерство решило пересмотреть его. Аэрофлоту в 2018 году должен прийти 31 иностранный самолет, и компания может понести более 25 млрд рублей дополнительных расходов. В ответ авиаперевозчик угрожает сократить закупки не только западной, но и российской техники и просит первого вице-премьера Правительства России Игоря Шувалова вмешаться в ситуацию.

Компания Boeing примет расширенное участие в программе Форума «Крылья будущего 2017»

1-2 ноября Boeing примет расширенное участие в программе Международного форума «Крылья будущего 2017». Президент компании Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко станет участником панельной дискуссии о будущем авиации и туризма. Макс Нилов, региональный директор по стратегическому маркетингу Boeing примет участие в дебатах о будущем дальне-, среднемагистральных и региональных ВС. На площадке Форума пройдут сразу 5 конференций и будет вручена Премия для молодых талантов отрасли. В мероприятиях примут участие более 680 участников из 25 стран мира (ТОП-менеджмент ключевых компаний отрасли и линейные руководители бизнес-единиц).

Учебный центр BAA Training получил разрешение Росавиации на проведение подготовки пилотов

BAA Training, один из крупнейших авиационных учебных центров в Северной Европе, сообщил об обновленном разрешении Росавиации на осуществление первоначальной подготовки и переподготовки пилотов на тип ВС Boeing 737 CL, а также на обеспечение пилотов курсами, необходимыми для обновления свидетельства на тот же тип ВС. Более того, данное разрешение предоставляет возможность операторам российских авиакомпаний арендовать у BAA Training полнопилотажный тренажер Boeing 737 CL, сообщает пресс-служба учебного центра. В настоящее время около 500 пилотов в России обладают свидетельством, предоставляющим право управлять ВС типа Boeing 737 CL.

Авиакомпании призывают ФАС вернуть госрегулирование цен в Московском авиаузле

АЭВТ и авиакомпании просят ФАС вернуть регулирование тарифов в МАУ, отмененное в конце 2015 года. Речь идет о плате за взлет-посадку, стоянку ВС, авиабезопасность, предоставление аэровокзального комплекса и обслуживание пассажиров. Как следует из письма АЭВТ зам. главы ФАС Александру Редько, с июля 2016 по август 2017 года в аэропортах «наблюдается опережающий рост цен» на топливо и аэропортовые услуги». В результате стоимость обслуживания судна A320 с загрузкой в 100 пассажиров выросла в среднем на 15 процентов, пишет президент АЭВТ Владимир Тасун. При этом из-за конкуренции между авиакомпаниями их доходы от перевозки снизились до 10 процентов.

Сразу два Boeing 777-300 пополнили авиапарк компании Nordwind на фидерных перевозках

С целью реализации стратегии фидерных перевозок по 200 направлениям осенне-зимней навигации Nordwind продолжает расширение собственного авиапарка широкофюзеляжных воздушных судов и сообщает о подготовке к эксплуатации двух самолетов Boeing 777-300. Первый из лайнеров Boeing 777-300 прибыл в МА Шереметьево 1 сентября и после проведения таможенных процедур будет введен в эксплуатацию на чартерные направления из Москвы. Получение второго самолета последует так же в течение ближайшей недели. Впервые салон выполнен в трехклассной компоновке на 312 кресел, в том числе 38 мест бизнес класса, 63 места эконо-премиум и 211 мест экономического класса.

Вопросы противообледенительной обработки обсудят на форуме по наземному обслуживанию

Оргкомитет 8-й международной конференции и выставки «Наземное обслуживание в аэропортах», которая пройдет 26-27 сентября 2017 года в Москве, анонсирует, что в рамках форума состоится сессия, посвященная технологиям противообледенительной обработки. Основные проблемы этой процедуры раскроют в своих докладах ведущий специалист по деайсingu «Домодедово Эрпорт Хэндлинг» Евгений Петров, главный специалист отдела наземного обслуживания ДНОП авиакомпании «Аэрофлот» Владимир Казаков, заместитель директора АСЦ ФГУП ГосНИИ ГА Михаил Макаров и другие эксперты. Мероприятие организовано компанией ATO Events при поддержке АЭВТ.

В авиакомпании UTair впервые в ее истории появилась женщина — командир воздушного судна

Виктория Кумова получила квалификацию командира Boeing 737CL/NG в 31 год после 9 лет работы вторым пилотом гражданской авиации и 4720 часов налета на самолетах Boeing 737CL/NG, Ан-2 и Як-18Т, сообщает пресс-служба авиакомпании. В UTair Виктория пришла спустя год после окончания Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. За время работы у нее не было ни одного авиационного происшествия. Как и все пилоты, допущенные к управлению самолетом, она знает регламент летных работ, устройство самолета, двигателей и спецоборудования. Удостоверение КВС вручили Виктории в День Воздушного Флота России.



От Саки до Коксаки

Как отдыхали россияне холодным летом 2017

Редкий туристический сезон обходится без скандалов разной степени громкости. 2017 год не стал исключением: банкротство туристической компании «Т-Тревел», срыв чартерной программы авиакомпаний «ВИМ-авиа», вирус Коксаки на курортах Турции, теракт в Барселоне и другие катаклизмы сопровождали отпускников. «Национальная служба новостей» провела брифинг, посвященный этой тематике. Спикером стала Майя Ломидзе, исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР).

В этом году Россия возобновила воздушное сообщение с Турцией, которая тут же стала безусловным лидером по приему российских туристов. Два миллиона человек посетят турецкие курорты до конца сентября. Принимающая сторона оценивает емкость рынка в четыре миллиона человек. При этом Большой Сочи принял 3,5 миллиона человек, столько же — Крым и Краснодарский край вместе взятые.

На 10-15 процентов упали продажи на Турцию в связи с сообщениями о кишечном вирусе Коксаки. Справедливости ради скажем, что курорты Мексики и США тоже были охвачены этой напастью. А в Краснодарском крае свирепствовал ротавирус. Всплеск отказов от уже купленных туров в Турцию случился после некорректного сообщения на сайте Ростуризма о возможности 100-процентной компенсации при отказе от вояжа по этой причине. Хотя по закону возврат полной стоимости турпакета возможен только по решению суда. Однако судебных дел возбуждено не было: туроператоры пошли клиентам навстречу и смогли найти компромиссные решения.

Скандал с авиакомпанией «ВИМ-авиа» — самый громкий в этом сезоне. Как мы уже сообщали, авиаперевозчик еще в апреле предложил беспрецедентно низкие цены на выполнение чартерных рейсов на российские курорты. Туроператоры выкупили чартеры вплоть до октября, но уже в мае выяснилось, что «ВИМ-авиа» не может обеспечить их выполнение. Вначале вышли из строя три самолета, затем выяснилось, что не хватает пилотов. Авиакомпания отменила рейсы, на которые уже купили билеты более 200 тысяч человек. В основном пострадали направления на Сочи и Симферополь из регионов. «ВИМ-авиа» развела руками, сообщила, что «не смогла», но денег при этом не вернула. Туроператоры оказались крайними в глазах клиентов, общественности, СМИ.

«Такого прецедента не было в гражданской авиации, — говорит Майя Ломидзе. — Перевозчик дол-

жен нести материальную ответственность за непрофессиональную работу. Чартеры выполняются во всем мире. Везде, кроме России, существует страхование рисков. У нас к разрешению этого аврала подключились не страховые компании, а правительственные структуры». В итоге часть пассажиров никуда полетела, но им вернули деньги. Остальных пересадили на рейсы других авиакомпаний. Добро на выполнение чартерной программы давала Росавиация, но обвинить ее в некомпетентности было бы несправедливо. Предвидеть такое развитие событий и контролировать возможность каждого перевозчика она не в состоянии.

Однако, в связи с этим инцидентом прошли совещания представителей туристической и авиационных властей. Итогом стала договоренность о том, что заявленные чартерные программы 2018 года будут пристально проверяться на соответствие реальным возможностям авиаперевозчиков, наличию у них провозных емкостей, летного и технического персонала.

Страхование рисков было бы идеальным решением возможных проблем. Но авиакомпании редко и неохотно страхуют риск невыполнения рейса, не желая дополнительных затрат. При этом ни один перевозчик не подпишет договор с крупными штрафными санкциями за отмену и задержку рейсов. То есть, туроператоры пока остаются в самом невыгодном положении. Если не считать самих туристов.

Банкротство «Т-Тревел», случившееся в последнюю неделю августа, предрекали эксперты отрасли. Туристическая компания, существующая всего два года, весьма авантюрно вела себя на рынке: была объявлена обширная чартерная программа на курорты Турции, а туры продавались по демпинговому ценам. Предложением воспользовались не самые

богатые граждане. Именно по ним и ударило объявление компании о финансовой несостоятельности. Многие оказались в Турции у порога гостиниц, проживание в которых они оплатили заранее в формате «все включено», но деньги отелям никто не перечислил. У людей не было средств не только на проживание и обратную дорогу, но даже на еду.

Спасать ситуацию пришлось авиакомпании «Якутия». Она организовала эвакуацию пассажиров, три дня подряд выполняла внеплановые рейсы. 754 человека успели улететь в Турцию, 680 из них вернулись несолоно хлебавши, остальные решили отдохнуть во чтобы что бы то ни стало, оплатив повторно отели и обратные авиабилеты. Еще 1300 оплатили тур, но не успели им воспользоваться. Испорченный отдых, конечно, не компенсируешь, но деньги вернуть можно. Риски компании были застрахованы на 50 миллионов рублей, их должно хватить на всех.

Как вычислить авантюрного туроператора и избежать проблем? По словам Майи Ломидзе, никто не выходит на рынок с целью собрать как можно больше денег и объявить себя банкротом. Тут имеет место быть банальный просчет, неправильная стратегия, отсутствие инвестора, плохое знание рынка, но все же не сознательный обман. Покупателям туров стоит руководствоваться простым житейским соображением: заниженная цена услуги может стать источником проблем. Впрочем, тут уж как повезет, ибо туризм — бизнес креативный и отчасти непредсказуемый.

Что нам обещает «бархатный сезон»? Скорее всего, лидерами спроса останутся Турция, Болгария, Сочи, Анапа. Возможно, путешественники снова поедут в Барселону. Спрос на этом направлении резко упал, ведь в теракте 17 августа погибли исключительно туристы. Однако статистика показывает, что спрос начинает расти спустя три

недели после экстремального события, которых, к сожалению, в последнее время случилось немало. На вопрос «какие места отдыха считаются безопасными» турагенты отвечают, что это «балкон в собственной квартире». Хотя рейтинг опасных и безопасных стран опубликован на сайте российского МИДа.

О курортах Египта не стоит и мечтать. Ходят слухи, что к концу года «откроют Каир». По оценкам специалистов, возобновления воздушного сообщения в ближайшей перспективе не предвидится. Мирная практика эти выводы косвенно подтверждает. После теракта в Тунисе в 2014 году власти Великобритании прекратили воздушное сообщение с этим государством, и оно не восстановлено до сих пор. Туроператоры махнули рукой на некогда популярный рынок Египта и осваивают направления внутри России.

Традиционно высоким спросом пользуется Байкал и маршруты Золотого Кольца, и это в основном въездной туризм. 90 процентов российских граждан услугами турагентств не пользуются. Но это не значит, что они никуда не ездят: «малые путешествия» в соседние города вполне востребованы, но граждане организуют их самостоятельно.

Сложности ожидают туристов при запросе виз в США. С 23 августа 2017 года Консульство США в Санкт-Петербурге прекратило выдачу виз гражданам России. Это касается как тех заявителей, которые получают визу впервые, так и тех, кто подает документы по упрощенной схеме (без собеседования). Выдача виз приостановлена также в Консульствах США в Екатеринбурге и Владивостоке. Все собеседования после 23 августа были отменены. В связи с подготовкой к новой процедуре выдачи виз в первых числах сентября был полностью прекращен прием заявлений на визы без собеседования в Посольстве США в Москве.

«Теперь визы будут выдаваться только в Москве, их получением следует озаботиться как минимум за полгода до предполагаемой даты вылета. При этом авиабилеты и предварительное бронирование гостиниц не требуются» — пояснила Майя Ломидзе. Эта мера связана с принятым РФ решением об ограничении численности сотрудников дипломатической миссии США в России.

Что касается турагентств, сделавших ставку на внутренний туризм, они теперь лелеют надежду на субсидирование из госбюджета, которое сейчас сильно помогает авиаперевозчикам. Такая практика в мире есть. Министрство культуры России оценило объем субсидий в 2,7 миллиарда рублей. Но вливание в эту сферу даже одного миллиарда уже позволяет сохранить интерес россиян к туризму.

Галина ПОНОМАРЕВА



Махнем «Руслана» на «Слона»

Россия обязана иметь свой грузовой воздушный флот



Но номенклатура грузов сопоставимой не будет, так как Ил-96-400Т является безрамповым: поэтому такие грузы, как, например, автомобили, трубы, двигатели и т.п. возить не может. Он рассчитан на перевозку тех грузов, которые размещаются в авиационных поддонах и контейнерах. В авиакомпании «Полёт» эти воздушные суда использовали успешно и выполняли грузовые рейсы не только по России, но и за рубеж. С 2009 года она эксплуатировала три таких самолёта, но бизнес перестал приносить ожидаемую прибыль, и к 2013 году эксплуатация была завершена. На замену этому ВС ничего не было создано.

В 80-х годах в транспортной авиации произошла революция с появлением сверхтяжёлого транспортного самолёта Ан-124 «Руслан». Проект этого воздушного судна во многом был новаторским, и не случайно для организации его производства возникла необходимость строить новый завод в Ульяновске, ныне известный под названием ЗАО «Авиастар-СП». Именно это предприятие сделало Ульяновск столицей транспортного авиастроения. «Руслан» стал уникальным самолётом, не имеющим аналогов за рубежом. Его грузоподъёмность составляла 120 тонн, а проект модернизации предусматривал увеличение до 150.

История этого самолёта уникальна. Он первоначально не имел гражданского сертификата и получил его уже в постсоветскую эпоху. Гражданская версия «Руслана» получила название Ан-124-100. Появление Ан-124 на рынке грузоперевозок и дало грузоотправителям невиданную ранее возможность: отправлять по воздуху грузы, которые прежде возможно было перевезти только по железной дороге или водным путём. Показателем значимости стало уже одно то, что «Руслан» применялся для перевозки грузов в интересах НАТО. Сегодня в России крупнейшим эксплуатантом «Русланов» является группа компаний «Волга-Днепр».

По сравнению с турбовинтовым «старшим братом» «Антеем» «Руслану» повезло немногим больше. Его серийное производство было прекращено, когда он был построен в количестве 55 экземпляров. Уже в нынешнем веке производство «Русланов» было решено возобновить, и соответствующий проект был подготовлен. В число важнейших его составляющих входили установка модернизированных двигателей семейства Д-18 и внедрение «стеклянной кабины».

О причинах остановки этого проекта говорить не приходится. Производителем «Руслана» является российское предприятие, но разработчиком — украинское, т.е. концерн «Антонов». В настоящее время он ликвидирован, и конструкторское бюро имени О.К. Антонова перешло под патронаж

«Укроборонпрома». Судьбу «Руслана» во многом решила и ликвидация совместного предприятия «ОАК-Антонов».

Добавим также, что украинское происхождение имеет не только самолёт, но и двигатель для него Д-18, разработанный в ГП «Ивченко-Прогресс» и производившийся серийно на АО «Мотор Сич». Между тем, потребность в таких самолётах есть. Показателем того является факт, что группа компаний «Волга-Днепр» в составе своего флота имеет 12 «Русланов».

Одним словом, разрыв с Украиной лишил Россию возможности иметь грузовой самолёт, дающий уникальное положение на рынке грузоперевозок. И то, что мог дать «Руслан», — не предел возможностей. Конструкторское бюро имени О.К. Антонова в советскую эпоху успело создать также Ан-225 «Мрию» грузоподъёмностью около 250 тонн. Этот са-



молёт своим появлением обязан программе «Буран». Для реализации этой программы нужен был самолёт, способный доставить корабль «Буран» из Жуковского с аэродрома ЛИИ имени М.М. Громова к месту старта, т.е. на космодром Байконур.

Изначально для решения этой задачи использовался созданный в КБ имени В.М. Мясищева ВМТ «Атлант», представляющий собой перестроенный стратегический бомбардировщик ЗМ. Но он был способен перевезти «Буран» не целиком, а только по частям. Груз должен был размещён «на спине», что снижало путевую скорость и требовало высочайшего мастерства экипажа. Помимо этого с грузом «Атлант» не был способен достичь Байконура без посадки, которую нужно было производить в Самаре. Эти недостатки и обусловили необходимость создания «Мрии». Её судьбу предопределила судьба самого «Бурана». Самолёт в настоящее время существует в единственном экземпляре. Он использовался авиакомпанией «Антонов» для выполнения коммерческих перевозок.

В качестве альтернативы «Руслану» рассматривается перспективный транспортный самолёт «Ермак» грузоподъёмностью около 200 тонн. Проработка проекта началась специалистами ОАО «Ил» в 2013-2014 годах. Работа началась не полностью «с нуля»: ещё в перестроечные годы КБ имени С.В. Ильюшина вело работы по проекту тяжёлого транспортного самолёта

Ил-106 грузоподъёмностью от 80 до 100 тонн. Самолёт проектировался под двигатели семейства ПС-90А. Проект был остановлен в связи с экономическим кризисом начала 90-х годов, но был взят за основу для создания сверхтяжёлого самолёта с увеличенной вдвое грузоподъёмностью. Создание такого самолёта было продиктовано требованиями военного ведомства, связанного с появлением более тяжёлой военной техники. Новый транспортник должен брать на борт танки Т-90.

«Ермак» не является единственным проектом, рассчитанным на замену «Руслану». На авиасалоне МАКС 2017 в подмосковном Жуковском ЦАГИ представил проект нового тяжёлого транспортного самолёта «Слон», который по грузоподъёмности уступает «Ермаку» вдвое, но превосходит как «Руслана», так и Ил-106. Согласно проекту, который представил ЦАГИ, «Слон» будет адаптирован для коммерческих грузозы перевозок. Возможны два варианта поперечного сечения грузовой кабины — 6,4 м и 5,3 м.

По замыслу конструкторов, «Слон» с двигателем ПД-35 сможет перевозить грузы массой до 150 тонн на расстояние более чем 7 тысяч километров. Особенность «Слона» состоит в том, что он изначально ориентирован на гражданский сектор, в то время как предыдущие упомянутые выше проекты были ориентированы на военный. Оборонное ведомство так-

ритет, сказать трудно. Но, безусловно, как в военном секторе, так и в гражданском, будут востребованы оба. Они не станут конкурентами и в космическом секторе, но полноценной заменой «Мрии» может стать только «Ермак», так как по грузоподъёмности с Ан-225 сопоставим только он.

О планах вывода «Слона» на рынок ничего не сказано. Известно только, что на 2019 год намечена продувка модели в аэродинамической трубе. Возможно, результаты продувки потребуют внести в проект коррективы. Двигателями он сегодня также не обеспечен. «Слон» планируется оснастить двигателями ПД-35, развивающими тягу по 35 тонн. Появление этих двигателей ожидается к 2020 году, но сегодня даже не начато полноценное серийное производство ПД-14, газогенератор которого должен быть взят за основу для создания ПД-35.

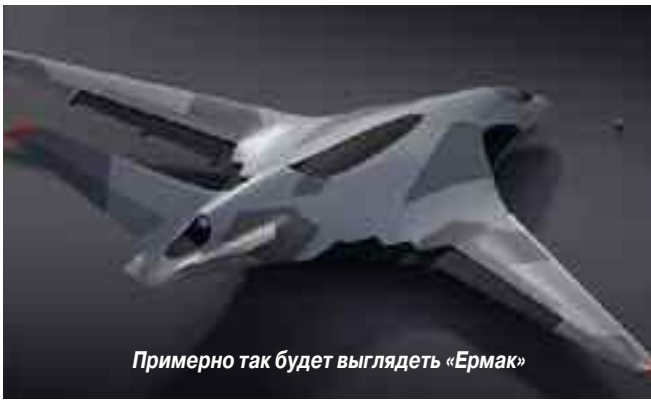
Нет ясности и в вопросе о производстве «Слонов»: какова методика сборки, какие технологии и материалы должны применяться и т.п. Но очевидно, что опыт производства «Русланов» абсолютно неприменим — технология производства воздушных судов за 30 лет ушли далеко вперёд. В связи с этим возникнет вопрос и о месте производства. Если в качестве такового выбрать «Авиастар-СП», потребуются модернизация производственных цехов либо постройка новых. Во всяком случае, других авиазаводов по производству самолётов данного класса в России практически нет. Воронежский завод (ВАСО) был ориентирован на производство Ил-86, а затем Ил-96, но эти самолёты по размерности не сопоставимы.

От решения указанных вопросов будут зависеть темпы производства. А этот аспект является ключевым, учитывая то, что проект ориентирован на международный рынок.

Важным представляется и вопрос о производстве комплектующих изделий для «Слона» в аспекте импортозамещения. Учёным, конструкторам и инженерам предстоит также решить ряд частных технических задач, касающихся создания системы управления. Сегодня «классической жанра» продолжает оставаться гидравлика. Но для любого самолёта, тем более такого класса, важно снизить вес. Один из путей решения этой задачи — электрификация. Речь идёт не только о рулевых приводах и системе управления механизацией крыла. Напомним, что самолёт должен иметь две ramпы, которыми также нужно управлять.

Станет ли Россия родиной «слонов»? С технологической точки зрения может, и это показал прошедший МАКС. Наша страна всегда была признанным лидером в области тяжёлого самолётостроения. Это знамя несли «Илья Муромец», «Максим Горький», «Антей», «Руслан». Настала очередь «Ермака» и «Слона».

Валентин ПЕТРОВСКИЙ



Примерно так будет выглядеть «Ермак»

Объединенная авиастроительная корпорация проведет крупнейшую реформу в авиаотрасли

Помимо кадровых перестановок, которые произойдут в «Гражданских самолетах Сухого» и корпорации «Иркут», изменится схема управления авиапромом: ОАК объединится со своим гражданским дивизионом в единое юридическое лицо, которое будет одновременно и корпоративным центром корпорации, и управляющим ее гражданскими проектами, в частности MC-21 и SSJ 100. Этот шаг станет для ОАК первым для перехода на единую акцию. По информации ОАК, изменения юридически оформлены на заседании советов директоров ПАО, «Иркут» и ГСС 1 сентября. Суть реформы: в условиях сокращения гособоронзаказа Правительство делает ставку на развитие гражданского сегмента.

Вице-премьер Правительства РФ Дмитрий Козак одобрил результаты работы «Титановой долины»

Во время официального визита в Свердловскую область зампреда Правительства РФ Дмитрий Козак провел совещание «О развитии особых экономических зон в России». Отдельным пунктом повестки стал текущий этап развития ОЭЗ «Титановая долина», о котором доложил врио губернатора Свердловской области Евгений Куйвашев. Дмитрий Козак назвал «Титановую долину» «одной из самых заметных ОЭЗ в России». «С тех пор, как ОЭЗ «Титановая долина» передана под управление на региональный уровень, пришло 4 резидента. Один из них — компания Boeing. С их приходом регион получает новые компетенции, новый облик экономики», — сказал вице-премьер.

Минпромторг России рассчитывает на поставки SSJ 100 и MC-21 на рынки Юго-Восточной Азии

Такое заявление глава Минпромторга России Денис Мантуров сделал в кулуарах Восточного экономического форума. «Мы рассчитываем, что по мере наработки опыта эксплуатации будет потенциальная потребность и у гражданских авиалиний Таиланда. Мы ведем переговоры с Малайзией, Индонезией. Эти рынки активно развиваются, поэтому мы рассчитываем на поставки в эти страны и SSJ-100, и MC-21», — сказал министр. Напомним, что новый российский самолет MC-21-300 совершил первый полет в конце мая этого года. Первый публичный полет намечен на ноябрь. Первые поставки самолета запланированы на конец 2018 года, старт серийного производства — на 2017 год.

Концерн «Алмаз — Антей» сформировал запас комплектующих в рамках импортозамещения

«С целью снижения рисков срыва сроков выполнения заданий ГОЗ и ВТС в концерне сформирован страховой запас комплектующих изделий на период до 2020 года», — сообщил генеральный директор концерна Ян Новиков в интервью журналу «ОПК РФ». Он добавил, что концерн сейчас реализует программу по импортозамещению комплектующих почти из 30 стран. По его словам, в концерне «был разработан и после согласования с Минпромторгом и Минобороны России утвержден для различных образцов изделий целый ряд планов-графиков по замене комплектующих из стран НАТО и ЕС». Продукция концерна стоит на вооружении более чем в 50 странах мира.

Выпуск истребителя МиГ-35 планируется начать на нижегородском Соколе в течение полугода

Об этом сообщил журналистам глава региона Валерий Шанцев. Презентация МиГ-35 состоялась в январе 2017 года в подмосковных Луховицах. Сейчас истребитель проходит этап государственных испытаний. Губернатор отметил, что власти беспокоила загрузка завода «Сокол», однако сейчас предприятие участвует в ряде проектов. «Он будет делать модернизацию Су-31, это хорошая программа. Второе — он будет делать примерно 40 процентов комплектации нового межрегионального лайнера Ил-114, и перспектива у него — новый МиГ, он вот-вот он должен появиться», — сказал Шанцев. Окончательная сборка истребителей МиГ-35 будет проходить на заводе в Луховицах.

Таганрогский авиационный комплекс Бериева за полгода получил 367,2 млн рублей убытка

ТАНТК имени Г.М. Бериева за первое полугодие 2017 года получил убыток по МСФО 367,2 млн рублей против прибыли годом ранее, следует из финансового отчета предприятия. Согласно отчету, чистая прибыль за аналогичный период прошлого года составляла 2 млн рублей. Выручка ТАНТК за полгода сократилась на 4,7 процента и составила 3,8 млрд рублей. Ранее этот показатель составлял 4 млрд рублей. ТАНТК занимается разработкой и изготовлением авиационной техники, проведением летных и сертификационных испытаний и внедрением ее в серийное производство. Продукция предприятия включает многоцелевой гидросамолет Бе-200 и самолет-амфибию Бе-103.

Российско-китайский широкофюзеляжный самолет планируется сертифицировать после 2025 года

«Его надо сначала разработать, потом пройти сертификацию — это уже после 2025 года», — сообщил журналистам министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров на Международном военно-техническом форуме «Армия 2017» в подмосковном парке «Патриот». Проект создания такого лайнера существует с 2014 года, когда российская и китайская стороны подписали соответствующий меморандум. Известно, что разрабатываться самолет будет в России, а собираться — в Китае. Выполнять функцию оператора программы будет российско-китайское совместное предприятие China-Russia Commercial Aircraft International Corporation. Реализация проекта оценивается в \$13 млрд.

До 2035 года ОАК рассчитывает сэкономить более 700 млрд рублей за счет оптимизации

«Общий эффект от реализации мер по повышению эффективности персонала, оптимизации управления оборотным капиталом, оптимизации инвестиций, высвобождения площадей и продажи непрофильных активов ОАК оценивает в более чем 700 млрд рублей до 2035 года», — говорится в документе о стратегических целях компании. Отмечается также, что размер ежегодных дивидендов должен достичь 30 млрд рублей, а налоговые отчисления — 200 млрд рублей в год. Кроме того, в ОАК рассчитывают, что доля корпорации на мировом рынке ГА к 2035 году составит 4,5 процента. По итогам 2016 года выручка ОАК по стандартам МСФО составила 417 млрд рублей.

Контракт на совместную с Китаем разработку тяжелого вертолета подпишут до конца года

«Мы находимся в процессе финализации положений генерального контракта на разработку вертолета. Полагаю, что до конца 2017 года мы этот процесс завершим, и контракт с компанией Avicopter Китайской корпорации авиационной промышленности будет подписан. В нем будет зафиксировано разделение работ по программе и определены организации-исполнители», — рассказал генеральный директор госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов. Взлетная масса вертолета может составить более 38 тонн, а грузоподъемность — 14-15 тонн. Вертолет будет приспособлен для круглосуточной эксплуатации в любых погодных условиях, что отвечает запросам китайских коллег.

Опытный образец двигателя для скоростного вертолета может быть создан в течение года

«При наличии заказа мы достаточно быстро, практически в течение года сможем представить первый опытный образец двигателя ВК-2500М», — рассказал генеральный конструктор петербургского АО «ОДК-Климов» Алексей Григорьев. По его словам, двигатель сможет устанавливаться не только на скоростной, но и на уже существующие образцы вертолетной техники. По мнению экспертов, данный двигатель можно создать в короткие сроки только при адекватном финансировании. Ранее сообщалось, что «Вертолеты России» подписали с Минобороны РФ контракт на формирование концепции скоростного боевого вертолета (СБВ). Он должен развивать скорость около 400 км/ч.

Специалисты протестируют оборудование Ка-52К на устойчивость к электромагнитным помехам

В настоящее время на одном из опытных образцов Ка-52К идет подготовка к проведению испытаний по оценке стойкости бортового радиоэлектронного оборудования и цепей с авиационными средствами поражения к воздействию внешних электромагнитных полей. Второй опытный образец проходит предварительные испытания в условиях аэродромного базирования, а на еще одном вертолете проводятся испытания новой инерциальной навигационной системы. Ка-52К сегодня находится на завершающих стадиях испытаний и холдинг готов начать его серийное производство в ближайшие годы. Данная машина разрабатывается по заказу Министерства обороны России.

Россия ожидает получить транш за поставку первых вертолетов Ка-226Т Индии в этом году

Холдинг «Вертолеты России» ожидает получить транш за поставку первой партии вертолетов Ка-226Т до конца года, сообщает Hindu BusinessLine со ссылкой на генерального директора холдинга Андрея Богинского. В октябре 2016 года Россия и Индия заключили соглашение о совместном производстве и поставках 200 построенных по модульной схеме многоцелевых вертолетов Ка-226Т для индийских вооруженных сил. По условиям контракта 60 машин будет произведено в России, оставшиеся 140 — силами совместного предприятия будут собраны в Индии. По данным индийского издания Financial Express, сумма соглашения составила 1 млрд долларов США.

Государственная пограничная охрана Латвии проводит конкурс по покупке двух новых машин

По словам главы МВД Рихардса Козловскиса, вертолеты будут использованы не только для контроля за госграницей, но и для «предотвращения вооруженных провокаций». На покупку и обслуживание авиатехники, а также на обучение персонала в бюджете на 2017 год зарезервировано 2,96 миллиона евро, в 2018 году планируется потратить 2,89 миллиона евро. Сейчас на вооружении воздушных сил НВС сейчас находятся четыре вертолета Ми-17 и два Ми-2, полученные в 1999-2005 годах. В 2012 году Ми-17 были отремонтированы литовской компанией Helisota в Каунасе за 1,2 млн евро. В ближайшие годы планируется начать замену Ми-17, однако процесс будет постепенным.

«Русские Вертолетные Системы» получили новый вертолет «Ансат» с медицинским модулем от КАЗ

Вертолет произведен на Казанском вертолетном заводе холдинга «Вертолеты России», а его медицинский модуль выпущен Казанским агрегатным заводом. Новый вертолет является одним из шести поставляемых по контракту с Государственной транспортной лизинговой компанией от 2016 года для реализации программы по развитию санитарной авиации в России. Вскоре вертолет будет направлен в Курганскую область, где будет привлечен к выполнению авиационно-медицинских работ. Торжественная церемония передачи новой машины заказчику прошла в рамках традиционных вертолетных соревнований «Кубок КБ Миля» на приз холдинга «Вертолеты России».

Россия и КНР планируют произвести не менее 200 тяжелых вертолетов совместного проекта

Об этом сообщил на пресс-конференции в Шанхае директор по международному сотрудничеству и региональной политике госкорпорации «Ростех» Виктор Кладов: «Это как минимум. Возможно, эти вертолеты пойдут и на экспорт». Онв обратил внимание, что в случае с Китаем речь не идет об СП, в отличие от проекта, который есть у России и Индии по вертолету Ка-226Т. «Дело в том, что формула сотрудничества у нас с китайской компанией другая», — сказал он, уточнив, что речь идет о «технологическом партнерстве», при котором за конструкцию и производство вертолета отвечает китайская компания, а российская сторона выступает в качестве технологического партнера.

В Бельгии нашли тело пилота, выпавшего из вертолета на показательных выступлениях

В ходе дня открытых дверей в четвертом инженерном батальоне провинции Льеж, один из двух пилотов многоцелевого вертолета AW 109 выпал из машины. Инцидент произошел в ходе показательного полета. Сам пилот был без парашюта. Как сообщает RTBF, в поисках в лесах было задействовано около 50 сотрудников полиции, военных и представителей службы гражданской обороны. К операции был привлечен вертолет, оборудованный тепловизором. Второй пилот заявил следователям, что во время полета он сопровождал трех парашютистов и смотрел, чтобы они не врезались в высоковольтные линии, после этого он обернулся и увидел, что кресло пилота пусто, а дверь в кабину открыта.

Новый самолёт из России

Сибирские ученые хотят поставить на поток... авиазаводы

Благодаря ряду публикаций читатели «Воздушно-го транспорта» уже знакомы с программой модернизации легендарного «кукурузника» — самолёта Ан-2 в вариант ТВС-2МС. Знают они и о работах СибНИА по созданию в 2013–2015 гг. демонстратора технологий ТВС-2ДТ по заказу Минпромторга России в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года».

Пришло время рассказать, каких результатов достигли специалисты Сибирского НИИ авиации в создании предсерийного экземпляра демонстратора технологий цельнокомполитного лёгкого многоцелевого самолёта (ЛМС) нового поколения для местных воздушных линий (МВЛ).

Со времени появления на страницах «Воздушного транспорта» № 44 за 2016 год статьи под названием «Авиация начала прирастать Сибирью» и рассказывавшей о наших планах, удалось сделать многое. Главное — самолёт создан и в первых испытательных полётах подтвердил, а по ряду параметров даже превзошёл расчётные лётно-технические характеристики.

Работы, выполненные в 2013–2015 гг. по тематическим НИОКР «Комплексные исследования в области создания перспективных региональных и местных авиатранспортных систем» (шифр «Малая авиация») и «Комплексные исследования в области создания перспективных воздушных судов для региональных и местных авиаперевозок» (шифр «Бриз»), явились основой для проведения в 2016 году разработки и начала изготовления опытного предсерийного образца лёгкого многоцелевого самолёта на 9 мест (Литера «О»).

Результаты названных НИОКР будут использованы в работах по сертификации разрабатываемого семейства лёгких многоцелевых самолётов на 9–19 мест в 2017–2018 гг.

документация на технологическую оснастку для изготовления ЛМС-9, произведена подготовка опытного производства для изготовления элементов опытного образца ЛМС-9, разработана технологическая документация, изготовлено около 1000 элементов под технологическую оснастку для формования композитных деталей, изготовлены конструктивные элементы опытного образца ЛМС-9 (оперение, хвостовая часть фюзеляжа, элементы верхнего и нижнего крыла, механизация) — более 630-ти композитных деталей и 1700-т фрезерованных деталей, включая самолётные системы, разработана эксплуатационная документация.

К середине 2017 года была подготовлена рабочая конструкторская документация и завершена постройка предсерийного образца лёгкого многоцелевого самолёта на 9 мест с тем, чтобы продемонстрировать его на предстоящем международном авиакосмическом салоне МАКС-2017.

Следует отметить значитель-



Фюзеляж ТВС-2ДТС на этапе сборки,
фото — Ан. Калюта (СибНИА)

ный прогресс в технологиях, применяемых для изготовления фрагментов его конструкции и агрегатов. Удалось в кратчайшие сроки освоить проектирование и изготовление из углеволоконных препрегов композитных конструкций сложной геометрии с различной кривизной и значительными размерами, в том числе таких ответственных высоконагруженных эле-



Проектный облик предсерийного образца лёгкого многоцелевого самолёта на 9 мест ТВС-2ДТС,
графика — А. Мокриенко (midburo)

В течение 2016 года специалистами СибНИА разработана рабочая конструкторская документация на опытный образец ЛМС-9, создана программа и методика предварительных испытаний опытного образца, разработана рабочая конструкторская

ментов как лонжероны верхнего и нижнего крыльев. Применён процесс вакуумного формования с последующей высокотемпературной обработкой (спеканием) при использовании самого современного технологического оборудования.



Стыковка крыльев с фюзеляжем на самолёте ТВС-2ДТС,
фото — И. Прудухина (СибНИА)

В июне 2017 года проведены статические испытания планера воздушного судна, получившего обозначение ТВС-2ДТС. Испытания проводились с целью подтверждения статической прочности фюзеляжа, верхнего и нижнего крыла, узлов крепления шасси, закрылка, а также системы управления опыт-

ного самолёта в объёме, достаточном для обоснования прочности при нагрузках, соответствующих программе лётных испытаний. В испытаниях были реализованы наиболее тяжёлые случаи нагружения, определяющие общую и местную прочность конструкции планера. Цели испытаний, включающие исследование напряжённо-деформированного состояния конструкции и выявление относительно слабых по прочности мест, достигнуты. Результаты испытаний соответствовали предварительным оценкам разработчиков самолёта и подтвердили достаточную прочность его конструкции.

По завершении наземных испытаний в предельно сжатый срок были реализованы мероприятия по доработке конструкции самолёта, проведена отладка силовой установки и бортового оборудования и предсерийный образец ЛМС был подготовлен к первому полёту, который состоялся 10 июля 2017 года на аэродроме «Ельцовка» Новосибирского авиационного завода имени В. П. Чкалова, продолжался около двадцати минут и прошёл успешно.



Отладка силовой установки и оборудования ТВС-2ДТС,
фото — Ан. Калюта (СибНИА)



ТВС-2ДТС на статических испытаниях,
фото — Ан. Калюта (СибНИА)



ТВС-2ДТС в первом полёте 10 июля 2017 года, аэродром «Ельцовка» Новосибирского авиационного завода имени В. П. Чкалова,
фото — С. Иванцов (СибНИА)



Многофункциональный комплекс пилотажно-навигационного оборудования с функцией синтетического зрения «Garmin G3X Touch»,
фото — С. Иванцов (СибНИА)

На этапе подготовки к участию в Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 на получившем фирменную бело-синюю окраску самолёте 14 июля был выполнен перелёт на аэродром «Мочище», где проведены очередные испытательные полёты.

Возвращение самолёта с авиасалона также было вполне успешным — беспосадочный перелёт, начавшийся ночью и проходивший с использованием современного навигационно-пилотажного комплекса с метеорадиолокатором, в том числе для обхода грозовых фронтов, занял 10 часов



Подготовка ТВС-2ДТС к перелёту на МАКС-2017, аэродром авиации общего назначения «Мочище», Новосибирский район,
фото — С. Иванцов (СибНИА)

15 июля экипаж, состоявший из лётчиков-испытателей и ведущего инженера лётно-исследовательской базы СибНИА, на самолёте ТВС-2ДТС совершил беспосадочный перелёт из аэропорта «Толмачёво» на аэродром «Раменское» ЛИИ имени М. М. Громова протяжённостью более трёх тысяч километров и продолжительностью 11 часов 20 минут, подтвердивший уникальные характеристики нового лёгкого многоцелевого самолёта. Остаток топлива в баках (при их неполной заправке) составил около 800 литров. К самолёту на МАКС-2017 проявили большой интерес авиационные специалисты, любители авиации и средства массовой информации, отметив новизну компоновки, перспективность концепции, применённых конструкторских и технологических решений для данного класса летательных аппаратов.



ТВС-2ДТС в экспозиции МАКС-2017, аэродром «Раменское» ЛИИ имени М. М. Громова, г. Жуковский
фото — С. Иванцов (СибНИА)

щены все лучшие свойства знаменитого предшественника. Единственное, что их объединяет — проверенная временем и сохранённая нами схема «биплан». Серийная версия самолёта унаследует облик и многие характеристики от ТВС-2ДТС, в котором уже отработана конструкция крыльев, хвостового оперения, сертифицированной силовой установки и других элементов. Возможности построенного самолёта будут в три-четыре раза выше, чем у старой версии Ан-2.

Преимущество нового ЛМС в том, что он может, например, из крупного населённого пункта забрать две тонны груза и перевезти на расстояние 2,5 тысячи километров, произведя посадку на не оборудованную площадку или грунтовую полосу, разгрузиться и забрать людей, которым требуется попасть в районный центр.

В процессе проводимой сертификации, которая займёт по нашим оценкам около двух лет, предстоит подтвердить основные его свойства, связанные с взлётно-посадочными и лётно-техническими характеристиками, которые уже, в принципе, известны. К 2019–2020 году самолёт будет готов к началу серийного производства.

Планируемое серийное производство будет финансироваться без использования средств государственного бюджета, только за счёт средств инвесторов или субсидий, выделяемых предприятию-производителю.

Мы надеемся, что предприятия присмотрятся к этому проекту, сборочную линию для которого можно наладить в любом месте. Проект первоначально создавался под коллектив 70–80 человек и новые композитные технологии. На небольшом заводе можно производить порядка 25–30 самолётов в год. И таких заводов по стране может быть сколько угодно. В СибНИА изготавливается комплект матриц и комплект технологической документации и передаётся в серийное производство. Обучение заводских специа-

листов также планируется проводить в СибНИА. Инвесторам необходимо лишь купить оборудование.

В настоящее время интерес к программе серийного производства нашего изделия ТВС-2ДТС проявили несколько организаций. С двумя, в том числе иностранной, мы уже ведём предметные переговоры, основывающиеся на успешной эксплуатации более двух десятков самолётов ТВС-2МС, модернизированных по проекту СибНИА. И этот факт вселяет в нас уверенность в успехе нашей новой машины.

Мы должны работать на опережение, для того чтобы формировать новые транспортные решения. Новый лёгкий самолёт даст возможность совсем иначе решать транспортные задачи в стране с огромной территорией.

Владимир БАРСУК,
директор ФГУП «СибНИА
им. С. А. Чаплыгина»,
кандидат технических наук

Наша справка
Барсук Владимир Евгеньевич, 11 августа 1965 года рождения, русский, образование высшее. Авиационную подготовку, лётное и инженерное образование последовательно получил в Юношеской планерной школе ДОСААФ СССР (1982 год), Новосибирском учебном авиационном центре ДОСААФ СССР (1985 год), Запорожском авиационном училище лётчиков (1992 год), Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации (2000 год), Школе лётчиков-испытателей имени А. В. Федотова (2001 год).

Лётчик-испытатель инструктор 1-го класса. Кандидат технических наук (2011 год).

На лётно-испытательной работе с 1993 года, с 2002 года совмещает руководящие должности с лётной работой. Общий налёт — более 8 200 лётных часов, испытательский налёт — более 4 500 лётных часов. Практически освоил более 30 типов самолётов, вертолёт, автожиров и их модификаций, 1 дирижабль.



Эскизный проект завода для серийного производства лёгкого многоцелевого самолёта на 9 мест,
графика — И. Свищевская (ЗАО «Ломмета рисайклинг»)

Лёгкий цельнокомполитный многоцелевой самолёт-демонстратор технологий ТВС-2ДТС Предназначен для грузовых, пассажирских, грузопассажирских перевозок и выполнения авиационных работ в широком диапазоне эксплуатационных и климатических условий с использованием неподготовленных площадок. ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:	
Длина, м	14,7
Размах крыла верхнего, м	20,5
Объём кабины, м³	16,80
Количество пассажиров	14
Вес воздушного судна пустого, кг	3 500
Вес воздушного судна взлётный максимальный, кг	7 400
Нагрузка полезная, кг	3 900
Груз коммерческий максимальный, кг	3 000
Вес топлива, кг	3 360
Скорость крейсерская, км/ч	290
Расход топлива крейсерский, кг/ч	157
Расход топлива километровый на килограмм груза, гр/кг/км	0,18
Расход топлива километровый на пассажира, гр/чел/км	38,67
Дальность полёта с максимальным грузом, км	1 583
Дальность полёта максимальная, км	5 915
Продолжительность полёта максимальная, часов	28
Время набора высоты 3 000 м, минут	9
Высота полёта максимальная, м	4 000
Длина разбега/пробега (без реверса), м	150/190
Силовая установка	ТВД ТРЕ331-12
Мощность, л. с.	1 100
Самолёт обладает возможностью выполнения полётов днём и ночью, в сложных метеословиях за счёт применения современного комплекса авионики, возможностью эксплуатации в северных широтах, а также безангарного хранения.	

ИНТЕГРАЦИЯ

Дмитрий Rogozin: Казахстан заинтересован в создании центра кастомизации борта Ил-114

Казахстан заинтересован в создании вместе с ОАК центра кастомизации самолета Ил-114. Об этом сообщил вице-премьер Дмитрий Rogozin в рамках совещания по развитию гражданской авиации. Он подчеркнул, что Россия также заинтересована в налаживании такого партнерства. По словам вице-премьера, создатели Ил-114 должны учитывать необходимость его использования на неподготовленных аэродромах. «То есть, по сути дела, с грунта взлетать, садиться на грунт, а также в арктическом классе — лыжные шасси, — сказал вице-премьер. — Тогда мы увеличим сферу применения самолета, который крайне востребован именно для того, чтобы связать субъекты нашей страны друг с другом».

Airbus: Парк самолетов в России и СНГ увеличится более чем в два раза к 2036 году

Согласно новому прогнозу Airbus, в ближайшие 20 лет парк пассажирских самолетов вместимостью от 100 кресел в России и СНГ удвоится с 760 самолетов до более 1600 самолетов к 2036 году. «Общая потребность авиакомпаний России и СНГ в новых ВС составит 1203 единицы общей каталожной стоимостью \$ 156 млрд. Подавляющее большинство из них составят узкофюзеляжные ВС — 1009 самолетов. Потребность в новых широкофюзеляжных самолетах и самолетах сверхбольшой вместимости оценивается в 173 и 21 единицу соответственно. Прогноз Airbus также оценивает рынок ТОиР в регионе в \$79 млрд на ближайшие 20 лет», — отметили в компании.

Международный аэропорт им. Гейдара Алиева с января по июль обслужил 2,2 млн пассажиров

«За январь-июль 2017 года бакинский аэропорт обслужил около 2,2 млн пассажиров, из которых 85 процентов (около 1,87 млн) составили пассажиры международных рейсов. При этом 49,6 процента от общего объема международных перевозок аэропорта пришлось на долю авиакомпании AZAL, 50,4 процента — на иностранных авиаперевозчиков», — отметили в аэропорту. В настоящее время из бакинского аэропорта выполняют рейсы 29 авиакомпаний по 53-м направлениям. Новый аэровокзальный комплекс аэропорта Гейдар Алиев (Терминал 1) был сдан в эксплуатацию в апреле 2014 года. Его общая площадь составляет 65 тысяч кв.м. Он рассчитан на обслуживание 9 млн пассажиров в год.

В Лиссабоне состоялась церемония запуска первого рейса между Португалией и Китаем

Премьер-министр Португалии Антониу Кошта заявил, что открытие первого прямого авиарейса между Португалией и Китаем имеет большое символическое значение, он станет важной составной частью китайской инициативы «Пояс и путь». По словам главы правительства, открытие рейса поможет укреплению связей между Португалией и КНР в сферах туризма и торговли, а также культурным обменам между народами двух стран. Кроме того, как отметил премьер-министр, это усиливает роль Португалии как моста между Китаем и португальскими странами, через Португалию будет более удобно совершать поездки между КНР и Бразилией, а также Африкой.

В будущем году лоукостер Wizz Air намерен удвоить операционную деятельность на Украине

Авиакомпания Wizz Air (Венгрия), крупнейшая лоу-кост-авиакомпания в Центральной и Восточной Европе, объявила об удвоении операционной деятельности на Украине в 2018 году. Согласно пресс-релизу компании, она добавит третий самолет Airbus A320 на свою киевскую базу в международном аэропорту Жуляны (Киев). В течение того же месяца Wizz запустит два новых маршрута из Киева в Лиссабон и Таллинн, а также увеличит частоту рейсов на самых популярных направлениях — 11 дополнительных рейсов в неделю в рамках летнего расписания из Киева в следующем году. «Билеты на все новые рейсы в продаже — с 12 июля по ценам от 429 грн», — говорится в сообщении.

«Газпромнефть-Аэро» развивает сотрудничество с Ульяновским институтом гражданской авиации

При поддержке компании «Газпромнефть-Аэро», оператора авиатопливного бизнеса «Газпром нефти», в Ульяновском институте ГА состоялся выпуск курсантов кафедры авиатопливообеспечения, открытой в 2012 году. Выпускные квалификационные работы по этому профилю защитили более 40 курсантов института. В состав государственной экзаменационной комиссии ВУЗа вошли специалисты компании во главе с генеральным директором «Газпромнефть-Аэро» Владимиром Егоровым. По итогам экзаменов 6 курсантов, показавших высокий экзаменационный балл и зарекомендовавших себя в рамках производственной практики, приглашены на работу в «Газпромнефть-Аэро».

Китайская компания начинает строить самый большой аэропорт на территории Пакистана

Строительная компания China Construction Third Engineering Bureau выиграла конкурс на проектирование, закупку материалов и строительство самого большого аэропорта в Пакистане. Согласно достигнутым договоренностям, китайская компания проведет полную модернизацию Международного аэропорта Лахор имени Аллама Икбала, кроме того специалисты из КНР возведут новый терминал, а также модернизируют взлетно-посадочные полосы, пишет «Чжунго синьвэнь». Полная модернизация аэропорта Лахор станет ключевым этапом интеграции пакистанской транспортной инфраструктуры в проект «Один пояс, один путь», предложенный Пекином в 2013 году.

Правительство потребовало навести порядок в аэропортах Киргизии после жалоб пассажиров

Премьер-министр Сооронбай Жээнбеков потребовал навести порядок в сфере гражданской авиации и в аэропортах страны. Глава кабинета привел статистику, согласно которой по сравнению с прошлым годом на 21 процент увеличился поток авиапассажиров в целом, на 50 процентов возросло количество пассажиров на внутренних рейсах и на 15 стало больше гостей из дальнего зарубежья. Но, по словам премьера, несмотря на положительную динамику, качество оказания услуг остается крайне низким. Рынок авиаперевозок отодан на откуп нескольким крупным игрокам, которые, пользуясь положением, диктуют свои условия и искусственно завышают цены на авиабилеты.

Арбитражный суд Санкт-Петербурга признал долг «Трансаэро» перед Внешпромбанком на 1 млрд

Это следует из картотеки арбитражных судов. Рассмотрение этого вопроса неоднократно переносилось с весны 2016 года, конкурсный управляющий авиакомпании признал утерю части залогового имущества. Как следует из материалов дела, «Трансаэро» 28 августа 2014 года взяла кредит во Внешпромбанке на 1 млрд рублей. по ставке 16 процентов годовых сроком на один год, а через год — еще один на тех же условиях. Согласно документам, залогом по кредиту были воздушное судно и оборудование — три авиадвигателя, планер воздушного судна 767-300 ER и вспомогательная силовая установка. Часть имущества конкурсный управляющий «Трансаэро» не нашел.

Авиакомпания «ЮТэйр» предъявила требование в 168 млн рублей к «Паллада Эссет Менеджмент»

ПАО «Авиакомпания ЮТэйр» подало заявление в Арбитражный суд Москвы о включении долга перед ней в размере 168,1 миллиона рублей в реестр требований кредиторов ЗАО «Паллада Эссет Менеджмент» (старейшая управляющая компания в России, доверительный управляющий средствами пенсионных накоплений НПФ «Мечел-Фонд»), говорится в определении суда. Требование авиакомпании будет рассмотрено судом 19 сентября. Столичный арбитраж признал компанию «Паллада Эссет Менеджмент» банкротом, поскольку размер задолженности ЗАО перед кредиторами превышает размер его активов, отметили в арбитраже.

Зам. гендиректора СЛО «Россия» Андрей Тюрин арестован по делу о мошенничестве и хищениях

Басманный суд Москвы отправил под арест заместителя гендиректора Специального лётного отряда (СЛО) «Россия» Управления делами Президента РФ Андрея Тюрина, обвиняемого в хищении 32 млн рублей при закупке оборудования. «Постановлением суда Тюрину избрана мера пресечения в виде заключения под стражу до 13 сентября 2017 года», — сообщили в пресс-службе Басманного суда. До той же даты Басманным судом арестован ещё один фигурант дела — начальник производства авиационно-технической базы СЛО «Россия» Александр Рейхтман. Обоим предъявлено обвинение в мошенничестве в особо крупном размере, совершенное группой лиц (ч. 4 ст. 159 УК РФ).

ФАС подала кассацию на решение суда об отказе в разделении «Ижавиа» на аэропорт и авиаотряд

Ранее Удмуртское управление Федеральной антимонопольной службы обращалось в суд с иском о разделении авиакомпании «Ижавиа» на аэропортовый комплекс и авиаотряд. По мнению специалистов управления, «Ижавиа» умышленно препятствует выходу на рынок новых авиаперевозчиков, поэтому дальнейшее совмещение компаний двух видов деятельности — авиаперевозок и оказания услуг аэропортового комплекса — УФАС считает недопустимым. Однако 28 февраля 2017 года Арбитражный суд Удмуртской Республики принял решение отказать в удовлетворении иска УФАС. Апелляционная инстанция это решение поддержала, сообщается в картотеке арбитражных дел.

Прокуратура оспорила возврат дела о растрате свыше 360 миллионов рублей в Центре Хруничева

Данное уголовное дело поступило на рассмотрение в Дорогомиловский районный суд города Москвы в ноябре прошлого года и было возвращено в прокуратуру 14 августа 2017 года для устранения нарушений. На скамье подсудимых бывший гендиректор Центра Владимир Нестеров, бывший главный бухгалтер предприятия Михаил Якушин и экс-гендиректор ЗАО «Экоправо» Дмитрий Дьяконов. В зависимости от роли и степени участия в инкриминируемых деяниях подсудимым вменяется растрата денежных средств предприятия в особо крупном размере (часть 4 статьи 160 Уголовного Кодекса РФ) и подделка официальных документов (часть 2 статьи 327 УК РФ).

Суд оштрафовал недопущенного к вылету в Толмачево дебошира на 150 тысяч рублей

Судом города Оби в Новосибирской 35-летний Антон Заблотский признан виновным в оскорблении и насилии в отношении представителей власти в аэропорту «Толмачево», сообщили в пресс-службе суда. «Инцидент произошел 31 мая, опубликованная позже полицией видеозапись набрала десятки тысяч просмотров в интернете. На ней нетрезвый Заблотский устраивает скандал на пограничном контроле в аэропорту «Толмачево» перед вылетом в Анталию (Турция). Сотрудница поста принимает решение не допускать его к вылету и предлагает семье дебошира (жене с двумя детьми) лететь без него. Утихомирить пассажира смогли только прибывшие на вызов полицейские.

Деятельность «ВИМ-Авиа» находится на контроле Приволжской транспортной прокуратуры и в суде

«Авиакомпания в мае — июле текущего года задержала свыше 300 рейсов, в результате были нарушены права около 6 тысяч пассажиров», — сообщила старший помощник Приволжского транспортного прокурора Майя Иванова. В отношении гендиректора Алексея Кочнева и авиапредприятия были возбуждены четыре дела об административном правонарушении по ч.3 ст. 14.1.2. КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности с нарушением условий, предусмотренных лицензией). «По результатам рассмотрения дел с авиаперевозчика взыскано по 100 тысяч рублей, с руководства - по 20 тысяч рублей. Всего взыскано 480 тысяч рублей», — отметила М.Иванова.

В Кирове осудили местного жителя за кражу спасательных жилетов из самолета

29-летний житель г. Кирова признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ (кража). В мае 2017 года время перелета по маршруту Симферополь — Киров самолётом авиакомпании «Уральские авиалинии» он, воспользовавшись невнимательностью бортпроводников, похитил из-под своего и рядом расположенных и пустовавших пассажирских сидений 3 авиационно-спасательных жилета. Своими действиями он причинил авиакомпании ущерб на сумму более 5 тысяч рублей. Суд назначил ему наказание в виде 6 месяцев исправительных работ с удержанием в доход государства 10 процентов от ежемесячного заработка.

Подъемная сила разума

Фундамент великой авиационной державы закладывают учёные, конструкторы, инженеры



Семейство Ил-76 стало доминантой в статической экспозиции авиасалона МАКС 2017. Её открывал образец модернизированного тяжёлого транспортного самолёта Ил-76МД-90А2 с двигателями ПС-90А2. Он свою карьеру начал с военной службы, но, несомненно, будет востребован и по «статской части», например, для антарктических экспедиций и, кроме того, в традиционном для воздушных судов этого типа сегменте — для перевозки крупногабаритных грузов.

В число «крылатых лаборантов» вошёл и несправедливо забытый самолёт Ил-103, предназначенный для летных исследований и отработки систем захода на посадку и посадки ЛА с комплексированием информации радиотехнических систем посадки, инерциально-спутниковых навигационных систем, отработки новых принципов индикации и режима АЗН перспективной системы СНН ОВД. Целью работ являются исследования в области управления и навигации самолётов различных категорий. Основные особенности — возможность моделирования в полёте систем и режимов, предназначенных для перспективных неманевренных самолётов.

Лаборатория на базе самолёта Ил-103 применяется для решения ряда задач: отработка методов вывода самолётов из сложных пространственных положений; отработка навигационных систем; исследование систем захода на посадку; отработка всережимной спутниковой навигации; отработка методов повышения безопасности полёта; тренировка экипажей. В полёте также возможно моделирование репрограммируемых цифровых систем управления; репрограммируемой электронной индикации; экспериментальных рычагов управления; спутниковых систем, интегрированных с системой управления; телеметрических систем и др.

Ил-103 мог бы стать бестселлером авиации общего назначения, но так и не стал. Остаётся надеяться, что печать забвения с него будет снята, как в прошлом веке она была снята, например, с Як-12.

Постоянным актёром авиатранспортной сцены стал и самолёт-лаборатория Ту-154М, предназначенный для испытания перспективного авиационного оборудования. Эта летающая лаборатория является четвёртой по счёту из построенных на базе Ту-154 — первые три были изготовлены в рамках программы создания орбитального корабля «Буран». У воздушного судна с бортовым номером 85317 необычная история. Это опытный самолет, перестроенный из серийного Ту-154Б-2 в модификацию Ту-154М. Двигатели НК-8-2У были заменены на Д-30КУ-154. По-

мимо этого была заменена система СКВ и системы, связанные с двигателем, после чего были проведены испытания.

Результат был успешным, но все задачи решить до конца было невозможно. Для дальнейших работ он уже не был пригоден, и потому в 1986 году был передан в ЛИИ. Он был перестроен в летающую лабораторию для выполнения работ в интересах создания Ту-204. Острословы-инженеры прозвали этот самолёт «ни бе ни мэ». Иначе говоря, он представляет собой переходный вариант. Первый полет в качестве лаборатории в ЛИИ состоялся в 1987 году. Таким образом, «тушка» служит институту уже 30 лет.

Но эта лаборатория используется не только в интересах программы Ту-204. С ее помощью решаются задачи в области динамики полетов, управления полетами самолетов, в области навигации, в том числе спутниковой, а также проводятся экологические исследования. В кабине самолёта место командира экипажа оборудовано современной системой управления, второй пилот имеет традиционную систему.



Ряд летающих лабораторий дополнил самолёт Ил-114, принадлежащий предприятию «Радар-ММС». Он предназначен для лётных испытаний изделий, создаваемых этим предприятием. Например, радиоэлектронного оборудования, устанавливаемого на воздушных судах военного назначения. Кроме того, эта летающая лаборатория применяется для выполнения комплексной радиолокационной, фото- и тепловизионной съёмки земной и водной поверхности. На самолёте установлен патрульно-поисковый комплекс «Касатка», который может устанавливаться на любых летательных аппаратах. Для решения аналогичных задач применяется и самолёт Як-40, на базе которого создал летающую лабораторию концерн «КРЭТ». Борт принадлежит Пилотажно-исследовательскому центру, входящему в концерн. Он используется для лётных испытаний образцов интегрированной модульной авионики. На этом самолёте испытывалась, в частности, авионика для перспективного самолёта МС-21.

Все перечисленные самолёты относятся к государственной авиации. В этой же экспозиции авиасалона был представлен и авиационный раритет — аэрофото-съёмочный самолёт Ан-30. В роли прототипов выступили хорошо знакомые нам Ан-24 и Ан-26, одним из основных отличий которых является остеклённая носовая часть (где находится место штурмана). Самолёт был создан специально для проведения аэрофотосъёмочных работ и применялся в подразделениях как военной, так и гражданской авиации. Всего было изготовлено 55 экземпляров. Отряд из этих самолётов базировался недалеко от Жуковского, на ныне не существующем аэродроме Мячково. В последние годы существования аэропорта Быково одно из воздушных судов этого типа находилось там. Самолёт, который был представлен в экспозиции МАКСа 2017, предназначен для решения задач по программе «Открытое небо».

Летающими лаборантами могут быть не только самолёты. В ЛИИ имени М.М. Громова эксплуатируется вертолёт-лаборатория Ми-8АМТ. Контракт на поставку этого вертолёта был подписан с Улан-Удэнским вертолётным заводом летом 2016 года. В нынешнем году он поступил в состав авиапарка института. Переданный ЛИИ им. Громова Ми-8АМТ изготовлен в транспортном варианте и оснащен современным пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием. На нем установлен пилотажный комплекс вертолета ПКВ-8, спутниковая навигационная система для командира и второго пилота, метеорадиолокатор 8А-813К, новейшая навигационно-посадочная



рабатываются нетрадиционные проектно-компоновочные схемы самолётов, методы интеграции планера и силовых установок, а также принципиально новые концепции двигателей, определяющих облик современных летательных аппаратов и отличающиеся низким расходом топлива наряду с уменьшенным шумом на местности.

Сегодня также прорабатывается концепция инновационной конфигурации самолёта, построенного по схеме «летающее крыло». Пассажиры этого самолёта должны размещаться на двух палубах в фюзеляжных секциях, что увеличивает полезную нагрузку и улучшает многие характеристики воздушного судна, включая аэродинамические. В настоящее время выполнены экспериментальные исследования аэродинамики. В ЦАГИ также разработана концепция лёгкого административного сверхзвукового самолёта с низким уровнем звукового удара. Особенность компоновки состоит в верхнем расположении воздухозаборников и сопел двигателей с системой шумоглушения. Он обладает высокими аэродинамическими характеристиками на всех режимах полёта, как на крейсерском сверхзвуковом, так и на взлётно-посадочном и транзвуковом режимах. Характеристики подтверждены испытаниями в аэродинамических трубах.

В настоящее время в ЦАГИ также сформирован облик многоцелевого самолёта, рассчитанного для эксплуатации на местных авиалиниях. Самолёт может оснащаться двумя дизельными или турбовинтовыми двигателями. Помимо этого ведётся работа по созданию концепции самолёта аналогичного класса с гибридной распределённой силовой установкой.

ЦАГИ также ведёт работу по космическому проекту. Он представляет собой аэрокосмическую систему для выведения на низкую околоземную орбиту груза и экипажей, а также для быстрой доставки их на дальние расстояния. Система является трёхступенчатой и состоит из дозвукового двухбалочного самолёта-носителя и двухступенчатой ракеты с жидкостными ракетными двигателями. В настоящее время проведены исследования системы при условии возврата первой ракетной ступени на аэродром взлёта. Помимо этого выполнена работа по формированию самолёта-носителя и проведена оценка влияния различных видов топлива на систему. Исследования показали, что полезная нагрузка наибольшей массы может быть выведена при использовании кислородно-водородного топлива. Стоимость выведения полезной нагрузки на орбиту по сравнению с традиционными одноразовыми ракетами будет ниже в 2-3 раза.

Напечатать самолет? Легко!

Одним из необходимых условий создания перспективных воздушных судов и космических аппаратов является использование современных достижений науки и техники. В работе авиасалона МАКС 2017 помимо ЛИИ и ЦАГИ приняли участие многие другие профильные научно-исследовательские институты. Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов представил на нынешнем МАКСе впервые изготовленный в России на 3D-принтере прототип малоразмерного газотурбинного двигателя для БПЛА. Работа проводилась совместно с Фондом перспективных исследований.

Малоразмерный газотурбинный двигатель был изготовлен полностью на базе аддитивного производства ВИАМ по новой технологии послойного лазерного сплавления порошковых жаропрочных сплавов на основе никеля и алюминия. Материалы также созданы специалистами института. Эта технология позволяет получить деталь в 30 раз быстрее, чем традиционными способами. Толщина стенки камеры сгорания составляет всего 0,3 миллиметра. По словам генерального директора ВИАМ академика Евгения Каблова, помимо 3D-печати иными способами получить данную деталь невозможно. Прототип весом в 900 грамм развивает тягу 10 килограмм.



В конце 2018 года будут изготовлены три двигателя тягой в 20, 125 и 150 килограмм. Работы проводятся при участии ОКБ имени Симонова. Первый успешный опыт внедрения аддитивных технологий в институте был осуществлён в 2015 году, когда специалисты ВИАМ изготовили завихритель фронтного устройства камеры сгорания для двигателя ПД-14. В настоящее время напечатано более 200 завихрителей. На стенде ВИАМ также были представлены образцы деталей для газотурбинных двигателей и элементы конструкции авиационной техники, изготовленные по аддитивным технологиям.

В авиасалоне МАКС 2017 принял участие также ОАО «Всероссийский институт легких сплавов» (ВИЛС). Стенд института стал интерактивной площадкой для презентации новейших запатентованных разработок института. Делегация «ВИЛС» провела ряд встреч и достигла предварительных договоренностей о сотрудничестве с российскими и зарубежными компаниями. Среди представленных на выставке разработок «ВИЛС» особым вниманием пользовались заготовки дисков газотурбинных двигателей из различных сплавов. Поставки серийных заготовок дисков обсуждались с целым рядом компаний, в том числе, АО «ОДК-Авиадвигатель», АО «НПЦ газотурбостроения «Салют», АО «ОДК-ПМ», АО «УМПО».

Большой интерес посетители стенда ОАО «ВИЛС» проявили к различным порошковым сплавам высокого качества для использования в аддитивных технологиях. Это в очередной раз подтверждает правильность выбранной стратегии института по формированию инжинирингового центра аддитивных технологий с центром коллективного пользования аддитивными техно-



логиями на базе ОАО «ВИЛС» и созданием модульной установки производства порошков (гранул) различных сплавов. Применением аддитивных технологий интересовались Metal Group GmbH, Томский политехнический университет, ПАО «Компания «Сухой», Хорасан Металлургия (Иран) и многие другие компании.

Постоянным участником авиасалонов МАКС является и ЦИАМ, входящий в структуру «НИЦ имени Н.Е. Жуковского». На стенде института был представлен макет гибридно-электрической силовой установки, состоящий из фрагмента крыла и мотогондолы самолета с электроприводным винтом. Пред-

ча с представителями ПАО «ОАК», в ходе которой прошла презентация мобильного диагностического комплекса, предназначенного для регистрации и контроля раскрытия трещин с целью прогнозирования состояния летательных аппаратов. Стороны обсудили вопрос о возможности встраивания аморфных ферромагнитных микропроводов в композитные материалы узлов и деталей. В конце августа планируется опытное опробование разработки на производственной площадке корпорации.

В деловой программе авиасалона состоялся ряд мероприятий с участием спикеров университета. Проректор НИТУ «МИСиС» по учебной работе Вадим Петров выступил в панельной дискуссии «Люди-Х»: сплав компетенций как новая технология подготовки инженерно-управленческих кадров», организованной РАНХиГС при Президенте РФ. С докладами в сессии «Цифровое авиостроение», организаторами которой были ПАО «ОАК» и АО «Вертолеты России», выступили завкафедрой литейных технологий и художественной обработки материалов НИТУ «МИСиС» профессор Владимир Белов и директор института экотехнологий и инжиниринга Андрей Травянов.

Постоянным участником авиасалонов МАКС является Самарский национальный исследовательский университет. Стенд университета был представлен в разделе «Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодежи». Университет также выступил с инициативой проведения трех семинаров для посетителей и участников авиасалона. Так, например, об опыте разработки создания и эксплуатации малых космических аппаратов «АИСТ» рассказал доцент кафедры космического машиностроения Иван Ткаченко. Давид Овакимян и Антон Назаров (НОЦ «Аэрокосмическая техника и технологии») представили специалистам беспилотные авиационные комплексы Самарского университета. Желающие могли ознакомиться с одной из разработок команды – пятиметровым беспилотником «Фотон», который был представлен на открытой площадке среди экспонатов летающей техники. О том, как сделать наноспутник желающим рассказали и показали Михаил Щербаков и Ефим Устюгов, представители межвузовской кафедры космических исследований.

Говоря о вузах на МАКСе, следует непременно отметить деятельность МАИ. На открытой стоянке экспонировался лёгкий четырёхместный двухдвигательный самолёт-моноплан с высокорасположенным крылом МАИ-411. Самолёт создан специалистами действующего при МАИ Отраслевого СКБ экспериментального самолётостроения в рамках программы импортозамещения и может использоваться как учебно-тренировочный. В марте 2014 года Кизлярский электромеханический завод заключил договор с компанией «ПРО-Авиа», работающей со-

вместно с конструкторским бюро, о постройке опытного образца ВС. В его конструкции, а именно, в фюзеляже, отъёмной части крыла и элеронах применены композиционные материалы. В настоящее время процесс создания самолёта близок к завершению: идут наземные испытания, а осенью и зимой запланировано начало лётных. Максимальная взлётная масса самолёта составляет 1250 килограмм, полезная нагрузка – 325 килограмм. Самолёт способен летать на высотах до 3000 метров на скоростях от 270 до 290 километров в час. Дальность полёта с полной коммерческой загрузкой — 1500 километров.

Специалисты МАИ также представили на МАКСе беспилотный автожир, предназначенный для запуска с катапульты. Предварительная раскрутка несущего винта происходит во время запуска по монорельсу. Максимальная полётная масса гироплана составляет 25 килограммов, при этом он может нести до пяти килограммов полезного груза. Беспилотник использует двигатель внутреннего сгорания, с помощью которого может летать на скоростях от 30 до 120 километров в час, при этом время полета достигает трех с половиной часов. Винт вращается в режиме авторотации и в случае выхода двигателя из строя аппарат может успешно приземлиться. Этот автожир может использоваться для сбора данных путём аэрофотосъёмки.

На авиасалоне МАКС 2017 научный центр специальных радиоэлектронных систем и менеджмента Московского авиационного института (НЦ СРМ МАИ) представил малогабаритную многофункциональную двухдиапазонную бортовую РЛС. Устройство предназначено для разведки и наблюдения в любое время суток и любую погоду. Системой планируется оснастить вертолёты Ми-8. МБРЛС МФ2 предназначена для формирования радиолокационного изображения земной поверхности, обнаружения и измерения координат неподвижных и движущихся объектов, в том числе надводных и воздушных. Помимо этого установка способна обеспечивать целеуказание и корректировать работу навигационных систем. Изначально она предназначалась для вертолётов Ка-52.

В работе авиасалона приняли участие и многие другие российские вузы, Казанский авиационный институт (КАИ-КНИТУ), Томский, Тульский, Рыбинский университеты и ряд других крупных вузов. Нынешний МАКС, как и предыдущие, показал, что все высшие учебные заведения аэрокосмического профиля работают бок об бок с научными учреждениями и авиастроительными предприятиями. Дело за тем, чтобы достижения науки и техники внедрялись в практику авиастроения.

И в этом тоже — одна из важнейших задач авиасалонов МАКС.

Пётр КРАПОШИН

ИНТЕГРАЦИЯ

Компания Boeing укрепила свои позиции в качестве стратегического партнера России

Компания Boeing традиционно приняла участие в авиакосмическом салоне МАКС 2017, укрепив стратегическое партнерство с российской аэрокосмической отраслью. В первый день авиасалона ФАВТ и Boeing объявили, что Авиационный учебный и научно-исследовательский центр Boeing, расположенный в «Сколково», получил сертификат АУЦ Росавиации и полностью готов к работе. Стороны также подписали соглашение о проведении совместной работы в области безопасности полетов. Boeing также объявила о заключении соглашения с авиакомпанией AirBridgeCargo на приобретение решений Boeing AnalytX, которые обеспечат повышение эффективности работы летных экипажей.

Парк самолетов азербайджанского лоукостера Buta Airways составит 8 самолетов Embraer 190

Президент Азербайджана Ильхам Алиев лично ознакомился с первым самолетом Embraer 190, привезенным в Баку авиакомпанией Buta Airways. Глава ЗАО «Азербайджанские авиалинии» (AZAL) Джахангир Аскеров сообщил, что самолет Embraer 190 рассчитан на перевозку 106 пассажиров. По его словам, в ближайшие дни в Баку будет доставлен еще один самолет типа Embraer 190 для Buta Airways. В целом флот лоукостера достигнет восьми воздушных судов этой модификации. Buta Airways — структурное подразделение в составе ЗАО «Азербайджанские Авиалинии» (AZAL). Основана в декабре 2016 года. Минимальный тариф по всем направлениям составляет всего 29 евро (в одну сторону).

В Греции есть всё, кроме гидросамолётов. Афины хотят выпускать российские Бе-200

Греческая компания Greek Challenge обратилась в ОАК с предложением реализовать проект по производству самолётов Бе-200 и Бе-112/Бе-114 на территории Греции. Кроме того, греки предлагают помощь в деле продвижения этих самолётов в странах Евросоюза, сообщил источник в Правительстве России. Пока перспективы реализации совместного проекта по производству самолётов оцениваются кабином как «низкие из-за отсутствия технико-экономического обоснования и неопределённости с источниками финансирования проекта». Но российская сторона готова предложить Греции поставку самолётов, запчастей к ним, техобслуживание и обучение лётчиков.

Китай запустил новый авиационный маршрут доставки грузов из Ханчжоу в Новосибирск

Первый грузовой самолет с китайскими товарами вылетел из города Ханчжоу в Новосибирск. Таким образом, как пишет электронная версия газеты «Ханчжоу жибао», открылся новый маршрут для грузовых перевозок из КНР в Россию. Авиаперевозки будут осуществляться три раза в неделю. Оператором проекта выступает компания China Postal Express and Logistics, перевозки на самолетах Ту-204С выполняет российская грузовая авиакомпания, специализирующаяся на экспресс-доставке грузов и почты, «Авиастар-Ту». Ранее грузоперевозки в Россию осуществлялись ж.д. или автомобильным транспортом. Новый воздушный маршрут позволит сократить время доставки грузов с 15 до 7-8 дней.

Харьковское госавиапредприятие планирует достроить Ан-74 для Казахстана в 2018 году

«В 2018 году мы планируем эту машину запустить. Я думаю, это будет в сентябре», — сообщил на пресс-конференции гендиректор предприятия Александр Кривоконь. Он пояснил, что изначальные сроки поставки были сорваны из-за разрыва производственной и научно-технической кооперации между предприятиями оборонных отраслей промышленности Украины и России и непоставкой российскими предприятиями необходимых комплектующих. По словам Кривоконя, ему удалось достичь предварительной договоренности с казахской стороной о поставке необходимых комплектующих, произведенных в Российской Федерации по давальческой схеме.

Россия и Южная Корея до конца года обсудят условия пролета по транссибирским маршрутам

4 сентября во Владивостоке состоялось 16-ое заседание российско-корейской совместной комиссии по экономическому сотрудничеству. Участники обменялись мнениями о российско-корейском сотрудничестве в области транспорта. Корейской стороной был поднят вопрос о расширении коммерческих прав, в том числе и по пролетам по Транссибирским и Трансполярным магистральям. Российская делегация пояснила, что этот вопрос необходимо обсуждать в ходе двусторонних консультаций авиационных властей сторон, так как расширение коммерческих прав корейских авиаперевозчиков необходимо увязывать с расширением коммерческих прав для российских авиакомпаний.

Литва выделит авиакомпаниям 112 тысяч евро на новые рейсы в Хельсинки и Санкт-Петербург

Авиакомпаниям Finnair и «РусЛайн» Литва выделит в этом году финансовую поддержку в размере 112 тысяч евро за увеличение числа рейсов в Хельсинки и Санкт-Петербург, сообщает портал madeinvilnius. По словам гендиректора Литовских аэропортов Гедиминаса Альмантаса, Finnair будет выделено 62 000 евро, а летающей из столицы в Санкт-Петербург «РусЛайн» предоставлена поддержка в 50 000 евро. В 2016 году для поддержки новых маршрутов и увеличения частоты дополнительных рейсов в Литве было выделено 800 тысяч евро. Среди получателей поддержки были такие авиакомпании, как Turkish Airlines, Adria Airways, Belavia, Ukraine International Airlines, Ryanair.

Для запуска нового международного аэропорта Улан-Батора потребуется 35 млн долларов США

Начальник управления по делам правительства и соответствующие должностные лица министерства дорожно-транспортного развития Монголии пришли к выводу, что вышеуказанная сумма крайне необходима для ввода в строй данного аэропорта, проведения тестирования и закупки необходимой техники и оборудования. Об этом они сообщили на очередном заседании правительства, которое прошло в столице республики — Улан-Баторе, сообщает CA-NEWS. В связи с этим кабинет министров поручил соответствующим должностным лицам изучить возможности отражения в госбюджете страны на 2018 год средства, которые должна выделить монгольская сторона.

Эксперты из России одобрили меры безопасности в аэропорту Каира

Российские эксперты по авиационной безопасности, находившиеся с инспекцией в Каирском международном аэропорту, одобрили принятые египетскими властями меры, сообщает новостной портал Vetogate.

Во втором терминале международного аэропорта Каира был осмотрен выход номер пять, который после возобновления авиасообщения будет использоваться для посадки и высадки пассажиров Аэрофлота, проверен комплекс мер безопасности, применяемых для пассажиров, багажа, а также сотрудников аэропорта при допуске в служебные зоны. Одновременно прошла инспекция процесса доставки бортового питания на самолеты, специалисты ознакомились с зоной грузов, проинспектировали систему видеонаблюдения. Российская делегация также осмотрела выход номер 35 второго терминала, где установлено биометрическое оборудование для доступа сотрудников аэропорта на территорию взлетно-посадочной полосы.

СК возобновил расследование дела об авиакатастрофе самолета главы Total

Следственный комитет России возобновил действия в отношении авиадиспетчеров по делу об авиакатастрофе самолета Falcon 50EX в аэропорту Внуково, в которой погиб глава компании Total Кристоф де Маржери.

Устраняются недостатки, которые обнаружены во время судебного следствия. В октябре 2014 года частный самолет авиакомпании «Юниджет» на взлете врезался в снегоборочную машину, которая ошибочно въехала на ВПП. Находившиеся в самолете три члена экипажа и сам Кристоф де Маржери погибли. По данным следствия, катастрофа произошла из-за «отсутствия координации взаимодействия между диспетчерскими и аэродромными службами». Причиной ЧП также указывается «небрежное отношение» к своим обязанностям диспетчеров. Сразу после объявления приговора судья постановила амнистировать обвиняемых в связи с амнистией в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне.

США предложили семьям пассажиров рейса MH370 продолжить поиски лайнера

Американская компания Ocean Infinity предложила свои услуги в проведении поисковой операции родственникам пассажиров пропавшего в 2014 году малайзийского лайнера MH370, передает агентство Рейтер.

В середине января 2017 года представители Австралии, Малайзии и Китая заявили, что приостанавливают поиски пропавшего в 2014 году авиалайнера Boeing 777-200 авиакомпании Malaysia Airlines. Позже власти Малайзии разрешили проводить поиск обломков частным лицам и организациям. Заместитель министра транспорта Малайзии Азиз Каприви подтвердил, что правительство получило соответствующий запрос из США, однако решение властей еще не вынесено. Ocean Infinity занимается исследованиями морского дна и проводит поиски на большой глубине с использованием аппаратуры, работающей в автономном режиме. Компания сотрудничает с частными корпорациями и исследовательскими проектами.

Пилот из Екатеринбурга получил 1,5 года лишения свободы за аварию R66

Чемальский районный суд Республики Алтай признал виновным в нарушении правил безопасности командира вертолета Robinson R66, разбившегося в 2016 году вблизи села Чемал, сообщает пресс-центр региональной прокуратуры.

«14 марта 2016 года Виктор Сельминский из Екатеринбурга, выполняя обязанности командира вертолета во время полета, принял решение о посадке на отмель, предварительно не осмотрев ее. Он не обеспечил безопасного расстояния, не проявил должной осмотрительности, в результате чего вертолет под его управлением и пилота-слушателя столкнулся с тротуаром и упал на левый бок», — говорится в сообщении. В результате собственнику был причинен ущерб в размере 83 млн 714 тысяч 686 рублей, отмечает пресс-центр. Суд признал пилота виновным по ч.1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил эксплуатации воздушного транспорта) и приговорил его к 1 году 6 месяцам ограничения свободы.

Нидерланды не комментируют сроки окончания расследования катастрофы MH17

Власти Нидерландов не комментируют, завершится ли в 2017 году расследование катастрофы малайзийского Boeing в небе над востоком Украины, следовавшего рейсом MH17, заявил представитель прокуратуры Вим де Брюн.

Ранее МИД Нидерландов сообщил, что суд по делу о катастрофе самолета Boeing рейса MH17 пройдет в этой стране. Большинство жертв катастрофы являлись подданными Нидерландов. Круг подозреваемых пока не определен. В МИД России заявили о предвзятости следствия, выводу которого основаны только на данных, полученных от Украины. Ранее Генпрокуратура России передала Нидерландам дополнительные материалы в связи с расследованием катастрофы. Анализ данных российской РЛС опровергает утверждения международного следствия о месте запуска ракеты, сбившей малайзийский Boeing, заявил официальный представитель Генпрокуратуры России Александр Куренной.

В Красноярске до конца года создадут комплексный авиационно-спасательный центр

Создание комплексного авиационно-спасательного центра, воздушные суда которого будут участвовать в предупреждении ЧС и ликвидации их последствий от Урала до Дальнего Востока, завершится к концу 2017 года.

«Работа по оснащению центра продолжается. Расширение зоны ответственности (с 2017 года в ведении СРЦ находятся, помимо Сибири, Уральский и Дальневосточный федеральные округа) показало, что ждать работы не приходится», — пояснил начальник Сибирского регионального центра МЧС Сергей Диденко. Он пояснил, что авиация центра в этом году уже боролась с лесными пожарами на Ямале, работала во время наводнения на Дальнем Востоке, тушила пожары в Красноярском крае. Сейчас идет доукомплектование центра техникой — уже в этом году он получит самолеты Ил-76 и Бе-200, а также вертолет Ми-8. Еще один Ми-8 и самолет-амфибия Бе-200 поступят до конца года.

Работа над ошибками

Как сделать бизнес авиакомпаний безубыточным?



В 2017 году статистические данные о деятельности авиакомпаний показывают разноречивые результаты: от небывалого роста пассажиропотока до привычных уже отрицательных финансовых результатов. О новых веяниях в российской гражданской авиации рассказывает Владимир ТАСУН, президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

— Владимир Николаевич, начнем с хорошей новости. На 20 процентов вырос пассажиропоток российских авиакомпаний, сообщает Минтранс. Чем объясняется этот рост?

— Первое полугодие показало прирост более 10 миллионов пассажиров. За год планируется перевезти более 100 миллионов человек. Люди готовы платить за эту услугу, поскольку тарифы стали реально доступными. Снижается стоимость билетов на социально-значимых направлениях, с Крайнего Севера, с Дальнего Востока. Общая выручка всех авиакомпаний России — более триллиона рублей. При этом они имеют 24 миллиарда убытков только за первый квартал 2017 года. Их выручка за I квартал 2017 года выросла по сравнению с прошлым годом на 9,5 процентов, а затраты на аэропортовое обслуживание увеличились на 15,5 процентов. Как может быть хорошо, если прошлый год закончили с убытками и этот тоже будет убыточным? За год цена топлива выросла на 20 процентов. Растут тарифы на все, а на билеты снижаются. Это за пределами логики, когда полеты выполняются ниже себестоимости. В чем тут бизнес? За счет чего мы снижаем тарифы? Зонтики теперь нельзя с собой брать. За счет зонтиков?

— Кстати, о зонтиках. Сейчас так много нововведений со стороны Минтранса, что пассажиры запутались уже, что нам можно, что нельзя?

— Никакого стратегического значения эти новшества не имеют. Зонтики, букеты, ноутбуки, верхняя одежда, брать с собой или не брать, это дело авиакомпаний. Какую глобальную проблему это решает? Есть куда более сложные вещи. Метеообеспечение, например. Постоянное повышение цен на аэропортовые сборы. Авиационная и транспортная безопасность. Дублирование законов происходит в этой сфере, и нужно привести законодательство к нормам ИКАО. Вот это действительно важно.

— Но в целом же выиграл пассажир! Летать ему стало дешевле.

— Почему вы думаете, что пассажир такое примитивное существо, которому безразлично все, что не касается его лично? Нужно правильно информировать общественность. Стать дешевле невозможно! Все затраты по обслуживанию перевозок формируют их себестоимость. Услуги инфраструктуры по обслуживанию самолета растут. Если тарифы поднимать вслед за расходами, авиакомпании потеряют пассажиров. Есть задача социальной ответственности бизнеса. Эти 20 процентов роста свидетельствуют о том, что сверхдопустимым стал воздушный транспорт. Но за счет чего этот рост? Какой ценой?

В аэропортах Московского авиаузла приостановлено государственное регулирование цен на аэропортовое обслуживание. Введен режим наблюдения со стороны Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Три аэропорта один за другим стали повышать цены. Такое решение называется картельным сговором. У авиакомпаний нет выбора, у них пассажиропоток в Москву. По доступным тарифам.

— Насколько эффективна система государственных субсидий авиаперевозчикам? Дотации помогают в решении проблемы?

— Они нам помогают, безусловно: обозначают присутствие государства и его интерес к этой сфере деятельности. Сумма дотаций 10 миллиардов. Держатся авиакомпании за счет снижения НДС: 10 процентов вместо 18. Мы благодарны Правительству России за такое решение.

— Как вы прокомментируете новость о нулевом налоговом обложении авиаперевозок в регионах?

— Окончательного варианта этого решения пока нет. По поручению правительства занимаются им Минфин и Минэкономразвития. Все, что облегчает условия ра-

боты авиакомпаний, мы приветствуем. Другое дело, что глобальной задачи оно не решает. По нашим оценкам рынок региональных перевозок — чуть более 10 миллионов пассажиров, местные линии перевозят около миллиона человек. Основной поток — это магистральные перевозки.

— Цены снижаются, потому что таков социальный заказ?

— Авиакомпании боятся потерять пассажира. Но это не рыночный путь. Такая практика не может длиться вечно. Международные перевозки выросли на 40 процентов, а внутренние всего на 7 процентов. Если бы было наоборот, убытков было бы еще больше. Именно международные рейсы и являются выгодными. Каждый пассажир на них дает 200 рублей прибыли. На внутренних рейсах он дает убыток 650 рублей. Вся мировая гражданская авиация состоит из трех главных компонентов: перевозчики, аэропорты, управление воздушным движением (УВД). Денежные потоки приносят только авиакомпании: за все платит пассажир. Но только наши перевозчики, рассчитавшись за наземное и диспетчерское обслуживание, остаются в долгах. Неправильно же это. Система работает в условиях дисбаланса.

— Зарубежные авиакомпании имеют схожие проблемы?

— Нет, конечно. У них совсем другие реалии. У них нет НДС, другая налоговая система, нефть дешевле, и топливо тоже становится дешевле.

— Это нормальная практика, что российские пилоты находят работу в зарубежных авиакомпаниях?

— Это плохо для авиакомпаний и отрасли в целом. Хотя что плохого в том, что российские пилоты находят лучшие условия и работают за рубежом? Нормальный рынок труда, ничего драматичного не происходит. Другое дело, что уходят лучшие. Это бьет по кадровому резерву. Имеет отрицательное влияние на всех остальных. Нужно мониторить этот процесс, работать с общественными организациями. Мотивировать людей.

— 500 бортов составляет совокупный флот всех российских авиакомпаний. В основном это самолеты зарубежных производителей. Смогут ли их заменить воздушные суда российского производства?

Тасун Владимир Николаевич, президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Год рождения — 1949, г. Новосибирск. Выпускник Рижского института инженеров гражданской авиации. С 1972 года работал в Западно-Сибирском управлении ГА. В 1989 избран руководителем Западно-Сибирского управления ГА. В 1990-м стал генеральным директором концерна «Сибирские авиалинии». С 1992 по 2006 гг. возглавлял Западно-Сибирское региональное управление воздушного транспорта. Был членом коллегии Федеральной авиационной службы РФ. С 2007 по 2014 гг. возглавлял Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса. Действительный государственный советник РФ 2 класса. Автор статей по проблемам перспектив развития гражданской авиации. Заслуженный работник транспорта РФ, награжден орденом Почета.

— Проблема в том, что мы стараемся замкнуться на себе. Не такие уж мы уникальные. Мы не можем закрыться от мира, от правил глобальной экономики. Вдруг решили, что страна готова обеспечивать гражданскую авиацию собственными самолетами. Вчера не была готова, и с большим трудом разрешили использовать иностранную авиатехнику. Компании обновили парк эффективными воздушными судами, обучили персонал, построили станции техобслуживания. Теперь стоит задача перейти на отечественную технику. А где она? Сопоставимая с уже имеющейся иностранной по цене и по техническим характеристикам. Неизвестно, когда построят эти самолеты... Пока только говорят.

— Насколько реально угроза остаться без самолетов, если грянет ужесточение санкций?

— Не надо драматизировать! Все не так. Мы все же живем в глобальном мире. Когда мы говорим о собственном производстве, мы все равно понимаем, что комплектующие на 70 процентов иностранные. Никто не заманется на то, чтобы прекратить эти поставки. Для иностранных поставщиков это тоже бизнес.

С 2019 года собираются отменить обнуление таможенных пошлин на ввоз иностранной техники. Значит, она подорожает. Это скажется на стоимости авиабилетов. Такие решения должны быть очень взвешенными. Цепочка последствий может привести к нежелательным результатам. Мы должны очень осторожно подходить к любым заявлениям.

— Несколько слов о вашей Ассоциации, целях, задачах, планах?

— Мы контактируем с властями и с ассоциациями, объединяющими аэропорты, УВД, топливозаправочный комплекс, инженерные службы, действуя в интересах отрасли. Такой формат взаимодействия принят во всем мире. Ничего нового мы не придумали. Подготовка нормативных документов, работа над законодательной базой — одна из сфер нашей деятельности. 28 членов в Ассоциации, два года назад их было 17. Так что организация вполне популярна и жизнеспособна.

Интервью провела Галина ПОНОМАРЕВА

В 1960 году Иван Горбунов вернулся в родной Красноярск, где первоначально исполнял должность начальника штаба аэроклуба и преподавал в политехническом институте, а затем занялся вопросами полярной авиации в Красноярском управлении гражданской авиации. Оттуда и вышел на пенсию в 1977 году.

Дочь Ивана Николаевича, Людмила Ивановна, знакомая нашим читателям по репортажам о памятных датах по истории АлСиба и Полярной авиации, ежегодно навещает могилу Александра Плохова и Александра Ренке. Склоняя голову над могилой и возлагая

было, но лётчики полка нашли выход из положения. Было решено взять пример у немецких лётчиков, которые, пользуясь облачностью, залетали далеко в советский тыл. Командир полка Семён Донченко предложил вылетать на боевые задания под прикрытием облаков.

Тактика состояла в следующем: над советской территорией самолёт шёл под кромкой облаков, линию фронта перелетал уже в облаках, а над территорией противника периодически выходил из облаков для ориентировки и обнаружения цели. После выполнения задания самолёт снова уходил в облака и резко менял курс. Воз-

ка Иван Горбунов ударился головой о стабилизатор и потерял сознание. Сельские жители, прибежав к месту падения самолёта, отправили его в районную больницу, откуда он был переправлен в Каширский госпиталь.

Как уже упомянуто выше, месяц спустя Иван Горбунов вернулся в свой полк, где рассказал о катастрофе и о гибели стрелка-радиста со штурманом. До его возвращения они числились пропавшими без вести. Местные жители завернули их в парашюты и похоронили в воронке, образовавшейся от падения самолёта. В этой могиле останки Александра

пехотной части, шедшей к фронту.

Женщина, рассказавшая об этом эпизоде, помнила, что штурмана звали Александр, и что родом он из горьковской области. Только фамилия она назвала неверно — не Плохов, а Плахин. Эта ошибка и вызвала затруднения в исследовательской работе. Но на сайте allaces.ru исследователи нашли список личного состава 1-го Скоростного бомбардировочного полка. В нём значился штурман с фамилией Плохов, но имя было указано не Александр, а Алексей. При этом дата гибели и обстоятельства совпадали.

Поисковики исследовали множество других источников, в том числе материалы «ОБД-Мемориал». Из них следовало, что штурман Плохов и радист Ренке были похоронены на воинском мемориале в Серпухове. Полностью установить истину помогла книга «Небо без границы».

Далее поисковикам предстояло исследование на месте падения самолёта. По обнаруженным остаткам конструкции (фрагменты основной стойки шасси, кокпита, маслорадиатор двигателя, фрагменты блока цилиндров и головки блока двигателей, детали силового набора крыла) определили, что это был СБ. При подъёме фрагментов самолёта были обнаружены и останки членов экипажа. По результатам экспедиции были оформлены акты эксгумации.

Кроме того, исследователи начали поиск документов, но на стрелка радиста Адександра Ренке они не были обнаружены. Возникла также необходимость найти родственников членов экипажа, чтобы провести генно-молекулярное исследование ДНК. Была найдена внучка штурмана Надежда Королёва, которая дала согласие на исследование. Его провёл Российский центр судебно-медицинской экспертизы Минздрава РФ. Исследование подтвердило, что в могиле был похоронен штурман Александр Плохов.

Администрация города Протвино дала разрешение на захоронение членов экипажа СБ на мемориале «Рубеж Обороны», где также планировалось предать земле 10 павших советских солдат, найденных другими отрядами. После согласования эскизов таблички на место падения самолёта и самого памятника с Надеждой Королёвой началась работа по его созданию. Табличку изготовил друг пилотов Дмитрий Стёпин, а Иван Горбунов с поисковиком Евгением Войдаковым обгородили место падения.

Памятник был готов 20 июня 2017 года и в этот же день был установлен на мемориале. 22 июня около памятника собрались все, кто принимал участие в экспедиции, установлении имён членов экипажа, изготовлении памятника и организации захоронения: командир поискового отряда «Вечность» Владимир Соловьёв и его бойцы Виктор Новиков, Андрей Нечаев, Иван Горбунов, Евгений Войдаков и Валерий Содовников, Дмитрий Киселёв и руководитель компании «Финам-Аэро» Сергей Ахапкин (наряду с Иваном и Дмитрием он финансировал работы), командир поискового отряда «Курган» Андрей Чеканов и краевед Василий Демидов. Главным участником была дочь командира экипажа Людмила Горбунова, которой в значительной степени мы обязаны тем, что эти страницы летописи истории авиации не забыты. На церемонию захоронения собрались также жители и гости города Протвино. Священник провёл отпевание погибших воинов, был произведён троекратный салют, а над захоронением выполнили проход и роспуск лётчики пилотажной группы «Первый полёт».

Место подвигу в авиации было, есть и будет всегда.

Полина КАРЛОВА

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Разработчики «летающего такси» из Мюнхена привлекли \$90 млн от международных инвесторов

Мюнхенский стартап Lilium, разрабатывающий прототип «летающего такси», привлек \$90 млн от инвесторов, среди которых был китайский IT-гигант Tencent миллиардера Ма Хуатэна. Привлеченные инвестиции Lilium планирует использовать для разработки прототипа летательного аппарата вместимостью 5 человек и скоростью полета 300 км/ч. В апреле 2017 года компания провела успешные испытания двухместного аппарата. Помимо Tencent, в стартап также проинвестировали лихтенштейнская LGT Group, британская венчурная компания Atomico, а также фонд Obvious Ventures сооснователя Twitter Эвана Уильямса. Lilium уже получил поддержку от Европейского космического агентства.

На руководящих должностях в Dubai Airports хотят видеть больше женщин-менеджеров

Управляющая компания Dubai Airports запустила новую программу профессионального развития, направленную на подготовку женщин к руководящим должностям. Здесь убеждены, что представительницы прекрасного пола должны играть более важную роль в будущем авиационной индустрии ОАЭ. Обучение рассчитано на девять месяцев. Образовательный курс включает тренинги, воркшопы, коуч-сессии. Аттестат, который получают слушательницы по окончании курса, одобрен международным Институтом лидерства и управления. В Dubai Airports добавляют, что программа позволит ОАЭ достичь баланса в составе персонала и войти в топ-25 стран с гендерным равенством.

British Airways призвала иммиграционных чиновников сократить очереди в аэропортах

Авиакомпания British Airways заявила о «серьезной неэффективности» в работе британской иммиграционной службы, приводящей к масштабным задержкам в аэропортах страны, сообщает Travelmole. Компания обратилась в департамент правительства, ответственный за иммиграционный контроль (Home Office) и заявила, что в связи с предстоящим выходом из Евросоюза «Великобритания как никогда должна показать себя удобным местом для поездок». В British Airways призвали пограничные силы увеличить количество открытых пунктов пропуска в аэропортах, чтобы путешественникам не приходилось стоять в очередях, иногда более часа, пытаясь попасть в страну.

Власти Окинавы выразили протест Токио и Вашингтону в связи с полетами MV-22 Osprey

В резолюции, принятой администрацией префектуры, отмечается, что местные жители опасаются инцидентов с участием американских конвертопланов MV-22 Osprey на территории префектуры. Кроме того, в резолюции содержится требование к правительству Японии прекратить функционирование авиабазы корпуса морской пехоты США Футэмма, где дислоцированы конвертопланы. Размещение MV-22 Osprey на Окинаве уже несколько лет вызывает протесты у японского населения, поскольку с ними неоднократно происходили инциденты. Так, в 2012 году два Osprey разбились во Флориде и Марокко. В прошлом году инцидент с этой машиной произошел в зоне Персидского залива.

Национальные авиаперевозчики ОАЭ и Аргентины договорились о код-шеринге на ряде направлений

Благодаря новому партнерству гости авиакомпании Etihad Airways могут с комфортом добраться до Буэнос-Айреса с останков в Риме или Мадриде. Из аргентинской столицы путешествие можно продолжить по одному из девяти наиболее популярных направлений страны: Кордова, Мендоса, Росарио, Игуасу, Сальта, Мар-дель-Плата, Барилоче, Трелья и Ушуйя. В свою очередь, клиенты авиакомпании Aerolineas Argentinas получат доступ к более чем ста городам маршрутной сети Etihad Airways. Код-шеринговые соглашения дают авиапассажирам массу преимуществ, среди которых сквозная регистрация багажа и дополнительная помощь во время стыковок.

Ryanair призвал Германию и ЕС заблокировать сделку по покупке Lufthansa активов Air Berlin

Еврокомиссия и антимонопольная служба Германии должны заморозить сделку по приобретению Lufthansa активов обанкротившейся Air Berlin. Соответствующее сообщение пресс-служба перевозчика опубликовала на сайте авиакомпании. По мнению руководства Ryanair, процедура банкротства, запущенная Air Berlin, позволит Lufthansa приобрести Air Berlin на средства, выделенные государством, и нарастить долю на рынке с 68 до 95 процентов, что приведет к росту тарифов. «Федеральная картельная служба Германии и ЕС должны заблокировать этот антипотребительский сговор между правительством ФРГ, Lufthansa и Air Berlin», — заявил глава Ryanair Майкл О'Лири.

Проект Airbus Perlan II установил новый мировой рекорд высоты полета на планере

Первый в мире проект Airbus по запуску бездвигательного планера в стратосферу поставил рекорд высоты полета. Аппарат поднялся на высоту 15,9 км в небе над Патагонией. Главный пилот Джим Пэйн и второй пилот Морган Сандеркок выполнили исторический полет на планере Perlan II из международного аэропорта Команданте Армандо Тола в Эль Калафате, Аргентина. Они подняли планер на рекордную для него высоту и побили предыдущий мировой рекорд в 15 461 метр, установленный в 2006 году основателем проекта Perlan Эйнараром Эневальдсеном и главным спонсором проекта Стивом Фоссеттом на планере с негерметичной кабиной Perlan I.



С задания не вернулись

Установлены и увековечены имена авиаторов, погибших в воздушном бою на защите Москвы



цветы, она всегда говорит: «И мой отец мог оказаться здесь, но судьба распорядилась иначе».

Корреспондент нашего издания 2 сентября принял участие в вахте памяти на месте гибели авиаторов. Участники церемонии посетили как мемориал «Рубеж Обороны», где находится могила членов экипажа бомбардировщика, так и место падения самолёта с обелиском, в просторечии называемом «пирамидкой». Почести отдавали также самолёты, вылетавшие с аэродрома Большое Грызлово или заходившие на посадку, — над обелиском не смолало гудение моторов. Каждый самолёт, пролетая над обелиском, покачивал крылом.

Трагическая и, вместе с тем, героическая история отважного экипажа уже описана в СМИ пилотом Иваном Горбуновым, являющимся также поисковиком отряда «Вечность» Тверского военно-патриотического центра «Подвиг». Во многом благодаря стараниям Ивана Евгеньевича, останки членов экипажа были найдены и похоронены с почестями на мемориальном кладбище 22 июня нынешнего года.

Одной из предпосылок к описываемому героическому эпизоду стало создание в мае 1938 года Первого скоростного бомбардировочного полка, выделенного из 44-й авиабригады Сибирского военного округа. До начала Великой Отечественной войны, в 1939 году, полк уже успел проявить себя на Халхин-Голе, в 1940 году в Финляндии. В августе 1941 года этот полк принимал участие в Иранской кампании. Его экипажи выполняли с аэродрома Горган 65 боевых вылетов.

С началом войны они влились в состав 38-й авиадивизии, в которой на момент их прибытия оставалось всего 10 самолётов, из которых 6 — истребители. Разумеется, организовать серьёзное прикрытие никакой возможности не

можности придерживаться этой тактики способствовала привычка немцев двигаться большими колоннами, которые можно было легко обнаружить, даже периодически выныривая из облаков.

Однако вскоре гитлеровцы раскусили «облачную тактику», и полк начал нести большие потери. Гибли не только самолёты, но и лётчики, причём даже в воздухе — бронезащиты кабины экипажа на СБ не было.

Скорбное число потерьполнили и члены экипажа Ивана Горбунова Александр Плохов и Александр Ренке. На свой последний боевой вылет, который в битве под Москвой был уже третьим, они отправились 25 октября 1941 года. В книге «Небо без границ», соавтором которой стала Людмила Горбунова, содержится описание этого эпизода. Вылет осуществлялся с аэродрома Егорьевск, а районом выполнения задания были Калуга, Алексин и Таруса. При подходе к Серпухову подошли советские истребители, после чего штурман Плохов выпустил две ракеты (таков в ту пору был сигнал опознавания, транспондеры «свой-чужой» являлись делом будущего).

Истребители проводили СБ до линии фронта и ушли на аэродром базирования Липицы. На дороге Серпухов — Калуга была обнаружена немецкая колонна. Экипаж отбомбился по ней, но после отхода с левым разворотом СБ был атакован парой Ме-109, после чего у самолёта загорелся левый двигатель. Экипаж оторвался от преследователей и ушёл в облака, затем на горящем самолёте в районе Тарусы пересек линию фронта. После этого Иван Горбунов дал команду штурману и стрелку радисту покинуть самолёт, но они не отзывались. Сам Иван Горбунов с трудом открыл заклинивший фонарь, когда самолёт уже вошёл в штопор, и выпрыгнул в сторону его вращения. Унты на ногах уже горели. Кроме того, после прыж-



Плохова и Александра Ренке находились до 2016 года.

В июне указанного года на аэродроме Большое Грызлово встретились два энтузиаста, изучающих историю Второй мировой войны — владелец аэродрома, пилот и инженер-двигателестроитель Дмитрий Киселёв и Иван Горбунов, который написал статью об этом героическом эпизоде в журнале «Крылья Родины». В ходе одной из бесед Дмитрий Киселёв упомянул, что рядом с деревянной Демшинка стоит обелиск со звездой, рядом с которым находится большая воронка. К обелиску была прибита табличка с упоминанием, что в этом месте покоятся останки экипажа бомбардировщика, погибшего осенью 1941 года. Имена погибших и тип самолёта не были указаны.

Друзья решили установить все детали трагического эпизода. Им оказал поддержку и краевед из города Луцино Василий Демидов, который в одной из размещённых в Интернете статей упомянул, что 9 мая к мемориалу каждый год приходят старожилы села. К сожалению, найти их уже не представилось возможным: последняя бабушка, помнившая имена погибших авиаторов, умерла за год до приезда в Демшинку Василия Демидова. Другие старожилы, дожившие до наших дней, рассказывали, что председатель местного колхоза достал из кармана погибшего штурмана документы и передал их командиру

VII КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Юсуповский дворец

6 ОКТЯБРЯ 2017 ГОДА

+7 911 9616196
oleg@aerohelp.com

Приглашаем юристов авиационного сообщества



В режиме тонкой настройки

Аэропорт «Платов» —
за три месяца до открытия



Строительство новых воздушных ворот Ростовской области выходит на финишную прямую. Возведение аэропортового комплекса «Платов» находится на завершающей стадии. Общий процент готовности нового аэропорта составляет более 95 процентов. Сейчас основные работы идут по настройке навигационного оборудования и благоустройству территории.

Как сообщил, первый заместитель начальника управления по строительству автомобильных дорог и аэродромов «Трансстрой» Владимир Василиади уже в районе 20-25 сентября в аэропорт прибудет специальный самолет, который будет заниматься тестированием взлетно-посадочной полосы и работы навигационного оборудования.

Завершены работы по зданию пассажирского терминала, зданию административно-технологического комплекса, службы спецтранспорта, грузовому терминалу. По всем этим объектам подано извещение о проведении итоговых проверок Ростехнадзора, необходимых для получения разрешения на их ввод в эксплуатацию.



Репортер популярного в регионе журнала «Деловой Квартал» побывал на строительной площадке аэропортового комплекса «Платов» и предлагает вашему вниманию фотоотчет: за три месяца до открытия новых воздушных ворот Ростовской области.

Сегодня в здании аэровокзала ведутся активные отделочные работы. Завершается монтаж потолков, ведется установка павильонов для магазинов и общепита. Ведутся работы по установке кабинок паспортного контроля. Уже установлена система выдачи багажа. На призывальной площади ведется укладка тротуарной плитки и устройство каскадного пруда. Открытие аэропортового комплекса «Платов» запланировано на начало декабря 2017 года.



С нами вы облетите весь мир!

А вашу рекламу увидят все,
кого бы вы хотели видеть среди своих
клиентов и партнеров

24 часа
Служба
«Горячая линия»

по сбойным ситуациям
на международных пассажирских
рейсах вне расписания
(499) 231-53-73 E-mail: hotline@cpdu.ru



**Интерьер вашего борта —
наша забота**



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



Вертолетные кресла АЭРОСТАЙЛ