

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 23 (44210)
Июнь 2019

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

21-23 июня

50
лет



Международная
научно-практическая
конференция
«АВИАТРАНС 2019»
<http://aviatrans.rfmstuca.ru>

Пятый сделан на «пятерку»!



Подробности на с. 2, 5

В Иркутске завершена сборка очередного учебно-тренировочного самолета Як-152

Яркие краски Черного

На аэродроме МАРЗ в подмосковном посёлке прошел фестиваль легкомоторной авиации



Подробности на с. 6

Подробности на с. 2, 8-9



Подробности на с. 4

Почувствуй себя пилотом

Компания Dream Aero запустила второй авиатренажер в московском «Афимолле»

Подробности на с. 4

Воздушный транспорт гражданской авиации № 23 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
И.о. первого заместителя
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»
И. Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

ⓑ — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.
При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.
Издатель
ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»
Газета зарегистрирована
в Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва,
Сигнальный презд, д. 19
Заказ Тип. № 0823

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Рудимент во имя допродаж

Нужна ли в принципе регистрация на рейсы при современном уровне авиабезопасности?

Мы продолжаем начатую ранее нашими коллегами из Aviaport.ru тему электронного посадочного талона и зададимся довольно очевидным вопросом: а зачем вообще нужна регистрация на рейс? В самом деле, купив билет на поезд или на автобус, мы просто приходим и занимаем своё место, максимум – предъявляем билет при посадке. Для чего именно в авиации нужны дополнительные звенья: регистрация, посадочный талон и так далее? Об этом размышляет эксперт в области информационных технологий Сергей Козлов.

Вернёмся на несколько десятилетий назад. Тарифы почти сплошь — возвратные, багаж включён всегда, никаких перевозчиков-дискаунтеров, экономящих на всём. Авиакомпаниям приходится прибегать к различным ухищрениям, дабы снизить невяку пассажиров на рейс — так называемую

no show. Бороться с проблемами, причиняемыми неявившимися пассажирами, перевозчикам удаётся, вводя требования по строгой очерёдности купонов, штрафы за возвраты и, наконец, применяя овербукинг, то есть продажу билетов в количестве, превышающем количество мест в самолёте.

Кроме этого, нельзя забывать о багаже: кто-то из пассажиров везёт огромные и тяжёлые места, кто-то — негабаритные, а самолёт необходимо отцентровать, оптимально разместив центр масс, и багаж в этом случае имеет большое значение, а на процедуру погрузки и центровки тоже нужно время.



По информации, опубликованной в годовом отчете за 2018 год, первый опытный образец (заводской номер 1520001) выполнил уже 68 испытательных полетов.

«Выполнялись в том числе полеты по программе предварительных (заводских испытаний), программе оценки работы силовой

установки при выполнении фигур пилотажа с околонулевыми и отрицательными перегрузками и по программе летных испытаний по определению закономерностей нагружения агрегатов основной силовой конструкции самолета», — сообщили в бюро-проектанте Як-152 – ОКБ Яковлева.

Яркие краски Черного

На аэродроме МАРЗ в подмосковном посёлке прошел фестиваль легкомоторной авиации

Одним из главных событий этого лета, которые можно назвать предтечей МАКСа, стал фестиваль «Небо: теория и практика», состоявшийся с 25 по 26 мая в подмосковном посёлке Чёрное на аэродроме Московского авиаремонтного завода. МАРЗ является одним из старейших российских авиаремонтных предприятий. Его история берёт начало в 1939 году и продолжается по сей день. В нынешнем году заводу исполнилось 80 лет.

Сегодня МАРЗ возвращает «на крыло» легендарные «кукурузники» Ан-2, которые существуют по сей день не только сами по себе, но и стали базой для создания воздушных судов совершенно нового поколения.

В роли организатора фестиваля выступило ООО «Агентство массовых мероприятий». Его своеобразие состоит в том, что фести-

вальный формат рассчитан как на профессионалов авиации, так на поклонников активного семейного отдыха. Для этого программа фестиваля разделена на шесть частей: летная, экспозиционная, инновационная, детская, интерактивно-образовательная и деловая. Этот праздник объединяет огромное количество самых разных людей и де-

монстрирует, что летать могут любые устройства, начиная от «детских» метательных планеров и бумажных самолетов до летательных аппаратов будущего.

Лётная программа фестиваля была уникальной. 8 экипажей на вертолетах Robinson 44 и Ми 2 прошли специальную трассу и выполнили опасные трюки на точность и



Таким образом, регистрация пассажиров и багажа прочно вошла в нашу жизнь. Клиенты послушно стояли в очереди на печать посадочных талонов и сдачу чемоданов, агенты по регистрации «рассаживали» клиентов в салоне («у окна или у прохода»), работники пограничных, таможенных служб, авиационной безопасности и прочие

ставили свои штампы на посадочные талоны, и всё было вполне привычно. Однако появлялись новые технологии, бумажные носители информации уступили место базам данных и в наши дни практически все перечисленные выше процедуры выглядят архаично.

Продолжение на с. 4

Пятый сделан на «пятерку»!

В Иркутске завершена сборка очередного учебно-тренировочного самолета Як-152

Иркутский авиационный завод изготовил пятый опытный образец учебно-тренировочного самолета Як-152, сообщил источник в ОКБ Яковлева. По его словам, сейчас строится шестой самолет. Первые два из них уже поднимались в воздух. Они выполнили суммарно 145 полетов.

Самолет №1520003 в минувшем году завершил проведение статических испытаний в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского и 10 августа 2018 года получил заключение по статической прочности конструкции.

Специалисты ОКБ Яковлева также корректировали конструкторскую документацию (КД) для до-

работки первого и второго Як-152 к летным испытаниям, вели конструкторское сопровождение при изготовлении самолета №1520005 для летных испытаний, а также корректировали КД на опытный борт №1520007 для проведения ресурсных испытаний. Недавно Информационная группа Mil.Press сообщила, что Як-152 уже испытали в критических режимах полета.

В 2017 году первый опытный образец Як-152 выполнил 51 испытательный полет, согласно годовому отчету за тот период. Как рассказал журналистам главный конструктор ОКБ Яковлева Дмитрий Драч, Як-152 покажут этим летом на форуме «Армия-2019».

Продолжение на с. 5



скорость. Кроме того, зрители увидели зрелищный «танец» вертолетов под музыку и фристайл-программу. Не менее захватывающей была и самолётная часть. Скоростное пилотирование самолета на предельно малой высоте – особый вид искусства. Полеты осуществляются на высоте всего 10-15 метров от земли, а фигуры сложного и высшего пилотажа на высоте от 50 метров. И потому к девизу «Быстрее, дальше и выше» следует прибавить – ловчее и отважнее.

Непременные участники многих авиационных праздников, в том числе и в небе над МАРЗом – пилотажная группа «Первый полёт». На «сцену» вышли Дмитрий Самохвалов, Антон Беркутов Константин Боровик на самолётах Як-52, единственная в группе девушка Ирина Маркова на Як-54, а роль ведущего взял на себя Александр Михайлов на двухмоторном деловом самолёте Piper-23.

Продолжение на с. 8-9



А такой подход является чрезвычайно односторонним. Установлено то, что очевидно: пилоты совершили очень грубую посадку (с большой перегрузкой), в результате чего произошло разрушение топливных баков и задней части фюзеляжа. После этого сразу последовали поспешные выводы: во всем виноваты пилоты!

Такой популярный стереотип

суждений очень выгоден некоторым службам, которые отвечают за подготовку самолетов и летных экипажей к полетам, т.к. они могут скрыться за спинами пилотов, ведь «конечным звеном» в управлении самолётом всегда выступают именно пилоты! Однако данный подход к анализу причин ошибочных действий членов экипажа является в корне неправильным, несистемным и ненаучным!

Фактор «забытой» программы

Ошибки пилотов — следствие стрессового состояния. Но кто создает предпосылки для стресса у экипажей?

Расследование обстоятельств трагедии в аэропорту «Шереметьево» продолжается и выясняются все новые подробности злополучного рейса «Аэрофлота», который не устает отмежевываться от какой бы то ни было своей ответственности за гибель пассажиров и экипажа. Эксперты проводят скрупулезный анализ действий пилотов. Но анализ этот осуществляется по традиционному алгоритму: правильными или неправильными были действия пилотов – оценивается с точки зрения руководящих документов.

Как бы ни было удобно техническим специалистам поставить точку в расследовании катастрофы на словах: «причиной катастрофы стали ошибочные действия пилотов», — этого достаточно нельзя, поскольку у человека, как и у самолета, есть свои «ОГРАНИЧЕНИЯ по экс-

плуатации», т.е. возможности человека безграничны.

Каковы рамки этих ограничений, за которыми неизбежно следуют отклонения в работе человека? Ответ на сверхважный для авиации вопрос способен дать наука о «человеческом факторе» (ЧФ)! Однако по каким-то скрытым

и необъяснимым причинами специалистов по человеческому фактору (авиационных психологов) — чиновники от авиации не хотят привлекать к полноценному и всестороннему расследованию авиационных происшествий.

Продолжение на с. 10

«Беру управление на себя!»

28 мая Заслуженному пилоту и замминистра ГА СССР Алексею Маркияновичу Горяшко исполнилось 85 лет



Жизненный путь Алексея Маркияновича — от школьной скамьи до сегодняшнего дня — посвящен служению отечественной гражданской авиации. Ей и только ей. Ни на какую другую деятельность в течение непрерывных 63-х лет он не отвлекался. Его вклад в развитие отрасли трудно переоценить. Богатейший профессиональный и жизненный опыт юбиляра достоин детального изучения и подражания.

Алексей Маркиянович Горяшко родился в селе Пересеченное Харьковской области в многодетной крестьянской семье (8 детей). В июне 1941 года три брата и сестра ушли на фронт. Отца не призвали по возрасту. Пришлось хлебнуть тяжесть фашистской оккупации. Один из братьев (Федор) погиб в боях за Полтаву. Два брата и сестра, к счастью, вернулись с войны живыми. В 1947 году отец умер от постоянного перенапряжения в работе и недоедания.

По окончании семилетки Алексей подал документы в Одесское мореходное училище, где было полное государственное обеспечение. В приеме ему было отказано — «нет вакантных мест». Истинная причина — на учебу в плавсостав для загранплаваний не брали лиц (даже 14-15 летних ребят), находившихся на оккупированной территории. Алексей поступил в Харьковскую среднюю специальную школу ВВС, которая, как не раз говорил сам Алексей Маркиянович, очень много дала ему в жизни. Трудностей он уже достаточно нахлебался, привык их переносить. А в спецшколе добавились дисциплина, усидчивость, настойчивость, желание познать новое, чувство коллективизма и товарищества. Сформировался сильный, целеустремленный, не пасующий перед трудностями юноша — будущий авиатор.

Специальные школы ВВС давали право выбора для поступления в военное училище ВВС. Они дали стране крупных военачальников и государственных деятелей, Героев и Лауреатов Государственных премий. Среди них: министр гражданской авиации СССР, маршал авиации А.Н. Волков и Главнокомандующий ВВС СССР и Российской Федерации, генерал армии, Герой России П.С. Дейнекин, который окончил Харьковскую спецшколу ВВС на два года позже А.М. Горяшко и был его преданным другом. Поступить по окончании спецшколы в летное училище ВВС Алексею Маркияновичу не удалось — простудился и заболел. Зато после выздоровления поступил в Краснокутское летное училище ГВФ. Определенно — повезло гражданской авиации...

По окончании этого училища А.М. Горяшко был направлен пилотом в Харьковский объединенный авиаотряд (ОАО), где проработал 10 лет: пилот, командир воздушного судна, пилот-инструктор, командир авиаэскадрильи, командир летного отряда. Много летал на местных воздушных линиях и авиационно-химических работах. Ему пришлось обрабатывать поля на Украине, в Узбекистане, Казахстане, Азербайджане, Поволжье. Только на самолетах Ан-2 личный налет А.М. Горяшко — более 5000 часов.

мени аэровокзальными комплексами. Когда его перевели на повышение в Москву, таких аэродромов было уже 25 с более развитой инфраструктурой.

А.М. Горяшко уделял внимание развитию всех аэропортов Украины, но особенно — аэропортом Борисполь, Харьков, Симферополь, Одесса. При его активном участии возведено 26-этажное здание Украинского управления ГА с вычислительным центром. Такого масштабного здания не имело и не имеет ни одно территориальное управление гражданской авиации. А.М. Горяшко постоянно занимался формированием парка воздушных судов. В середине 80-х годов в Украинском УГА эксплуатировалось более 1300 самолетов и вертолетов.

Очень ярко организаторские способности и мудрость руководителя Алексея Маркияновича проявились в период ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС (апрель-июнь 1986 года). Будучи старшим руководителем отрасли, координировал действия сводных подразделений ГА, занятых ликвидационными работами.

Когда случилась авария на ЧАЭС (26 апреля), А.М. Горяшко был серьезно болен, но вышел на работу, забыв о здоровье. В начале мая, после аварии, в здании киевского агентства Аэрофлота было страшное столпотворение, возбужденные люди вместе с детьми и стариками всеми силами старались вылететь из Киева. Сотрудники агентства и милиция не могли справиться с ситуацией. Тогда А.М. Горяшко обратился к желающим вылететь с просьбой самим организовать формирование очереди и контроль за ее прохождением. Именно это позволило отрегулировать процесс.

В 1987 году А.М. Горяшко переводят в Москву первым заместителем Председателя Госавианадзора СССР, а в 1988-1991 годах он уже работает заместителем, а затем первым заместителем Министра гражданской авиации СССР. Министр Б.Е. Панюков и его первый заместитель А.М. Горяшко приняли самые первые удары «лихих девяностых» — мужественно, без паники и суеты.

С 1992 года Алексей Маркиянович работает региональным представителем Аэрофлота (Российской Федерации) в странах Юго-Восточной Азии и Австралии. В 2002 году выходит на пенсию, но ведет активную общественную работу: избирается членом Совета, а затем

председателем Совета Клуба «Опыт», членом Общественного Совета при Росавиации.

Алексей Маркиянович Горяшко — очень красивый и интересный человек, высокий (188 см), подтянутый, атлетически сложен, с приятными, чисто мужскими чертами лица. Обладает своеобразной речью — каждая фраза отточена, лаконична, лишена «слов-паразитов», несет строгую смысловую нагрузку. Решителен, справедлив, прямолинеен, иногда категоричен.

Один из его друзей (здравствующий, дай Бог ему здоровья!) как-то сказал: «Штык ты наш, закаленный и отточенный». Коротко, но верно. Отличный семьянин, 55 лет прожил вместе с единственной подружкой жизни (Раиса Кирилловна упокоилась в сентябре 2012 года на Троекуровском кладбище). Имеет двух замечательных сыновей (тоже летчиков), пятерых внуков.

Заслуженный пилот СССР. Его личный безаварийный налет — 12 тысяч часов. Это очень много для командира ОАО и начальника территориального управления. Летать любит, но приходилось, в основном, летать по выходным, праздникам, ночью. Светлое время и будни посвящал наземным авиационным проблемам. В качестве командира воздушного судна А.М. Горяшко летал на самолетах По-2, Ан-2, Ан-24, Ту-134, Ту-154. Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, Знак Почета, медалями. Лауреат Государственных премий СССР и УССР, «Отличник Аэрофлота».

Конечно, годы дают о себе знать, но Алексей Маркиянович сохраняет живой интерес к состоянию дел в гражданской авиации, ее развитию. Постоянно поддерживает тесные контакты с общественными организациями и руководством отрасли. Он убежден, что, несмотря на трудности, наступит время полной аэрофикации страны, когда каждый гражданин в любом населенном пункте нашего необъятного Отечества будет иметь свободный доступ к авиатранспортному обеспечению.

Здоровья и здоровья Вам, Алексей Маркиянович, дорогой наш руководитель, учитель и друг!

Вадим ЗАМОТИН,
заместитель Министра гражданской авиации СССР (1990-1991 гг.)
Виктор ГОРЛОВ,
заместитель Министра гражданской авиации СССР (1986-1991 гг.)



ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин подписал указ о присвоении 44-м аэропортам имен выдающихся россиян

Президент России Владимир Путин подписал указ о присвоении по итогам всенародного голосования имен прославленных граждан России, внесших наиболее заметный вклад в ее развитие, науку, культуру и искусство, 44 самым востребованным аэропортам страны. Соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации. Указ вступил в силу с 31 мая 2019 года. В частности, московскому аэропорту «Внуково» присвоено имя знаменитого авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, аэропорт «Домодедово» получил имя великого русского ученого Михаила Васильевича Ломоносова, «Шереметьево» — поэта Александра Сергеевича Пушкина. (Подробнее — на с. 11).

Иностранным авиакомпаниям разрешили разовые чартерные рейсы внутри России

В настоящее время иностранные перевозчики могут выполнять регулярные и чартерные полеты только из/в Россию, но не могут летать между городами страны. Исключение действует только для чартерных перевозок самолетами до 19 мест. При этом в прошлом году, в преддверии Чемпионата мира по футболу, Правительством России было принято постановление, разрешившее зарубежным эксплуатантам чартеры в/по РФ на основании разовых разрешений Росавиации. Постановление было ограничено сроком до 1 июня 2019 года. Новый же документ делает прошлогоднее постановление бессрочным, снимая привязку к FIFA-2018, а также расширяет его действие для перевозок грузов и почты.

Ольга Голодец полагает: Для России следует увеличить долю субсидированных авиабилетов

«Сегодня у населения есть запрос на комфортный доступный отдых. Есть поручение, которое прорабатывается в Правительстве, и я надеюсь, до начала сезона будет принято решение о расширении числа билетов, продающихся по субсидиям. Сейчас их доля далека от желаемой», — заявила вице-премьер Правительства РФ Ольга Голодец после заседания Координационного совета по туризму. По данным Росавиации, в 2019 году рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении субсидируются по 90 маршрутам, в программе, которая действует круглогодично, участвуют порядка десяти авиакомпаний. Воспользоваться льготными перевозками смогут только граждане России.

О развитии российско-кубинского партнерства в области сертификации авиационной техники

Состоялась встреча делегаций Росавиации и Института гражданской авиации Кубы по вопросам сотрудничества в сфере сертификации авиационной техники и летной годности. Российскую делегацию возглавил заместитель руководителя ФАВТ Алексей Новгородов, кубинскую - Директор по летной эксплуатации и летной годности Института гражданской авиации Кубы Хосе Лопес Васкес. В ходе встречи стороны отметили эффективность налаженного между Росавиацией и кубинским авиационным ведомством сотрудничества и подтвердили приверженность его укреплению по вопросам в сфере воздушного транспорта, представляющим взаимный интерес.

КПРФ потребовала уволить Анатолия Сердюкова с поста председателя совета директоров ОАК

Экс-министр обороны РФ Анатолий Сердюков не должен занимать пост главы совета директоров ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», считают в думской фракции КПРФ. «Проект протокольного поручения от нашей фракции направлен в правовое управление Госдумы по вопросу абсолютной необоснованности назначения председателем Совета директоров корпорации господина Сердюкова», — рассказал депутат от КПРФ Алексей Куриный. Он напомнил, что «на посту министра обороны Сердюков отметился возбуждением ряда уголовных дел, падением престижа армии, разрушением военного образования, чем нанес ущерб обороноспособности страны».

Опрос ВЦИОМ выявил отношение россиян к развитию отечественного авиастроения

Большинство наших соотечественников (83 процента) уверены, что стране нужно развивать производство собственных самолетов, даже если это потребует существенных финансовых затрат. Об этом свидетельствуют результаты опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ). При этом лишь 12 процентов россиян полагают, что России лучше закупать самолеты у зарубежных производителей и не тратить средства на развитие собственного производства. С утверждением, что «в России умеют делать качественные самолеты», согласны 78 процентов респондентов, противоположной точки зрения придерживаются 14 процентов.

Президент «Гидромаша» В. Лузянин награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» III ст.

В соответствии с Указом Президента РФ от 16 апреля № 174 президенту, председателю Совета директоров НОАО «Гидромаш» Владимиру Лузянину вручен орден «За заслуги перед Отечеством» III степени. Торжественная церемония награждения состоялась в Москве в Минпромторге РФ. Столь высоко страна оценила большой вклад Владимира Ильича Лузянина в развитие авиационной промышленности и укрепление обороноспособности страны. Многолетняя трудовая деятельность Владимира Ильича Лузянина, направленная на развитие и упрочение России в статусе передовой авиационной державы, может служить яркой иллюстрацией к девизу ордена «Польза, честь и слава».

Тепловой аэростат с именем «Россия» установил рекорд Российской Федерации по высоте полета

В Ставропольском крае тепловой аэростат «Россия» поднялся на высоту порядка 10,3 тысячи метров, установив рекорд России по высоте полета. Об этом рассказал руководитель проекта «Поднять Россию» Владислав Яшкин. Еще один рекорд — по высоте прыжка с парашютом с теплового аэростата — установил мэр города Рыбинска, восьмикратный чемпион мира по парашютному спорту Денис Добряков. На месте присутствовал эксперт Международной авиационной федерации (FAI), который опломбировал приборы, установленные на аэростате и на парашютисте, и затем изъясил их. Все данные для официальной фиксации достижений будут переданы в FAI.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

За четыре месяца российские авиакомпании перевезли на своих бортах 34,1 млн пассажиров

Согласно статистике Росавиации, пассажирооборот авиакомпаний за отчетный период составил 88 229 711,57 тысячи пасс/км, что на 13,8 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот составил 2 207 061,49 тысячи ткм. (-9,7 процента по сравнению с 2018 годом). За отчетный период (январь-апрель 2019 года) российскими авиакомпаниями было перевезено 34 119 159 пассажиров, что на 11,8 процента больше, чем за аналогичный период 2018 года. Объем перевезенных грузов и почты составил 336 073,63 тонн, что на 5,1 процента меньше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 80,6, а коммерческой загрузки — 67,3.

Эксперт: летные вузы России выпускают вдвое меньше пилотов, чем требуется авиакомпаниям

Об этом сообщил начальник летно-методического центра гражданской авиации Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева Дмитрий Качан. «В среднем по стране потребность авиакомпаний в летчиках составляет 1700 человек, тогда как все летные учебные заведения в сумме могут выпустить около 750 человек», — сказал он. Педагог добавил, что на фоне нехватки пилотов авиакомпании начинают бороться за выпускников летных вузов. «Если раньше авиакомпания могла выбрать себе того или иного пилота, то теперь уже сами выпускники

Федеральная антимонопольная служба зафиксировала рост цен на авиатопливо

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) отмечает определенный рост стоимости авиационного топлива. Об этом рассказал журналистам заместитель главы ведомства Сергей Пузыревский. «Мониторинг цен на авиатопливо ведется нами постоянно, к сожалению, вновь отмечается определенная динамика роста», — сообщил госчиновник. В прошлом году авиакомпании заявили о резком росте стоимости авиакеросина, в связи с чем Минтранс предложил компенсировать им часть убытков. В 2018 году возросшие затраты авиаперевозчиков предлагалось возместить через единовременную компенсацию в 22,5 млрд рублей, а с 2019 года — через увеличение объема возмещения по акциям.

«Уральские авиалинии» получили премию «Лучшие социальные проекты России-2019»

В Москве состоялась церемония награждения победителей Программы «Лучшие социальные проекты России». Авиакомпания получила статуэтку и диплом в категории «Благотворительность» за совместный проект с Благотворительным фондом Константина Хабенского «Полёт с «Уральскими авиалиниями» — просто очень хорошее дело». С каждого проданного билета часть выручки передавалась на лечение и реабилитацию подопечных Константина Хабенского. «За полгода действия акции на счет фонда было перечислено более двух миллионов рублей. Эти средства были потрачены на адресную помощь, лечение и реабилитацию подопечных фонда», — отметили в авиакомпании.

Менеджмент Utair предложил кредиторам 35-летний план реструктуризации ее долгов

Пятая по размеру российская авиакомпания Utair, которая в конце 2018 года допустила дефолт по одному из кредитов и начала переговоры с банками о реструктуризации задолженности, 15 мая разослала кредиторам новый вариант ее урегулирования. Он предполагает пролонгацию выплат по значительной части долгов на 35 лет под символические 0,01 процента. Ранее Utair просила банки о более радикальных мерах: списать те же 31,4 млрд рублей долга (полностью 12-летний кредит и половину 7-летнего). В качестве обеспечения Utair предлагает акции аэропорта Сургут (56 процентов) и 100 процентов компании «Ютэйр — Вертолетные услуги», а также ВС и двигатели.

Генеральный директор лизинговой компании ИФК Рубцов продолжит карьеру «в смежной отрасли»

Гендиректор лизинговой компании «Ильюшин Финанс и Ко.» Александр Рубцов, возглавлявший ее 20 лет, покидает компанию. Совет директоров ИФК принял решение об окончании его работы во главе компании «по соглашению сторон». Компанию возглавил его зам. по экономике и финансам Сергей Туркин. Александр Рубцов продолжит карьеру «в смежной отрасли». В Объединенной авиастроительной корпорации, которая является ключевым акционером ИФК, сообщили, что задачами нового руководителя станут разработка и реализация программы повышения ее финансовой устойчивости, подготовка программ развития бизнеса и передача в лизинг ВС, имеющих в портфеле.

Власти Петербурга выделяют более 125 млн на субсидии для авиакомпаний в 2019 году

Власти Санкт-Петербурга выделяют авиакомпаниям субсидии в размере 125,8 млн рублей на выполнение региональных авиаперевозок с пунктом назначения или отправления - Санкт-Петербург. Соответствующее постановление подписал врио губернатора Александр Беглов, сообщает пресс-служба администрации Санкт-Петербурга. «Документ определяет правила предоставления организациям воздушного транспорта субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на осуществление региональных воздушных перевозок по маршрутам, протяженность которых составляет не более 1500 километров в одну сторону, с пунктом отправления (назначения) Санкт-Петербург», — отмечается в сообщении.

Брошенный во «Внуково» самолет «Трансаэро» продан в 20 раз дешевле первоначальной цены

Планер и двигатель Boeing 767-200 авиакомпании «Трансаэро», находящиеся на территории аэропорта, проданы на торгах по цене, более чем в 20 раз ниже той, по которой предлагались изначально. Впервые лот был выставлен на торги в январе, тогда максимальная стоимость была установлена в размере 160 млн рублей с шагом 5 процентов, но ни одной заявки не поступило. После этого аукцион был объявлен заново, максимальная стоимость была снижена до 144 млн рублей, при этом минимальная, которая действовала в последние 22 дня, была установлена в размере 5 процентов (около 7,2 млн рублей). В результате планер и двигатель (CF6-80A2) ушли за 7,4 млн рублей.

Явится ли пассажир на рейс?

Будет ли сдавать багаж? Где предпочтёт сидеть в салоне? Все эти сведения могут быть собраны ещё на этапе бронирования и выписки билета: возвратность тарифа, включённость в него багажа, карта салона — всё это доступно во всех дистрибутивных платформах и, соответственно, во всех каналах продажи, включая онлайн. А с внедрением электронного посадочного талона только одна операция остаётся зависеть от времени регистрации — центровка воздушного судна.

Но и здесь ситуация существенно упрощается за счёт автоматизированной или даже автоматической центровки. Давно минули времена ручного зачёркивания клеточек в центровочных графиках — у каждого вендора есть решения по центровке. Многие авиакомпании давно используют аутсорсинг этой операции (первой была Lufthansa, консолидировавшая функцию центровки своих воздушных судов в Южно-Африканской Республике ещё в середине прошлого десятилетия).

То есть, регистрации в её привычном виде — конец? Пассажир сам печатает багажную бирку, сам вешает её на чемодан и сдаёт на ленту, прикладывает выведенный на экран смартфона штрихкод заранее полученного посадочного с указанием его места и гейта к ридеру и проходит в самолёт...

Всё так, но, как мы упоминали выше, авиакомпании и агентства по продаже билетов пытаются заработать в низкомаржинальном авиаперевозочном бизнесе практически на всём. И обязательная регистрация — это замечательный канал 100 процентов «горячих лидов»: ведь все пассажиры уже купили билеты и являются прекрасной целевой аудиторией так называемого upsale или допродажи.

Ритейл-сегмент отдельных топливных компаний в 2018 году получил до 50 процентов, а в некоторых случаях до 70 процентов выручки на своих АЗС с продажи дополнительных услуг, и это при том, что сам по себе рынок нефтепродуктов слывет соевой доходностью. Мы уже слышали о платных туалетах и стоячих местах на борту.

К счастью, до этого пока не дошло, однако, помимо собственно перелёта, авиакомпания и агентство могут продавать целый комплекс услуг: трансферы в/из аэропорта, такси, питание на борту, выбор места в салоне, отель в городе прилёта, страховки и так далее. Всё

В торгово-развлекательном центре «Афимолл-Сити» прошло открытие нового авиасимулятора Airbus A320 Full Flight Simulator компании Dream Aero. Гости открытия, которым посчастливилось оказаться в точной копии кабины самолета Airbus A320 в окружении приборов и органов управления, полностью идентичных реальным, получили возможность занять кресло пилота и почувствовать себя командиром пассажирского авиалайнера.

Взлет, полет, посадка — «командирам» на авиатренажере под присмотром инструкторов Dream Aero под силу любые маневры, ведь единственное ограничение внутри кабины — фантазия.

Помимо авиатренажера, который в непрерывном режиме работал для всех желающих, гостей ждали особые подарки за участие в акции #россиятойполет, подготовленной авиакомпанией «Россия» совместно с Dream Aero. Кроме того, на открытии был проведён розыгрыш сертификатов на бесплатный полет на Airbus A320 Full Flight Simulator и авиационных сувениров с символикой «России».

Рудимент во имя допродаж

Нужна ли в принципе регистрация на рейсы при современном уровне авиабезопасности?

это продаётся уже сейчас на стадии бронирования, однако, пассажир, купив билет, вряд ли вернётся на тот же сайт, чтобы что-то докупить, ведь существует огромное количество агрегаторов самых разных услуг. И вот тут на помощь может прийти регистрация на рейс.

Аналогия с кассами супермаркета также очевидна — импульсивные покупки также делают существенную выручку. А в нашем случае, регистрируясь, путешественник уже на сайте; он точно полетит, мы знаем, с кем именно, когда, где и какую он сделает пересадку — идеальная

почва для продажи ему персонализированных сервисов, настроенных именно под него, под его перелёт. Ни одного лишнего дня автопроката, на одного лишнего дня страховки.

Учитывая, что вендоры платформ DCS (Amadeus, Sabre, Travelport) обладают соответствующими возможностями, задача для маркетологов выглядит вполне решаемой. И пока такой канал продаж будет существовать, авиакомпании и агентства будут всячески бороться за сохранение очевидного атавизма — т.е. процедуры регистрации на рейсы.

Продажи дополнительных услуг авиакомпаний растут

В 2019 году российские авиакомпании наблюдают увеличение объемов продаж дополнительных услуг. Реализация дополнительных платных услуг является одним из эффективных путей повышения доходности, и внимание авиакомпаний к развитию этого направления продаж дает свои плоды.

По данным аналитической службы компании «Сирена», за 1 квартал 2019 года общий объём реализованных платных услуг с использованием EMD (Electronic Miscellaneous Document) вырос на 46 процентов в сравнении с аналогичным периодом 2018 года. (В 1 квартале 2018 года реализовано 0,93 млн услуг, в 1 квартале 2019 года – 1,37 млн).

Наибольший рост показали такие опции как: платный выбор места в салоне (рост 150 процентов), услуга по выбору улучшенного питания (136 процентов), перевозка несопровождаемого ребенка (97 процентов) и приоритетная регистрация (62 процента).

Рост отмечен в продажах услуги провоза сверхнормативного багажа (+26 процентов) и приобретение страховки (+25 процентов). Пользуются спросом предложение повышения класса обслуживания (+5 процентов), а также перевозка животных (+4 процента).



Почувствуй себя пилотом

Компания Dream Aero запустила второй авиатренажер в московском «Афимолле»



Авиасимулятор построен на базе тренажера, аналогичного тем, что используются для обучения профессиональных пилотов гражданской авиации. Dream Aero с каждым новым проектом постоянно совершенствует качество предоставляемых услуг путем обмена опытом с действующими пилотами авиакомпании, чтобы предоставлять посетителям макси-

мально реалистичные впечатления от полетов. При помощи экспертов информационного партнера проекта, авиакомпании «Россия», разработчики Dream Aero создают продукт, который отвечает высочайшим стандартам.

Авиатренажеры компании Dream Aero установлены на динамической платформе. Благодаря ей динамика полета вос-



С.А.Козлов

Об авторе. Сергей Александрович Козлов - эксперт в области информационных технологий, цифровизации, авиатранспорта и индустрии путешествий. За годы работы в ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» на должности заместителя директора IT-департамента реализовал ряд масштабных проектов, включая внедрение комплекса управления производственной деятельностью, модулей SAP ERP, осуществил интеграцию производственных и коммерческих процессов с применением информационных решений. В период с 2015 по 2018 годы - операционный, генеральный директор Amadeus Russia, Armenia, Belarus.

производится во всех деталях. При наборе скорости и взлете ощущаются неровности бетонной взлетной полосы, отрыв и набор высоты. В ходе полета платформа точно отрабатывает последствия производимых действий и условий полета (крены, турбулентность и т.д.). Подвижность обеспечивается мощной гидравлической системой, управляемой компьютером. Благодаря подвижности кабины, системе визуализации и «озвучки» создается полное ощущение реального полета на A320.

Тренажеры можно использовать не только для активного семейного отдыха или организации корпоративных мероприятий. С их помощью можно эффективно бороться с таким довольно распространенным явлением как аэрофобия, поэтому подобного рода симуляторы позволяют все большему количеству людей с удовольствием совершать не только виртуальные перелеты, но и реальные.



Пятый сделан на «пятерку»!

В Иркутске завершена сборка очередного учебно-тренировочного самолета Як-152

Напомним, что самолет первой подготовки летчиков Як-152 впервые поднялся в воздух 29 сентября 2016 года. Весной 2018 года стало известно о локализации в России на базе компании «Руссо-Балт» немецкой силовой установки RED-A03T. Следует признать, однако, что данный двигатель лишь по своей территориальной принадлежности является немецкой разработкой. Ведь создатель силовой установки – выпускник Казанского авиационного института Владимир Райхлин много лет проработал на ВАЗе, а потом решил уехать в Германию, где смог открыть собственную компанию «Raikhl Engine Development» (RED). Средства на создание крайне перспективного двигателя выделила российская компа-

ния «Финам». Другими словами, осложнений в процессе локализации данной разработки не возникло.

Специалисты компании «Руссо-Балт» сообщили, что производственный процесс будет вестись в рамках плана корпорации «Иркут». Данный двигатель предназначен для воздушных аппаратов, взлетная масса которых не превышает шести тонн. Планируется, что RED-A03T будет установлен не только на отечественный самолет Як-152, но и на российский беспилотник нового поколения «Альтаир». По требованию Минобороны оба воздушных судна в качестве топлива должны использовать керосин.

На новой машине предусмотрены стандартный набор радиосвязного и пилотажно-навигационного оборудования и система катапультирования летчиков СК-94М. Пилотирование Як-152 возможно

одним пилотом как из передней, так и из задней негерметичных кабин. Обе кабины оснащены системами обогрева и вентиляции заборным воздухом.

Амортизационные качества и запас прочности опор шасси с пневматиками низкого давления, небольшие разбег и пробег позволяют

эксплуатировать машину как с бетонных, так и грунтовых взлетно-посадочных полос. Уборка и выпуск шасси осуществляется электроприводами, а торможение колес – с помощью гидравлики.

Конструкция планера – цельнометаллическая. Исключение составляет лишь обшивка рулей и элеронов, выполненная из композиционного материала. Фюзеляж – цельнометаллический полумонок, усиленный четырьмя лонжеронами. Неразъемное однолонжеронное крыло набрано из двояковыпуклых асимметричных профилей и снабжено элеронами и выдвижными закрылками, улучшающими взлетно-посадочные характеристики. На задней кромке элеронов имеются пластинчатые неуправляемые триммеры. Несущая поверхность крепится к фюзеляжу в четырех точках, расположенных на лонжероне и задней стенке.

Прошедшие первоначальную подготовку на Як-152 пилоты смогут продолжать обучение на Як-130. За счет схожести бортового радиоэлектронного оборудования, эргономики кабины и индикации перспективный самолет встраивается в двухступенчатую систему тренировок летного состава с продолжением обучения на более серьезном учебно-боевом «сто тридцатом».

Производство Як-152 организовано на Иркутском авиазаводе – филиале корпорации «Иркут».



Два изобретения рыбинского ПАО «ОДК-Сатурн» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию) отмечены наградами Всемирного изобретательского форума (Global Invention Forum), прошедшего в городе Лимасол Республики Кипр.



В форуме приняли участие российские изобретатели и производители инновационной продукции в составе объединенной экспозиции Международного инновационного клуба «Архимед».

Признание всемирного изобретательского сообщества с вручением золотой медали по решению международного жюри получила разработка ПАО «ОДК-Сатурн» «Способ электрохимической обработки титана и титановых сплавов (авторы А. Уфимцев и Д. Пенкин)». Серебряной медали удостоено изобретение ПАО «ОДК-Сатурн» «Способ шлифования криволинейных поверхностей детали на робототехнологическом комплексе» (авторы В. Стогов, А. Коряжкин и А. Пичужкин).

В конце марта эти проекты получили высокую оценку жюри XXII Московского международного салона изобретений и инновационных технологий «Архимед».

Выставочная экспозиция форума была представлена 21 государством. На форуме прошли презентации лучших инновационных

Наследники Архимеда

«ОДК-Сатурн» отмечено «золотом» и «серебром» Всемирного изобретательского форума на Кипре



проектов, а также дискуссия на тему: «Роль изобретательской и патентно-лицензионной деятельности в развитии современной высокотехнологической отрасли». Все проекты участников конкурсной программы прошли отбор и оценку экспертного совета и международного жюри, лучшие из них удостоены медалей и призов форума и его партнеров.

«Итоги Московского международного салона «Архимед» и успех российских изобретателей в Лимасоле подтверждают результативность рационализаторской и инновационной деятельности ПАО «ОДК-Сатурн», - отметил начальник отдела по работе с интеллектуальной собственностью ПАО «ОДК-Сатурн» Денис Пиотух, - В компании созданы необходи-

мые условия для формализации, правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности и стимулирования творческой активности новаторов предприятия. Изобретатели вносят весомый вклад в повышение технического уровня, качества и надежности выпускаемых нашим предприятием изделий, а также в преумножение интеллектуального капитала Объединенной двигателестроительной корпорации».

Ранее трое сотрудников рыбинского ПАО «ОДК-Сатурн» отмечены наградами XIX Всероссийского конкурса «Инженер года-2018». Дипломом и памятной медалью «Лауреат конкурса» — отмечена деятельность эксперта по безопасности и надежности кон-

структорского отдела исследований и надежности Сергея Сарычева — по версии «Профессиональные инженеры», и инженера-конструктора систем инженерного анализа Александра Лисицина — по версии «Инженерное искусство молодых». Дипломом «Победитель первого тура Всероссийского конкурса «Инженер года» по версии «Инженерное искусство молодых» награжден заместитель начальника конструкторского отдела по расчетно-исследовательской работе конструкторского отдела турбин Кирилл Виноградов.

Торжественное вручение дипломов, сертификатов, памятных медалей и знаков состоялось в зале «Инженерной славы» Союза НИО г. Москвы.

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Сергей Чemezov: Серийные поставки MC-21 «Аэрофлоту» начнутся не раньше 2021 года

«По серийному производству MC-21 будет сдвиг. Изначально планировалось начать поставки в 2020 году. Но в силу известных обстоятельств с ограничениями США и Японии по «черному крылу» «Аэрофлот» получит первые самолеты не раньше 2021 года», - заявил глава Ростеха Сергей Чemezov. «Санкции иностранного государства рассматриваются как форс-мажорные обстоятельства, которые позволяют нам уйти от экономических претензий со стороны «Аэрофлота». Соответствующее письмо в «Аэрофлот» мы уже написали», - пояснил Чemezov. Он также сообщил, что изготовление крыла из российских композитов для MC-21 начнется в ближайшее время.

Объединенная двигателестроительная корпорация провела V чемпионат по стандартам WorldSkills

ОДК наградила победителей V Корпоративного чемпионата профессионального мастерства по международным стандартам. В соревнованиях принимали участие свыше 250 специалистов из 14 предприятий холдинга, расположенных в разных регионах России. По итогам состязаний определены победители в каждой из компетенций. Участники, занявшие 1, 2, 3 места по обязательным компетенциям в номинации «Лучший молодой профессионал», примут участие в Национальном чемпионате сквозных рабочих профессий высокотехнологических отраслей промышленности WorldSkills Hi-Tech, который традиционно проходит в Екатеринбурге.

Производитель сгоревшего в «Шереметьево» SSJ потребовал от страховых компаний более 200 млн

АО «Гражданские самолеты Сухого» подало иск на 207,6 млн рублей к трем страховым компаниям – «Росгосстрах», «ВТБ страхование» и «Альянс». Иск направлен в Арбитражный суд Москвы 24 мая, сообщается в материалах судебной картотеки. Материалы, разъясняющие суть претензий производителя, в картотеке пока не опубликованы. Напомним, 5 мая следовавший из Москвы в Мурманск SSJ 100 «Аэрофлота» вернулся в «Шереметьево», где совершил аварийную посадку и загорелся. Жертвами катастрофы стали 41 человек из находившихся на борту 78 человек. Риски «Аэрофлота» были застрахованы в «СОГАЗе» и «АльфаСтраховании».

Совет директоров «Иркут» впервые с 2010 года рекомендовал не платить дивиденды акционерам

«В связи с отсутствием чистой прибыли у ПАО «Корпорация «Иркут» по итогам 2018 года чистой прибыли не распределять», - говорится в сообщении компании по итогам заседания совета директоров 27 мая. Как сообщалось, чистый убыток «Иркут» по стандартам РСБУ за прошлый год составил 10,6 млрд рублей, по МСФО - 12,5 млрд рублей. Согласно материалам на сайте «Иркут», ПАО выплачивало дивиденды ежегодно начиная с 2010 года. Выплаты производились из чистой прибыли как по РСБУ, так и по МСФО. По итогам 2017 года компания выплатила дивиденды из расчета 1,14 рубля на акцию, что соответствует 50 процентам от чистой прибыли по РСБУ.

«Росэлектроника» обеспечит «цифровизацию» объектов в Центральном и Сибирском округах

Холдинг представил решения для цифровизации энергосетевого комплекса России в рамках конференции ЦИПР-2019 в Казани. Проекты реализуются в Центральном и Сибирском федеральном округах. Ожидаемая выручка в 2018-2021 гг. составляет 69 млрд рублей. На стенде холдинга демонстрировались интеллектуальные приборы учета для измерения, обработки, хранения, передачи и индикации данных о всех параметрах потребляемой электроэнергии. На их основе холдинг внедряет автоматизированную систему коммерческого учета электроэнергии (АСКУЭ) на территории Тверской, Воронежской, Брянской, Курской, Смоленской и Ярославской областей.

Новосибирский авиазавод имени В.П. Чкалова уведомил власти о сокращении 45 сотрудников

Об этом сообщает Министерство труда и социального развития области. По данным министерства, с начала года уволено 24 работника, еще 10 человек увольт до конца июня. В середине мая ряд местных СМИ опубликовал информацию, что завод прекратит производство истребителей Су-34, которые выпускает уже больше 10 лет. НАЗ им. Чкалова основан в 1931 году. В годы Великой Отечественной войны выпустил более 15 тыс. истребителей Як-7 и Як-9. Позже завод также был ориентирован на выпуск военной авиации. Основная его продукция - фронтовые бомбардировщики Су-34, завод также выпускает детали гражданских пассажирских самолетов SSJ 100.

На предприятии КРЭТ подведены первые итоги реализации проекта «бережливое производство»

АО «КБ промышленной автоматики» в рамках национального проекта «Повышение производительности труда и поддержки занятости» за прошедшие четыре месяца в инструментально-механическом цехе осуществило значительные изменения, связанные с внедрением инструментов «бережливого производства». На слесарном участке проведена перепланировка. Размещение станков и рабочих мест было сделано, исходя из принципа минимизации перемещений сотрудников к оборудованию. На гальваническом и малярном участках изменения коснулись организации рабочих мест. Все это привело к сокращению времени протекания процессов производства на этих участках.

Более 230 бесплатных автобусов и электрички назначат на время проведения авиасалона МАКС

«В этом году в дни проведения МАКС 2019 в Жуковском (с 27 августа по 1 сентября) мы ожидаем увеличение пассажиропотока на 300 - 400 тысяч человек. Для транспортного обслуживания посетителей авиасалона выделено свыше 230 бесплатных автобусов ГУП МО «Мострансавто». На пригородном сообщении назначено более 50 пар дополнительных электропоездов из расчета увеличения пассажиропотока и сокращение интервалов движения поездов до 5-6 минут», - рассказал министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик. Для прибывающих на личном автомобиле будет организована парковка на 7,5 тысяч машиномест.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

В Думе предлагают провести реформу сферы подготовки пилотов для гражданской авиации

Сфера подготовки летного состава для российской гражданской авиации нуждается в серьезной ревизии и реформе. Образовательные организации, ведущие первоначальную их подготовку, не в полной мере справляются со своими задачами, заявила вице-спикер Госдумы Ольга Епифанова. При этом в последние несколько лет авиакомпания впервые ощутили дефицит летного состава, из-за чего практически везде снизились требования к кандидатам, подчеркнула вице-спикер. По словам Епифановой, в большинстве случаев основной причиной авиакатастроф, которые произошли в России за последнее время, является человеческий фактор, а именно — ошибки пилотов воздушных судов.

Инновационный технический центр ЦАГИ стал частью Кругового движения «Реактор»

Инновационный технический центр (ИТЦ) комплекса перспективного развития ФГУП «ЦАГИ» стал официальной площадкой Всероссийского конкурса проектов Кругового движения «Реактор». Конкурс вовлекает детей и молодежь в научно-техническое творчество, популяризирует инновационную деятельность и проекты в области естественных наук, техники, инженерии. В ИТЦ, расположенном в Технопарке ЦАГИ, школьники и студенты техникумов и вузов Жуковского занимаются проектной и научно-исследовательской деятельностью. Помощь со стороны компетентных наставников – сотрудников ЦАГИ, позволяет доводить юные проекты до результата.

Генеральным директором ФГУП «ГосНИИАС» назначен чиновник Минпромторга Сергей Хохлов

Согласно приказу Министерства промышленности и торговли РФ, на должность генерального директора ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем» до назначения в установленном порядке руководителем ФГУП «ГосНИИАС» на конкурсной основе назначен Сергей Владимирович Хохлов. Хохлов С.В. родился в 1974 году. Окончил Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана. Ранее занимал должность Директора департамента радиоэлектронной промышленности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. Действительный государственный советник РФ 2 класса.

Специалистами холдинга «Росэлектроника» разработан зонд для изучения ионосферы Земли

Автоматизированная установка собирает данные о прохождении сигналов навигационных спутников через верхние слои атмосферы, находящиеся на высоте 60-1000 км и ионизированные облучением Солнца. Полученная информация будет использоваться для развития знаний о влиянии ионосферы на распространение радиоволн, а также для создания систем дальней связи. Трансионосферный зонд — совместная разработка Омского НИИ приборостроения и Института радиопроизводства и физической электроники ОНЦ СО РАН. Аппаратура также может быть использована в составе комплексов коротковолновой связи и в труднодоступных районах.

НИЦ им. Н.Е. Жуковского представил разработку в области метрологии аэродинамических моделей

Работа «Метрология аэродинамических моделей, изготавливаемых в обеспечении экспериментальной отработки летательных аппаратов» была представлена сотрудниками ЦАГИ В. Вермелем, М. Архангельской, В. Забалуевым и П. Николаевым на 15-м Московском международном инновационном форуме «Точные измерения — основа качества и безопасности» в мае и получила одобрение экспертов. В ее основе — алгоритм оптимального совмещения замера и цифрового описания. «Последовательное сравнение измерений с цифровым описанием показывает, как модель устанавливается в осях аэродинамической трубы», — пояснил доктор технических наук Прокопий Николаев.

В Государственной корпорации «Ростех» создан мобильный дата-центр на базе суперкомпьютера

Разработка позволяет сократить затраты электроэнергии более чем на 40 процентов. Презентация состоялась на выставке гражданских изделий предприятий «Ростеха» в Новосибирске. Работа МЦОД строится на использовании компактных энергоэффективных суперкомпьютеров производства АО «Концерн «Вега». При параметрах 1900x1350x1000 мм они позволяют достичь рекордной для таких размеров пиковой производительности и объема хранения данных до 2,2 Пбайт. При этом за счет применения технологии погружного жидкостного охлаждения затраты электроэнергии снижаются более чем на 40 процентов по сравнению с существующими аналогами.

ЦАГИ принял участие в III Международной научной конференции «Наука будущего» в Сочи

Экологические требования стали препятствием для эксплуатации сверхзвуковых пассажирских самолетов первого поколения и до сих пор остаются серьезными вызовами для авиационной науки всех стран. Этим проблемам был посвящен доклад генерального директора ФГУП «ЦАГИ», члена-корреспондента РАН Кирилла Сыпало «Сверхзвуковой транспорт: новые возможности и перспективы развития». Речь шла о научно-техническом заделе по российскому демонстратору сверхзвукового делового самолета и этапах работ по его созданию. Была подчеркнута важность международной кооперации с промышленными и научными партнерами в таком сложном проекте.

НПО «Наука» награждено благодарностью администрации Владимирской области

На торжественном вечере, приуроченном к празднованию Дня российского предпринимательства, с участием губернатора Владимира Сипягина НПО «Наука» была вручена благодарность за вклад в развитие экономики региона. ПАО НПО «Наука» при поддержке Минпромторга РФ, администрации Владимирской области, Фонда развития промышленности и Внешэкономбанка реализует инвестиционный проект в Киржачском районе Владимирской области. Предприятие ведет строительство производственного, административного и испытательного корпусов общей площадью более 16 тысяч м². Общий объем инвестиций на реализацию проекта составит свыше 2 млрд рублей.

Быстрее, лучше и дешевле

Таков девиз современного аэропортового бизнеса. Всегда ли ему следуют воздушные гавани России?

Сократить время пребывания пассажира в аэропорту — такова сегодня одна из основных задач аэропортового менеджмента. При этом необходимо обеспечить пассажиру или встречающим (проводящим) его комфорт на то время, которое им всё же необходимо провести в аэропорту.

Как добиться этого — обсуждали участники 55-й Московской Международной конференции «Современный аэропорт. Как обеспечить растущие ожидания потребителей», организованной Ассоциацией «Аэропорт ГА». Конференция состоялась с 29 по 30 августа в конференц-зале отеля «Арт Москва» на улице космонавта Волкова.

Заседание открыл генеральный директор Ассоциации **Виктор Горбачёв**. Он уточнил, кто подразумевается сегодня под потребителями услуг аэропорта, ожидания которых необходимо оправдать. Речь идёт не только о пассажирах, но и отправителях и получателях грузов.

Пользователями услуг аэропорта являются и компании, занимающиеся неавиационной деятельностью. Президент Ассоциации «Аэропорт ГА», генеральный директор международного аэропорта Бухара **Тахир Бахранов** отметил, что аэропорты должны постоянно развивать материально-техническую базу, способствующую повышению качества предоставляемых услуг. При проектировании терминалов пассажирам необходимо обеспечивать простор и свободу передвижения. Тахир Бахранов также обратил внимание на необходимость развивать различные виды неавиационной деятельности, что является одной из основ коммерциализации деятельности аэропортов.

Главной тенденцией развития аэропортов в России и в мире сегодня является широкое использование инновационных технологий в различных областях деятельности. Руководитель проектов Международной Академии транспорта **Сергей Колесников** представил проект многофункциональной геоинформационной системы аэродрома. Он реализуется в рамках перехода от службы аэронавигационной информации, предоставляющей традиционный информационный продукт, к более широкой системе управления аэронавигационной информацией, ориентированной на цифровые данные.

Отличительной особенностью геоинформационной системы состоит в возможности постоянного предоставления графических данных и объединения в единой информационной среде табличной, текстовой, картографической информации и иных её видов. Технологии геоинформационной системы позволяют держать в актуальном состоянии все карты, необходимые для выполнения полёта. Внедрение данной системы в практику деятельности аэропортов позволит эффективно использовать аэродромную инфраструктуру и снизить затраты на её содержание, а наряду с этим повысить уровень безопасности полётов. Технологии геоинформационной системы используются различные службы аэропорта, включая диспетчерские, экипажи воздушных судов и посетители аэропорта.

Деятельность любого аэропорта зависит от положения дел на



рынке авиаперевозок. Доклад по экономике авиатранспортных услуг, который подготовил генеральный директор НМЦ «Аэропрогресс», доктор экономических наук, профессор **Александр Фридлянд**, озвучила его соавтор по этой работе **Юлия Кулешова**. В анализе (по статистическим материалам Транспортной Клиринговой палаты) была представлена структура себестоимости пассажирских авиаперевозок в России в 2012, 2016 и 2018 годах, а также данные по операционной рентабельности аэропортов по итогам 2018 года. Общий итог является положительным (+26,3 процента), но значение рентабельности по неавиационной деятельности практически вдвое превысило данные по авиационной (53 процента против 22,8).



Юлия Кулешова

В структуре авиационной деятельности отрицательное значение показала статья по взлётно-посадочным операциям (-9,2 процента) и по авиационной безопасности (-5,4 процента). При сопоставлении данных по динамике пассажиропотока безусловным лидером стала группа «Аэрофлот». Группа «ЮТэйр» остаётся на уровне 6,9 процентов. «Уральские авиалинии» существенно не сдвинулись: их доля по пассажиропотоку в 2018 году составила 7,7 процентов, а в 1-м квартале 2019 года – 7,8 процентов.

В материалах доклада представлен рейтинг по 10 маршрутам из Москвы, самый дальний из которых не превышает по протяжённости 1500 километров. Города прилёта распределились по местам следующим образом: Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Краснодар, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Самара, Казань и Калининград. Для сообщения с последним самолёт является по сравнению с поездом наиболее при-

емлемым видом транспорта. Единственный поезд идёт почти сутки, проходя через территорию Беларуси и Литвы (для проезда через которую нужна транзитная виза) и пересекать границу приходится три раза. В международном сегменте результаты рейтинга по странам выглядят следующим образом: Турция, Германия, Таиланд, Италия, Китай. Испания, Армения, Кипр, Вьетнам и Израиль.

Чтобы выработать стратегию развития аэропорта, на него нужно взглянуть глазами авиакомпании. Такой подход изложил вице-президент АЭВТ **Борис Карпович**. Он обратил внимание на культуру обслуживания пассажиров. Одной из её составных частей является удобство расположения терминала и прохода к нему от автостоянок или от остановок общественного транспорта (автобус, троллейбус, электричка и т.п.). Показателем высокой культуры сервиса в аэропорту является устройство газетных киосков, кафе и т.п. в тех зонах аэропорта, через которые пассажир неминуемо проходит при вылете либо после прибытия. В настоящее время рассматривается вопрос об открытии магазинов Duty Free в зоне не только вылета, но и прилёта.

Борис Карпович отметил, что необходимо не только сделать более комфортным время пребывания пассажира в аэропорту, но и по мере возможности сократить это время путём упрощения прохождения предполётных формальностей. К таким мерам относятся и процедуры саморегистрации, и самостоятельного оформления багажа. В настоящее время активно вводится в практику электронный посадочный талон.

В ряде докладов затрагивался вопрос о современных IT-решениях, необходимых для повышения качества обслуживания пассажиров. Этой теме было посвящено выступление управляющего директора АО «РИВЦ-Пулково» **Глеба Голловченко**, представившего новые модули популярной системы «КОБ-РА». Это — системы контроля досмотра пассажиров и багажа, мониторинг трансферных стыковок, электронный диктор и мобильные рабочие места. Система контроля досмотра пассажиров и багажа обладает рядом функций. В том числе и отслеживания пассажира на территории аэропорта. Количество точек контроля не ограничено. Си-

стема контроля погрузки багажа отслеживает его на всех этапах обработки, что сводит к минимуму возможность утери. Работа системы построена на единой базе данных обслуживания пассажиров и багажа.



Борис Карпович

Генеральный директор Ассоциации производителей сервисных услуг на транспорте **Александр Авдеев** обратил внимание на нормативы выполнения предполётных формальностей. Так, например, самостоятельная регистрация авиабилета не должна занимать более 1-2 минут, а оформление багажа — более 5 минут. Время обслуживания одного пассажира на стойке регистрации не должно превышать 10-20 минут. Не более 5 минут должен занимать и таможенный контроль. Существуют и нормативы по времени ожидания багажа после прилёта — не более 25 минут, если самолёт широкофюзеляжный, и не более 15 минут, если узкофюзеляжный.

Ряд требований касается транспортного сообщения между городом и аэропортом. Важными критериями здесь являются время в пути, стоимость проезда, стыковка с расписанием рейсов. Особо следует отметить новый ростовский аэропорт Платов, откуда автобусы ходят до города каждые полчаса круглые сутки и при этом открыты два маршрута — до старого автовокзала и до железнодорожного вокзала (рядом с которым находится новый автовокзал).

Удобным является и сообщение с городом из аэропорта Краснодар — помимо троллейбуса есть и два автобусных маршрута. Но и автобус, и троллейбус прекращают ходить после 11 часов вечера, а начинаются — только в 7 часов утра.

Существенный шаг для повышения культуры обслуживания пассажиров сделан и в аэропортах



Эрик Лейден

Московской воздушной зоны: в аэропорты Внуково и Шереметьево ходят ночные автобусы от метро Китай-Город, кроме того, аэроэкспрессы делают остановки около станций МЦК. Но автобусные остановки в аэропортах Внуково и Домодедово находятся далеко от входов в терминалы (в Шереметьево и Жуковском этой проблемы нет).

Существует также требование и по удобству перемещения внутри терминала. Внутри одной режимной зоны пассажир должен добираться до любой точки не более чем в течение 5 минут. Есть свои нормативы и по времени стыковки: не более 25 минут для региональных рейсов и не более 40 для других.

Большое значение культуре обслуживания пассажиров внутри терминала придаёт и вице-президент компании Global Travel Investments Ltd (Великобритания) **Эрик Лейден**. Он обратил внимание на вопросы обслуживания воздушных судов, в число которых входят пропускная способность ВПП, а также время наземного обслуживания самолётов, включая их заправку топливом.

Драйвером развития регионального аэропорта является удовлетворённость потребителя. Своё видение путей достижения этой цели изложили председатель Совета Директоров АО «Международный аэропорт Магнитогорск» **Хорен Лазарян** и генеральный директор компании EWAS Retail Solution **Алексей Соколов**. Докладчики предлагают делать акцент на развитие неавиационной деятельности в аэропортах, которая должна охватывать не только рестораны, кафе и сувенирные лавки, но и, например, организацию досуга.

Контроль за деятельностью аэропортов осуществляет Ространснадзор. О роли и значении его структур в системе координат авиатранспортного комплекса рассказала заместитель начальника отдела **Татьяна Попова**. Главной задачей Ространснадзора является обеспечение безопасности авиационной деятельности. В докладе были представлены данные результатов контрольно-надзорной деятельности в 2017 и 2018 годах. В указанные годы было выявлено 3064 и 3406 нарушений и выдано 1093 и 1205 предписаний. Сумма взысканных штрафов была наибольшей в 2017 году — 14626 рублей против 7224 в 2018 году.

Татьяна Попова перечислила и меры, направленные на повышение безопасности на воздушном транспорте. Так, например, предлагается увеличить срок давности привлечения к административной ответственности по ряду статей КоАП до 1 года. Например, по статье 11.3-1 (нарушение правил авиационной безопасности). В число мер включено также обучение государственных транспортных инспекторов.

Одним из важнейших предложений является совершенствование комплексной системы профилактических, предупредительных и ограничительных мер в отношении всех субъектов авиационной системы. Рассматривается и вопрос об оснащении инспекторов мобильными транс-

портными средствами, включая и воздушные, с целью борьбы с правонарушениями со стороны владельцев летательных аппаратов. В настоящее время актуальной мерой является создание межведомственного плана мероприятий по реализации рекомендаций государственной комиссии по расследовании авиационных происшествий. О проблеме, связанной и игнорированием этих рекомендаций, не раз говорил специалист МАК **Владимир Кофман**.

Мерам обеспечения авиационной безопасности был посвящён и доклад, с которым выступил менеджер по развитию бизнеса шведской компании AXIS Communications **Станислав Гучия**. Компания специализируется на системах видеонаблюдения и производит фиксированные, тепловизионные, купольные, поворотные и взрывозащищённые видеокамеры.

Для наблюдения за лётным полем применяются поворотные видеокамеры, обеспечивающие обзор на 180 градусов. Для наблюдения за объектами применяются и сетевые радары. Видеокамеры могут быть оснащены системой для распознавания лиц, что позволяет, например, не допустить на охраняемую территорию преступника, находящегося в розыске. Тепловизионная камера в сочетании с радаром может использоваться для анализа поведения людей в темноте. Камеры AXIS могут оснащаться и системами видеоаналитики, которые мо-



Татьяна Попова.

гут выявлять оставленные бесхозные или похищенные предметы. Система видеоаналитики реагирует и на заполняемость помещений.

В число дополнительных программ для камер входит система детекции агрессивного поведения. Последняя может реагировать, например, на звук выстрела или разбитого стекла. Существуют и системы, позволяющие камерам патрулировать пассажиров. Они могут реагировать и на праздничношающих лиц, за которыми будет вестись пристальное наблюдение.

Как меры по развитию современного аэропорта реализуются на практике, было показано на примере Национального аэропорта Минск. С докладом о перспективах развития этого аэропорта выступил заместитель генерального директора РУП «Национальный аэропорт Минск» **Василий Корнев**. Перспективы его развития определяет выгодное географическое расположение:

Минск находится на пересечении многих авиалиний, связывающих Западную Европу и страны СНГ. Базовой авиакомпанией является «Белавиа», которая выполняет рейсы как в Россию, так и в другие страны, например, в Грузию, Армению, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Израиль, а также в ряд европейских столиц, включая Париж и Лондон.

Российский сегмент включает не только Москву и Санкт-Петербург, но и Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Сургут и Калининград. Казахский сегмент помимо Нур-Султана включает Кустанай, Караганду, Павлодар и Алма-Ату. По многим популярным туристическим направлениям выполняются чартерные рейсы. Аэропорт Минск может считаться хабом — из всех прибывающих в него пассажиров 27 процентов являются трансферными. Заметим, что пассажиры, следующие на Украину, за отсутствием прямых рейсов из России делают пересадку в Минске.

Аэропорт непрерывно развивается. 3 мая нынешнего года была открыта вторая ВПП размерами 3700 на 60 метров, что дало возможность принимать крупные широкофюзеляжные воздушные суда. Современные средства обеспечения взлёта и посадки позволяют принимать самолёты практически в любую погоду. Готовясь к увеличению пассажиропотока, аэропорт закупил несколько новых перронных автобусов MAZ, которые изготавливаются именно в Минске, и различную специальную технику, в том числе пожарные автомобили, наземные источники питания, машины для заправки ВС водой, ассенизационные автомобили, технику для противообледенительной обработки ВС и ряд других машин. Для буксировки самолётов приобретён безводильный тягач, который может буксировать воздушные суда массой до 300 тонн. А для погрузки и разгрузки багажа — специальные ленточные конвейеры.

Значительный вклад сделан и в развитие терминалов. В здании аэровокзала установлены 6 лифтов, 2 лестничных подъёмника для инвалидов, 7 телетрапов и 8 эскалаторов. Помимо этого, установлены 10 стоек для самостоятельного оформления багажа. Мобильные посадочные талоны используются по полному циклу на всех этапах прохождения предполётного досмотра без необходимости дублирования на бумаге.

С целью увеличения пассажиропотока начато строительство второго терминала пропускной способностью до 6 миллионов пассажиров в год. Закончить строительство запланировано на 2022 год. Существующий терминал будет использоваться для обслуживания международных рейсов, вновь построенный предназначен для направлений в Россию. Планируется открытие центра бизнес-авиации.

Аэропорт Минск стал победителем конкурса «Лучший аэропорт года» по итогам 2018 года. На этот конкурс была подана 21 за-

явка. Он проводился в 4 «весовых категориях»: аэропорты с пассажиропотоком более 1 миллиона пассажиров в год, от 500.000 до 1 миллиона, от 300.000 до 500.000 и до 300.000.

Церемония награждения победителей была проведена в рамках заседания Совета Ассоциации. Награждение проводилось по 4 номинациям — «Лучший аэропорт года», «Динамично развивающийся аэропорт», «За большой вклад в развитие аэропорта» и «За активную деятельность». В категории от 500.000 до 1 миллиона пассажиров в год победителем стал аэропорт Якутск, от 300.000 до 500.000 пассажиров — и до 300.000 — Бухара.

В номинации «Динамично развивающийся аэропорт» победителями стали аэропорты Благовещенск, Кишинёв, Иркутск, Уфа, Омск. В номинации «За большой вклад в развитие аэропорта» победы удостоились аэропорты Магнитогорск, Горно-Алтайск, Самарканд и Ургенч. Самыми активными были признаны 8 аэропортов Якутии: Чокурдах, Черский, Усть-Нера, Тикси, Саккырыр, Оленёк, Депутатский и Белая Гора.

В ходе заседания Совета Ассоциации были награждены и участники выставки, которая, в соответствии с установленной традицией, была проведена наряду с конференцией на одной с ней площадке. В нынешней экспозиции были задействованы 11 компаний. В число лауреатов нынешнего года вошла компания «Технотрейд», специализирующаяся на поставках и производстве транспортно-погрузочных платформ, противообледенительной техники, трапов, буксировщиков и прочей техники для обслуживания воздушных судов. Награды были удостоены компания «СТД «Медикал», представившая инвалидные кресла, и АО «СНТ» (РИМИ), производящая металлодетекторы и другие приборы, выявляющие запрещённые к провозу металлические предметы или источники ионизирующего излучения.

Прошедшая конференция, как и в прежние годы, подтвердила необходимость консолидации усилий аэропортового сообщества. Аэропорты разных классов имеют многие общие проблемы и общую задачу — привлечение пассажиров. Повышение культуры обслуживания пассажиров является одной из главных целей этой задачи, решение которой необходимо в конкурентной среде.

Аэропорты конкурируют не только между собой, но и с инфраструктурой других видов транспорта, т.е. железнодорожного и автомобильного, а в ряде регионов и водного. При этом в настоящее время, как уже не раз упоминалось, аэропортовая сеть России крайне невелика и насчитывает менее 300 аэропортов. Когда она восстановится до советского уровня, конкуренция усилится.

Но быть готовым к этому необходимо уже сегодня.

Пётр КРАПОШИН



ИНТЕГРАЦИЯ

Авиакомпания American Airlines представила обновленный сайт «AA.com» на русском языке

«Мы сделали сайт еще более функциональным и привлекательным для русскоязычных пользователей. Теперь на русской версии AA.com можно подробно ознакомиться с информацией о маршрутах, парке самолетов, услугах на борту, наших залах ожидания и программе лояльности AAdvantage и ее преимуществах и узнать последние новости, в том числе и о нашей беспрецедентной программе обновления парка самолетов, — сообщает пресс-служба перевозчика. — Мы надеемся, что обновленный русскоязычный сайт будет прост и удобен в использовании, что позволит не только получить удовольствие от просмотра разделов, но и поможет сэкономить время и найти полезную информацию».

Торгово-экономическое сотрудничество России и Индонезии сохраняется на прежнем уровне

Об этом рассказал Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров на встрече с Министром по вопросам планирования национального развития Республики Индонезия Бамбангом Броджонегоро. «В текущем году объем двусторонней торговли в целом сохраняется на прежнем уровне, по итогам 1 квартала 2019 года товарооборот составил \$523 млн. Мы видим значительные возможности для кооперации с индонезийскими коллегами по многим направлениям: в области гражданской авиации, железнодорожного транспорта, в сфере фармацевтической промышленности, цифровых технологий, включая кибербезопасность», — рассказал Денис Мантуров.

Польские пилоты пролетят через всю Россию на Ан-2, чтобы улучшить отношения двух стран

Энтузиасты на самолете Ан-2 намерены преодолеть маршрут Варшава - Токио - Варшава, чтобы почтить память легендарного летчика Болеслава Орлиньского и поспособствовать улучшению отношений между Россией и Польшей. «В 1926 году Орлиньский вместе со своим механиком Леонардо Кубяком совершил невероятное для того времени — перелет на самолете Breguet из Варшавы в Токио и обратно», — отмечают организаторы акции из Фонда Ромуальда Коперского. Маршрут нынешнего полета проходит через Литву, Псков, Москву, Казань, Уфу, Новосибирск, Иркутск, Читу, Тынду и Южно-Сахалинск. В перелете на разных участках примут участие в сумме 15 членов экипажа.

«Новопорт» совместно с Lufthansa Sky Chefs построят в «Толмачево» цех бортового питания

Об этом на Сибирском транспортном форуме рассказала начальник отдела по юридическим и корпоративным вопросам аэропорта Марина Зорина. «ГК «Новопорт» в этом году завершит инвестиционный проект по строительству цеха бортового питания. Объем инвестиций составит 560 млн рублей», — сказала она. По словам Зориной, площадь терминала составит 2 тысячи кв. м. Проектная мощность — 16 тысяч рационов питания в сутки. Количество рабочих мест, которые будут созданы, — 350. В новую фабрику будет интегрировано действующее производство ООО «Толмачево Кейтеринг». По плану цех будет открыт 29 августа — ровно через год после начала строительства.

Власти Приморья просят распространить режим «открытого неба» на большинство стран АТР

Администрация Приморского края обратилась в Правительство РФ с просьбой распространить режим «открытого неба» для аэропорта Владивосток, в настоящее время действующий только с аэропортами Республики Корея, на другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Об этом на региональной сессии V Восточного экономического форума во Владивостоке заявил глава Приморья Олег Кожемыко. Режим «открытого неба» аэропорта позволяет иностранным авиакомпаниям выполнять международные полеты без ограничений по количеству назначенных авиaperевозчиков и рейсов, причем независимо от наличия межправсоглашения об авиасообщении между странами.

ОАК отдала часть заказов будущему акционеру ГУП РК «Евпаторийский авиаремонтный завод»

Об этом на Международном форуме по возобновляемой энергетике ARWE (All Renewable World Energy) в Ульяновске рассказал зампред коллегии Военно-промышленной комиссии России РФ Олег Бочкарев. Он добавил, что на предприятии сейчас ремонтируют самолеты «амфибийного направления»: «Этими задачами поделился Таганрог. И ремонтируем авиационную группировку, дислоцированную в Крыму, чтобы не возить самолет далеко. Туда приезжают специалисты, даем инфраструктуру, запчасти и так далее». Ранее сообщалось о планах Крыма после акционирования ЕАРЗ передать не менее 75 процентов его акций в федеральную собственность для проведения модернизации.

Тайваньская авиакомпания Royal Flight открыла регулярные пассажирские рейсы Тайбэй - Москва

По случаю начала регулярного авиасообщения в аэропорту вылета прошло торжественное мероприятие с участием представителей власти КНР. Рейсы будут выполняться один раз в неделю на воздушных судах Boeing 767-300 в моноклассной компоновке на 330 кресел. Вылет из Москвы (Шереметьево) по пятницам, в обратном направлении из Тайбэя по субботам. Большинство пассажиров на данном рейсе — китайские туристы, которые летят в Москву, чтобы ознакомиться с культурным и историческим наследием города. Однако и российские граждане имеют возможность отправиться в Тайбэй. На сегодняшний день только Royal Flight выполняет полеты по данному направлению.

Покрасочная команда S7 Technics нанесла ливрею на Embraer 190 авиакомпании Air Astana

Центр покраски авиатехники S7 Technics в Минеральных Водах впервые обслужил самолет производства бразильской компании Embraer. Air Astana отправила один из своих Embraer E190 в Минеральные Воды для планового обновления лакокрасочного покрытия в рамках действующего долгосрочного договора. Этот самолет стал пятым ВС Air Astana, покрашенным специалистами S7 Technics. Сотрудничество между Air Astana и лидирующим российским провайдером услуг ТО авиатехники стартовало в 2016 году. В 2018 году Центр покраски авиатехники S7 Technics в Минводах передал заказчиком 30 самолетов. Рост производительности к уровню 2017 года составил более 20 процентов.

АЭРОПОРТ 2019

Александр Нерадько провел рабочее совещание по строительству третьей ВПП в «Шереметьево»

Работы по строительству объектов и сооружений ВПП-3 находятся на завершающем этапе. Общую готовность объектов аэродромной инфраструктуры оценил руководитель Росавиации Александр Нерадько. Он поставил задачу обеспечить готовность комплекса и получение ЗОС к 1 июля и принять все необходимые меры для скорейшего его ввода в эксплуатацию. Гендиректор ФГУП «ГК по ОрВД» Игорь Моисеенко доложил о результатах летных проверок аэронавигационного оборудования, проведенных филиалом «Аэроконтроль». Предприятие проводит всю необходимую работу по наладке оборудования в новом здании КДП. Одновременно идет подготовка персонала.

Во «Внуково» прошли учения по отработке действий в условиях чрезвычайной ситуации

По легенде от КВС Ту-134, следующего из Сингапура, руководителю полетов поступила информация о невыпуске основной стойки шасси, при этом на борту ВС находились 14 пассажиров и 5 членов экипажа. В аэропорту объявлена «Тревога» с кодом «Синий» для расчетов аварийно-спасательных команд. В ходе аварийной посадки на пенную полосу без шасси на фюзеляж, произошло возгорание его нижней части. После чего авиационному событию присвоен код «Красный», а к месту посадки направлены пожарные расчеты. Роль пассажиров и членов экипажа выполняли специалисты СПАСОП «Внуково». Во время учений аэропорт работал в штатном режиме.

Росавиация согласовала проект строительства аэропорта «Сиверский» в Ленинградской области

Министерство транспорта РФ подтвердило возможность размещения аэропорта около поселка Сиверский в Гатчинском районе Ленинградской области. Согласование Росавиацией стратегического проекта позволяет перейти к активным действиям по его реализации. Как пояснил губернатор Ленобласти Александр Дрозденко, в ближайшее время будут разграничены территории военного и гражданского использования и сформирован земельный участок для инвестпроекта по строительству грузового и лоукостерного хаба. Потенциальный пассажиропоток «Сиверского» может составить около 1,5 млн человек. Стоимость проекта оценивается в 10-15 млрд рублей.

МА «Владивосток» принял участие в собрании Стратегического альянса аэропортов АТ-региона

Международный аэропорт Владивосток принял участие в 22-м собрании Стратегического альянса аэропортов и авиаперевозчиков Северного Китая, который проходил в городе Яньцзи (Китай). В мероприятии приняли участие представители 66 аэропортов и 55 авиакомпаний из Китая, России, Японии, Южной Кореи и других стран АТР. Основной повесткой встречи стало обсуждение нового формата сотрудничества. Представители Международного аэропорта Владивосток провели рабочие встречи и переговоры с авиакомпаниями и аэропортами, на которых обсудили перспективы открытия новых рейсов из воздушной гавани Приморья в Поднебесную.

Грузовой терминал аэропорта Новый Уренгой оповестит клиентов о прибытии груза через СМС

Модуль, настроенный на автоматическое СМС-оповещение, был разработан для грузовых терминалов аэропортов холдинга и стал частью автоматизированной системы управления AsNextCargo, которая была внедрена в эксплуатацию в аэропорту газовой столицы в конце 2018 года. Новый сервис призван обеспечить своевременное и быстрое информирование получателей о прибытии груза в аэропорт, а также оптимизировать функциональные обязанности сотрудников грузового терминала (ранее агенты грузовых перевозок сообщали о прибытии груза по телефону). AsNextCargo уменьшает время на обработку грузов, продажу грузовых перевозок и формирование требуемой отчетности.

Филиал «АльфаСтрахование» заключил договор с ульяновским МА «Центральный» на 155 млн руб.

Лимит ответственности ульяновского филиала «АльфаСтрахование» по договору составляет 154,7 млн рублей. Согласно договору, защитой компании обеспечены здания, терминалы и другое имущество аэропорта на случай гибели, утраты или повреждения в результате пожара, удара молнии, взрыва газа, падения на застрахованное имущество летающих объектов или их частей и грузов, опасных природных явлений, противоправных действий третьих лиц, аварий гидравлических систем, взрыва паровых котлов и т.д. Спецтехника застрахована от пожаров, стихийных бедствий, действий третьих лиц, а также животных, повреждений водой, столкновений, хищений, аварий.

«Пулково» завершает работы по переключению стоков из канала Новый в систему «Водоканала»

Управляющая компания «Воздушные Ворота Северной Столицы» реализует комплекс мер по снижению экологической нагрузки на реку Новая, общая стоимость которых составляет более 220 млн рублей. Большая часть мер уже реализована: закуплены и введены в эксплуатацию аэродромные пылесосы для сбора остатков противообледенительной жидкости (ПОЖ), смонтированы специальные приемники ПОЖ, введен дополнительный внутренний контроль за качеством стоков, проведено обследование действующей водосточно-дренажной системы аэропорта. Более 50 процентов работ по переключению сточных вод аэропорта Пулково из канала Новый уже выполнено.

В аэропорту «Уфа» завершился первый этап строительства авиационно-грузового комплекса

В конце прошлой недели в международном аэропорту «Уфа» открылось универсальное производственно-складское здание компании «Транстерминал Аэро». Таким образом, завершился первый этап строительства авиационного грузового комплекса, проект которого включен в региональную программу «Развитие автомобильных и авиационных перевозок из аэропорта «Уфа» и утвержден постановлением правительства РБ, сообщает пресс-служба аэропорта. Площадь здания составляет 1200 кв. метров. До 2024 года «Транстерминал Аэро» планирует инвестировать в развитие грузовой инфраструктуры международного аэропорта «Уфа» более 150 млн рублей, отметили в аэропорту.

И чего только не показали воздушные «балетмейстеры»! «Кобра», «колокол», «бочки» и «мёртвые петли» — это уже дежурные номера. А в этот ряд ещё вошла «корона» — роспуск, в котором самолёты струями дыма рисуют зубец короны, а затем начинают карусель, дорисовывая саму корону. Но «коронным» номером программы является «вентилятор»: вся группа поочерёдно облетают ведущего по спиралеобразной траектории. Такой номер захватывает дух не меньше, чем групповой пилотаж на реактивных истребителях.

Завершающим аккордом стал рисунок сердца — это признание в любви зрителям и всем ценителям авиации. Нашёлся и «амур», который с молодецким жужжанием «пронзил» его «стрелой». В безветренную погоду сердце долго не таяло, украшая небо над аэродромом.

Программу «самолётного балета» дополнила группа «Колибри», выступающая на самолётах Теспат-2002. В небе над аэродромом Чёрное зрители наблюдали авиационное «па-де-труа»: великокопное trio дружно выполняло «мёртвые петли», роспуски... А лёгкие облака, из которых они выскакивали, устремляясь вниз и снова взмывая к солнцу, придавали номерам таинственности. Приятным событием фестиваля стало и выступление Светланы Капаниной, которая радовала своим искусством зрителей в течение двух дней.

В небе над Чёрным, как в старину над Комендантским аэродромом и Гатчиной, раздавался треск пропеллеров. Но не обошлось и без гула турбин. Правда, турбины были размером не более чем с пятикопеечную монету. В фестивале принял участие клуб «РусДжет», объединяющий мастеров по постройке моделей — копий реактивных самолётов. В выступлениях приняли участие 30 профессиональных пилотов, в том числе и чемпионы мира Виталий Робертус с моделью учебно-боевого самолёта Як-130 и Павел Лапшов, построивший модель такого же воздушного судна.

В лётной программе приняла участие и модель-копия истребителя МиГ-29 в раскраске пилотажной группы «Стрижи». Раскалывающего небо грохота, как в Жуковском или в Кубинке, не было, но огненный язык на форсаже впечатлял — куда же без этого! И, разумеется, все фигуры высшего пилотажа, и даже разброс ракет...

Летающие модели-копии вошли и в экспозицию выставки. Мастера-моделисты отдавали предпочтение спортивным самолётам и истребителям, но в авиамодельной среде есть и ценители гражданской техники. В этом разделе была представлена модель-копия регионального ветерана Ан-24. Были времена, когда натурные воздушного суда этого типа оказывали почтение аэродрому Чёрное — по авиационным меркам аэропорт Быково расположен недалеко. А до Чкаловского и вовсе рукой подать. Там, впрочем, «старика» ещё можно встретить. Да и в регионах в истории этой летающей легенды не поставлена точка. Напомним также, что в нынешнем году исполнилось 60 лет со дня, когда опытный образец Ан-24 совершил первый полёт.

Авиационная техника была представлена не только в небе, но и на земле. Экспозиция подчёркивала то, что для представившего сцену МАРЗ в нынешний год является юбилейным. На выставке экспонировались самолёты Ан-2, отремонтированные на этом предприятии. Внимание зрителей привлёк и вертолёт Ми-2 с двигателем АИ-450, знакомый нам по недавно прошедшей выставке HeliRussia-2019.

Как уже упоминалось, в выставочной программе был сделан ак-

Окончание. Начало на с. 2



Яркие краски Черного

На аэродроме МАРЗ в подмосковном посёлке прошёл фестиваль легкомоторной авиации

центр на вертолёт лёгкого класса. Юбилейная экспозиция МАРЗа стала своеобразным напоминанием, что отечественная вертолётная индустрия в данном сегменте компетенции тоже имела. Конкретным напоминанием стал, в частности, образец вертолёт Ми-1. Российская вертолётная отрасль от воздушных судов такого класса, к которому он принадлежал, полностью

чти в одном классе (6400 кг у АW139 и 7550 кг у Ми-4). На 7 пассажиров, как зарубежные конкуренты, рассчитан «Ансат», но 10-местных вертолётов сегодня на рынке нет, и в данном классе Россия может занять собственную нишу.

Почти сопоставимым с зарубежной техникой по пассажироместимости является Ка-26, рассчитанный на перевозку 6 человек.



ушла, но то, что небо заполнили «робинсоны», говорит о том, что полное расставание с этим классом стало ошибочным шагом. Благо, для создания альтернативы «американцам» платформа есть. Помимо Ми-1 в этой роли выступили Ка-15 и Ка-18.

Напоминанием о том, что для готовности к вызовам современного рынка полезно знать историю отечественной вертолётной отрасли, является и Ми-4. Доклад об истории реставрации этого вертолёт прозвучал на прошедших Сикорских чтениях. Герой этого доклада, т.е. отреставрированный вертолёт, стал одним из главных экспонатов выставки. Ещё один экземпляр этого вертолёт в раскраске ДОСААФ экспонировался в зрительской зоне. Инициатором восстановления Ми-4 является руководитель МАРЗ Павел Ненастев, без которого едва ли состоялся бы прошедший праздник.

В открытой грузовой кабине Ми-4 фотографировались на память многочисленные семьи с детьми. Вот вам и будущие кадры для вертолётной индустрии! Нынешние дошкольники спустя два десятилетия станут достойными наследниками М.Л. Миля и Н.И. Камова, а иные из них пойдут по стопам Гургена Карапетяна, Инны Копец, Виталия Колошенко...

Но вернёмся к вертолёту Ми-4. В пассажирском варианте он рассчитан на перевозку 10 человек. Таким образом, машина относится к тому же классу, что, например, АW119 или Bell-429, рассчитанные на перевозку 7 пассажиров. На 15 мест рассчитан АW139, сборка которого освоена предприятием HeliVert в подмосковном Томилине. По взлётной массе Ми-4 находится с ним по-



Образец этого вертолёт также был представлен на выставке. Эта модель получила дальнейшее развитие — на её основе был создан Ка-126, образец которого демонстрировался в зрительской зоне. Опытный образец этого вертолёт совершил первый полёт в 1987 году. Конструктивное отличие Ка-126 от предшественника заключается, в основном, в силовой установке (поршневые двигатели были заменены на газотурбинные ТВО-100) и несущей системе. Произошли также изменения в бортовом оборудовании, в компоновке кабины пилота, в повышении маневренности и в упрощении её эксплуатации.

В рамках СЭВ вертолёт Ка-126 планировалось производить в Румынии. Новая машина соответствовала пожеланиям, как отечественных, так и зарубежных эксплуатантов. Замена поршневых двигателей на газотурбинные упростила техническую эксплуатацию вертолёт и уменьшила себестоимость выполняемых им работ. Более высокая мощность ГТД, по сравнению с суммарной мощностью поршневых двигателей у предшественника, позволила увеличить загрузку химикатов в сельскохозяйственном варианте. Его максимальная скорость возросла со 170 до 190 км/ч. Сельхозоборудование, установленное на Ка-126, модернизировано с учетом опыта экс-

плуатации Ка-26, что повысило его надёжность, упростило обслуживание и улучшило качество авиационно-химических работ.

Съёмная транспортная кабина Ка-126, в отличие от предшественника, имела на боковых стенках аварийные люки. ОКБ Камова построило три опытных Ка-126 для заводских и сертификационных испытаний. В Румынии собрали 12 серийных вертолётов. Первый полёт Ка-126 румынского производства состоялся 31 декабря 1988 года. Первые 10 серийных вертолётов, получивших обозначение IAR Ка-126, были построены в 1991 году на заводе фирмы IAR в городе Брашов. Но с развалом СССР и известными событиями в Румынии производство их прекратилось. Работа, к счастью, не пропала даром — на основе этой модели был создан Ка-226.

В выставочной программе фестиваля особое место занял раздел,

посвящённый самолётам эпохи 1-й Мировой войны, восстановленным до лётного состояния. В их число вошли: Фоккер Д. VII, АВРО — 540, Фоккер Др-1 и «Сопвич Кэмел». Биплан Фоккер Д. VII был создан уже незадолго до конца 1-й Мировой войны и считался лучшим истребителем ВВС Германии. Именно поэтому первым пунктом Первого Компенского перемирия 1918 года (по иронии судьбы именно в этом году состоялся его первый полёт) предписывалось уничтожить все воздушные суда этого типа.

Но его создатель Антон Фоккер сохранил многие экземпляры, тайно переправив их поездами в Нидерланды, где они были модернизированы и проданы в другие страны. А ранее, 25 июня 1917 года, совершил первый полёт триплан «Фоккер Др-1». Этот истребитель был изготовлен малой серией — всего 320 экземпляров, в то время как «Фоккер Д7» построен в количестве 3100 воздушных судов. В истории авиации он известен тем, что знаменитый «Красный Барон» — Манфред фон Рихтофен свои последние 20 побед одержал именно на нём.

АВРО-504 — британский учебно-тренировочный самолёт-биплан, совершивший первый полёт в 1913 году. Только сама фирма А.В. Рое произвела 3696 воздушных судов, и, кроме того, их строили компании-подрядчики Brush Electrical, Parnall,



Saunders и Bleriot & Spad. На этом самолёте впервые в истории авиации был установлен ротативный двигатель. Он охлаждается, вращаясь вместе с винтом, благодаря чему в системе охлаждения не нуждается.

АВРО-504 применялся не только как учебно-тренировочный самолёт, но и как бомбардировщик. Самолёты именно этого типа приняли участие в знаменитом налёте на немецкую базу дирижаблей «Цепелин» в Фридрихсхафене. В качестве бомбардировщиков они использовались и в войне с милитаристами в Китае 1916-1928 годов. Лётчики сбрасывали с них ручные гранаты и модифицированные мины. Самолёт эксплуатировался до 30-х годов.

Как учебно-тренировочный он использовался и в молодой Советской России, где изготавливался под названием У-1. Предпосылкой к освоению его производства в России стало то, что осенью 1919 года такой самолёт, состоявший на вооружении Белой армии, был подбит в районе Петрозаводска. Механик С.В. Ильюшин получил приказ добыть его и с пятью красноармейцами вытащил его и увёз в Москву. У-1 эксплуатировался в лётных школах до 1935 года, пока не был полностью заменён на У-2.

Биплан «Сопвич Кэмел» был создан в 1916-1917 годах и стал самым массовым самолётом эпохи 1-й Мировой войны. Всего на 9 заводах было построено 5000 экземпляров. Первые самолёты поступили в Королевские ВМС, а также в 70-ю эскадрилью Королевского авиационного корпуса. Существовал и военно-морской вариант, который должен был взлетать с оборудованной специальной платформой лёгкого крейсера.

Историческую часть выставочной программы дополняла подготовленная МАРЗом выставка авиадвигателей, которые предприятие ремонтировало с момента своего основания. Каждый экспонат по праву может считаться памятником истории науки и техники. Значительную часть экспозиции заняла поршневая тематика.

Одним из примеров является образец двигателя М-17, который изначально представлял собой немецкий BMW-VI, строившийся по лицензии и непрерывно совершен-

ствовавшийся. Двигатель устанавливался на воздушные суда не менее 11 типов, в число которых вошли Р-5, ТБ-3 и его гражданская версия Г-2, Р-6 (АНТ-7), П-5, ПС-7, ПС-9 (АНТ-9), ПС-89, гидросамолёт МДР-2 и ряд других. По мере освоения его ресурс был увеличен со 100 до 300-400 часов.

Выдающимся памятником истории авиадвигателестроения является и мотор АМ-38, который устанавливался на штурмовики Ил-2 и высотные истребители МиГ-3. Представленный в экспозиции двигатель был установлен на самолёт Ил-2 лётчика В. Скопинцева, который в 1943 году провалился под лёд после вынужденной посадки на одно из озёр в Мурманской области. Самолёт был поднят со дна в

статистическим данным, «восьмёрки» с такими двигателями сегодня у гражданских эксплуатантов составляют большинство.

Экспозиция выставки отражала и перспективы развития АОН. Американская компания TangoGyro, представительство которой находится в Ижевске, демонстрировала двухместный автожир с открытой кабиной. Задняя подвеска аппарата изготовлена из углеволокна. Автожир оснащён электромеханической системой управления несущим винтом, шасси снабжены гидравлическими дисковыми тормозами.

Значительным шагом в развитии АОН стало и создание самолёта «Сигма-7». Самолёт создан группой энтузиастов, сложившейся при ЭМЗ имени В.М. Мясищева ещё в

положение силовой установки улучшает аэродинамику самолёта, положение силовой установки — винт обдувает переднюю кромку крыла. Самолёт был построен в трёх экземплярах и применялся как на авиационных работах, так и для буксировки планеров. Он участвовал в авиасалонах МАКС 1993, 1997 и 1999 годов.

В 2001 году был создан самолёт «Сигма-4» со стеклопластиковой обшивкой крыла и кабины. Его серийное производство было организовано в Самаре и в Бронницах. «Сигма-5» — двухместный многоцелевой самолёт, построенный уже в КБ «Сигма». Он представляет собой двухбалочный низкоплан нормальной схемы, оснащённый двигателем с толкающим винтом. Первый полёт он совершил в 2010 году.

Самолёт Сигма-6 это двухместный подкосный высокоплан с тандемным расположением экипажа и толкающим воздушным винтом. Отличительной особенностью самолёта является возможность быстрого складывания крыла по принципу зонтика путем перемещения корневых частей консолей крыла вверх. Это производится с помощью электропривода за 15 секунд без выхода пилота из кабины и без необходимости выключения двигателя, то есть на ходу. Фюзеляж имеет яйцевидную форму и за это самолёт получил прозвище «летающее яйцо». Механизм складывания консолей крыла реализован и на самолёте «Сигма-7», представленном на выставке.



2012 году и восстановлен до лётного состояния. Оба двигателя для выставки предоставил Музей техники Вадима Задорожного.

Особое место занимает образец двигателя АШ-62, который эксплуатируется по сей день на самолётах Ан-2. Этим двигателем оснащались также воздушные суда Ли-2. На выставке демонстрировался и образец АШ-82В, которыми оснащались Ил-14. Авиамоторной легендой стал и М-14, которыми оснащались спортивные самолёты, а также Ан-14, созданный для обслуживания местных авиалиний, но не нашедший широкого применения.

Образцы газотурбинной авиационной техники были представлены ВСУ АИ-9В, которой оснащался Як-40, РУ-19А-300, устанавливавшейся на региональный самолёт Ан-24, транспортный Ан-26, аэрофотосъёмочный Ан-30, а также на учебные Як-30 и Як-32. Достоянием истории стали ГДД-350 для вертолёт Ми-2 и ТВ2-117, предназначенный для вертолёт Ми-8Т. При этом, согласно имеющимся

1982 году. Руководителем группы является авиационный инженер и конструктор Сергей Игнатьев, освоивший и лётное мастерство. Первый самолёт «Сигма-1» был построен на шестом этаже общежития. В 1983 году к постройке присоединился столляр Геннадий Батурин. В 1986 году к проекту примкнул лётчик-испытатель Михаил Шевяков. Название «Сигма» сложилось из первых букв имён участников проекта — Сергей, Геннадий, Михаил.

Постройка самолёта была завершена в 1987 году. Около 5 лет он использовался в качестве учебного, был повреждён при вынужденной посадке после полной выработки топлива, но в 2010 году отремонтирован и готов к полётам. Изначально он был оснащён двигателем от снегохода «Буран», но создатели самолёта планируют заменить его на Rotax 582. Оба двигателя имеют толкающий винт.

В 1993 году был построен самолёт «Сигма-2». Он оснащён двигателем, расположенным в центроплане перед кабиной. Такое рас-

на статической стоянке демонстрировались и планеры, один из которых принадлежит компании S7 Training. Детям была представлена уникальная возможность получить представление о лётном деле с помощью настоящих тренажёров различных самолётов, в том числе и Як-40, и Embraer-120. Полёт мог проходить как в штатном режиме, так и с возгоранием двигателя, сопровождающимся появлением дыма. Таким образом дети уже знают, что профессия лётчика романтическая, но исполнена опасностей.

Пилот должен обладать такими же качествами, что и воин, т.е. уметь смотреть смерти в лицо и проявлять находчивость, чтобы всё победить. Ему вверены десятки, а иногда и сотни жизней. На поле аэродрома Чёрное — это теория. Какова бывает практика — за примерами ходить не нужно. Трагедия с «Суперджетом» надолго останется в памяти.

Дети могли проверить себя на готовность штурмовать космос. Для любителей невесомости на площадке была размещена труба VORTEX. В детской зоне фестиваля один за другим проходили мастер-классы и соревнования. Подростки учились собирать и запускать воздушных змеев, модели планеров и самолётов. В зоне авиамастерских, где был установлен настоящий фюзеляж Ан-2, они учились клеить крепёжные детали.

Невольно вспомнились многочисленные конференции, на которых обсуждалась проблема нехватки лётных и инженерных кадров. А сколько копий было поломано вокруг вопроса, нужно ли приглашать и иностранных пилотов! Выходит, на это есть деньги? Так не лучше ли потратить их на подобные мероприятия? Может, это тоже поможет нашей гражданской авиации вернуть себе утраченные позиции.

Пётр КРАПОШИН

НОВОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

Интенсивность использования в РФ воздушного пространства в апреле выросла на 11 процентов

По информации ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», в апреле 2019 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 142,4 тысячи полётов. Как сообщает пресс-служба Росавиации, на международных воздушных линиях было выполнено более 68,5 тысячи полётов (рост + 2 процента, включая 23,8 тысяч транзитных полётов). Число внутренних полётов составило 73,9 тысячи (рост + 20,5 процента). Всего с начала года, за январь-апрель, российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны более 512 тысячи полётов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 8,55 процента.

В ЦУПе филиала МЦ АУВД отключено пультное оборудование в составе системы УВД «ТЕРКАС»

На смену ей пришла КСА УВД «Синтез-АР4». В отличие от шведской системы «ТЕРКАС», новая автоматизированная система и её программное обеспечение являются продуктами исключительно российского производства. Основная система КСА УВД «Синтез-АР-4» обеспечивает прием и обработку информации о воздушной обстановке, метеорологической и аэронавигационной информации, ее интеграцию и отображение на рабочих местах авиадиспетчеров. «В Московском центре своевременно проводится техническое перевооружение и успешно осваиваются новые технологии для поддержания уровня безопасности и регулярности полётов ВС», — отметили в госкорпорации.

Главгосэкспертиза согласовала монтаж нового аэронавигационного оборудования АП «Грозный»

«Запроектированная в составе радиомаяка азимутального доплеровского DVOR 2000 и приёмоответчика DME/N 2700 радиотехническая система ближней навигации предназначена для обеспечения непрерывного и автоматического определения местоположения ВС, привода судна в любую заданную точку в пределах зоны действия радиомаяка, контроля маршрута полёта и коррекции местоположения воздушного судна с использованием бортового навигационно-посадочного комплекса», — рассказали в Главгосэкспертизе. Проектируемые радиомаяки позволят обеспечить более точное определение азимута и удалённости ВС относительно контрольной точки аэропорта.

Авиакомпания Brussels Airlines оштрафует бастующих диспетчеров за отмененный рейс

Бельгийская авиакомпания Brussels Airlines добилась судебного решения, по которому она получает право штрафовать профсоюз бастующих диспетчеров на 10 тысяч евро за каждый отмененный по их вине рейс по странам ЕС и на 20 тысяч — за международный рейс за пределы ЕС. Перевозчик мотивировал это тем, что забастовки носят спонтанный характер, что наносит серьезный ущерб пассажирам, поскольку авиакомпании не имеют достаточно времени, чтобы найти для них приемлемые альтернативные маршруты. Данное решение закладывает важный прецедент, поскольку забастовки транспортного сектора в Бельгии - обычное явление, они затрагивают десятки тысяч людей.

Растет уровень оснащения оборудованием АЗН-В эксплуатантов АОН и бизнес-авиации

Информация об этом содержится в опубликованном докладе Федерального управления гражданской авиации США (FAA) об оснащении воздушного флота. По состоянию на 1 апреля 2019 года 56248 зарегистрированных в США ВС авиации общего назначения с изменяемой геометрией крыла были оснащены бортовой электроникой АЗН-В, соответствующей Федеральным авиационным правилам 91.227. Из них 4006 классифицированы FAA как несущие оборудование АЗН-В, которое является нефункционирующим или не полностью соответствующим 91.227. Регламент об обязательном оснащении ВС аппаратурой АЗН-В вступает в силу 1 января 2020 года.

Главгосэкспертиза РФ согласовала установку радиомаячной системы в аэропорту Ставрополя

Специалисты Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на оснащение аэродрома Международного аэропорта Ставрополя («Шпаковское») радиомаячной системой посадки ILS2700/DME/NL2700 с МКП-068 град и МКП-248 град и выдали положительные заключения, говорится в сообщении пресс-службы управления. В рамках согласованного проекта планируется размещение аппаратных и антенно-мачтовых устройств глассадного и курсового радиомаяков, антенно-мачтовых устройств контрольных антенн, дизель-генераторных установок контейнерного исполнения. Кроме того, будут продолжены кабели связи и управления и кабельные линии электропитания.

Российские авиадиспетчеры стали 6-кратными обладателями европейского Кубка по футболу

В период с 20 по 24 мая в Москве в спортивном комплексе «Лужники» прошел 52-й Кубок Европы по футболу среди авиадиспетчеров. В его розыгрыше приняла участие 41 команда из 24 стран Старого Света. Нашу страну представляли две сборные команды ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» - «Россия» и «Москва». Групповую стадию обе российские команды уверенно преодолели, заняв в своих группах первые места. В финале этого престижного в аэронавигационных кругах международного турнира сошлись две российские команды, победу со счетом 1:0 одержала команда «Россия». Поздравляем обе наши команды с успешным выступлением, а команду «Россия» с заслуженной победой!



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Юрий Чайка заявил о неадекватности программы безопасности полетов в России
Генеральный прокурор РФ заявил, что государственная программа обеспечения безопасности полетов не соответствует международным требованиям, а приемлемый уровень безопасности даже не определен.
«Обязательства, предусмотренные Конвенцией о международной гражданской авиации, не выполнены, — заявил он, выступая в Госдуме. — Не определены целевой и приемлемый уровень безопасности полетов, а также лицо, ответственное за реализацию программы, которая не актуализировалась с 2008 года. Минтрансом не разработаны в полном объеме необходимые нормативные правовые акты, в том числе регламентирующие вопросы сертификации авиатехники, ее производителей и подготовки персонала». Кроме того, не утверждены правила наземного и технического обслуживания ВС, требования к их летной годности, типовые профессиональные программы в области подготовки специалистов.

Внедрение искусственного интеллекта в гражданскую авиацию будет регулировать ICAO
Международная организация гражданской авиации (ICAO) возьмет на себя функции по управлению, контролю и внедрению технологий искусственного интеллекта в авиационную промышленность.
Об этом заявил президент Совета организации Олумуйва Бенард Алиу на открытии Форума гражданской авиации в Сингапуре. «Развитие искусственного интеллекта создает новые вызовы. ICAO как надзорный орган, который также устанавливает единые правила, намерен взять под контроль внедрение подобных технологий», — сказал чиновник. По его словам, это особенно важно в свете «различных киберугроз в адрес гражданской авиации в процессе ее развития». Одна из главных ролей отводится руководителям национальных ведомств. «Они должны обеспечивать наличие квалифицированного персонала, который справлялся бы с последними требованиями новейших технологий», — указал он.

Авиакомпании просят Минтранс РФ проверить Superjet после катастрофы в МАШ
Письмо с просьбой организовать проверку систем самолета Sukhoi Superjet 100 на соответствие сертификационным требованиям направлено в Министерство транспорта Российской Федерации.
Его адресовала ведомству Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), членами которой являются два десятка отечественных авиакомпаний и авиапредприятий. У профессионального сообщества есть вопросы к системе защиты самолета от поражения статическим электричеством и ее эффективности. Также Минтранс просят проверить прочность конструкции кессона (силовой части) крыла и шасси, поскольку разрушение колес не должно влиять на целостность топливных систем. АЭВТ также ратует за проверку системы управления полетом и силовой установкой самолета, а также защиту пассажирского салона при внешнем пожаре и программу тренировок экипажей, разработанную производителем ВС.

Росавиация запретила авиакомпаниям Nordwind использовать несколько самолетов
В конце мая Росавиация своим приказом аннулировала «эксплуатационную спецификацию» на А321 компании. За два месяца до того ведомство издало такой же приказ для дальнемагистрального А330.
Далее, на основании этих приказов, был ограничен сертификат эксплуатанта перевозчика. Росавиация также не выдает Nordwind разрешение на использование нескольких новых Boeing 777, поставка которых ожидалась в 2019 году, рассказали источники в отрасли. Эти лайнеры до сих пор не внесли в сертификат эксплуатанта. Один из экспертов предположил, что таким образом Росавиация сдерживает рост парка авиакомпаний. Напомним, Nordwind работает вместе с чартерной Pegas Fly, обе они аффилированы с туроператором Pegas Touristik и выполняют перевозки по его заказу. По данным Росавиации, на конец мая в парке альянса было 42 самолета, в том числе 29 — у Nordwind.

Премьер Малайзии раскритиковал итоги расследования крушения рейса MH17
Совместная следственная группа под руководством Нидерландов не представила доказательств того, что Россия причастна к крушению в Донбассе в 2014 году Boeing 777, следовавшего рейсом MH17.
Об этом заявил премьер-министр правительства Малайзии Махатхир Мохамад. Он отметил, что расследование обстоятельств трагедии сильно политизировано, а его участники изначально решили «повесить преступление на русских». Эксперты указывают, что не все страны готовы принять ангажированную позицию Запада. Также премьер выразил недовольство ходом расследования, которое проводит Совместная следственная группа под руководством Генпрокуратуры Нидерландов. Он подчеркнул, что Малайзии по «каким-то причинам» не предоставили доступ к чёрным ящикам, хотя страна имеет право работать в экспертной группе, поскольку в авиакатастрофе погибли малайзийские граждане.

Частный одномоторный самолёт Як-18Т упал в лесополосу сразу после взлёта
На борту самолета под названием «Тунгус» RA-2843G находились два человека: президент Федерации авиаспорта Дальнего Востока Владимир Левшин и владелец воздушного судна Сергей Ланкин.
Оба в результате столкновения с землёй получили смертельные ранения. Авиационное происшествие произошло около 15:50 местного времени. По сообщению экспертов, принимавших участие в расследовании, в результате столкновения фюзеляж самолёта разломился за креслом пилота. Разбившийся самолёт, как выяснили следователи, был единственным экземпляром воздушного судна авиации общего назначения и назывался «Тунгус». Это означает, что в конструкцию Як-18 вносились изменения. По сообщению Дальневосточного СУТ, на месте происшествия изъята полётная документация и взяты образцы топлива. На месте происшествия работают специалисты Межгосударственного авиационного комитета.

Фактор «забытой» программы

Ошибки пилотов — следствие стрессового состояния. Но кто создает предпосылки для стресса у экипажей?



Исходя из того, что «человеческий фактор» является главным источником подавляющего числа катастроф в гражданской авиации, в Росавиации, как и в Межгосударственном авиационном комитете, должен обязательно существовать специальный отдел по «ЧЕЛОВЕЧЕСКОМУ ФАКТОРУ»! Но, к сожалению, ни в Росавиации, ни в МАКе нет ни одного специалиста с высшим психологическим образованием и глубоким знанием летной деятельности. В итоге авиакатастрофы расследуются абсолютно поверхностно, т.е. без выявления глубинных психологических причин ошибочного срабатывания функций головного мозга: мышления, внимания, памяти, моторики и т.п.
Вот и в данном случае расследования трагедии в «Шереметьево» никто не задается вопросом: в каком психическом состоянии пребывали пилоты с момента возникновения нештатной полетной ситуации и как менялось это состояние по мере развития событий?
В СМИ пока не представлены речевые переговоры членов экипажа в кабине самолета, тем не менее, на основе опыта расследований прошлых катастроф и объективных законов функционирования психики можно построить гипотетическую картину того, что переживали пилоты в нештатной ситуации, чтобы понять и объяснить их профессиональные действия.
Сам процесс развития нештатной ситуации на борту самолета Sukhoi SuperJet 100 «Аэрофлота» можно разделить на три неординарных периода с учетом появления негативных факторов полета:
1) период выявления отказа радиосвязи и отказов автоматики;
2) период выполнения неудачного захода на посадку и выполнения грубой посадки;
3) период после разрушительного приземления и возгорания самолета.
В каждом из этих периодов у пилотов должно было присутствовать совершенно определенное психическое состояние, обусловленное степенью ОПАСНОСТИ действующих на тот момент времени негативных факторов. Рассмотрим более подробно каждое из возможных состояний, которое могло иметь место у членов экипажа, что позволит понять причину их ошибочных действий. Здесь придется обратиться к известным законам психофизиологии.
Наука психофизиология давно

установила, что по мере роста нервного возбуждения происходит снижение качества деятельности человека и возрастает количество совершаемых им ошибок. Эта активная закономерность работы головного мозга получила название «закон Йеркса-Додсона».
Смысл закона можно проиллюстрировать следующим образом:
— когда нервное возбуждение становится выраженным (выше среднего уровня), то развивается состояние психической напряженности, для него характерны нарушения внимания и восприятия (трудности концентрации, переключения внимания, пропуски сигналов);
— если сила возбуждения продолжает нарастать и доходит до высокого уровня, то состояние напряженности сменяется на состояние стресса, для него характерны не только ошибки восприятия и внимания, но и нарушения мышления (скачка мыслей, трудности в выполнении расчетов, ограниченность анализа ситуации, замедленность в принятии решения), а также проблемы с памятью (трудности в воспроизведении инструкций, путаница в последовательности выполнения действий) и дефекты в моторике (снижение координации и точности двигательных действий);
— когда нервное возбуждение становится чрезмерным (очень высоким), то состояние стресса сменяется на состояние паники: для него характерно прекращение трудовой деятельности, инстинктивные действия по спасению собственной жизни и жизни окружающих (бегство от источника мощной опасности).
В первом периоде развития рассматриваемой нештатной ситуации ещё не произошло никаких особо опасных событий, поскольку нарушение радиосвязи и отказ автоматики самолета — отнюдь не редкие события в деятельности пилотов. Однако сам факт необходимости перехода к ручному пилотированию неизбежно вызвал у пилотов повышенный уровень нервного возбуждения (он стал выше среднего).
Далее появились тревога и страх за возможный исход посадки. Это обстоятельство объясняется тем, что у пилотов в последние годы НЕДОСТАТОЧНО тренируют навыки ручного пилотирования, что связано с желанием эксплуатантов сэкономить на обучении пилотов и превратить их в операторов бортовых компьютеров.
Об этой БЕДЕ в системе подготовки пилотов постоянно говорят

авиационные эксперты, но Росавиация «заткнула свои уши» и не хочет ничего менять в утвержденной системе профессионального обучения пилотов! А ведь именно из-за недостатка автоматизации ручных навыков пилотирования члены экипажей нередко испытывают чувство НЕУВЕРЕННОСТИ в своих возможностях успешно посадить самолет в экстремальных ситуациях. Следуя логике причинно-следственных связей, неизбежно приходится констатировать, что бездействие Росавиации по такому важному вопросу и создает предпосылки для развития состояния СТРЕССА пилотов, когда им приходится переходить к ручному управлению самолетами!
Тогда почему в ошибочных действиях, совершенных в стрессовом состоянии, обвиняют только пилотов, а не тех, кто ОБЕСПЕЧИЛ им такое негативное состояние в полете? Почему же не торжествует справедливость в оценке ответственности за происходящие катастрофы, если причинно-следственная связь здесь вполне очевидна?
На наличие состояния стресса у пилотов на втором этапе развития нештатной ситуации указывает то обстоятельство, что пилоты не смогли благополучно зайти на посадку с первого раза. (Понятно, что объективное доказательство присутствия стресса может быть получено только после расшифровки речевого самописца, который может показать, с какими интонациями, на каких повышенных тонах и с какими выражениями выполняли свои обязанности пилоты в этот период времени.) Тем не менее, появление стрессового состояния можно считать неизбежным ещё по одной серьезной причине.
Дело в том, что пилоты данного самолета никогда не сажали лайнер с полными баками горючего. Согласно инструкции, рекомендуется по возможности выработать топливо перед экстренной посадкой. Но пилоты, предполагая, что самолет не совсем исправен после удара молнии (что пока также объективно не установлено) и отказа ряда электротехнических систем, приняли решение выполнить срочную посадку. Однако им было очень трудно сделать расчет ПОСАДОЧНЫХ ХАРАКТЕРИСТИК с огромным весом самолета! На зарубежных лайнерах подобные расчеты помогают выполнять специальные программы. А для самолета «Суперджет» такое программное обеспечение не разработано!
Этой проблемой «Аэрофлот» озаботился только год назад и ре-

шил разработать необходимое программное обеспечение (ПО), которое позволит пилотам делать автоматические расчеты взлетно-посадочных характеристик при любых массах. Однако данное ПО, установленное на планшетах, проходит пока опытную эксплуатацию и ещё не утверждено к использованию.
Встает закономерный вопрос: должна ли отвечать фирма «Сухого» за не предоставленное пилотам программное обеспечение, которое оказалось крайне необходимым в данном рейсе и могло бы предотвратить грубую посадку самолета с огромным весом? Да, это — очевидная недоработка фирмы «Сухого», значит, и эта организация должна разделить ответственность за данную катастрофу, где из-за неправильного расчета вертикальной скорости произошел сильнейший удар самолета о бетонку, разрушение топливных баков и возгорание самолета!
После разрушительного приземления и начала сильнейшего пожара с угрозой ежесекундного взрыва самолета психика пилотов неизбежно перешла в последнюю стадию стресса — в состояние паники. Это доказывает тот факт, что пилоты после приземления прекратили свои профессиональные действия и не выключили работающие двигатели. Они бросились спасать пассажиров и свои собственные жизни, как им подсказывал инстинкт самосохранения.
Психика человека подчиняется законам, заложенным природой, и пересилить эти законы не всегда возможно! Поэтому НЕЛЬЗЯ ТРЕБОВАТЬ от людей НЕВОЗМОЖНОГО, т.е. того, что они не в состоянии сделать, пребывая в неблагоприятных психических состояниях!
В заключение хочется подчеркнуть следующее:
главная задача расследования — это установить истинные (глубинные и порой скрытые) причины ошибочных действий пилотов, чтобы предотвратить ПОВЛЕНИЕ подобных ошибок в будущем.
Расследующие органы не должны игнорировать закономерности «человеческого фактора» и, в частности, проблему психических состояний у пилотов в полете. Только тогда они сумеют «докопаться» до того, какие организации (и их документы) создают ПРЕДПОСЫЛКИ для возникновения СТРЕССОВЫХ СОСТОЯНИЙ у экипажей и наметить пути преодоления существующих проблем в будущем.
Если бы авиапассажиры нашей страны могли потребовать от чиновников Росавиации отчитаться о том, что сделала эта организация за последние 30 лет в области «человеческого фактора», то были бы просто обескуражены тем, что Росавиация АБСОЛЮТНО НИЧЕГО не сделала в этой области, несмотря на постоянные катастрофы, связанные именно с «человеческим фактором»! Может быть, ведомству не хватает полномочий? Но никто из руководителей ФАВТ на это никогда не жаловался. Даже у Межгосударственного авиационного комитета прихватили существенную часть. И штат специалистов вполне себе укомплектован.
Другое дело — квалификация этих специалистов и их авторитет в профессиональной среде. Но об этом сегодня не высказался только ленивый.
Надежда ЯКИМОВИЧ,
авиационный психолог,
кандидат психологических наук

Владимир Путин подписал Указ о присвоении по итогам всенародного голосования имен прославленных граждан России, внесших наиболее заметный вклад в ее развитие, науку, культуру и искусство, 44-м самым востребованным аэропортам страны. Соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации. Указ вступил в силу с 31 мая 2019 года.

Слава разлетается на крыльях

Президент России подписал указ о присвоении 44-м аэропортам имен выдающихся сограждан

В частности, московскому аэропорту «Внуково» присвоено имя знаменитого авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, аэропорт «Домодедово» получил имя великого русского ученого Михаила Васильевича Ломоносова, «Шереметьево» — поэта Александра Сергеевича Пушкина, ставшего со временем, во истину, «нашим всем».

Воздушная гавань Воронежа названа в честь Петра Первого, Магадана — в честь Владимира Высоцкого, а аэропорт Тюмени будет носить имя Дмитрия Менделеева. «При этом старые названия аэропортов никуда не денутся, мы только предлагаем донаименовать их — назвать в честь людей, которых должны знать не только наши граждане, но и за рубежом», — говорил после этапа всенародного голосования глава Минкульта Владимир Мединский.

Как мы уже рассказывали в свое время в серии репортажей, в октябре — ноябре прошлого года жители страны могли выбрать, какие имена получают аэропорты. Проголосовать можно было на сайте «великиеимена.рф», а также в социальных сетях, по телефону или заполнив анкету у волонтеров.

В проекте приняли участие более 5,5 миллиона человек.

Цель проекта — увековечить память выдающихся государственных, военных и общественных деятелей, представителей науки, искусства, культуры, спорта и других лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством. И вот теперь Указом Президента России волеизъявление народа получило соответствующую легитимность.

Официальное присвоение аэропорту определенного народным голосованием имени Александра Сергеевича Пушкина получит соответствующее отражение на фирменных вывесках на входах в пассажирские терминалы, в элементах оформления интерьеров и на информационных носителях аэропорта Шереметьево, сообщили в дирекции общественных связей МАШ. Образ,

вехи из биографии и художественное творчество поэта будут достойно представлены и воплощены современными технологичными средствами и креативными форматами в аэропорту. Имя поэта появится на приветственных баннерах, медиа-экранах, посадочных талонах, в пассажирских зонах отдыха — в бизнесах-залах, комнатах матери и ребенка, залах для маломобильных пассажиров. Для воплощения новых имиджевых задач разработан специальный фирменный стиль.

«Многотысячный коллектив Шереметьево поддерживает ини-

элементов, которые в будущем появятся на территории аэровокзала и будут знакомить посетителей с личностью художника и его творчеством. Специальные сюрпризы ждут и вылетающих из аэропорта пассажиров.

«Для нас большая честь, что Международный аэропорт Симферополь с сегодняшнего дня носит имя великого художника, крымчанина Ивана Константиновича Айвазовского, — выразил мнение всех крымчан и всего коллектива аэропорта генеральный директор ООО «Международный аэропорт

дическое название Кольцово не изменится. На здании аэропорта лишь появится табличка о донаименовании. При этом 83 процента жителей Екатеринбурга, принявших участие в опросе фонда «Социум», высказались против переименования аэропорта «Кольцово».

Среди 44 персонифицированных авиагаваней значится и пензенская: теперь самолеты, следующие в Сурский край, будут приземляться в «Белинском». Напомним, областной центр претендовал на несколько имен, предпочтение в голосовании отдавалось М.Ю. Лермонтову, но его забрали Минеральные воды. Тогда был проведен второй тур голосования.

Как сообщил директор аэропорта Юрий Осколков, дополнительное название не будет отражено в авиационных документах, поскольку это повлечет за собой слишком большое количество переделок. Что же касается отражения имени Белинского в облике аэровокзала, то в региональном правительстве по этой теме уже принято соответствующее решение.

«Специалистам по рекламе уже дано задание разработать свои предложения. Речь идет о создании стелы перед зданием аэропорта. Со стороны поля будет размещено название «Белинский», чтобы его видели прибывающие пассажиры. Внутри также будет подготовлен тематический уголок», — уточнил Юрий Осколков. Вставка — если понадобится!

Вместе с тем, как отмечают в Общественной палате России, в ряде регионов общественные дискуссии и результатах конкурса продолжались и после его формального завершения. В частности, в адрес организаторов конкурса поступили обращения от общественных палат Санкт-Петербурга и Волгограда с просьбой приостановить участие этих регионов в проекте «во избежание поляризации общественных настроений в регионах».

Как сообщалось ранее, в рамках первого тура голосования победителем для Петербурга стал Петр I, однако имя императора было решено уступить аэропорту Воронежа. В связи с этим был проведен второй тур, в котором победило предложение назвать аэропорт в честь Федора Достоевского. Победителем для названия волгоградского аэропорта стало имя летчика Алексея Маресьева.

«По итогам рассмотрения обращений с мест, Волгоград и Санкт-Петербург были временно выведены из проекта, а международные аэропорты «Пулково» и «Гумрак» не были включены в перечень аэропортов, закрепленных в Указе Президента России», — отмечают в Общественной палате.

Таким образом, согласно опубликованному Указу Владимира Путина, 44 аэропорта России, участвовавшие в конкурсе, получили имена лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством. И значит — быть посему!

Соб. инф.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Европейский авиастроительный гигант компания Airbus отменила полувековой юбилей

29 мая 1969 года министр транспорта Франции Жан Шаман и министр экономики Германии Карл Шиллер подписали на авиасалоне Ле-Бурже соглашение о запуске совместной программы по созданию первого в мире широкофюзеляжного двухдвигательного самолета A300. Это ознаменовало собой рождение компании Airbus. За 50 лет компания Airbus стала одним из лидирующих игроков в авиационной, вертолетной и космической промышленности. За это время заказчикам по всему миру было поставлено более 12000 самолетов и такое же количество вертолетов. Сегодня Airbus — глобальная компания, в которой работает более 130000 сотрудников в 180 городах мира.

Авиакомпания KLM Royal Dutch Airlines будет использовать биологическое топливо SkyNRG

Контракт о поставках биотоплива заключен между голландской авиакомпанией KLM Royal Dutch Airlines и предприятием SkyNRG, сообщает Flightglobal. По условиям соглашения авиаперевозчик обязуется в течение 10 лет ежегодно приобретать 75 тысяч тонн биотоплива. Контракт вступает в силу в 2022 году. Производитель биотоплива SkyNRG, предполагает освоить ежегодный выпуск 15 тысяч тонн сжиженного биогаза и довести годовые объемы синтезируемого жидкого биотоплива до 100 тысяч. По планам, обнародованным министерством обороны Нидерландов, вся военная авиация страны через некоторое время будет также переведена на биотопливо.

Концерн Boeing не планирует готовить пилотов обновленного 737 MAX на летном тренажере

Американский авиаконцерн Boeing не планирует включать занятия на летном тренажере в обновленный курс подготовки пилотов самолетов модели 737 MAX, полеты которых были прерваны после авиакатастроф в Индонезии и Эфиопии. CNN утверждает, что Федеральное авиационное управление США, которое должно сертифицировать доработки в оборудовании и подготовке пилотов Boeing 737 MAX, пока не выдвигало своих требований к учебному курсу. При этом телеканал подчеркивает, что отсутствие необходимости проходить тренировку на тренажере значительно уменьшит расходы авиакомпаний, использующих данный лайнер, на переподготовку своих пилотов.

Министр природных ресурсов Мексики ушла в отставку из-за скандала с задержкой рейса

Министр охраны окружающей среды и природных ресурсов Мексики Хосефа Гонсалес Бланко покинула свой пост. В своем Twitter она указала, по ее требованию «произошла задержка» вылета коммерческого рейса. «Настоящие перемены требуют, чтобы ни у кого не было привилегий, и чтобы выгода для одного человека, даже ради выполнения его служебных обязанностей, не была важнее благополучия большинства», — добавила Бланко. Поводом для такого решения послужил скандал вокруг рейса авиакомпании Aeromexico из столицы в город Мехикали. Министр опаздывала на этот самолет, и его вылет был задержан на 40 минут якобы по распоряжению главы государства.

Российская «Победа» заняла первое место в Европе по темпам роста среди лоукостеров

Авиакомпания «Победа», входящая в Группу «Аэрофлот», стала лидером среди всех европейских лоукостеров по темпам роста в 2018 года. Это подтверждает рейтинг ведущего мирового аналитического центра CAPA (Centre for Aviation) - одного из самых надежных в мире источников авиационной и туристической информации. В 2018 году «Победа» перевезла 7,2 млн клиентов, увеличив пассажиропоток по сравнению с показателем 2017 года на 56,8 процента. Такой рост обеспечил российской компании абсолютное лидерство в лоукост-сегменте. В отчете CAPA говорится, что совокупный прирост пассажиропотока всех лоукостеров Европы составил 13 процентов.

Транспортные самолеты Ан-32 ВВС Индии получили разрешение летать на биотопливе

Военно-транспортные самолеты советского производства Ан-32, которые стоят на вооружении ВВС Индии, получили «добро» на полеты с использованием биотоплива. По данным агентства PTI, соответствующий сертификат был выдан индийским Центром определения летной годности и сертификации военных самолетов (CEMILAC). Биотопливо разработано индийским Институтом Нефти в городе Дехрадуна. В июле 2018 года главноком ВВС Индии маршал Джаное разрешил начать испытания такого топлива на военно-транспортных самолетах. Применение биогорючего позволит снизить зависимость страны от ископаемых видов топлива, запасы которых в Индии невелики.

Стюардессы бюджетной Ryanair не смогли посчитать число пассажиров и задержали рейс

Казус произошел в самолете, который должен был вылетать из Лондона в Белфаст. Сперва сотрудники низкобюджетной авиакомпании Ryanair трижды проверили посадочные талоны пассажиров, а затем начали перекличку по именам, чтобы понять, кто был в самолете. «Создавалось ощущение, что в самолете есть люди, которых там быть не должно. Стюардессы продолжали говорить нам, что по закону не могут взлететь, пока не выяснят точное число пассажиров. Они постоянно выходили и снова заходили в самолет», - рассказал один из очевидцев. В результате вылет лайнера задержался на два часа, а представители авиакомпании принесли извинения за неудобства.

Чемпионат мира по авиагонкам Red Bull Air Race пройдет в 2019 году в Японии... в последний раз

Компания Red Bull Air Race приняла решение о том, что текущий сезон станет для нее последним. До конца года запланировано проведение следующих этапов: Казань, Россия, 15-16 июня; озеро Балатон, Венгрия, 13-14 июля и Тиба, Япония, 7-8 сентября. «Гоночная серия Red Bull Air Race стартовала в 2003 году, с тех пор по всему миру прошло более 90 гонок. В рамках чемпионата лучшие в мире пилоты соревнуются между собой в скорости прохождения трассы на низкой высоте, выполняя при этом головокружительные маневры. Однако потенциал гонок исчерпан», — отметили в компании. Red Bull благодарит пилотов и их команды, партнеров ЧМ и города, принимавшие у себя гонки.



Аэропорту Симферополя присвоено имя художника Ивана Константиновича Айвазовского

Большой-пребольшой вальс

Участники Севастопольского офицерского бала провели флешмоб в аэропорту «Симферополь»

Около 150 участников Большого севастопольского офицерского бала 26 мая станцевали вальсы и кадрили в новом терминале Международного аэропорта «Симферополь». Массовый флешмоб продлился полчаса и был посвящен 220-летию со дня рождения Александра Сергеевича Пушкина.

В акции приняли участие более 60 танцевальных пар в балльных нарядах. Они станцевали «Московскую кадрили», «Калинку», «Испанский вальс», «Кадриль триплет галоп», «Очи черные», «Фигурный вальс» и «Шотландский вальс». Музыкальные композиции чередовались со стихами Пушкина.

Акция прошла в преддверии

Большого севастопольского бала и была приурочена ко дню рождения Пушкина (26 мая по старому стилю). Участниками флешмоба стали офицерские и гражданские пары со всего Крыма, а зрителями — сотни посетителей Международного аэропорта «Симферополь».

VI Большой севастопольский благотворительный офицерский

бал состоится 16 июня в легендарном историческом месте — на площади Михайловской береговой батареи. Событие инициировано и ежегодно организовывается городским сообществом «Благородное собрание Севастополя» при содействии Черноморского флота Российской Федерации, поддержке правительства Севастополя и правительства Республики Крым. АО «Международный аэропорт «Симферополь» является генеральным партнером Большого офицерского бала.

Аэропорт «Симферополь» основан в 1936 году. На протяжении

последних пяти лет он входит в первую десятку российских аэропортов по объему перевезенных пассажиров. С 2015 года воздушная гавань ежегодно обслуживает более 5 млн пассажиров. В 2018 году международный аэропорт «Симферополь» обладал самой широкой маршрутной сетью в России на внутренних воздушных линиях, пассажиропоток составил 5,1 млн человек. С 16 апреля 2018 года рейсы обслуживаются в новом современном аэровокзальном комплексе, построенном за 32 млрд рублей частных инвестиций.



24

Служба «Горячая линия»

 часа

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

Воздушный транспорт

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПОДПИСНОЙ КУПОН на газету «Воздушный транспорт» гражданской авиации

На номера	Январь	Февраль	Март
	Апрель	Май	Июнь
	Июль	Август	Сентябрь
	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	Количество экземпляров каждого номера		
	Ф.И.О.		
Организация			
Юридический адрес			
ИНН КПП			
Адрес для доставки с указанием почтового индекса			
Телефон Факс			

Подписку можно оформить в любом почтовом отделении. Наши индексы: 82220 — в Объединенном каталоге «Пресса России» том I; 36199 — в каталоге «Роспечать» на II полугодие 2018 года — 4392 руб.

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок, независимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании. Издание вы будете гарантированно получать бандеролью непосредственно из редакции сразу после выхода очередного номера из печати. Для оформления заказа заполните подписной купон и отправьте его в отдел распространения по факсу: (495) 953-34-89. Стоимость редакционной адресной подписки на II полугодие 2018 года — 4272 руб. Редакция: (495) 953-34-89

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Суд обязал актера Алексея Панина выплатить «Победе» 59 тыс. рублей за курение в самолете
1 декабря 2018 года Панина сняли с рейса Москва — Стамбул из-за того, что после замечаний бортпроводника о запрете курения на борту судна, он устроил пьяный дебош. В аэропорту «Внуково» Панин был передан сотрудникам линейного отдела полиции. Для ликвидации последствий курения авиакомпания была вынуждена провести дополнительную санитарную обработку воздушного судна. Расходы составили 59 тысяч рублей, что подтверждается актом выполненных работ. Суд удовлетворил иск авиакомпании «Победа» о возмещении этих убытков. Решение может быть обжаловано в суд апелляционной инстанции в течение 15 дней со дня его принятия.



Руководство Минтранса и Росавиации накажут за плохую организацию конкурсных процедур
«Решили наказать руководство Минтранса и Росавиации за плохую организованную работу по проведению конкурсных процедур, - пообещал журналистам вице-премьер Правительства, полпред Президента России в ДФО Юрий Трунев после совещания в Благовещенске, где обсуждалась реконструкция аэропорта. - Четыре раза проходили конкурсные процедуры — четыре раза не состоялись. Неужели надо было четыре раза на одни грабли наступать»? Он заметил, что «есть целый ряд вопросов», связанных с заниженной суммой, которую планировали выделить при проведении конкурсов на реконструкцию транспортного узла, а также с устаревшей проектной документацией.

СК обвинил пятерых фигурантов в неуплате таможенных сборов за ввоз бизнес-джетов
Следственный комитет предъявил обвинения пяти фигурантам дела о неуплате таможенных сборов на сумму 600 млн рублей за ввоз в страну бизнес-джетов. Об этом сообщили в пресс-службе СК РФ. По версии следствия, с августа по декабрь прошлого года руководство и сотрудники компаний ООО «Бизнес авиэйшн центр», ООО «Сфера джет хэндлинг», ООО «Сфера джет» и ряд неустановленных лиц брали в аренду бизнес-джеты Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650, Bombardier G150 для частных рейсов из аэропорта Домодедово. Однако при ввозе самолетов в Россию не были оплачены таможенные платежи. Четыре бизнес-джета изъяты в рамках уголовного дела.

В Томске руководитель авиапредприятия подозревается в растрате полмиллиона рублей
Оперативными службами Управления ФСБ России по Томской области установлены обстоятельства совершения руководителем одного из авиапредприятий растраты денежных средств в размере 450 000 рублей. Как сообщает МВД России, используя свое служебное положение, он допустил назначение в штат сотрудницы, фактически не проживающей в районе Крайнего Севера. Женщина, проживая в городе Томске, свои функциональные обязанности исполняла дистанционно. Однако, согласно табелю учета рабочего времени, она получала соответствующую денежную надбавку и как следствие - возможность воспользоваться дополнительными социальными гарантиями.

Главный бухгалтер аэропорта Нур-Султан подозревается в коррупции и даче взятки
В агентстве по статистике министерства национальной экономики республики сообщили, что бухгалтер подозревается в даче представителям антикоррупционного ведомства взятки на сумму 16 млн тенге (\$42,3 тысячи) и хищении денежных средств на сумму 1,3 млрд тенге (\$3,44 млрд). Отмечается, что похищенные средства были перечислены 23 фирмам, которые занимались выпуском фиктивных счетов-фактур по несуществующим договорам и работам. Подозреваемые на время следствия помещены под стражу. В 2019-2021 годах на проведение единой антикоррупционной политики Казахстана планируется выделить 38,3 млрд тенге (\$101 млн). В 2019 году — 12,8 млрд тенге (\$33,7 млн).

Аэропорт «Алтай» требует в суде отменить отказ в регистрации привокзальной площади Барнаула
АО «Авиапредприятие «Алтай» (управляет аэропортом Барнаула, входит в холдинг «Новаяпур») направило в Арбитражный суд Алтайского края иск с требованием признать незаконным отказ управления Росреестра по региону в регистрации права собственности на привокзальную площадь. Отмечается, что суд истребовал у ответчика дополнительную информацию. Управление обязано ее предоставить в срок до 16 июня. Подробности претензий авиапредприятия к Росреестру не раскрываются. «Авиапредприятие «Алтай» осуществляет аэропортовую деятельность с 1997 года. Минимущество Алтайского края принадлежит 52 процента акций компании, остальное — «Новаяпур».

Руководитель Московского СО на воздушном транспорте подозревается в получении взятки
Руководителя Московского следственного отдела на воздушном и водном транспорте Дмитрия Коровина и его заместителя Александра Задорина подозревают в получении взятки в размере 20 млн рублей. Коровин и Задорин задержаны: с подозреваемыми проводятся следственные действия. Официальный представитель столичного управления Следственного комитета РФ Юлия Иванова рассказала о том, что помимо полицейских задержан адвокат адвокатской палаты Республики Крым. По версии следствия, Коровин и его зам вступили в сговор с адвокатом, чтобы получить от фигуранта уголовного дела деньги за выдачу ранее изъятых при обыске предметов и документов.