

# ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ



Выходит  
с 15 апреля  
1936 года  
№ 33-34 (44137)  
Август 2017

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Поставки АТИ. Срочно!

AOG Desk

Центра  
Дистрибуции

+7 (916) 580-08-08

ТЕХНОДИНАМИКА

e-mail: wcd@asc.aero

Наша команда на связи с вами  
24 часа в сутки 7 дней в неделю



## Несокрушимая и легендарная



«Армия 2017»: потенциал ВПК и «вежливые люди» обеспечат «принуждение к миру» где потребуется



Интерьер вашего борта —  
наша забота



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



Вертолетные кресла АЭРОСТАЙЛ

**Воздушный транспорт  
гражданской авиации  
№ 33-34  
Еженедельник**

Главный редактор  
Сергей ГУСЯКОВ

16+

## РЕДКОЛЛЕГИЯ:

**В. Шапкин,**  
генеральный директор  
ГосНИИ ГА

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

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

## РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

## АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда  
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на  
«Воздушный транспорт»  
обязательна.

Издатель  
ООО «ТрастАвиа»

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

Отпечатано в типографии  
ООО «МЕДИАКОЛОР»  
105187, г. Москва,  
ул. Вольная, д. 28, стр. 10

Заказ Тип. № 1170

Подписку можно оформить  
в любом отделении связи



Блогера можно понять. Те, кто часто летает лоукостерами разных стран мира, не могут не отметить катастрофически безобразный уровень услуг, предоставляемых авиакомпанией «Победа». И не задаться сакраментальным вопросом: отчего в России даже самая хорошая, добрая, нужная идея неизбежно превращается в собственную противоположность, ста-

новясь отвратительной, злой, ненужной? Наша газета тоже не прошла мимо этого документа, потому как вот уже год «Победа» является нашим постоянным ньюсмейкером с отрицательным зарядом. И так...

«Внимание!

Авиакомпания «Победа» — самая безобразная в мире, не связывайтесь с ней никогда! 24 июля

## «Никогда не летайте с «Победой»!

Почему Минтранс и Росавиация так долго позволяют дискредитировать полезную идею лоукост-перевозок?

**Предельно эмоциональный, можно даже сказать, отчаянный пост оставил в социальной сети Facebook блогер Олег Михеев, профессионал в туристическом бизнесе. На него обратили внимание «Новые Известия», сотрудникам которых пришлось тщательно поработать с этим текстом, изобилующим в оригинале ненормативной лексикой.**

2017 года первый и, говоря это уверенно, последний раз я воспользовался услугами дрянной авиакомпании «Победа». Мне, к величайшему сожалению, довелось лететь рейсом этих авиационных у...ков из итальянской Пизы в Москву рейсом DP 812. До сих пор сильно жалею, что купил билет этой, так называемой, бюджетной авиакомпании «Победа». Могу ска-

зать, что за 30 лет путешествий, хуже «Победы», я не видел ни одной авиакомпании, включая опасные африканские и азиатские авиалинии, и даже Дагестанские, Чеченские и Таджикские компании — лучше.

1. Начну с того, что у Победы НЕТ НИКАКОГО БЕСПЛАТНОГО ТЕЛЕФОНА для экстренной связи. На сайте «Победы» указан только

e-mail. В случае какой-либо чрезвычайной ситуации, пассажир НЕ МОЖЕТ С НИМИ СВЯЗАТЬСЯ. Есть один-единственный телефон на сайте, но за звонок на этот номер необходимо платить 85 рублей за минуту, ПЛЮС вы будете платить своему оператору и услуги международного роуминга.

Продолжение на с. 5

## «Мы обязаны это сделать»

Найти самолёт Сигизмунда Леваневского и установить причины его катастрофы

**Поразительно, но самолёт с экипажем Сигизмунда Леваневского, потерпевший катастрофу 70 лет назад в хорошо исследованном на сегодня районе Северного полюса, не найден до сих пор. Судьба его неизвестна, и всё, что мы о нём знаем — это то, что у него отказал один из четырёх двигателей над полярными льдами, о чём говорилось в последней радиограмме, переданной с борта. Поиски ведутся энтузиастами как из России, так и из США, куда погибший самолёт направлялся...**

Юрий Гагарин, когда присутствовал на чествовании героев-челюскинцев, сказал: «Не было бы их, не было бы нас». Среди тех, о ком говорилось в этой фразе, был и Сигизмунд Леваневский. Следует отметить, что 1937 год являлся феноменальным годом для советских полярных лётчиков. 21 мая этого года тяжёлые самолёты со-

вершили посадку на Северном полюсе в составе экспедиции под руководством Отто Юльевича Шмидта для основания научной станции. Кроме того, в 1937 году был дан старт трансполярным межконтинентальным беспосадочным перелётам в США. В июне его успешно совершил экипаж Валерия Чкалова, а в июле экипаж Михаи-

ла Громова, установивший рекорд дальности полёта на самолёте АНТ-25.

Третий перелёт был объявлен как межконтинентальный и беспосадочный. Он должен был выполняться по самому короткому маршруту. Его и должен был совершить экипаж Сигизмунда Леваневского. За разрешением со-



вершить его Леваневский обратился непосредственно к Сталину. Существует свидетельство, по которому Сталин собрал лётчиков и поинтересовался, почему самолёт Чкалова был однодвигательным, а самолёт Леваневского — четырёхдвигательным. Чкалов ответил, что один двигатель — это 100 процентов риска, а четыре двигателя — это 400 процентов риска. К сожалению, эта шутка оказалась трагическим пророчеством.

Поиски пропавшего экипажа Леваневского были начаты на сле-

дующий день после поступления сигнала бедствия и контролировались на самом высшем уровне. Они не увенчались успехом и продолжаются по сей день.

10 августа в пресс-центре редакции газеты «Московский комсомолец» состоялась пресс-конференция, посвящённая ходу поиска самолёта ДБ-А с бортовым номером СССР-Н209. На этом воздушном судне отважный экипаж и отправился в полёт, трагически оборвавшийся практически на полпути.

Продолжение на с. 5



7 июля 2017 года самолет Airbus A320-200 авиакомпании Air Canada (регистрационные знаки C-FKCK) выполнял рейс AC-759 из Торонто (Канада) в Сан-Франциско (США). На борту находилось 140 человек. На окончательном этапе захода на посадку к взлетно-посадочной полосе 28 правая в ночных условиях, после получения от диспетчера разрешения на посадку и его подтверждения экипажем, пилоты сообщили, что наблюдают на полосе огни и попро-

сили диспетчера подтвердить, что полоса свободна, и что посадка им разрешена. Диспетчер подтвердил разрешение.

В это время один из экипажей находившихся на рулежной дорожке Charlie воздушных судов сообщил в эфир, что борт заходит на рулежку, и диспетчер немедленно дал указание рейсу Air Canada уйти на второй круг. Экипаж выполнил данное указание. По предварительным данным, самолет снизился до 400 футов над

## Современное оборудование — несовершенно

До самой разрушительной катастрофы в истории авиации в аэропорту Сан-Франциско оставался всего... один метр

**Недавно опубликованные данные и фотографии показывают, насколько исключительно низко находился совершающий посадку самолет авиакомпании Air Canada, когда, благодаря бдительности экипажа другого борта и оперативно принятым мерам авиадиспетчера, он ушел на второй круг.**

средним уровнем моря. Другие летные экипажи самолетов, находившихся на РД, прокомментировали в эфир, что A320 пролетел прямо над ними.

Повторный заход и посадка через 15 минут после начала ухода на второй круг были выполнены без замечаний. Федеральное управление гражданской авиации США расследует данное происшествие, расценив его как серьезный инцидент. Во время инцидента на рулежной дорожке Char-

lie, которая проходит параллельно взлетно-посадочной полосе 28 правой справа от ВПП, находилось четыре самолета.

11 июля 2017 года Совет по безопасности на транспорте Канады сообщил, что экипаж C-FKCK попросил УВД подтвердить разрешение на посадку, поскольку они видели огни, когда самолет находился на удалении 0,6 м.м. до порога ВПП. Диспетчер занялся согласованием с другим диспетчерским пунктом, когда лет-

ный экипаж другого самолета, выполнявшего руление по рулежной дорожке Charlie, запросил УВД о намерениях рейса AC-759 и заявил, что, похоже, самолет находится в створе рулежной дорожки Charlie. Когда диспетчер дал указание рейсу AC-759 уходить на второй круг, самолет уже находился над рулежной дорожкой Charlie, пролетев примерно 0,25 м.м. от ее торца.

Продолжение на с. 10

## Холмы Грузии, берег турецкий

В маршрутную сеть АП Жуковский вошли Тбилиси и Анталья

**Несмотря на всеобщий пессимизм, лето всё-таки наступило. Лучам солнца радуются птицы, бабочки, пчёлы, шмели... И самолёты. А вместе с ними, конечно, и их воздушные гавани. Маршрутная сеть аэропорта Жуковский приросла ещё двумя направлениями — в Тбилиси и в Анталья.**

В течение минувшей недели в аэропорту Жуковский состоялись торжества по случаю открытия новых рейсов: Жуковский — Тбилиси («Уральские авиалинии») и Жуковский — Анталья (Pegasus). Торжества по случаю начала полётов в грузинскую столицу состоялись 7 августа. Маршрут в Тбилиси сегодня является шестым по счёту направлением полётов из нового аэропорта. Рейсы будут выполняться дважды в неделю: по поне-

дельникам и по субботам. Для их выполнения используются самолёты A321. Из аэропорта Жуковский самолёт вылетает в 15.30 московского времени, а в обратный путь отправляется в 19.55 местного времени (т.е. в 18.55 московского). Время в пути составляет 2 часа 35 минут.

Главной составляющей программы торжеств по традиции стало разрезание торта. На прошедших торжествах он был испечён с

рисунком флага Грузии. Право начать церемонию разрезания было предоставлено самой юной пассажирке — девочке Яне, которая летела с родителями в Тбилиси.

По количеству людей, собравшихся у стойки регистрации, было видно: спрос на рейс есть. В ходе короткого брифинга представитель авиакомпании «Уральские авиалинии» в Москве Иван Доронин и заместитель генерального директора АО «РАМПОРТ АЭРО» Евгений Со-



лодидин отметили, что загрузка самолёта признана хорошей на всех сегментах полёта — из Жуковского в Тбилиси и обратно.

Как сообщил Евгений Солодидин, в настоящее время ведётся работа по открытию ещё 25-30 направлений. В ходе переговоров об открытии рейсов в Тбилиси, равно как и по среднеазиатскому направлению, возникали сложности, которые были успешно преодолены. Сложности возникали и в ходе пе-

реговоров по поводу открытия рейса в Тель-Авив, но и они были преодолены, и рейсы в столицу Земли Обетованной с мая начали выполняться. Солодидин проинформировал также о начале выполнения рейсов из аэропорта Жуковский грузовой авиакомпанией SkyGate. Развитие грузовой инфраструктуры станет одним из важнейших направлений развития аэропорта.

Продолжение на с. 11

На прошлой неделе в среду Президент России Владимир Путин посетил с рабочим визитом Калининградскую область, где посетил местный аэропорт Храброво и ознакомился с работой его нового терминала, который уже принимает пассажиров. Многие ожидающие вылетов и провожающие смогли увидеть главу государства и сфотографировать его на память. На работе аэропорта визит Путина не сказался никак.

Президенту рассказали, как аэропорт готовится принять гостей чемпионата мира по футболу в 2018 году, когда Калининград выступит в качестве тренировочной базы для ряда команд и примет четыре матча группового этапа.

Как отметил директор аэропорта Александр Корытный, в 2018 году площадь терминала достигнет 40 тысяч квадратных метров, а на период проведения чемпионата пропускная способность увеличится до 1950 пассажиров в час в одном направлении. Кроме того, по его прогнозам, пассажиропоток Храброво может достигать 16,8 миллиона пассажиров в год.

# Издалика – роднее

Владимир Путин ознакомился в Калининграде с новым терминалом аэропорта «Храброво»



Расширение аэропорта Храброво повысит конкуренцию на рынке авиаперевозок и станет главной мерой для снижения цен на билеты для жителей и гостей Калининградской области. Такое мнение на совещании с участием Президента России Владимира Путина озвучил врио губернатора региона Антон Алиханов.

Он подчеркнул, что вопрос с авиаперевозками для региона стоит «крайне остро», поскольку «это единственный, по сути, безвизовый вариант добраться до основной тер-

ритории Российской Федерации». Врио губернатора также указал на важность субсидирования перелетов. По его словам, в 2017 году на эти цели Калининграду выделили порядка 340 миллионов рублей, однако области необходимо еще 150 миллионов рублей ежегодно.

Обслуживание пассажиров на внутренних российских линиях в новом терминале «Храброво» началось в конце июля, а с 13 августа там заработал и сектор вылета международных воздушных линий, оборудованный пунктом пропуска через

государственную границу и зоной таможенного контроля. Как сообщила пресс-служба аэропорта, вся операционная деятельность по обслуживанию пассажиров была переведена на новые площади пассажирского терминала.

Здание аэровокзала состоит из трех этажей и цоколя, в котором размещается багажное отделение с лентами подачи багажа на багажные карусели. Площадь новой части 27 тысяч квадратных метров. На первом этаже размещены три багажные карусели, магазины и кафе. На втором этаже находится большая зона вылета. На третьем — оборудована зона прилета и служебные помещения.

Реконструкция всего аэровокзального комплекса аэропорта «Храброво» оценивается в 3,5 млрд рублей. Компания «Новаяпорт» планирует завершить реконструкцию в первом квартале 2018 года. Планировалось, что первая очередь реконструкции должна была завершиться к майским праздникам этого года. Пока реализация проектов от-

стает от утвержденных планов, поэтому Росавиация держит их на своем контроле.

Международный аэропорт «Храброво» связан регулярным воздушным сообщением с городами Москва, Санкт-Петербург, Краснодар, Череповец, Мурманск, Анапа, Калуга, Архангельск, Минск, Гродно, Гомель, Брест, Витебск, Ташкент, Варшава, Анталья и Барселоны. Пассажиропоток авиаузла в 2016 году превысил 1,57 млн человек. Реконструкция взлетно-посадочной полосы, предполагающая ее удлинение с 2500 м до 3300 м, и аэровокзального комплекса должна завершиться к чемпионату мира по футболу 2018 года. К тому моменту Храброво сможет принимать все типы самолетов и обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

Напомним, Чемпионат мира 2018 года пройдет с 14 июня по 15 июля на 12 стадионах в Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Сочи, Нижнем Новгороде, Самаре, Калининграде, Екатеринбурге, Саранске, Волгограде и Ростове-на-Дону.

## ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

### По мандату ICAO российские специалисты проверят состояние авиации в других странах

Но сначала нашим инспекторам нужно будет пройти специальный курс подготовки, сдать экзамен и получить сертификат ICAO, рассказала глава организации Фан Лю. Только после этого организация сможет привлекать их к своим проверкам. «Такой опыт, — поясняет Фан Лю, — был бы полезен не только для ICAO, но и для самих инспекторов, для их государств. Мы надеемся, что получившие сертификат ICAO инспекторы смогут передавать свой опыт коллегам. Отлично, что российскую сторону заинтересовала эта перспектива, и, в частности, возможность переподготовки российских специалистов на курсах инспекторов ICAO. Есть и другие новации в этой сфере».

### Межправительственный совет ЕврАзЭС одобрил дорожную карту по развитию авиасообщения

Ранее сообщалось, что принятие документа тормозят разногласия Москвы и Астаны: авиационные власти России и Казахстана не смогли найти компромисс по вопросу полетов по транссибирским маршрутам и назначению второго перевозчика из РФ по направлению в Казахстан. Казахстанская авиакомпания Air Astana рассчитывала беспешлинно выйти на транссибирский маршрут, однако российская сторона такого права ей не дала. Власти Казахстана в ответ грозили остановить рейсы Аэрофлота. В части авиарынка речь идет о равных тарифных условиях аэропортового сбора для всех авиакомпаний ЕврАзЭС с одинаковых сборов за аэронавигационное обслуживание.

### К работе над нормами о бесплатном провозе авиабагажа присоединился Совет Федерации

Возмущение сенаторов вызвал подготовленный Минтрансом проект новых авиационных правил, позволяющих ввести дополнительную плату за провоз в самолете верхней одежды, зонтов, ноутбуков, мобильных телефонов, фото и видеокамер, если их вес не укладывается в вес бесплатной ручной клади, сообщил первый вице-спикер Совфеда Николай Фёдоров. По его словам, «только под жестким контролем Совета Федерации, можно будет решить этот вопрос, чтобы не выхолостить и не изуродовать до неузнаваемости подзаконным актом министерства хорошую идею закона». «И избежать — цитирую Салтыкова-Щедрина — очередной чиновничьей «благглупости».

### В Минпромторге РФ подтвердили отмену льгот на ввоз иностранных самолетов в 2019 году

В конце 2019 года планируется отмена льгот на ввоз иностранных самолетов с массой пустого снаряженного аппарата от 20 до 90 тонн, пассажироместностью от 50 до 300 мест, сообщили в пресс-службе Минпромторга. Издание новых нормативно-правовых актов в этом случае не предусмотрено. В министерстве считают, что за счет отмены льгот по временному ввозу и пересмотра в сторону повышения ставок ввозных таможенных пошлин на иностранные воздушные суда будет «установлена таможенно-тарифная защита внутреннего рынка в интересах воздушных судов российского производства, что обеспечит необходимый уровень их конкурентоспособности».

### Благодаря невозвратному тарифу удалось снизить стоимость авиабилета на 17 процентов

«Об этом сообщил министр транспорта России Максим Соколов. Он заявил, что в секторе невозвратных авиабилетов может появиться еще более дешевый тариф — невозвратный и безбагажный. На самом деле, порядка 25 процентов всех авиапассажиров сегодня путешествуют без сдачи в багаж своих вещей и, соответственно, для них в первую очередь будет предназначен тариф в секторе невозвратных билетов, где они могут улететь еще на 10–20 процентов дешевле. Глава Минтранса считает, что «такие положения станут инструментом конкурентной борьбы и дальнейшего снижения цен и повышения комфорта между авиакомпаниями в борьбе за пассажира».

### В Росавиации создали управление сертификации авиатехники, ее разработчиков и производителей

Вновь образованная структура состоит из Отдела сертификации авиационной техники, Отдела подтверждения соответствия организаций разработчиков и изготовителей авиатехники, Отдела контроля за процедурами сертификации и Отдела по взаимодействию с авиационными администрациями. Создание нового Управления осуществляется без увеличения общей численности центрального аппарата и фонда оплаты труда ФАВТ. Кадровый состав формируется из специалистов с профильным авиационным образованием, имеющих опыт работы на управленческих и технических должностях в организациях авиаиндустрии (КБ, серийных заводов авиапрома, вузов).

### Глава Ростуризма Олег Сафонов предложил усилить ответственность за задержки чартеров

«Эти случаи негативным образом сказываются на репутации и туроператорского сообщества, и наших авиационных компаний. Нам нужно с регуляторами авиационных перевозок — Минтрансом, Росавиацией — работать вместе с тем, чтобы подобных случаев не было. Нам представляется, что, может быть, имеет смысл подумать об ужесточении санкций за неказание соответствующих высококлассных услуг», — сказал он в эфире телеканала РБК. В конце мая «ВИМ-Авиа» начала массово задерживать рейсы из разных аэропортов, отменив 13 направлений, в том числе в Сочи, Крым, Турцию, Болгарию. Также многочасовые сбои наблюдаются у авиакомпании Ifly.

### ФАС направила запросы в ряд авиакомпаний в рамках и с целью проверки на ценовой сговор

Федеральная антимонопольная служба России направила запросы в Группу «Аэрофлот», S7 Airlines и авиакомпанию «Якутия» в рамках проверки российских авиаперевозчиков на ценовой сговор, говорится в сообщении пресс-службы ФАС. «Поводом для проведения подобной проверки стали многочисленные сообщения в средствах массовой информации, указывающие на наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства в действиях этих авиаперевозчиков», — сказано в пресс-релизе антимонопольной службы. Ранее свою рабочую группу по проверке обоснованности це-

# Защита аэродромов от птиц

**Оборудование для борьбы с птицами от ведущих мировых производителей**

[www.otpugivateli.ru](http://www.otpugivateli.ru) отпугивать.рф  
e-mail: [otpugivateli@mail.ru](mailto:otpugivateli@mail.ru)  
т/ф: +7 (495) 605-36-86, 979-68-08  
Б.Тишинский пер., д.38

**ООО «Ладья»**

## БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

**Вопрос обнуления ставки НДС на внутренние авиационные перевозки рассмотрят в конце года**

Это сообщил журналистам помощник Президента РФ Игорь Левитин в кулуарах форума «Территория смыслов». По его словам, это будет совещание у Президента России Владимира Путина. Минтранс предлагает обнулить НДС с 2015 года. Пока нулевая ставка НДС для авиакомпаний действует только для перелетов в Крым и из Крыма. Накануне после совещания по развитию транспортной инфраструктуры Северо-Запада России Владимир Путин поручил обнулить НДС на авиаперевозки в Калининград и из Калининграда. По словам Левитина, вопрос обнуления НДС на авиаперевозки по РФ накануне вновь поднял министр транспорта РФ Максим Соколов.

**Министерство транспорта России не видит серьезных проблем с утечкой пилотов за рубеж**

«Каких-либо серьезных проблем с естественным перетоком рабочей силы в сфере авиации в настоящее время мы не видим», — заявил ТАСС министр транспорта Максим Соколов. Ранее сообщилось, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой летных кадров в Азию: за последние два с половиной года туда уехали на работу более 300 командиров воздушных судов и инструкторов, еще 400 — в процессе трудоустройства. Аэрофлот и «Россия» в качестве стимулирующей меры против оттока пилотов ввели подъемные: при трудоустройстве КВС в Аэрофлот выплата составит 650 тысяч рублей, второго пилота — 350 тысяч рублей (в «Россию» от 500 и от 200 тысяч рублей соответственно).

**Консолидированный пассажиропоток российских авиакомпаний может преодолеть 100 млн человек**

Об этом в эфире «Россия 24» заявил глава Минтранса РФ Максим Соколов: «Предполагаю, что к концу этого года мы подойдем к рекордной планке — 100 млн пассажиров, которые будут перевезены нашими российскими авиакомпаниями. Аэропорты перевезут гораздо больше, потому что есть еще авиакомпании из других стран». Чтобы выйти на уровень в 100 млн пассажиров, перевозки в целом за год должны вырасти на 12,9 процента. Один из главных факторов роста — начало чартерных рейсов в Турцию, отмечает зам. гендиректора чартерного перевозчика I Fly Георгий Баутин. Предыдущий рекорд российские авиакомпании установили в 2014 году, тогда они перевезли 93,2 млн человек.

**Прокуратура добилась для пассажиров Аэрофлота разрешения на суммирование их общего багажа**

«По результатам рассмотрения протеста правила авиакомпании приведены в соответствие с требованиями закона. Теперь пассажиры Аэрофлота, летящие совместно в одном и тот же аэропорт одним и тем же рейсом, могут беспрепятственно использовать опцию суммирования своего багажа», — сообщил официальный представитель Генпрокуратуры РФ Александр Куренной. Ранее правила авиакомпании запрещали суммировать вес и размер багажа любых пассажиров. В то же время федеральными авиационными правилами установлена обязанность перевозчика суммировать данные нормы по просьбе пассажиров при соблюдении ими указанных условий.

**«Газпромнефть» увеличила розничную реализацию авиатоплива на 13 процентов в первом полугодии**

Компания «Газпромнефть-Аэро», оператор авиатопливого бизнеса «Газпромнефти», по итогам первого полугодия 2017 года увеличила розничную реализацию авиатоплива на 13 процентов по сравнению с результатами 6 месяцев 2016 года — до 1,1 млн тонн, сохранив лидерство по заправкам «в крыло» на российском рынке. Общий объем продаж за полугодие превысил 1,6 млн тонн. На сегодня «Газпромнефть-Аэро» обладает крупнейшей по сравнению другими игроками отечественного рынка собственной сбытовой сетью, насчитывающей 46 топливозаправочных комплексов в России и Киргизии. Клиентами компании являются более 150 российских и иностранных авиакомпаний.

**Московская прокуратура проверит отказ «Победы» пустить на борт многодетную семью**

Как сообщается в средствах массовой информации, 1 августа 2017 года женщина с мужем и шестью детьми, по заранее приобретенным авиабилетам, должны были осуществить перелет по маршруту «Москва — Геленджик» на самолете авиакомпании «Победа». Однако авиакомпания отказала женщине и ее семье в воздушной перевозке в связи с отсутствием свободных мест на борту воздушного судна. «В связи с этим, Московской прокуратурой инициирована проверка для выяснения всех обстоятельств произошедшего. При наличии оснований будут незамедлительно приняты меры к привлечению виновных лиц к установленной законом ответственности», — отметили в прокуратуре.

**Azur air оштрафовали за отсутствие в салонах камер и претензий к обеспечению безопасности**

Управление Ространснадзора по Сибирскому федеральному округу в ходе плановой проверки чартерной авиакомпании Azur air в июне этого года выявила 11 нарушений, связанных с обеспечением транспортной безопасности. По данным ведомства, перевозчик не провел оценку уязвимости самолетного парка, не организовал обучение и переподготовку сотрудников, ответственных за обеспечение безопасности на борту, не оснастил кабины пилотов и пассажирские салоны видеокameraми, а также оборудованием для передачи видео с борта в режиме реального времени. Ространснадзор выдал предписание об устранении нарушений и назначил административный штраф в 60 тысяч рублей.

**Арбитраж ограничил выезд из России бывшему главе авиакомпании «Полет» Анатолию Карпову**

Арбитражный суд Воронежской области по заявлению «Россельхозбанка» установил временное ограничение на выезд из РФ для владельца авиакомпании «Полет» Анатолия Карпова, говорится в материалах дела. Банк подал соответствующее заявление в связи с наличием просроченной задолженности в размере 209 миллионов рублей. В отношении Карпова была открыта процедура реализации имущества гражданина. Временное ограничение права на выезд гражданина из РФ действует до даты вынесения определения о завершении или прекращении производства по делу о банкротстве гражданина, в том числе в результате утверждения арбитражным судом мирового соглашения.



# «Никогда не летайте с «Победой»!

## Почему Минтранс и Росавиация так долго позволяют дискредитировать полезную идею лоукост-перевозок?

То есть, я, находясь в Италии, чтобы, например, просто узнать статус рейса или внести изменения в бронь, должен был заплатить около 300-400 рублей в минуту!!! Моя подруга, тем не менее, позвонила на этот номер и попала на 7000 рублей (для наглядности, я скажу, что за эти деньги можно купить 4-5 билетов на низкобюджетные авиакомпании Европы, типа Ryanair или Wizz Air). Дозвонившись, никакой информации получить она не смогла: в «Победу» ее перевели в режим ожидания, и она ждала более 20 минут. А потом «Победа» этот звонок просто сбросила. В итоге минус 7000 рублей со счета телефона...

2. Победа использует только один самолет Boeing 737-800 в одноклассной компоновке. Когда я зашел в салон, я был поражен. Расстояния между креслами минимальные, ноги вытнуть невозможно. Нет никаких ни подголовников, ни одноразовых салфеток/прокладок под голову. Ну и самое главное — КРЕСЛА ЗАБЛОКИРОВАНЫ и находятся в резком вертикальном положении. То есть, 4 часа из Италии в Москву ты летишь словно едешь в старом советском автобусе — тесно телу, тесно ногам и невозможно откинуть спинку кресла!!! Сначала я подумал, что это только мое кресло сломано и не откидывается, однако тут же заботливая стюардесса подтвердила это по радио — все кресла заблокированы!

3. Питания на рейсе нет никакого. Карл, НИКАКОГО! (Письмо в Фейсбуке Олег Михеев адресует своему зарубежному приятелю, на манер Хлестакова, с пожеланием придать этой истории наибольшую огласку). Ни платного, ни бесплатного. Не разносили ДАЖЕ ВОДУ! Воду, Карл! В дикую жару люди не могли даже попить.

4. О местах в самолетах «Победы». Как обычно, за сутки до вылета, я захотел зарегистрироваться он-лайн, как я это делаю давно, и как это принято даже на самых «отстойных» авиалиниях. Но и здесь «Победа» превзошла всех: как только я ввел необходимые данные для регистрации, тут же появилось сообщение, что сервер «Победы» не позволяет

Окончание. Начало на с. 2

это сделать из-за некоей ошибки. Скажу честно, я попытался это сделать многократно, но результат был таким же плачевным. Таким образом, впервые за десятки лет, я не смог зарегистрироваться он-лайн на свой рейс. Разве это не уродство!?

5. Одна дополнительная «услуга» от авиакомпании «Победа» — выбор места — вообще ни в какие ворота не лезет! Для стимулирования покупки этой услуги «Победа» умышленно, СПЕЦИАЛЬНО рассказывает летящих вместе пассажиров в противоположные концы салона и запрещает пересаживаться на иное место. Известен случай, когда в 2016 году это привело к громкому скандалу: «Победа» сдала в полицию семью с младенцем за попытку родителей воссоединиться в самолете — после того, как сама авиакомпания умышленно рассадил их в разные ряды в стремлении заработать лишние деньги за смену места. Этот случай описан в ряде российских СМИ.

С тех пор «Победа» не просто не убрала этот дикий сбор, но еще и увеличила, как минимум вдвое, сбор за возможность сидеть вместе в самолете. То есть, купив билеты и приехав в аэропорт, муж и жена, мама с ребенком или просто два друга, будут сидеть отдельно, если не заплатят дополнительное бабло! Это не уродство?

Со мной случилось то же самое. Я летел на этом рейсе с племянником, и, конечно, попросил 2 места рядом. Знаете, какие места нам дали в авиакомпании «Победа»? В 5-м и 25-м ряду!!! Зайдя в салон и заняв свое место, я обнаружил, что рядом со мной никто не сидит и место свободно! И оно оставалось свободным до конца полета! То есть, «Победа» просто рубит деньги за воздух! Место свободное, но занять его нельзя, если не заплатишь! А как только мы попытались сесть вместе, прибежала стюардесса и сказала, что вызовет полицию и нас снимут с рейса! В итоге мы всю поездку сидели раздельно, а рядом со мной было свободное кресло! Разве это не позорище?

6. Минимальный тариф в одну сторону составлял почти 9000 рублей без учета сборов за багаж, ручную кладь, выбор места и тому подобное. За багаж я заплатил еще 5000 рублей, то есть факти-

чески половину стоимости билета! Бесплатная ручная кладь в «Победу» тоже полностью отсутствует, если это не дамская сумка! Рюкзачки (небольшие, не туристские), которые были у нас, отобрали и заставили сдать в багаж. Рюкзачки, Карл! Также у нас были два ПАКЕТИКА (реально, небольшие). Там были куртки, еда, вода и книги. Их нам НЕ РАЗРЕШИЛИ пронести в салон бесплатно. Уже при посадке в самолет, супервайзер «Победы» поймала нас и заявила, пока мы не заплатим по 35 евро за каждый пакет (то есть еще плюс 5000 рублей), мы никуда не полетим. И это за 10 минут до взлета!

Также мадам заявила, что если мы не успеем оплатить, или оплатим позже этих 10 минут, то самолет улетит без нас. Вот такое трамвайное хамство и АБСОЛЮТНОЕ БЕЗРАЗЛИЧИЕ к пассажиру. В итоге мы с трудом успели добежать до кассы, засунули один пакет в дружок и оплатили 2500 рублей дополнительно к билету. Только тогда нас пропустили на самолет. Те идиоты, которые после моего отчета, всё-таки захотят воспользоваться услугами так называемой бюджетной авиакомпании «Победа», должны проявлять крайнюю осторожность и внимательность и быть готовыми к ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ПОБОРАМ и различным сложностям — как при бронировании билета, так и во время самого перелета.

Напомню, что в цену обычного билета «Победы» не входят провоз багажа более 10 килограмм и части ручной клади. То есть, как я сказал выше, вошедшие в последнее время в моду рюкзаки «Победа» не считают ручной кладью, а за каждую отдельную вещь в руках ты должен платить по 35 евро!

Еще раз про питание на борту: отсутствует ПОЛНОСТЬЮ независимо от продолжительности рейса (это особенно важно на длительном перелете), а попытки взять свою еду в отдельном пакете приведут к взиманию сбора в 2500 рублей (35 евро) как за платную ручную кладь — написал об этом выше. У «Победы» есть рейсы подлиннее моего из Италии — по 5-6 часов. Это значит, что либо ты летишь весь день голодным, либо платишь за УЖЕ КУПЛЕННУЮ ЕДУ еще 2500 рублей! Про воду тоже забудьте — её «Победа» считает лишней в полёте.

7. Также знайте, что при покупке на сайте «Победы» в билет по минимальному тарифу «Стандарт» компания по умолчанию включает платную страховку, для избавления от которой нужно самостоятельно снимать отметку с соответствующего пункта внизу страницы выбора дополнительных услуг. Не убрал или не знал об этом — платишь еще деньги, причём снова на ветер. Есть проблемы и при сдаче или смене билета в случае сбоев в полетах или изменений расписания — как я писал выше, телефона бесплатного call-центра для вынужденных изменений и возвратов у «Победы» просто нет.

8. Кроме того, при посадке на «Победу», ты сталкиваешься с еще одним огромным и не имеющим аналогов в мире сбором: за провоз покупок из магазинов Duty Free (взимание этого сбора запрещено в ряде стран и аэропортов). Только «Победа» взимает по 2500 рублей за КАЖДЫЙ ПАКЕТ из Duty Free. Таким образом, из 180 человек только пара-тройка человек были с пакетами из Duty Free.

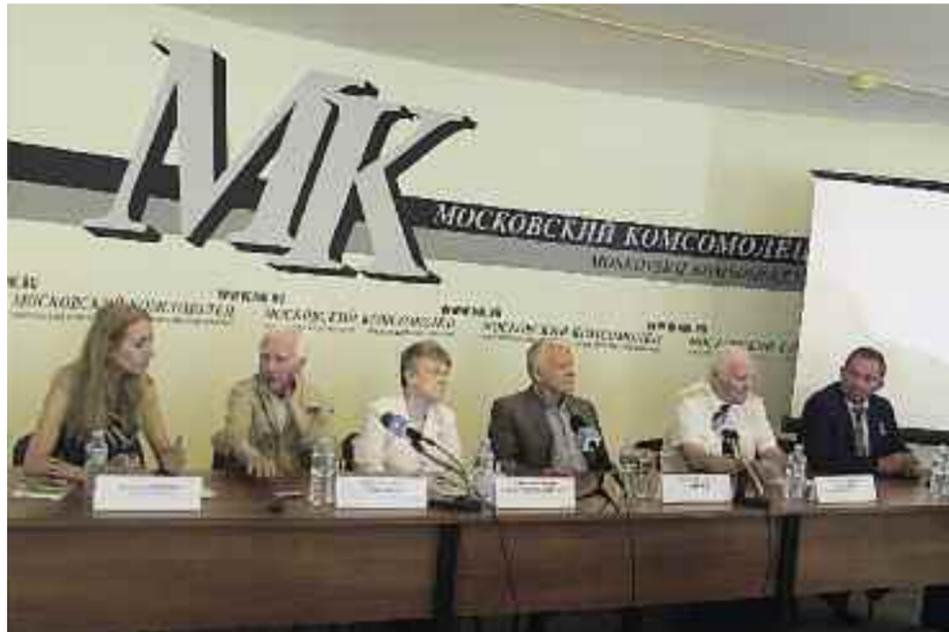
ИТОГ. Лоукостер «Победа» — самая уродливая и абсолютно безразличная к пассажирам, компания! Люди, не экономьте деньги, заплатите немного больше, но НИКОГДА не летайте на самолете авиакомпании «Победа»! Помните, скупой платит дважды! А в случае с «Победой», я могу сказать, что трижды. Потому что, кроме двойной оплаты за дополнительные услуги в виде выбора места, оплаты ручной клади и покупки еды и воды вне самолета, вы еще заплатите и третий раз — своими нервами!

Москва, 26 июля 2017 года  
P.S.

И ещё. Бабуля одна на рейсе везла купленные в аэропорту карты Италии. Так вот, сотрудница «Победы» запретила ей пронести свернутые в маленький свиток карты и наказала ей заплатить за них те же 35 евро — 2500 рублей. А у неё их просто не было. При мне она звонила домой (минута стоит несколько сот рублей), плакала в трубку и говорила, что у неё осталось только 20 евро. Не знаю, что там было потом, только этой бабули при взлёте в самолете я не увидел. Вот такая нелюдь — персонал авиакомпании «Победа»...

# «Мы обязаны это сделать»

## Найти самолёт Сигизмунда Леваневского и установить причины его катастрофы



В 2013 году Президент Российской Федерации Владимир Путин встречался с представителями поисковой группы и подчеркнул, что Леваневского обязательно нужно найти. Ход работ по поиску и стал предметом прошедшей пресс-конференции. В беседе с журналистами приняли участие дочь радиста экипажа Николая Галковского — Галина Галковская-Айвазян, председатель Комиссии по гражданской авиации Общественного совета Ространснадзора, заместитель Министра гражданской авиации СССР в 1983-1990 годах Олег Смирнов, генерал-майор авиации Геннадий Храмов, генерал-лейтенант авиации, участник экспедиции на Северный и южный полюсы Николай Гаврилов, руководитель поисковой группы, действительный член Русского географического общества, кинорежиссёр-документалист Юрий Сальников и выпускники школы морских лётчиков имени Сигизмунда Леваневского.

Юрий Петрович Сальников занимается арктической темой с 1984 года. Он сообщил, что помощь поисковикам оказывает американский профессор, г-н Стоун, который до 1 января нынешнего года был директором института геофизики при университете в Фербенксе. Его друг, лётчик Уолтер Курильчук смог найти деньги на организацию экспедиции по поиску экипажа Леваневского. Вместе с эскимосами он исследовал предполагаемое место катастрофы. По словам г-на Стоуна, в исследованном его группой месте в 1990 году были зафиксированы аномалии. Последняя экспедиция состоялась в 2013 году. Доктор Стоун предложил в 2017 году организовать там поисковую экспедицию, но возникли сложности с деньгами. В качестве выхода из положения рассматриваются добровольные пожертвования, которые американцы охотно предоставляют.

По словам доктора Стоуна, американцы удивлены, почему денежную проблему не решает российское правительство. Однако Российское Географическое общество, куда обратились за помощью поисковики-энтузиасты, ответило: вы сначала найдите самолёт, тогда мы и деньги дадим, и поможем его извлечь. В предыдущий раз мы дали полтора миллиона рублей, но самолёт так и не был найден... Чего в этом больше — цинизма или некомпетентности — судите сами.

Николай Гаврилов в своём выступлении напомнил слова сына Алексея Маресьева о своём отце: «Не было бы писателя и журналиста Бориса Полевого, не было бы моего отца как Настоящего Человека». Подвиги, подобные тому, который совершил Алексей Маресьев, в годы войны совершали десятки лётчиков. Но именно благодаря Борису Полевому Алексей Маресьев навсегда вошёл в историю.

Разумеется, что такое отношение должно быть и к Леваневскому. Николай Гаврилов также сообщил, что на земле Франца Иосифа им был найден участник экспедиции Бруслиова. Экспедиция была организована энтузиастами. Их находки в настоящее время хранятся в Архангельске, в музее Севера.

Говоря об особенностях поларного пилотажа, Гаврилов рассказал об эпизоде, когда попал практически в безвыходную ситуацию. Его экипаж выполнял межконтинентальный перелёт на вертолётах из Антарктиды в Южную Америку. После семи с половиной часов полёта до южной оконечности Америки осталось 100 километров. Через полчаса вертолёт должен был достичь суши, но в это

время поднялся встречный штормовой ветер и путевая скорость упала до 20 (!!!) км в час. В такой ситуации до берега топлива не хватило бы. Участники экспедиции уже готовились разделить участь Леваневского. Экипаж принял решение не выключать двигатели и лететь до полной выработки топлива, а после выработки стараться планировать. Николай Гаврилов набрал высоту 4500 метров (изначально она составляла 150 метров). На этой высоте ветер был попутным и вертолёт благополучно долетел.

Говоря о трагедии Леваневского, он отметил, что его самолёт летел на такой же высоте (4500 метров), но после отказа двигателя начал снижаться и снизился до 2500 метров. Возможности набрать высоту уже не было, так как самолёт был перегружен. При этом в сложившейся ситуации наивыгоднейший эшелон составлял с 3000 до 4000 метров. По словам Николая Гаврилова, с тремя работающими двигателями самолёт мог дотянуть и до Америки, и уйти к суше обратным курсом. Поэтому территория поиска так велика.

Олег Смирнов начал своё выступление с воспоминаний о посещении Мемориального музея Валерия Чкалова в Чкаловске. У него была возможность зайти в кабину самолёта АНТ-25. Посидев в ней, он с трудом мог поверить, что там можно было просидеть почти трое суток не поворачиваясь и, к тому же, без тепла (самолёты тех лет систем отопления кабины не имели). При этом в полёте постоянно возникали трудности, связанные с обледенением (противообледенительной системы в ту пору также не существовало).

Следует отметить, что в 30-е годы все перелёты выполнялись в подобных условиях. Говоря о трагедии Леваневского, Олег Смирнов отметил, что против него работала существующая в то время система. Леваневский сам принял решение лететь на воздушном судне данного типа, т.е. ДБ-А, что в современных условиях запрещено. Самолёт должен быть сертифицирован, а ДБ-А даже имел недостатки. У него возникали проблемы с двигателями, с авионикой, со штурманским оборудованием и т.п. Леваневский об этом знал, но был преисполнен убеждения, что «пронесёт». Заметим, что сегодня, если исходить из СУБП, именно такое убеждение может стать причиной катастрофы.

Двигатель самолёта Леваневского отказал на эшелоне полёта в 4500 метров. Следует отметить,

что на этой высоте он может работать только в режиме, который современные двигатели называют чрезвычайным (на повышенных оборотах). На недоделанном самолёте выход на такие режимы недопустим. В итоге — двигатель не выдержал нагрузку. С оставшимися тремя на данном эшелоне оставаться было невозможно, и Леваневский, следуя рекомендациям, должен был снизиться до высоты 2600 метров. Поступил ли он так, неизвестно. Возможно, он решил остаться на эшелоне 4500 метров и продолжить полёт, после чего самолёт упал.

Олег Смирнов обратил внимание и на другую деталь: рейс был коммерческим, и отчасти поэтому Леваневский решил не прерывать полёт — в любой день погода могла испортиться. Современные самолёты имеют всё необходимое оборудование, чтобы безопасно летать над полюсом. Но тогда с рисками был явный перебор.

Смирнов напомнил также, что любая авиакатастрофа происходит не по одной причине, а по совокупности нескольких, фокусирующихся в одной точке. Сам по себе отказ двигателя причиной катастрофы не является — самолёт мог на оставшихся трёх дотянуть до Аляски. Но он попал в холодный фронт и в обледенение, которое для воздушных судов той эпохи является приговором. Сегодня, если по курсу ходят грозные облака, циклон и т.п., и обход невозможен, экипажу предписано вернуться на аэродром вылета. В 30-е годы такого предписания не было.

Шансы найти самолёт Леваневского Олег Смирнов оценивает как достаточно высокие — сегодня существуют спутниковые приборы, которые могут обнаружить самолёт на дне моря из космоса. Именно таким образом был обнаружен упавший в океан A330 Air France в 2009 году.

Тяготы, которые выпали на плечи участникам перелётов 1937 года, смог оценить и Геннадий Храмов. В течение 15 лет он летал в Заполярье на разных тяжёлых самолётах — Ту-95, Ил-38 и Ту-142. Если сравнивать состав оборудования на них и на АНТ-25, равно как и на ДБ-А, будет дистанция огромного размера. Но положили начало освоению поларных широт именно отважные лётчики 30-х годов.

Слово для выступления взяла Галина Галковская, которая является членом авиационной семьи. Её дядя и муж были военными лётчиками. Сын Галины Николаевны стал дипломатом и ис-

полнял обязанности консула в Сан-Франциско. Находясь там, он познакомился с Уолтером Курильчуком и подружился с ним, сообщив, что является внуком Николая Галковского. Уолтер Курильчук приехал в гости к семье Галковских и подарил им макет самолёта ДБ-А.

В США создан музей Сигизмунда Леваневского, к которому американцы относятся с величайшим уважением: он спас американского лётчика Маттерна. Сам Уолтер Курильчук родился в Америке, но является выходцем из русских. Он предполагает, что самолёт Леваневского затонул у берегов Аляски. Галина Галковская также напомнила о том, что к 70-летию со дня гибели экипажа Леваневского на территории ГКНЦ имени М.В. Хруничева (где был построен самолёт ДБ-А) был поставлен обелиск, созданный скульптором Евгением Кулагой. Обелиск поставлен на аллее героев, где установлены также памятники двум самолётам, построенным на этом же предприятии. Инициаторами создания обелиска стали Юрий Сальников и академик Борис Черток.

Николай Галковский был инженером и учёным и после перелёта намеревался защитить кандидатскую диссертацию. Он превосходно знал английский язык и готовился к поступлению в Академию. Во всех воздушных парадах он принимал участие как радист-флагман. Завершая выступление, Галина Галковская высказала пожелание, чтобы памятник экипажу самолёта ДБ-А был поставлен на федеральном уровне. Соответствующее письмо в настоящее время уже направлено Владимиру Путину.

Собственно говоря, ещё в советские годы на уровне ЦК ВКБ(б) было издано Постановление Совмина СССР об установке памятника экипажу Леваневского, но Н.С. Хрущёв его отменил. В Постановлении говорилось не только об установке памятника. Но и о том, чтобы ряд объектов называть фамилиями погибших. Жёнам назначить пенсионные пенсии, детям — пенсии до 18 лет. Последнее было исполнено, но памятник поставлен не был.

Все участники пресс-конференции пришли к выводу, что самолёт с экипажем Леваневского должен быть найден. Дело не только в том, что погибшим героям необходимо отдать должное. Расследование причин трагедии позволит исключить её повторение впредь.

Полина КАРЛОВА

КУРЬЕР АВИАПРОМА

### Юрий Слюсарь: Ввод самолета Ил-114 позволит сэкономить \$5 млрд на импортных поставках

Ввод в эксплуатацию на внутренний рынок новых турбовинтовых самолетов Ил-114 позволит сэкономить порядка \$5 млрд за счет отказа от импортных аналогов этой модели. Об этом сообщил на совещании по развитию гражданской авиации президент ОАК Юрий Слюсарь. «Мы планируем поставить 57 машин на внутренний рынок (взамен устаревших моделей Ан). Это позволит нам сэкономить порядка \$5 млрд, которые были бы потрачены для покупки аналогичной техники у зарубежных конкурентов», — сказал он. По его словам, поставки машин ОАК готова будет начать с 2022 года, в 2018 году планируется завершить сертификацию Ил-114. «Наша задача — выпускать 12 машин в год», — добавил Слюсарь.

### Начиная с 2019 года ПАО «Корпорация «Иркут» готово выпускать 30 самолетов МС-21 ежегодно

Корпорация «Иркут» вместе с участниками кооперации по сборке новейшего среднемагистрального самолета МС-21 готова с 2019 года выпускать 30 машин ежегодно, для выхода на плановые объемы (70 машин в год) необходимо решить вопрос с приобретением оборудования. Об этом сообщил в четверг на совещании по развитию гражданской авиации президент корпорации Олег Демченко. «Мы готовы к выпуску 30 самолетов в год. Здесь все понятно, и мы знаем, как это сделать. Но в плане 70 самолетов в год — необходимо рассмотреть вопрос о покупке оборудования», — сказал он. Сейчас Корпорация «Иркут» выпускает порядка 60-65 самолетов Су и Як.

### ГСС планирует заказать оценку возможности снижения уровня шума двигателей для SSJ 100

«Целью работы является разработка конструктивных решений с целью снижения уровня шума двигателей SaM146 для самолета модели RRJ-95 (сертификационное название SSJ 100) на местности и расчетная оценка их эффективности», — говорится в материалах системы «СПАРК-Маркетинг». Исполнитель работы, которого выберет ГСС, должен в результате предоставить отчетную документацию. Максимальная цена договора составит 4,174 млн рублей. Предполагаемый срок выполнения заказа — 102 календарных дня. Поставки и послепродажное обслуживание SaM146 осуществляет PowerJet — совместное предприятие ПАО «ОДК-Сатурн» и французской компании Safran Aircraft Engines.

### Новый самолет-заправщик, который собирают на «Авиастаре» поднимется в небо в 2017 году

Первый летный образец самолета-заправщика уже находится в цехе окончательной сборки. Работы по нему будут закончены через считанные месяцы. Таким образом, в скором времени начнется первый этап летных испытаний. Ил-78М-90А создается на базе самолета Ил-76МД-90А. Он предназначен не только для обеспечения работы фронтовой и бомбардировочной авиации, но и для поддержки самолетов дальнего действия. Обновленный самолет-заправщик отличается от предшественника новым бортовым оборудованием и силовыми агрегатами. В частности, вместо морально устаревшего двигателя Д-30 используется ПС-90. Летные испытания будут проходить обе машины.

### Холдинг «Росэлектроника» представил программу сотрудничества с малым и средним бизнесом

Развитие производства гражданской промышленности предприятий ОПК стало ключевой темой первого Радиоэлектронного форума, прошедшего на базе входящего в холдинг «Росэлектроника» АО «Рязанский радиозавод». В мероприятии приняли участие первые лица региона, представители профильных министерств, более 50 организаций и более 300 участников. Заместитель генерального директора АО «Росэлектроника» Арсений Брыкин представил широкомасштабную программу сотрудничества холдинга с малыми и средними предприятиями, занятыми в высокотехнологичных сферах, и рассказал об инструментах эффективного взаимодействия.

### Один из первых летных экземпляров МС-21 оснастят российским двигателем в 2019 году

«В 2019 году у нас на самолет №1 или №2 (летные образцы МС-21) будет установлен отечественный двигатель ПД-14, — сообщил журналистам глава корпорации «Иркут» Олег Демченко. — Где-то к 2020 году мы будем готовы начать его летные испытания». Таким образом, по словам главы корпорации, новый российский авиалайнер сможет летать на двух типах двигателей — американском Pratt & Whitney и новейшем российском двигателе ПД-14, который разрабатывается корпорацией ОДК. Как уточнил глава Объединенной двигателестроительной корпорации Александр Артохов, разработка ПД-14 идет по плану, российский сертификат должен быть получен во втором квартале 2018 года.

### МЧС заинтересовал тренажер самолета Бе-200, разработанный томской ИТ-компанией UNIGINE

Новый симулятор поможет пилотам МЧС подготовиться к тушению лесных пожаров, сообщил журналистам руководитель компании Денис Шергин. «Авиатренажер создан на базе нашего 3D-движка при участии конструкторов и пилотов Бе-200. Он уже прошел проверку пилотами, которые говорят, что степень достоверности достаточно высокая. Обучение на тренажере будет особенно актуально для пилотов, работающих в Сибири, где ежегодно происходят лесные пожары», — сказал Д. Шергин. По его словам, в их версии тренажера воссоздана территория озера Байкал 500x500 км, которая смоделирована по реальным географическим с изменяемыми условиями видимости и погоды.

### Сбербанк России и Корпорация «Иркут» заключили соглашение о сотрудничестве

Соглашение подразумевает возможность предоставления корпорации широкого перечня финансовых продуктов банка в целях развития проекта МС-21, в том числе послепродажного обслуживания самолетов. Сбербанк с 2012 года выступает основным финансовым партнером по разработке и производству новейшего среднемагистрального самолета МС-21. Сумма предоставленных проекту кредитных ресурсов составляет порядка 1 млрд долларов США. Комментируя сделку, президент ПАО «Корпорация «Иркут» Олег Демченко отметил: «Мы высоко оцениваем стратегические партнерские отношения со Сбербанком, с которым работаем по основным проектам корпорации».

Окончание. Начало на с. 2

## БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

**ВКС получили более 400 модернизированных и новых самолетов и вертолетов в 2017 году**

«Воздушно-космические силы получают новую и модернизированную технику теми же темпами, которых мы достигли в 2016 году. В этом году мы получили более 100 самолетов и порядка 300 вертолетов. И по новой ГПВ (государственной программе вооружений) темпы поставок авиационной техники в войска сохранятся, ВКС будет обновлять свой авиационный парк», — рассказал главнокомандующий ВКС России генерал-полковник Виктор Бондарев. «Мы довольны теми темпами обновления авиационного парка, которые сейчас существуют», — добавил он. Главком также заверил, что у российских летчиков будет повышаться налет и уровень подготовки.

**Прототип истребителя пятого поколения Т-50 11 с измененным планером совершил первый полёт**

Новый российский самолёт несколько дней назад получил официальное обозначение Су-57 и будет серийно выпускаться с планером того же типа, которым оснащён прототип Т-50-11. Воздушная машина с бортовым номером 511 начала проходить лётные испытания. Примечательно, что самолёт с маркировкой «11» и планером нового типа был достроен раньше 10-го прототипа. По информации The National Interest, после испытаний прототипов ПАК ФА, обозначенных номерами Т-50-10 и Т-50-11, должно начаться предсерийное производство истребителей пятого поколения Су-57. Уже запланирована поставка Воздушно-космическим силам России 12 таких самолетов.

**Фонд перспективных исследований планирует начать виртуальные испытания самолетов ВКС**

Как сообщил руководитель проектной группы ФПИ Борис Сатовский, одна из перспективных разработок фонда — комплекс программных кодов, которые позволяют рассчитывать виртуальную модель и осуществлять компьютерное моделирование различных высокоскоростных объектов — от корабля «Федерация» до перспективных авиационных систем. По его словам, разработка позволит снизить стоимость производства летательных аппаратов, так как значительную часть средств сейчас приходится расходовать именно на испытания. Одной из главных задач разработчиков является создание исключительно российского программного обеспечения комплекса.

**«Аэрокосмическое оборудование» и «Авиатех» откроют сервисный центр самолетных радаров**

Российская корпорация «Аэрокосмическое оборудование» и компания «Авиатех Энтэрпрайзес Пвт Лтд» (Индия) подписали на авиасалоне МАКС-2017 соглашение об открытии сервисного центра по ремонту и обслуживанию радаров «Жук» для самолетов МиГ-29К. Цель проекта — обеспечить работоспособность радаров на уровне не менее 90 процентов. Центр будет включать в себя комплекс диагностического и ремонтного оборудования. Все специалисты центра пройдут обучение и сертификацию по работам с радаром «Жук». Располагаться сервисный центр будет в Гоа, в непосредственной близости от места базирования самолетов МиГ-29К.

**Истребитель пятого поколения будет воевать в пяти измерениях, закрывшись РЭБ как броней**

Они смогут отслеживать свое положение в пространстве (оси X, Y, Z), время выполнения задачи, а также контролировать окружающий электромагнитный спектр. Это позволит самолетам быть неуязвимыми для средств радиоэлектронного подавления противника, обнаруживать цели своими локаторами и наводить на них ракеты и высокоточные бомбы. При этом российская машина будет закрыта установленными на ее борту системами РЭБ как силовой броней. Как рассказал заместитель генерального директора по НИОКР концерна «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) Гиви Джанджгава, «концепция пяти измерений» уже используется при проектировании бортового оборудования.

**Рособоронэкспорт представил на авиасалоне комплекс безопасности военных аэродромов**

«Уникальный комплекс уже заинтересовал индийских партнеров, а также заказчиков из других стран в связи с растущей в последние годы террористической угрозой. Его продвижение открывает для нас новые возможности по выходу на рынок высокотехнологичной продукции специального назначения», — сообщил заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Сергей Гореславский. Технические характеристики и возможности комплекса уникальны. При обнаружении нарушителей на периметре охраняемого объекта он автоматически определяет место нарушения и наводит на него видеокамеры и тепловизоры, передает данные на пост дежурного по объекту.

**КРЭТ передал Минобороны России два бортовых комплекса радиоэлектронного противодействия**

Концерн Радиоэлектронные технологии (КРЭТ) передал Минобороны РФ новейшую станцию радиоэлектронного подавления САП-518СМ. Это — первая поставка данного изделия войскам в рамках исполнения гособоронзаказа. САП-518СМ является модернизированной версией станции помех САП-518, обладает более высокими ТТХ при значительном улучшении показателей надежности. По условиям госконтракта КРЭТ продолжит передачу ВКС России станций САП-518СМ для оснащения самолетов СУ-30СМ. Также КРЭТ передал ПАО «Сухой» комплекс радиоэлектронного противодействия «Хибины», предназначенный для индивидуальной защиты самолетов.

**Россия и Казахстан подписали соглашение о создании сервис-центра для самолетов МиГ**

«Сотрудничество будет основываться на обоснованном надлежном распределении работ в следующих направлениях: создание полноценного сервисного центра по обслуживанию самолетов производства РСК «МиГ» в республике Казахстан», — говорится в документе. Соглашение предполагает продвижение на казахстанский рынок новейших истребителей МиГ-35 и локализацию производства агрегатов этого самолета. МиГ-35 является дальнейшим развитием самолетов МиГ-29М/М2. По дальности полета он превосходит предшественников в 1,5 раза. Истребитель развивает скорость более 2,2 Маха, бортовой радар МиГ-35 может сопровождать до 30 целей на расстоянии до 160 км.

# «Надо быстрее на вираже...»

## Алгоритм развития российского авиапрома выверен: создавать новые самолеты и перестраивать старые

**Военная авиация для современного авиапрома представляется наиболее благополучным сегментом. Самолёты на заводах строятся, и помимо моделей прежних лет появляются новые. Это показал недавно прошедший МАКС и не менее убедительно показывает международный военно-технический форум «Армия 2017». Но какие машины можно отнести к новым, а какие к старым, однозначно ответить трудно. Чтобы дать проекту оценку с точки зрения новизны, следует детально изучить его и определить, какие решения построены на уже сложившемся научно-техническом заделе, а какие основаны на инновационных идеях.**

По внешнему виду новый самолёт от старого чаще всего невозможно отличить: внешний облик большинства новых моделей позволяет сделать вывод, что научно-технический задел, сложившийся в 70-90-х годах прошлого века, востребован и сегодня.

**Наши «ястребки»**

В качестве примера можем рассмотреть историю истребительной авиации и проследить судьбу истребителя Су-27, чертания которого стали составной частью символики авиасалонов МАКС. Многие из тех самолётов, которые вошли в состав статической экспозиции авиасалона, трудно отличить от него. Су-27 разрабатывался и создавался в 70-е годы, и работа по данному проекту являлась формой участия в «холодной войне». Перед конструкторскими бюро П.О. Сухого, А.И. Микояна и А.С. Яковлева стояла задача построить самолёт, который должен стать ответом на уже созданный в США F-15.



МиГ-29А

мысленным вопросам при Совете Министров СССР, а затем и соответствующий приказ Министра авиационной промышленности о развертывании в Советском Союзе программы создания «Перспективного фронтового истребителя» (ПФИ).

В работе по данной программе на конкурсной основе приняли участие все названные выше конструкторские бюро. Павел Осипович Сухой, который в конечном счёте и реализует проект, дал согласие на участие в программе не сразу, хотя его ОКБ начало работы по проекту первым. Он сомневался, что при существующем уровне развития радиоэлектронного оборудования сможет создать истребитель с заданными характеристиками (в частности, способный вдвое превзойти скорость звука). Помимо этого в ОКБ велись работы по другим проектам.

Уже велись испытания фронтового бомбардировщика Су-24, ставшего в будущем «старым служакой» и воевавшего не только в Аф-

ганистане, но и, более 30 лет спустя, в Сирии. Ему на смену пришёл Су-34, во многом повторяющий облик героя нашего повествования. В этот же период шли работы по созданию новых модификаций перехватчика Су-15 и истребителя-бомбардировщика Су-17.

Говоря о Су-15, следует отметить, что этот самолёт стал первым в истории отечественной боевой авиации, оснащённым системой обнаружения цели. Предыдущие типы, в частности, Су-7, такого оборудования не имели, и лётчики за-

ходили на цель по командам с земли. Су-17 строился в четырёх модификациях. Последняя, Су-17М4, в ряде источников упоминается под названием Су-22. Этот самолёт применялся во время войны в Афганистане, где выявился его существенный недостаток — в высокогорных условиях двигатель запускался с трудом. Ему на смену и был создан Су-24.

В этот же период велись работы по созданию скоростного ракетноносца и разведчика Т4МС (100), известного благодаря узанному шифру, под названием «сотки». Внешне он напоминает Ту-144, но существенно превосходит его как по скорости полёта (до 3000 километров в час, так и по высоте (до 30 километров). Корпус самолёта целиком выполнен из титана: те сплавы, которые применяются для изготовления дозвуковых воздушных судов, непригодны для постройки летательного аппарата, летающего со сверхзвуковой скоростью в верхних слоях атмосферы.

Первоначально военные специалисты сомневались в том, что в современных войнах штурмовики вообще нужны, полагая, что их задача целиком и полностью ляжет на вертолёты. Но войны в Афганистане, Абхазии и Чечне показали, что в истории штурмовой авиации ставить точку время не пришло. Показателем значения Су-25 является и то, что на нём летали известные политические деятели, такие как первый президент Чеченской республики Джохар Дудаев и вице-президент России Александр Руцкой. Сегодня, впрочем, на смену Су-25 других самолётов не появилось.

Таковым мог быть созданный в конструкторском бюро имени С.В. Ильюшина Ил-102. Внешне он напоминал Ил-40, созданный в начале 50-х годов и даже запущенный в серийное производство в 1955 году. Но в 1956 году проект был свёрнут в связи с упразднением штурмовой авиации. Однако опыт ближневосточных конфликтов и войны во Вьетнаме показал, что потребность в штурмовой авиации не исчезла. Конструкторское бюро С.В. Ильюшина приняло участие в проекте штурмовика на конкурсной основе наряду с ОКБ А.С. Микояна. А.С. Яковлева и П.О. Сухого. Победу в конкурсе одержали проекты П.О. Сухого (Т8) и А.И. Микояна (МиГ-21ЛШ), а работы по проектам А.С. Яковлева (Як-25ЛШ) и С.В. Ильюшина (Ил-42) были прекращены.



МиГ-29К

Первые исследования в данном направлении в трех ведущих отечественных «истребительных» ОКБ — П.О. Сухого (Машиностроительный завод «Кулон»), А.И. Микояна (Московский машиностроительный завод «Зенит»), и А.С. Яковлева (Московский машиностроительный завод «Скорость») — начались в 1969-1970 годах, но велись они изначально в инициативном порядке, без необходимого для их «легализации» указания «сверху». В начале 1971 года последовало решение Комиссии по военно-про-

ганистане, но и, более 30 лет спустя, в Сирии. Ему на смену пришёл Су-34, во многом повторяющий облик героя нашего повествования. В этот же период шли работы по созданию новых модификаций перехватчика Су-15 и истребителя-бомбардировщика Су-17.

Говоря о Су-15, следует отметить, что этот самолёт стал первым в истории отечественной боевой авиации, оснащённым системой обнаружения цели. Предыдущие типы, в частности, Су-7, такого оборудования не имели, и лётчики за-

К сожалению, проект не был реализован, и самолёт существует в единственном экземпляре. Но, к счастью, он не был сдан в металлолом и стал одним из ценнейших экспонатов Центрального музея истории Воздушно-Космических сил в подмосковном Монино. Сохранение этого памятника имеет неоценимое значение для дальнейшего развития российской боевой авиации вообще и стратегической в частности. Известно, что в настоящее время идут работы по проекту Перспек-



Су-27

Но ильюшинцы в инициативном порядке продолжали работы, и к 1982 году был построен опытный образец. Ему дал положительную оценку главнокомандующий ВВС маршал авиации Павел Кутахов, но руководство Министерства обороны было настроено против проекта, и Министр, маршал Дмитрий Устинов даже запретил Г.В. Новожилову вести работы по проекту. Тем не менее, работы продолжались, и для отвода глаз самолёт было решено именовать иначе – ОЭС-1 (опытно-экспериментальный самолёт). 25 сентября был выполнен первый полёт. За два года, с 1982 по 1984, было выполнено 250 полётов, в ходе которых ни одного отказа техники не было. Самолёт показал высокую маневренность, минимальный радиус виража составил 400 метров. Но после перегона в ЛИИ самолёт был поставлен на базу консервации в угоду наращиванию выпуска Су-25. Руководство ВВС сочло, что перед ним Ил-102 никаких существенных преимуществ не имеет.

В 1986 году была попытка перезапуска проекта, но руководство страны взяло курс на сокращение военных расходов. Кроме того, тогда же было принято решение о выводе войск из Афганистана. Проект практически окончательно лишился перспектив. В 1992 году самолёт был продемонстрирован на Мосаэршоу (предшественник МАКСа), после чего оказался «за кулисами». На какое время — неизвестно, но самолётов подобного класса с тех пор не создавало ни одно конструкторское бюро. Сама штурмовая авиация не канула в небытие, но из существующих моделей можно выделить только лёгкие штурмовики. На вооружении состоит только Як-130, изначально создававшийся как учебно-боевой самолёт. В качестве лёгкого штурмовика может строиться и самолёт с обратной стреловидностью крыла СР-10, который вошёл в статическую экспозицию авиасалона МАКС-2017 и участвовал в лётной программе.

Су-27 отличался намного более счастливой судьбой. Его черты унаследовали и представители последующего поколения: помимо Су-34 к нему относятся также Су-30 и Су-35. Одним словом, образ отечественной авиации сложился на долгое время. Но путь к нему был непрост. Опытный образец Су-27 совершил первый полёт 20 мая 1977 года, но в ходе испытаний возникла необходимость внести существенные изменения в конструкцию. Принятие на вооружение самолёта состоялось лишь в 1990 году, а заложенная в нём концепция развивается по сей день. Результатом развития заложенных в нём идей стало появление самолёта Су-30, представившего собой усовершенствованную модель учебно-боевого Су-27УБ.

Одной из главных отличительных черт этого самолёта является то, что он двухместный. Опытный образец выполнил первый полёт в 1988 году. Изначально он предназначался главным образом для авиации ПВО, но в дальнейшем начал поступать и в другие подразделения, в частности, в морскую авиацию. Недавно пилотажная группа «Русские витязи» обновила свой парк, заменив Су-27 на Су-30.

Продолжением развития идеи Су-27 стал также Су-35, совершивший первый полёт в 2008 году. К его отличительным особенностям относится усовершенствованный планер с усиленной конструкцией, что позволяет добиться существенного увеличения ресурса самолёта — до 6000 часов или 30 лет эксплуатации (ресурс до первого контрольно-восстановительного ремонта и меж-

На истории концепции МиГ-29 подробно останавливаться нет нужды, так как она развивалась таким же образом, как и у Су-27. Этот самолёт ОКБ А.И. Микояна также разрабатывало в рамках проекта ПФИ на конкурсной основе, но конкурирующим он не стал, так как, в отличие от Су-27, представлял собой лёгкий истребитель. Как и сам Су-27. Он совершил первый полёт в 1977 году, а на вооружение был принят уже в 1983-м. Самолёт строился в различных модификациях, из которых новейшей является МиГ-29СМТ. Основным конструкционным отличием этой версии является установка двух накладных фюзеляжных топливных баков. Другие наиболее заметные изменения коснулись кабины истребителя, которые позволили реализовать концепцию управления, когда летчик не от-

установлено 29 мировых рекордов, один из которых, рекорд высоты в 37650 метров, установил Герой Советского Союза Александр Федотов. Скорость полёта этого самолёта достигает 3000 километров в час.

МиГ-25 стал основой для создания двухместного сверхзвукового всепогодного истребителя-перехватчика дальнего радиуса действия МиГ-31. Он предназначен для уничтожения воздушных целей на предельно малых, малых, средних и больших высотах, днём и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, при применении противником активных и пассивных радиолокационных помех, а также ложных тепловых целей. Одним из существенных различий от МиГ-25 является тип силовой установки. На МиГ-25 установлены два Р15БД-300 по 7,5 тонн тягой каж-



Военный аналог советского суперлайнера Ту-144 ракетносец Т4МС (100)

ремонтный повышен до 1500 часов или 10 лет эксплуатации). По аэродинамической схеме он аналогичен самолёту Су-27. В отличие от Су-30МКИ на нём нет переднего горизонтального оперения, при этом во всех трёх каналах будет реализовано электродистанционное управление, без механической проводки.

Применение новой комплексной системы управления КСУ-35, разрабатываемой МНПК «Авионика» и выполняющей функции сразу нескольких систем, применявшихся раньше на самолётах Су-27 (системы дистанционного управления, систем автоматического управления, ограничительных сигналов, воздушных сигналов, управления торможением колес шасси, управления поворотом передней стойки) повысит пилотажные и маневренные возможности истребителя. КСУ-35 одновременно будет выполнять функции активной безопасности. Из конструктивных особенностей Су-35 следует также отметить отсутствие традиционного для самолётов Су-27 верхнего тормозного щитка — его функции переходят дифференциально отклоняемым рулям направления (в разные стороны).

Заметную роль в отечественной боевой авиации сыграл сверхзвуковой высотный перехватчик МиГ-25. Цель его создания — противостоять возможной угрозе со стороны американского сверхзвукового бомбардировщика В-58 и его модернизированных последователей, а также перспективного ХВ-70 «Валькирия» и разведчика SR-71, которые в перспективе были способны развивать трёхкратную скорость звука. Работы по проекту были начаты в 1961 году, в 1964 году были начаты заводские испытания. В 1967 году МиГ-25 был продемонстрирован на воздушном параде в аэропорту Домодедово, а с 1970 по 2013 год состоял на вооружении.

Всего на этом самолёте было

дней на бесфорсажном режиме (на форсажном по 11200 тонн). МиГ-31 имеет два расположенных аналогичным образом (под каждой консолью крыла) двигателя Д30Ф6 тягой 9500 или 15500 тонн в зависимости от режима. Группа из четырёх самолётов МиГ-31 способна контролировать воздушное пространство протяжённостью по фронту до 1100 километров. Серийное производство осуществлялось с 1979 по 1994 год. В 2014 году Дмитрий Рогозин предложил возобновить его серийное производство.

МиГ-31 строился в различных модификациях, но сегодня ни он, ни МиГ-25, дальнейшего развития как тип подобно МиГ-29 и Су-27 не получили. Собственно говоря, в планах отечественного авиапрома об этом речи не было. Ещё в начале 80-х истребительные конструкторские бюро Советского Союза приступили к полномасштабным работам над перспективным многофункциональным истребителем по теме И-90 («истребитель 1990-х годов»). По сути, Целевая комплексная программа создания истребителей 90-х годов, утвер-

## БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

**Подготовку российских военных летчиков изменили с учетом боевого опыта в Сирии**

Боевая подготовка российских летчиков и система подготовки курсантов были скорректированы с учетом опыта, полученного российскими военными в Сирии. Об этом заявил главнокомандующий Воздушно-космическими силами (ВКС) России Виктор Бондарев в интервью телеканалу «Звезда». По словам главнокома, за два года через Сирию прошел «весь личный состав ударной и армейской авиации», а некоторые пилоты побывали в зоне военных действий дважды. По итогам их работы были внесены определенные изменения в планы боевой подготовки. В частности, созданы тренажеры для освоения боевой техники и новых способов нанесения ударов по наземным целям.

**«Рособоронэкспорт»: Победа летчиков ВКС РФ на армейских играх послужит продвижению Су-35**

Успешное выступление российских военных летчиков на соревнованиях «Армейских игр-2017», которые прошли в Китае, будет способствовать продвижению российской военной авиационной техники за рубежом, заявил генеральный директор «Рособоронэкспорта» Александр Михеев. «Уверен, что ваш успех в очередной раз убедил наших китайских партнеров в том, что их выбор современных российских самолетов для оснащения ВВС страны является верным», — сказал Михеев в поздравлении российским летчикам, успешно выступившим на соревнованиях на полигоне Тайпинчуань в Китае. Команда ВКС России в общекомандном зачете завоевала четыре золотые медали.

**Минобороны России получило около ста Су-34 с комплексом радиоэлектронной борьбы «Хибины»**

Об этом заявил советник первого заместителя генерального директора концерна «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) Владимир Михеев. «Была поставка комплекса «Хибины-10В» на завод в Новосибирск. Это комплекс индивидуальной защиты для Су-34. На сегодняшний день Минобороны поставлено порядка ста самолетов Су-34 и 100 процентов оборудованы комплексом «Хибины-10В», — сказал Михеев на авиасалоне МАКС-2017. По информации КРЭТ, живучесть боевого самолёта Су-34, оборудованного «Хибинами-10В», повышается не менее чем в 25 раз. «Сейчас эта станция активно применяется в Сирии и показывает выдающиеся результаты», — добавил Михеев.

**Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» испытывает новые средства поражения для Су-57**

«На сегодня уже построено около десяти опытных образцов истребителя пятого поколения Су-57, и мы проводим для него соответствующие испытания вооружения», — сообщил генеральный директор корпорации Борис Обносов. По его словам, надо набраться немного терпения. «В принципе, вся та линейка изделий, которую мы сейчас демонстрируем, может использоваться на Су-57», — отметил гендиректор КТРВ. «Другое дело, если размещать что-то внутри фюзеляжа. Тогда это серьезнейшая задача. Изделия должны быть более компактными, должна применяться другая система сброса и подготовки полётного задания, иная система целеуказания и т. д.», — сказал Обносов.

**Истребители Су-35 и бомбардировщики Су-34 провели в Хабаровском крае учебные стрельбы**

Истребители Су-35, Су-30СМ и новейшие бомбардировщики Су-34 авиационных частей Восточного военного округа (ВВО), дислоцированных в Хабаровском крае, выполнили летные тактические задания по технике группового пилотирования, воздушной навигации, отработали элементы воздушного боя на малых высотах, собщает пресс-служба ВВО. «В ходе учебно-тренировочных полетов пилоты Су-35 и Су-30СМ выполнили боевые стрельбы из авиационных пушек, по малоразмерным целям на одном из авиационных полигонов в Хабаровском крае», — сказали в пресс-службе. Кроме того, экипажи Су-34 провели пуски неуправляемых авиационных ракет по групповым наземным целям.

**Тульские оборонные предприятия представили на МАКСе 2017 свои ракеты «Гермес» и «Мера»**

Тульские предприятия оборонно-промышленного комплекса (ОПК) представили на Международном авиационно-космическом салоне в Жуковском свои перспективные разработки, в том числе предназначенные для разведки ракетных войск и артиллерии, сообщает пресс-служба губернатора региона. «Свою продукцию показали КБ приборостроения им. академика А.Г. Шипунова, предприятие НПО «Сплав», тульское НПО «Стрела». «Тульская оборонка и в дальнейшем готова обеспечивать российскую армию новейшим вооружением», — подчеркнул губернатор области Алексей Дюмин. В настоящее время в регионе действует 25 предприятий ОПК.

**Почти половина россиян считает недопустимой продажу Турции зенитных ракетных систем С-400**

Чуть более трети россиян (39 процентов) в той или иной степени осведомлены о недавнем заявлении президента Турции Реджепа Тайипа Эрдогана, который объявил о подписании с Россией документов о поставке ракетных систем С-400, сообщает фонд «Общественное мнение». Впервые услышали об этом 60 процентов участников опроса, проведенного 5-6 августа среди 1500 респондентов в 104 населенных пунктах 53 субъектов РФ. По мнению 48 процентов россиян, продажа Турции систем С-400 недопустима. Среди их аргументов — «это оружие может быть использовано против России» (15 процентов), «наши военные разработки должны быть секретными» (7 процентов).

**Минобороны опровергло приведение сил ПВО на Дальнем Востоке в повышенную боеготовность**

«Соединения ПВО круглосуточно несут службу в режиме постоянной боевой готовности. Никакого приведения дислоцированных на Дальнем Востоке частей ПВО в «повышенную» стелени боевой готовности не осуществлялось», — заверили в Минобороны РФ. Ранее ряд СМИ со ссылкой на экс-главу комитета Совета Федерации по обороне и безопасности сенатора Виктора Озерова сообщил, что силы ПВО и ВКС дополнительно укреплены в Дальневосточном регионе, в том числе и на случай неверного указания цели для северокорейской ракеты. Власти Кореи в ответ на новые санкции заявили, что не исключают возможность нанесения ракетного удара по военным базам США на острове Гуам.

## БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

**Краснодарское авиационное училище впервые наберет девушек для обучения на военных летчиц**

«Есть огромное количество девушек, которые хотели бы стать военными летчицами, мы получали сотни писем, поэтому приняли решение: в этом году будем набирать первую группу девушек в Краснодарское военное авиационное училище», — сказал министр обороны Российской Федерации Сергей Шойгу, посетивший 12 августа торжества в честь Дня Воздушно-космических сил в парке «Патриот». «Их будет немного — 15 человек, но с учетом того количества заявок, которые поступают в адрес Воздушно-космических сил, мы не можем не ответить на эти просьбы, поэтому с 1 октября этого года первая группа девушек приступит к обучению на военных летчиц», — добавил он.

**Протокол о создании единой системы ПВО России и Белоруссии внесен на ратификацию в Госдуму**

Президент РФ Владимир Путин внес на ратификацию в Госдуму протокол об изменениях и дополнениях в соглашение между Россией и Белоруссией о совместной охране внешней границы Союзного государства в воздушном пространстве и создании Единой региональной системы противовоздушной обороны двух стран. Текст документа размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента. «Реализация протокола позволит повысить надежность охраны внешней границы Союзного государства, будет способствовать укреплению безопасности двух государств и не потребует дополнительных бюджетных ассигнований», — подчеркивается в аннотации.

**Американцы изучают возможность установки боевых лазеров на современные типы самолетов**

Исследовательская лаборатория ВВС США заказала шести американским компаниям проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по возможности установки боевых лазеров на современные классы боевых самолетов: истребителей, транспортников и бомбардировщиков. Как пишет Aviation Week, в рамках программы будет разработана система энергообеспечения боевых лазеров и оборудования для отвода тепла то работающего энергетического оружия. Общая продолжительность проекта составит семь лет. Исследованиями в рамках проекта будут заниматься компании Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman, General Electric, Pratt & Whitney и Honeywell.

**Военные на Дальнем Востоке потренируются уничтожить «вражескую» авиацию и беспилотники**

Пресс-служба ВВО сообщает, что в учениях задействованы части, дислоцированные в Забайкальском и Хабаровском краях, Республике Бурятия, Амурской и Сахалинской областях. «Более двух тысяч военнослужащих и около 500 единиц боевой и специальной техники задействованы в комплексных тактико-специальных занятиях на 10 полигонах округа», — говорится в сообщении. Бойцы ПВО потренируются отражать авиационные удары условного противника, проведут ряд тактических учений с боевой стрельбой. В частности, расчеты ЗРК «Стрела-10», «Оса» и ЗСУ «Шилка» уничтожат воздушные цели, имитирующие вертолеты и беспилотные аппараты условного противника.

**79-летний летчик-испытатель Петр Дейнекин выполнил пилотаж на авиашоу «Форсаж-2017»**

Первый главком ВВС России 79-летний летчик-испытатель 1-го класса Петр Дейнекин пилотировал военно-транспортный самолет Douglas DC-3 на авиационном параде «Форсаж-2017», который состоялся в подмосковной Кубинке. Налет генерала Дейнекина, возглавлявшего ВВС страны с 1992 по 1998 год, составляет порядка пяти тысяч часов. Он освоил более десятка самолетов, в том числе легенду Второй мировой войны Douglas DC-3. Стоит отметить, что Дейнекин пока не побил рекорд экс-командующего дальней авиацией генерал-полковника Василия Решетникова, который в 83 года пилотировал американский бомбардировщик B-25 Mitchell на авиашоу в Монино.

**Авиация ЗВО стала учебной воздушной целью для боевых расчетов противовоздушной обороны**

Авиация Западного военного округа и Санкт-Петербургское соединение противовоздушной обороны провели совместную тренировку по специальной подготовке. Основной задачей подразделений радиотехнических войск было заблаговременное обнаружение свыше 10 целей, приближающихся с различных направлений и на разных высотах, а также передача координат траектории движения самолетов для зенитных ракетных дивизионов. Боевые расчеты РЛС и зенитных ракетных комплексов не позволили истребительной авиации попасть в заданное воздушное пространство и нанести ракетно-бомбовый удар по наиболее значимым наземным объектам.

**Разработчик рассказал о катапультном кресле для нового истребителя 5-го поколения Су-57**

Истребитель Су-57 оснащается катапультным креслом К-36Д-5, которое уже стоит на истребителе Су-35 и имеет ряд усовершенствований, по сравнению с существующими катапультными, сообщил гендиректор — главный конструктор НПП «Звезда» Сергей Поздняков. «Большое отличие в используемых порохках. Новые заряды рассчитаны на более широкий диапазон температур применения. Это особенно важно с учетом экспортного потенциала Су-35 и Су-57», — сообщил Поздняков. Кроме того, по его словам, «есть качественное отличие в цифровом компьютерном комплексе, который обеспечивает автоматическое покидание летчиком кабины самолета при срабатывании катапульты».

**Самолеты НАТО за неделю взлетали восемь раз для сопровождения российской авиации**

Пилоты воздушной миссии НАТО в странах Балтии на минувшей неделе восемь раз взлетали для опознания и сопровождения летевших над Балтийским морем военных самолетов России, общей численностью 21, пишет Интерфакс. Министерство обороны Литвы в понедельник сообщило, что примерно половина из этого числа были истребители, остальные — транспортные и даже пассажирские самолеты. Многие российские транспортники летели с отключенными транспондерами, говорится в сообщении. Отмечается, что больше всего — 10 российских самолетов — самолетам НАТО пришлось сопровождать в четверг, для чего они взлетали в тот день трижды.



Ту-95

жденная Постановлением Правительства СССР в 1981 году, предусматривала создание в первую очередь дальнего перехватчика, способного заменить как Су-27, так и МиГ-31 одним проектом. Естественно, новый истребитель должен был быть адекватен разрабатываемому в то время американскому «перспективному тактическому истребителю» (ATF). Поставленную задачу решили конструкторские бюро А.И. Микояна и П.О. Сухого.

Микояновский проект получил название МиГ 1.44. Самолет был выполнен по схеме «утка» с треугольным адаптивным крылом и большим количеством отклоняемых поверхностей, обеспечивающих высокие значения аэродинамического качества, как на дозвуковых, так и на сверхзвуковых режимах. Он должен был подняться в воздух в 1991-1992 годах, с последующим запуском в производство с середины 1990-х. Самолет совершил два полета, но в 2000 году работы по нему остановились.

Немного удачнее сложилась судьба у второго претендента на роль основного истребителя-пе-

как о провале фирмы, и наконец, «Средний фронтовой истребитель» (СФИ), приведший фирму к окончательной победе в конкурсе. Если в свое время МФИ от фирмы МиГ за счет высоких летных данных должен был превзойти более тяжелый МиГ-31, то СФИ, согласно расчетам, обещал сделать то же самое уже в классе где-то между МиГ-29 и Су-27.

В том же 1998 году ВВС РФ выдали тактико-техническое задание на легкий многофункциональный фронтовой самолет (ЛФС). На роль эту могли претендовать проекты С-56, С-52/57, МиГ 1.27 и МиГ-29М3 или новый проект легкого истребителя с двигателем АЛ-41Ф. Легкий фронтовой самолет рассматривался как дешевое дополнение к МФИ. ОКБ МиГ боролось до последнего, выставив на конкурс проект дальнейшего развития линейки МиГ-29 — бесхвостку с индексом И-2000. Если нормальный взлетный вес микояновского истребителя составлял 19 тонн, самолет Сухого был на 4 тонны тяжелее. Он должен был заменить МиГ-29 и Су-27, но построить его как дальний перехватчик было невозможно.

тонн. Аббревиатура СФИ вышла из употребления, будучи замененной на Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА).

В авиационной литературе он известен также под названием Т-50. Он предназначался для замены Су-27, чтобы противостоять F-22. Самолет впервые был представлен на авиасалоне МАКС 2011 и принимал участие в лётной программе последующих авиасалонов. ПАК ФА в том виде, в каком он существует сегодня, можно рассматривать как полноценную замену МиГ-29 и Су-27. Он оснащён двигателями предприятия «Сатурн» (изделие 117) тягой по 14,5 тонн у каждого. Дальность полёта на сверхзвуковой скорости составляет 1850-2100 километров, на дозвуковой скорости без дозаправки — 3600-4400 километров. Но максимальная скорость составляет 2500 километров в час, крейсерская — от 1300 до 1800 километров в час. О замене МиГ-31 речи нет — по высотным характеристикам он ему уступает. В настоящее время стало известно, что самолет получил окончательное название Су-57. В 2018 году ожидается его поступление в войска.



Ил-76МД

рехватчика 1990-х годов — Су-47. Самолет выполнен по аэродинамической схеме «продольный интегральный триплан» с крылом обратной стреловидности. Совершив первый полет в 1997 году, самолет и сегодня «в строю», совершив более 300 полетов. Большинство специалистов пришли к мнению: многие решения по истребителю пятого поколения КБ Сухого обкатывало именно на этом самолете.

Второй раз техническое задание на новый истребитель было выдано уже в 1998 году. Оно не претерпело существенных изменений со времен МФИ, но идеология машины в новых условиях сложилась только спустя два-три года. Известно, что ОКБ Сухого успело за этот срок разработать несколько «бумажных проектов»: Су-47 с менее рискованным треугольным крылом, некий «Ушастик», о котором ходят легенды

В 1999 году ОКБ Сухого официально начало работы по Т-50 — истребителю 5-го поколения (боевому авиационному комплексу нового поколения И-21). В апреле 2001 года, ВВС конкретизировали требования к перспективному авиационному комплексу фронтовой авиации. Вероятно, пересмотр ТТЗ стал следствием отказа от тяжелого истребителя (программа МФИ), что привело к объединению тем МФИ и ЛФС в одну. По известным данным, новая машина ОКБ Сухого должна была занять нишу между И-90 (1.42) и ЛФИ (микояновский проект 80-х годов 412 — С-57). Нормальный взлетный вес, согласно аванпроекту должен был составить 23 тонны. В 2002 году ОКБ Сухого одержало окончательную победу, и тут же из тактико-технического задания исчез вариант с укороченным взлетом и вертикальной посадкой, а максимальный взлетный вес нового истребителя возрос до 35

**Достанут везде!**

Из «стратегов» образцом «классики жанра» стал Ту-95, который был принят на вооружение в 1956 году и состоит на службе по сей день; серийно он производился с 1955 по 1992 годы. Всего было построено 500 экземпляров, из которых 100 — в модификации Ту-95МС, в которой он существует и сегодня. В настоящее время в строю находятся 48 Ту-95МС и 12 Ту-95ММ. Работы по созданию последней модификации начались в 2013 году. На бомбардировщики будет установлен новый прицельно-навигационный комплекс, который позволит использовать новые стратегические крылатые ракеты Х-101. Помимо этого будет установлен навигационный комплекс на базе ГЛОНАСС.

По оценке специалистов конструкторского бюро имени А.Н. Туполева, самолет может эксплуатироваться до 40-х годов ны-

нешнего века. Сегодня на вооружении также состоит стратегический бомбардировщик и ракетоносец Ту-22МЗ. Самолеты этого типа в настоящее время базируются на аэродромах Оленегорск (Мурманская область), Белая (Иркутская область), и Шайковка (Калужская область). В настоящее время планируется модернизация самолетов этого типа до версии Ту-22МЗМ. Аналогичный проект был запущен ещё в 1983 году и имел название Ту-22М4.

Модернизация состоит, в частности, в установке новых двигателей НК-32 (которые стоят на Ту-160) и изменении воздухозаборников. Планируется и модернизация БРЭО путём установки нового ПНК, РЛС «Обзор» (от Ту-160), комплекса РЭБ. Наряду с этим расширяется номенклатура средств поражения: 3 УР Х-32 или 10 УР Х-57 (с размещением на 6 внутренних и 4 внешних точках подвески) или УПАБ-1500 с телевизионной системой наведения. В 1990 году на Казанском авиазаводе был построен прототип. Работы в данном направлении были прекращены в ноябре 1991 года, но возобновлены в настоящее время и к 2020 году до версии Ту-22МЗМ должны быть модернизированы 30 самолетов.

В семейство «стратегов» входит и многорежимный межконтинентальный ракетоносец и бомбардировщик Ту-160. Работы по его созданию были начаты в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР в 1967 году. В декабре 1981 года опытный самолет совершил первый полёт, в 1984 году в Казани началось его серийное производство. Всего было построено 35 самолетов, из которых 27 серийных и 8 опытных. Первые Ту-160 поступили в 1987 году в тяжёлый бомбардировочный авиаполк в Прилуках (Украина). В 1992 году Президент России Борис Ельцин заявил о возможной приостановке производства Ту-160, если в США снимут с производства В2. По данным на 2013 год на вооружении ВВС России состояло 16 самолетов Ту-160. В апреле 2015 года Министр обороны России Сергей Шойгу заявил о необходимости возобновить производство этих бомбардировщиков. Они должны выпускаться в версии Ту-160М. Первый самолет этой версии был продемонстрирован 12 августа 2016 года во время проведения праздника «Я выбираю небо» на аэродроме Курчати (Татарстан). На 2018 год запланирован вылет первого самолета Ту-160М2.

**Трудяги-транспортяги**

Военно-транспортная авиация являлась сильным направлением деятельности отечественного авиапрома на протяжении всей своей истории, но сегодня положение дел в сегментах разных классов по грузоподъемности не является одинаковым. Наиболее благополучным положение дел представляется в



Ту-160М

сегменте тяжёлых воздушных судов, к которым относится легендарный Ил-76. Он принят на вооружение в 1974 году, остаётся в строю по сей день и сегодня обретает вторую жизнь в версии с двигателями ПС-90А-76 и новейшим бортовым оборудованием.

Нет нужды опасаться и за сектор лёгких транспортников: Ан-26 остаётся в строю и работы по проекту Ил-112В проводятся успешно. Ан-26 строился с 1969 по 1986 годы, и всего было построено 1403 экземпляра, часть которых поступила в подразделения гражданской авиации. Проблемным остаётся вопрос с заменой Ан-12, так как новый самолёт грузоподъёмностью в 20 тонн сегодня не создан, а сам Ан-12 в России по данным на 2016 год существует в разных модификациях в 106 экземплярах. Неизвестно, каким ресурсом по планеру и двигателям обладают сохранившиеся воздушные суда и, что хуже всего, непонятно, каким образом продлевать ресурс. В нынешних внешнеполитических реалиях самолёт, равно как и его двигатели (АИ-20) является иностранным, а именно, украинским. Эта ситуация комментарию не требует.

Равнозначной и более приемлемой заменой Ан-12 должен стать МТА, грузоподъёмность которого должна составить 20 тонн и который Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина начал разрабатывать совместно с индийскими коллегами. Последние в 2015 году вышли из проекта, и ильюшинцы продолжили работу над ним самостоятельно. Этот самолёт можно считать сравнительно новым: протокол о совместной разработке был подписан в 2001 году. Заметим также, что конструкторское бюро О.К. Антонова традиционно являлось производителем транспортных самолётов всех классов – от лёгких до тяжёлых.

К последним относился Ан-22

«Антею», в единичных экземплярах существующий и сегодня. Он был самым крупным транспортным самолётом в мире – его грузоподъёмность составляла не менее 80 тонн. Самолёт был изготовлен в общей сложности в количестве 66 экземпляров, но его производство прекратилось, так как акцент был сделан на Ил-76 (хотя по грузоподъёмности он уступал «Антею» вдвое). Основание для такого приоритета со-

Значимым проектом военно-транспортной авиации являлся Ан-124 «Руслан» — его грузоподъёмность составляет 120 тонн, а по мере модернизации может быть увеличена. Но численность его невелика: было построено всего 55 экземпляров. Производство Ан-124 могло быть возобновлено, и до 2013 года вопрос об этом рассматривался. Но по известным причинам с повестки дня был снят.

Собственно говоря, боль-

На авиасалоне МАКС 2017 в интерактивной экспозиции ЦАГИ был представлен проект сверхтяжёлого транспортного самолёта «Слон», рассчитанного на перевозку 180 тонн грузов. Подобно «Руслану» и Боингу-747-400/800F он будет иметь откидывающуюся вверх носовую часть, но в отличие от них, как Ил-76, получит кормовую рампу. Когда самолёт будет создан — сегодня сказать трудно. Специалисты ЦАГИ планируют



Ил-112В

стояло в том, что Ил-76 оснащён турбореактивными двигателями (впервые в истории отечественной военно-транспортной авиации) и потому является более скоростным. Эта деталь для военого руководства представлялась важной, так как высокая скорость полёта означала возможность быстро пройти над точками неприятельских средств ПВО. Ил-76, как и Ан-12, является самым массовым отечественным транспортным самолётом.

шинство модернизированных «Русланов», а именно, 40 воздушных судов, предназначались для гражданских эксплуатантов. Министерство обороны планировало приобрести только 3 самолёта. Впрочем, военное ведомство интересуется в большей степени Ил-76, так как «Руслан» способен возить только грузы, а для их десантирования он не рассчитан. Замена ему сегодня не создана, но вопрос об этом решается.

продуть его модель в 2019 году, а двигатели ПД-35, которые должны быть установлены на него, появятся не ранее 2020 года.

Даже беглый анализ положения дел в российской военной авиации позволяет прийти к выводу: новое – это хорошо забытое старое, но вовремя извлеченное от бремени забвения и вписанное в контекст современных реалий. Хорошо, что нам достало мудрости следовать этому.

Пётр КРАПОШИН



АН-124 «Руслан»

## МИР ВЕРТОЛЕТОВ

**Получившая мировое признание HeliRussia 2018 обретет новую площадку и новые перспективы**

В этом году выставка отметила свой 10-летний юбилей, а в следующем году уже 11-я по счету HeliRussia увеличится в масштабе и пройдет с 24 по 26 мая на новой площадке. Организаторы сделали выбор в пользу павильона №3 международного выставочного центра «Крокус Экспо», где выставка пройдет в залах № 14 и 15. Ранее она проводилась в павильоне № 1 этого же выставочного комплекса в залах № 3 и 4. Конфигурация залов, в которых разместится HeliRussia 2018, позволит эффективнее обустроить выставочную площадку и сделать навигацию посетителей удобнее. Уже сейчас поданы заявки на более чем 40 процентов выставочной площади в новом павильоне

**Минпромторг хочет запретить госучреждениям закупать вертолеты иностранного производства**

Министерство промышленности и торговли подготовило проект правительственного постановления о запрете государственным и муниципальным учреждениям приобретать вертолеты иностранного производства. Документ опубликован на портале проектов нормативных актов. Запрет направлен на увеличение продаж российской вертолетной техники на внутреннем рынке и, как следствие, сохранение численности сотрудников данной интегрированной структуры, общая численность которых составляет более 40 тысяч человек, а также на недопущение технической зависимости от иностранных технологий, указывает разработчик в пояснительной записке к проекту.

**С развитием санитарной авиации на Алтае остро встал вопрос о вертолетных площадках**

Алтайский край, вошедший в число 34 регионов России, где стартовал приоритетный проект Министерства здравоохранения РФ, столкнулся с проблемой нехватки вертолетных площадок, оборудованных должным образом. Первые вылеты, согласно соглашению между Минздравом РФ и правительством Алтайского края на выделение субсидии на закупку авиационной услуги оказания медицинской помощи с применением авиации, начались 11 июля. В последние годы было проведено не более 16 вылетов санитарной авиации в год, при потребности не менее 40 на полгода. В 2017 году на развитие санавиации в Алтайском крае планируется направить около 47 млн рублей.

**В хелипарке «Подушкино» пройдут традиционные вертолетные соревнования на «Кубок КБ Миля»**

Традиционные вертолетные соревнования «Кубок КБ Миля», организованные компанией ЗАО «Русские Вертолетные Системы» при поддержке «Ассоциации Вертолетной Индустрии», пройдут в этом году 2 сентября в Хелипарке «Подушкино». В этом году основной упор будет сделан не на рекреационное, а практическое применение вертолета — санитарную авиацию. Сами соревнования будут проводиться в 4 этапа, каждый из которых позволит участникам продемонстрировать не только свое мастерство в пилотировании, но и показать навыки взаимодействия с наземными и экстренными службами, а также на практике проверить свои знания оказания первой помощи.

**Япония разрешила США возобновить полеты конвертопланов над территорией своей страны**

Отмечается, что США заверили Японию в полной безопасности конвертопланов MV-22 Osprey, несмотря на недавний инцидент у берегов Австралии. По данным японского минобороны, он произошел из-за ошибки пилота и не был связан с техническими проблемами. Напомним, 5 августа у восточного побережья Австралии разбился конвертоплан MV-22 Osprey — летательный аппарат с поворачивающимися двигателями, обладающий качествами турбовинтового самолета и вертолета. На его борту находились 26 человек, из них были спасены 23, еще трое погибли. Конвертоплан был приписан к третьему экспедиционному корпусу морской пехоты США, базирующемуся на Окинаве.

**Украинская «Мотор Сич» планирует начать выпуск гражданских вертолетов к 2018 году**

На 2018 год «Мотор Сич» запланировала начало выпуска собственных вертолетов «Надежда», сообщил президент и депутат Верховной рады Вячеслав Богуслаев. «Это гражданский вертолет, рассчитанный на семь пассажиров, с дальностью полета 1000 километров, то есть, способен «облететь» всю Украину», — сказал он. Богуслаев добавил, что сейчас «Надежда» проходит сертификацию. Новый вертолет можно адаптировать для использования госслужбой по чрезвычайным ситуациям, пограничниками или иными спецслужбами. В сентябре прошлого года украинская компания Softex-Aero также представила собственный вертолет VV2, который назвали «высокоскоростным».

**Первый реанимационный вертолет появился в распоряжении санавиации Красноярского края**

«Это первый вертолет в регионе, оборудованный медицинским модулем для оказания экстренной помощи на борту», — сообщила начальник информационного центра краевой больницы Елена Семенова. По сути, модуль представляет собой реанимационную палату - с функциональной кроватью, дефибриллятором, аппаратом искусственной вентиляции легких, шприцами-дозатором и кислородом. Модуль закуплен авиакомпанией «Аэрогео» — участницей федерального проекта по оказанию медицинской помощи жителям отдаленных районов Красноярского края. Он установлен на вертолет Ми-8. Воздушная скорая помощь в крае ежегодно приходит на выручку около 4,5 тысячи человек.

**В США потерпел аварию новый многоцелевой скоростной вертолет компании Sikorsky S-97**

Новый вертолет S-97 Raider совершил грубую посадку на аэродроме Уэст-Палм-Бич (штат Флорида), сообщает The Aviationist. Авария произошла в летном центре компании Sikorsky Development во время испытательного полета. Оба пилота живы. S-97 Raider первоначально предназначался для замены старых вертолетов OH-58 Kiowa Warrior в армии США. Программа его разработки называлась «Вооруженный воздушный разведчик». Программа была остановлена и возобновилась после объединения Sikorsky с Lockheed Martin. В новой версии вертолет следующего поколения предназначен для замены в командовании специальных операций США вертолетов MH-6M Little Bird.

## НОВОСТИ УВД

**Румынским авиакомпаниям закроют полёты через территорию Российской Федерации**

Государственная Дума рассматривает возможность полностью, закрыть воздушное пространство для румынских авиаперевозчиков, причём, как выполняющих рейсы на территорию России, так и совершающих транзитные перелёты. Подобного рода ограничения связаны главным образом с тем фактом, что ранее власти Румынии отказались предоставить возможность пересечь воздушное пространство страны пассажирскому лайнеру «S7», на борту которого, помимо обычных пассажиров, находилась и делегация во главе с Дмитрием Рогозиным. Специалисты рассматривают принятие как временных, так и постоянных мер в отношении румынских авиакомпаний.

**На площадке «Госкорпорации по ОрВД» состоялось российско-китайское совещание**

Российская сторона сообщила об изменении объёмов воздушного движения и распределении потоков в воздушном пространстве РФ, а также проинформировала представителей Бюро по ОрВД Управления ГА Китая о состоянии дел в области укрупнения центров ЕС ОрВД и развитии АЗН и GBAS в России. Представители Бюро по ОрВД УГАК ознакомились присутствующих с основными характеристиками аэронавигационной системы Китая и мероприятиями, направленными на повышение эффективности предоставляемого обслуживания. Стороны обменялись мнениями в отношении деятельности по совершенствованию процедур выполнения полетов.

**Заявление президента компании Boeing в России и СНГ свидетельствует о его некомпетентности**

Напомним, президент Boeing Russia & CIS господин Кравченко, высказал намерение обратиться в Правительство России с предложением по оптимизации управления воздушным движением в небе России. Своё заявление он обосновывал катастрофическим отставанием в этой сфере от всего мира. «Заявление господина Кравченко вызывает недоумение у специалистов авиационной отрасли, показывает его незнание реального положения дел, а возможно, и предвзятость в оценке деятельности российских специалистов по совершенствованию системы организации воздушного движения», — говорится в сообщении Государственной корпорации по ОрВД.

**«Алмаз — Антей» оснастит аэропорт Пулково инновационной системой наблюдения «Альманах»**

«Многопозиционная система наблюдения «Альманах» является единственной сертифицированной Росавиацией системой, которая предназначена для определения местоположения воздушных судов, оборудованных ответчиками режимов А/С/А3Н-В 1090 ES, спецавтотранспорта, технических средств и других объектов, оснащенных транспондерами АЗН-В 1090 ES, в зоне подхода, на посадочной прямой и рабочей площадке аэродрома методом мультилатерации», отметили в концерне. «Альманах» может обеспечивать мониторинг как на аэродроме, малых высотах, так и на высоте до 20 км, одновременно удерживая в поле наблюдения сотни целей.

**«Росэлектроникой» разработан экспедиционный комплекс для приема спутниковой информации**

Инженеры холдинга «Росэлектроника» разработали мобильный автономный пункт приема с космических спутников гидрометеорологической информации, данных навигационных систем ГЛОНАСС/GPS, а также программ цифрового телевидения. Комплекс оборудования предназначен для использования как в стационарных, так и в полевых условиях, и имеет высокую степень защиты от механических повреждений и воздействия факторов погоды. Подобные комплексы используются в армии и хорошо зарекомендовали себя при дислокации в труднодоступных районах. В настоящее время мобильным пунктом, получившим название «Сюжет-МБ», интересуются организации Росгидромета и Минтранса России.

**Россия и Китай начали эксперимент по совмещению систем ГЛОНАСС и Beidou**

Стартовал эксперимент «Шелковый путь», направленный на изучение возможностей совместной работы российской и китайской навигационных систем ГЛОНАСС и Beidou. Во время проведения эксперимента российским и китайским специалистам предстоит оценить условия навигации и помехи при использовании двух систем и степень покрытия исследуемых трасс сотовой связью, необходимой для высокоточной навигации, а также понять, насколько точнее, чем ГЛОНАСС и Beidou отдельно, работает совмещенная система. На территории России трасса эксперимента пройдет по участкам перспективного международного транспортного направления «Европа — Западный Китай».

**Ввод нового московского центра УВД перенесен из-за протекшей крыши**

Сроки перевода управления воздушным движением над Москвой в здание нового ЦУП во Внуково опять сдвинулись — теперь на начало октября. В конце мая Росавиация отказалась утвердить акт комиссии из-за «некачественных строительных работ». Это касалось первого пускового комплекса, который ФГУП приняло в эксплуатацию еще в 2014 году. Сейчас ГК по ОрВД заключила договор о полной замене кровли, дабы уложиться в новые сроки. В Росавиации сообщили, что ввод в эксплуатацию дорогостоящего оборудования принципиально невозможен. Условия труда диспетчеров в здании не соответствуют установленным требованиям, и в итоге безопасность полетов не обеспечивается.

**Над Крымским мостом ввели ограничения на полеты для обеспечения его безопасности**

Как сообщило Министерство транспорта России, полеты самолетов, аэростатов и дронов запрещены на высоте до одного километра. Ширина запретной зоны составляет три километра, ее протяженность — на всю длину моста. Ограничения введены для обеспечения безопасности на время строительства объекта, но могут быть сохранены и после его ввода в эксплуатацию. Мост соединит Крымский полуостров и Краснодарский край. Его общая длина составит 19 километров, он будет самым протяженным в России. Автомобильное движение по нему планируется открыть в 2018-м, а железнодорожное — в 2019 году. Работы по строительству моста выполнены более чем на 50 процентов.



# Современное оборудование — несовершенно

## До самой разрушительной катастрофы в истории авиации в аэропорту Сан-Франциско оставался всего... один метр

По предварительным оценкам, рейс AC-759 прошел над первыми двумя самолетами на РД Charlie на 100 футов, над

Руководит проведением расследования Совет по безопасности на транспорте США (NTSB). 15 июля 2017 года NTSB сообщил, что самолет «получил разрешение на посадку на взлетно-посадочной полосе 28 правой в международном аэропорту Сан-Франциско, но вместо этого следовал в створе к параллельной рулежной дорожке Charlie, на которой находилось четыре самолета, ожидавших взлета (Boeing 787, затем Airbus A340, еще один Boeing 787 и Boeing 737). Рейс AC-759 снизился ниже 100 футов над землей и ушел на второй круг после пролета над находившимся первым на рулежной дорожке самолетом. ... Во время инцидента преобладали ночные визуальные метеорологические условия».

В соответствии с последними данными, пилоты Air Canada ошибочно приняли рулежную дорожку за взлетно-посадочную полосу рядом с ней и снизились до высоты 59 футов (18 метров) над землей, после чего начался набор высоты при выполнении маневра по уходу на второй круг. Учитывая, что высота самолетов Boeing 787 и Airbus A340 составляет 17 метров, то до самой разрушительной катастрофы в истории авиации оставался всего 1 метр.

О том, что рейс AC-759 заходит не на полосу, а на рулежку, сообщили пилоты авиакомпании United, а пилоты находившегося за United рейса авиакомпании Philippine Airlines включили посадочные фары, чтобы просигнализировать канадским пилотам об опасности. Исследователи NTSB заявили, что они не смогли определить вероятную причину серьезного инцидента.

Расследователи, вместе с тем, заявили, что по мере того, как самолет Air Canada приближался к рулежной дорожке, он находился вне зоны действия радиолокационной системы, используемой для предотвращения столкновений на ВПП. Эта система не была предназначена для того, чтобы идентифицировать воздушные суда, заходящие не на полосу, а на рулежную дорожку. Отмечается, что это исключительно редкое явление, особенно это касается пилотов авиакомпаний.

По мнению МКАА «Безопасность полетов», редкость события

не означает, что оно не может произойти никогда, — и событие в Сан-Франциско тому подтверждением. Поскольку событие произошло в США, то сошлемся на американскую статистику выполнения посадок на рулежные дорожки (посадки не на ту ВПП и вынужденные посадки на РД в аварийных ситуациях не учитывались). В период с 1995 по 2007 год в США среди пилотов авиации общего назначения и коммерческих авиалиний зарегистрировано 267 посадок в 110 аэропортах. В 66 аэропортах зафиксировано по одному случаю выполнения посадки на РД, в 44 аэропортах такие инциденты наблюдались неоднократно. Например, в аэропорту Палм-Бич зарегистрировано 36 посадок на РД в период с 1995 по 2007 г., в аэропорту Линкольн — 13 случаев с 1995 по 2006 годы, в аэропорту Сизтл/Такома — 7 инцидентов между 1999 и 2005 годами.

**Вот лишь некоторые значимые инциденты, происшедшие в других местах:**

- 12 апреля 1988 года экипаж самолета BAC-111 авиакомпании British Island Airways вместо посадочной полосы произвел посадку на рулежную дорожку, на которой в это время находился руливший навстречу самолет Boeing 737 авиакомпании British Airways. Экипаж Боинга для избежания столкновения срулил с рулежки, а сдвинувший борт остановился всего в 200 м до него.

- 20 октября 1993 года экипаж самолета Boeing 737 авиакомпании Air Malta в аэропорту Лондон/Гатвик в темное время суток при хорошей видимости вместо ВПП 26 правой произвел посадку на РД 2.

- 28 октября 2006 года самолет Boeing 757 авиакомпании Continental Airlines при выполнении захода на посадку на ВПП 29 международного аэропорта Ньюарк фактически произвел посадку на параллельную ВПП рулежную дорожку Zulu. Поскольку других воздушных судов на рулежной дорожке не было, то посадка была выполнена благополучно. На борту находилось 148 пассажиров и 6 членов экипажа.

- 26 января 2008 года экипаж самолета Airbus A319 авиакомпании S7 Airlines произвел посадку в Челябинске вместо ВПП на рулежную дорожку.

- 21 сентября 2011 года экипаж самолета Boeing 737-800 авиакомпании Thomson Airways вместо

ВПП произвел посадку на рулежную дорожку.

- 19 декабря 2015 года экипаж самолета Boeing 737 авиакомпании Alaska Airlines вместо ВПП 16 центральной произвел посадку на параллельную рулежную дорожку Tango в аэропорту Сизтл/Такома. Катастрофы удалось избежать, поскольку на рулежке не было других воздушных судов.

- 13 февраля 2017 года известный актер Харрисон Форд на своем самолете выполнил посадку в аэропорту Джон Уэйн на параллельную рулежную дорожку, пролетев над самолетом Boeing 737, ожидавшим разрешение на взлет. На борту самолета авиакомпании American Airlines находилось 110 пассажиров и 6 членов экипажа. Случись столкновение, и последствия его были бы трагическими. Г-н Форд полностью признал свою вину и ответственность за ошибку.

Таким образом, используемое современное оборудование показало свою неспособность предупреждать диспетчера о том, что воздушное судно заходит не на полосу, а на рулежку, где столкновение с несколькими находящимися в очереди на взлет самолетами может быть намного тяжелее по последствиям, нежели столкновение на ВПП с одним воздушным судном или находящимися на ней транспортными средствами. Столкновения на РД могут стоить жизни не десяткам или сотням, а тысячам человек.

Федеральное авиационное управление США заявило, что уже работает над изменениями, чтобы системы предупреждения могли видеть и то, что происходит в створе рулежных дорожек, и своевременно предупреждать диспетчеров о возможных ошибках пилотов.

Отмечается, что оба пилота Air Air Airbus A320 были очень опытными. У капитана — более 20 000 часов полета, а у второго пилота — около 10 000 часов. Пилоты сказали следователям, что «они не помнят, чтобы видели самолет на рулежной дорожке, но что-то выглядело не так». Расследователи не смогли прослушать, что капитан и второй пилот рейса AC-759 говорили друг другу во время инцидента и ухода на второй круг, потому что на записи речевого самописца можно прослушать только последние два часа, поскольку запись осуществляется циклично, и записи, предшествующие записанным последним двум часам, стираются. Поскольку самолет на следующее утро выполнил рейс в Монреаль продолжитель-

ностью 5 часов 20 минут, и еще несколько рейсов, то аудиозаписи переговоров членов экипажа не сохранились.

Очень странно, что после серьезнейшего инцидента авиакомпания не позаботилась о том, чтобы сохранить аудиозаписи переговоров. Тем более странно, что с таким требованием не выступили ни FAA, ни NTSB. По мнению МКАА «Безопасность полетов», такое поведение весьма похоже на намеренное желание поскорее избавиться от компрометирующих материалов.

Вместе с тем, данное событие показало, что катастрофических последствий удалось избежать благодаря защитным барьерам, обеспечивающим безопасность полетов. В данной ситуации высокая вероятность того, что ошибку допустил экипаж, хотя, естественно, следует дожидаться окончательных результатов расследования. Однако экипаж, засомневавшись в том, что полоса свободна, не ограничился, как это часто бывает, обсуждением проблемы между капитаном и вторым пилотом, а озвучил ее вслух, попросив подтвердить разрешение на посадку и сообщив диспетчеру, что они наблюдают огни. Диспетчер ответил, что полоса действительно свободна, и повторил разрешение на посадку.

Экипаж United спросил диспетчера о том, куда следует каннадский самолет, чем привлек внимание диспетчера к истинному местоположению рейса AC-759. Диспетчер немедленно отреагировал и дал указание экипажу уйти на второй круг. Экипаж немедленно отреагировал и начал маневр по уходу на второй круг. Учитывая, что между снижавшимся и находившимся на рулежке первыми двумя самолетами при расхождении был интервал всего в 1 метр, то даже секундное промедление с уходом на второй круг привело бы к крупномасштабной катастрофе.

**Что примечательно, лайнер, снижаясь над рулежной дорожкой, не отразился на диспетчерских радарх. Они работают таким образом, что видят только воздушные суда, приближающиеся к взлетно-посадочным полосам, а не к рулежной дорожке. В Федеральном управлении гражданской авиации учли это и начали работу по исправлению технического недостатка радиолокационного оборудования.**

# Холмы Грузии, берег турецкий

В маршрутную сеть АП Жуковский вошли Тбилиси и Анталя



В ходе беседы с журналистами Иван Доронин изложил стратегию развития флота авиакомпании «Уральские авиалинии». В настоящее время он состоит из 43 воздушных судов семейства A320, из которых 23 самолёта базовой модели, 13 бортов A321 и 7 — A319. Эти самолёты являются среднемагистральными, но руководство авиакомпании намерено развивать и дальнемагистральный сегмент. Какие именно самолёты планирует приобретать руководство авиакомпании, не сообщалось. Известно только, что они будут от корпорации Airbus. Речь может идти об A330 или о вышедшем на рынок A350. Аэропорт Жуковский может принять любой из них, равно как и A380. Дело останется за тем, чтобы подготовить к приёму «дальнебойщиков» терминальную инфраструктуру, а ВПП и опыт по приему воздушных судов такого класса уже есть.

...Прошло три дня и из аэропорта Жуковский был открыт новый маршрут на популярный среди российских туристов курорт — в Анталию. Новым это направлением является, разумеется, для аэропорта Жуковский. Оно было освоено ещё в первые постсоветские годы, и редкая авиакомпания в своей маршрутной сети его не имела. Рейс в Анталию выполняет авиакомпания Pegasus Fly. Торжества по случаю открытия нового направления состоялись в четверг 10 августа. Пассажиры в зоне регистрации ждали традиционное угощение — торт и шампанское.

Показателем популярности и востребованности направления стало то, что на рейс был поставлен самолёт Боинг-767-300, и его загрузка была практически полной. О дальнейших перспективах развития аэропорта Жуковский в ходе беседы с корреспондентом нашего издания рассказал генеральный директор АО «РАМПОРТ-АЭРО» Томас Вайшвила.

— Анталя является одним из самых популярных туристических направлений ещё с 90-х годов. В этот город летают самолёты многих российских авиакомпаний, и у туристов есть широкий выбор. В чём секрет успеха?

— Анталя является классическим туристическим направлением. Вторым после него является Египет, возврата которого ждут все авиакомпании, аэропорты и туристические агентства. Речь идёт о том, чтобы аэропорты в этой стране были признаны безопасными.

Сама Анталя как таковая для нашего аэропорта новым направлением не является — месяц назад

туда уже начала полёты турецкая авиакомпания SunExpress. Авиакомпания «Икар» выбрала для выполнения рейса наш аэропорт, потому что видит значительные перспективы его развития. В настоящее время уже успешно выполняется программа полётов в Китай, которая к зиме может стать ещё более интересной: помимо чартерных рейсов будут открываться и регулярные. Эта авиакомпания уже начала полёты в Баку (на открытии рейса вы уже присутствовали), и их результаты признаны успешными.

Руководители авиакомпании и пассажиры одобительно оценивают качество работы аэропорта Жуковский. Распространено мнение, что до него трудно добраться, но общее время в пути из любой точки Москвы не больше, чем до любого из трёх аэропортов Московского авиаузла. При этом в самом терминале нашего аэропорта необходимые процедуры выполняются втрое быстрее по сравнению с названными выше.

— Процедуры по пересечению границы также подразумеваются?

— Да, и они тоже. Помимо этого преимуществом нашего терминала по сравнению с жуковскими, шереметьевскими и домodedовскими, является его компактность и простота. В нём нет таких сложных коридоров, как, например, в Домодедове. Пассажиры без труда ориентируются как перед вылетом, так и после прилёта. Время от входа в терминал после прилёта до посадки в автобус (идущий к метро Котельники или к платформе Отдых) не превышает 20 минут. Заметим также, что все автобусы подходят прямо к терминалу, а во Внуково и Домодедове приходится переходить через площадь.

— Турция — это возвращённое направление, закрытое после совершения террористических актов. При организации рейсов в Стамбул и в Анталию возникали ли сложности, связанные с опасением их рецидива?

— Нет, этих сложностей не возникло. Одним из условий открытия рейсов является соответствие нормам авиационной безопасности. Будет оно достигнуто — будет открыт рейс. Так, например, сегодня загружается рейс на Тель-Авив, и дождёт пассажиров и багажа ведётся достаточно тщательно, начиная со входа в терминал. Шутки вроде того, что «у меня есть бомба» не приветствуются и могут иметь серьёзные последствия вплоть до того, что шутника могут снять с рейса. Собственно говоря, ни в одном аэропорту подобные шутки не приветствуются.

— Если изучить маршрутную сеть аэропорта, можно обратить внимание, что турецкое направление достаточно хорошо «раскатано».

— Да, это так. Рейсы в Стамбул выполняет турецкий перевозчик Anur Air, появлению которого мы были рады. То, что он комфортно себя чувствует в нашем аэропорту, подтверждают результаты. Они начали с частотностью три раза в неделю, а в сентябре доведут её до четырёх. Мы сегодня ведём работу по увеличению числа рейсов на Стамбул и рассчитываем на то, что у названной авиакомпании он станет ежедневным. К летнему сезону 2018 года есть возможность сделать регулярными и рейсы на Анталию.

— Вы упоминали о планах начать полёты в Рим. Можете ли вы сказать несколько слов о глобальной программе развития

маршрутной сети? Какие направления должны войти в неё?

— Все российские авиакомпании первой десятки фокусируются на нескольких рынках. Первый фокус — страны СНГ, а именно, Таджикистан, Кыргызстан и Казахстан, Азербайджан, а также Грузия. Пассажиропоток на этих направлениях всегда стабилен. Второй фокус — это Западная Европа. Первое место занимает Лондон, второе — Париж, Амстердам, Рим, Милан. Эти направления являются популярными в течение 15 лет. Все авиакомпании стремятся увеличить на них частотность. Из этого мы и исходим.

— Арабские Эмираты будут вовлечены в вашу программу?

— Будут, но в чартерном сегменте. Когда речь заходит о регулярных рейсах, рассматривается круглогодичная программа, учитывающая не только туризм и отдых, но и бизнес-поток. Программа полётов в Тель-Авив будет круглогодичной, Рим, Милан и Амстердам, возможно, тоже.

— Известно, что в качестве базовой авиакомпании для вашего аэропорта рассматриваются «Уральские авиалинии». Будут ли в Жуковском базироваться другие перевозчики?

— Привлечение авиакомпаний в качестве базовых для аэропорта Жуковский главной задачей не яв-



Евгений Солодилилин и Иван Доронин

ляется. Наша задача — максимально развивать аэропорт и сделать его интересным для перевозчиков с разных точек зрения, включая финансовую. Базовая компания появится сама по мере расширения её маршрутной сети из аэропорта Жуковский. Так, например, для «Уральских авиалиний» Тбилиси является уже шестым направлением.

— То, что иностранные авиакомпании охотно выполняют рейсы в Жуковский, говорит о том, что инфраструктура по обслуживанию воздушных судов в нём высоко развита. Как она организована?

— Как у всех. Главный акцент делается на быстроту, качество и безопасность. У каждой авиакомпании есть перечень требований к аэропорту, включая его наземные службы, куда входит и авиационная безопасность. Когда новая авиакомпания приходит к нам, мы начинаем разговор с руководством с того, что выясняем их требования. Так, например, мы узнаём нормативы перевозчика на обслуживание пассажиров и обработку багажа. Отдельное внимание уделяется контролю качества обслуживания, например, замеряется время, которое требуется, например, чтобы отстоять в очереди при входе в терминал и у стойки регистрации.

Мы достаточно основательно готовились к зиме, которая оказалась довольно суровой. Но все

рейсы вылетали вовремя несмотря на снег по колено и ледяной дождь. В этом значительную роль сыграло и руководство ЛИИ имени М.М. Громова, которому принадлежит аэродром. Мы же закупили всю необходимую технику. В будущем году мы планируем открыть грузовой терминал. А в конце нынешнего года и в начале следующего начнутся работы по реализации проекта второго пассажирского терминала.

— Потребуется ли строительство новой ВПП?

— Их на аэродроме и так четыре. Четвёртая и является самой длинной. Все взлётно-посадочные операции выполняются с неё. Первая имеет длину 3500 метров. При необходимости можно будет использовать и её, но сегодня нам хватает и одной.

— Когда аэропорт только создавался, он рассматривался в качестве базы для авиакомпаний-лоукостеров. Рассматривается ли он в этом качестве сегодня и есть ли лоукостеры, которым аэропорт Жуковский был бы интересен?

— Сегодня разница между полносервисным перевозчиком и лоукостером достаточно размыта. Если 8 лет назад низкобюджетная компания воспринималась как экзотика или как «регулярный чартер», сегодня она рассматривается как серьёзный игрок.

Динамика развития «Победы», её высокие финансовые результаты могут послужить сигналом и для других потенциальных бюджетников. Высокие финансовые результаты показывают и западные лоукостеры, такие как Ryan Air, EasyJet, WizzAir. Разницы в требованиях к аэропорту со стороны авиакомпаний обеих бизнес-моделей сегодня уже нет. Все хотят, чтобы их обслуживали как можно быстрее. Требование, чтобы время разворота не превышало 35-40 минут стало уже стандартным. Все научились считать деньги и стали понимать, что самолёт зарабатывает их не на земле, а в воздухе. Помимо этого все авиакомпании начали зарабатывать на продаже не только перевозок, но и сопутствующих услуг. Архитектура нашего терминала подходит для обеих бизнес-моделей.

— Аэропорт сегодня является региональным. Будет ли меняться его статус?

— Руководство принимает ситуацию такой, какой она является. В прошлом году Минтранс признал наш аэропорт региональным, но для нас это значения не имеет. Он имеет статус международного и требования к нему не ниже, чем к другим. Одним словом, сомнения в нужности этого аэропорта отпали у всех, у кого они были. У него — хорошее будущее.

## МИРОВЫЕ НОВОСТИ

### К 2025 году будут разработаны технологии дистанционного управления пассажирскими ВС

По словам экспертов швейцарского банка UBS, использование беспилотных самолетов сможет значительно сократить затраты авиакомпаний. К примеру, Boeing планирует продать около 41 тысячи самолетов в период с 2017 по 2036 год. Соответственно, будет необходимо найти и обучить 637 тысяч новых пилотов. На данный момент коммерческие рейсы уже осуществляют посадку с помощью бортового компьютера, а пилоты вручную управляют лишь несколько минут за полет. Если же перейти на использование беспилотных самолетов, цены на авиабилеты могут снизиться в среднем на 11 процентов. Для авиакомпаний этот шаг позволит сэкономить 35 миллиардов долларов в год.

### Ирландская Ryanair первой из европейских авиакомпаний перевезла миллиард пассажиров

«В июле мы встретили миллиардного клиента с момента нашего первого полета в 1985 году и стали первой авиакомпанией Евросоюза, которая перевезла более миллиарда пассажиров», — сообщил директор по маркетингу компании Кенни Джейкобс. В июле Ryanair зафиксировал 11-процентный рост пассажиропотока, перевезя в совокупности 12,6 миллиона человек. Для сравнения: за шесть месяцев 2017 года группа «Аэрофлот», куда входит скандально известный отечественный лоукостер «Победа», перевезла 23 миллиона пассажиров. В том числе, «Аэрофлот», который считается самым крупным российским перевозчиком, обслужил всего 15,2 миллиона пассажиров.

### Американская компания готова оплатить поиски пропавшего в 2014 году малайзийского самолета

Компания Ocean Infinity намерена взять на себя финансовые обязательства по новой операции, направленной на поиск пропавшего в 2014 году малайзийского лайнера MH370, передает Associated Press. «Условия договоренностей (между компанией и Малайзией) не подлежат разглашению, но я могу подтвердить, что Ocean Infinity предложила взять на себя экономические риски за возобновление операции», — приводит агентство выдержки из письма представителя компании. «Мы ведем конструктивный диалог с малайзийскими властями и надеемся, что наше предложение будет принято», — отметили в компании. Ocean Infinity занимается исследованиями морского дна на большой глубине.

### Финский национальный авиаперевозчик Finnair готов нанять в штат пилотов без опыта

Всего планируется нанять около 100 новых сотрудников. На работу приглашают как опытных пилотов, так и тех, у кого совсем нет летного стажа. Последним нужно будет пройти двухгодичные курсы в Авиационном институте Финляндии или специальную программу от авиаперевозчика, сообщается в пресс-релизе Finnair. Пилоты, имеющие опыт, пройдут курсы повышения квалификации и уже в 2018 году смогут стать вторыми пилотами на самолетах Airbus. Начальная заработная плата летчиков авиакомпании составляет 3000 евро, а средняя — 10 952 евро. Период приема заявок продлится по 31 августа т.г. Рекрутинговая кампания связана с ростом прибыли авиаперевозчика.

### Инвесторы неохотно вкладывают свои средства в лоукостеры, хотя прибыль у последних выше

Эксперты агентства Watermark Consulting отмечают, что по итогам первой половины 2017 года в США больше всего заработала низкобюджетная авиакомпания Spirit — несмотря на огромное количество жалоб от пассажиров. Далее идет лоукостер Frontier Airlines. Они смогли оставить позади таких «гигантов», как Delta и United Airlines. Между тем, доходность акций авиаперевозчика с высоким уровнем удовлетворенности клиентов составляет 295 процентов, с низким — 146 процентов. «Во время трансатлантического перелета, который длится 18 часов, главное для пассажиров — комфорт, который лоукостеры обеспечить не в состоянии», — отмечают авторы исследования.

### Суд Евросоюза запретил соглашение об обмене данными пассажиров авиакомпаний с Канадой

«Соглашение между ЕС и Канадой об обмене данными авиапассажиров, которое ранее две стороны признали необходимым в борьбе против террористических угроз, не может быть утверждено в данном виде из-за несоответствия законам ЕС, поскольку оно нарушает право на неприкосновенность частной жизни», — говорится в заявлении суда. Как отмечает Deutsche Welle, Брюсселю и Оттаве следует пересмотреть ряд положений документа, поскольку в нынешнем виде он позволяет собирать данные о пассажирах даже в случаях, когда острой террористической угрозы нет. О заключении соглашения стороны впервые договорились в 2014 году. Информация должна была храниться в течение пяти лет.

### Аэропорт Майами реализовал функцию въездных процедур в США на мобильном приложении MPC

Международный аэропорт Майами первым в мире реализовал функцию ускоренного прохождения паспортного контроля на границе США с помощью мобильного устройства — Mobile Passport Control. Отныне американские и канадские граждане, прибывающие в Америку через Майами, могут сообщать свои данные Погранично-таможенной службе США (US CPB) с помощью официального приложения аэропорта Майами (MIA Airport Official App) в виде штрих-кода, полученного на мобильный телефон. Этот сервис, разработанный глобальным поставщиком IT решений для авиационной отрасли компанией SITA и сертифицирован Погранично-таможенной службой США.

### Журналисты The Guardian отказались встретиться с осужденным летчиком Константином Ярошенко

Корреспонденты британской газеты не собираются приезжать в тюрьму «Форт-Дикс» к осужденному российскому летчику, чтобы провести объективное журналистское расследование. После прочтения в газете статьи о себе россиянин направил изданию письмо, в котором пригласил журналистов посетить его в США, чтобы те могли получить полное представление обо всех обстоятельствах и деталях его похищения американскими спецслужбами в Либерии. «Они боятся, что я расскажу о том, что творилось в Гвинее, в Киве. Там происходили очень серьезные вещи. Они знают, о чем я. Я ведь маленькое звено в этой огромной цепи по дискредитации России», — заявил летчик.

# Авиаметтелеком Росгидромета

*Точный прогноз погоды —  
надежные взлёт и посадка*

Российская Федерация подписала конвенцию о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). В соответствии с ней Правительство России назначило Росгидромет полномочным органом по метеорологическому обеспечению международной аэронавигации.

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 14 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 180 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

**Нашей миссией является: «Повышение безопасности, регулярности и эффективности полетов национальной и международной гражданской авиации за счет предоставления качественной прогностической и фактической метеорологической информации».**

**Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:**

- о фактических условиях погоды на аэродромах;
- об ожидаемых (прогнозируемых) условиях на аэродромах;
- об ожидаемых условиях погоды на маршрутах полетов;
- о прогнозируемых опасных для полетов явлениях погоды (болтанке, обледенении);
- о наличии и распространении облаков вулканического пепла;
- о климатических характеристиках для планирования полетов.

Авиапредприятия получают нашу информацию на основе 2,5 тысяч договоров. В течение года на основе этих договоров мы передаём пользователям более 3 миллионов метеорологических сводок.



123242, Москва, Прокудинский пер. д.2/12, стр. 1, E-mail: [aviamettelecom@mecom.ru](mailto:aviamettelecom@mecom.ru),  
Тел. (499) 255-50-75, факс: (499) 795-22-00, Web сайт <http://www.aviamettelecom.ru>

## ПАМЯТИ ТОВАРИЩА

**ДЕЙНЕКИН**  
**Петр Степанович**  
(14.12.1937 – 19.08.2017)

19 августа 2017 года, на 80 году жизни, скоропостижно скончался Герой России, Заслуженный военный летчик СССР, генерал армии, доктор военных наук, профессор Петр Степанович Дейнекин. Он прошел славный путь от правого пилота военно-транспортного самолета Ли-2 до Главнокомандующего ВВС Советского Союза — заместителя Министра обороны СССР, Главнокомандующего ВВС объединенных вооруженных сил СНГ и Главнокомандующего ВВС Российской Федерации.

В 1962-1964 годах он летал пилотом на самолетах Ту-104 в Ленинградском предприятии гражданской авиации.

Петром Степановичем был внесен большой вклад в укрепление обороноспособности страны, развитие отечественной авиации. Он уделял очень большое внимание укреплению связей между военно-воздушными силами и гражданской авиацией. Начиная с 2011 года до последних дней, Петр Степанович являлся Председателем Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта. Под его руководством и непосредственном участии Советом проведена общественно-важная работа, направленная на развитие гражданской авиации в рыночных условиях.

Это был замечательный летчик. Им освоены полеты на 23 типах воздушных судов, начиная от По-2 и заканчивая Ту-160. Это был глубокий историк авиации, интересный писатель. Награжден многими государственными наградами.

Ушел из жизни многогранный, очень красивый, мудрый и сильный человек. Он пользовался огромным авторитетом и любовью у авиаторов. Память о Петре Степановиче Дейнекине надолго сохранится среди нас!

**Руководство Федерального агентства воздушного транспорта**  
**Совет клуба «Опыт», Совет РОО «Авиаветеран»**

Редакция газеты «Воздушный транспорт», чим многолетним автором и мудрым наставником был Петр Степанович, от имени всех наших читателей присоединяет свой голос ко всем словам скорби в авиационном сообществе по случаю этой невосполнимой утраты. Мы еще не раз вспомним о нем, не раз расскажем во всех подробностях новым поколениям наших читателей о его яркой жизни. Он ушел в свой последний полет в вечность... И остался с нами навсегда!



### МИМОЛЕТОМ

**Взлет, прерванный войной**  
Сахалинские поисковики отметили табличкой место гибели Lockheed на курильском острове



Активисты сахалинского подразделения поискового движения России обнаружили место гибели военного самолета на курильском острове Шумшу и установили там памятную табличку, сообщил руководитель подразделения Артём Бандура.

«Работая с архивными документами, мы случайно наткнулись на информацию о трагическом происшествии на острове 11 октября 1945 года. В тот день во время взлета потерпел катастрофу самолет американского производства Lockheed PV-1 Ventura. В результате трагедии погибли шесть членов экипажа и четыре пассажира (фельдшер и рядовые). В нынешнюю экспедицию мы решили отыскать это место, выяснить, были ли похоронены люди, так как в документах эта информация отсутствует», — рассказал Артем. Обработав архивную информацию, поисковики нашли все данные по катастрофе: обстоятельства, причины, а также список погибших. Табличку изготовили на Сахалине, на ней перечислены имена и фамилии погибших советских летчиков, фельдшера и рядовых. Прибыв на остров, в район аэродрома Байково (в 1945 году аэродром Катаока), подняли в воздух отрядный квадрокоптер. С его помо-

щью и удалось обнаружить обломки самолета и двигатель.

Мотор лежал наполовину в земле в еле заметной капле-видной воронке, а под ним находились обломки от фюзеляжа, крыльев и прочие детали самолета. На месте падения самолета удалось найти заводскую табличку двигателя. Номер, указанный на ней, совпал с номером в архивных документах. Двигатель активисты поставили в качестве памятника, а рядом установили памятную табличку с данными о членах экипажа и пассажирах, погибших в катастрофе. Останков они не обнаружили. Вероятно, погибшие похоронены на кладбище рядом с аэродромом Байково.

«В солнечный день табличку будет видно со стороны Второго Курильского пролива, а значит, есть вероятность, что туристы, посещающие Шумшу, придут на место гибели самолета и отдадут дань памяти погибшим минутой молчания», — резюмировал Бандура.