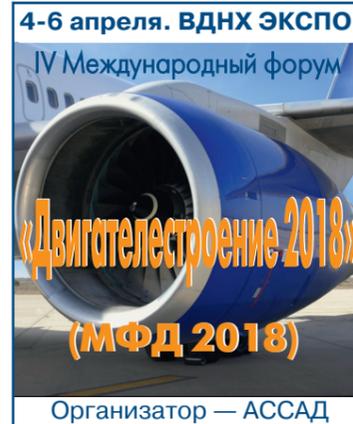


Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 12 (44159)
Март 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



На Иркутском авиационном заводе — филиале ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК) завершена постройка второго опытного самолета МС-21-300, предназначенного для проведения летных испытаний. При производстве нового самолета учтены результаты тестирования первой опытной машины. 25 марта машина переведена из цеха окончательной сборки в летно-испытательное подразделение предприятия.

«Завершение сборки второго самолета — важный этап в реализации программы МС-21. Подключение в текущем году к летным испытаниям новых машин позволит решить ключевые задачи проекта: в установленные сроки завершить сертификацию МС-21, развернуть серийное производство и поставить первые лайнеры заказчику», — сообщил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

Всего в летных испытаниях будет задействовано 4 самолета МС-21-300.

В настоящее время на Иркутском авиационном заводе собран фюзеляж третьего самолета МС-21-300, ведется сборка отсеков и агрегатов четвертой машины. Идет изготовление деталей и узлов самолета, предназначенного для проведения ресурсных испытаний.

Первый МС-21-300 проходит летные испытания на аэродроме ЛИИ им. М. Громова (г. Жуковский). Самолет для статических испытаний проходит тестирование в ЦАГИ.



Пора в небо!

Завершена постройка второго самолета МС-21-300

Партнерство во имя безопасности

В Баку состоялось заседание 36 сессии Межгоссовета по авиации и использованию воздушного пространства



Подробности на с. 10

О создании нового самолета на авиасалоне МАКС 2017 в Жуковском телезрителям страны рассказал генеральный директор СибНИА Владимир Барсук



Подробности на с. 2-5

Продвинутый внук «Аннушки»

Унаследует ли ТВС-2ДТС титул «кукурузника» от Ан-2

Воздушный транспорт гражданской авиации № 12 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

В. Чуйко,
президент,
генеральный директор

Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»

И. Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,

генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»

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

Отпечатано в типографии
ООО «МЕДИАКОЛОР»

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

Заказ Тип. № 274

Подписку можно оформить
в любом отделении связи



Было несколько попыток постройки самолётов аналогичной вместимости и с аналогичными лётно-техническими характеристиками. Во второй половине 50-х годов конструкторское бюро О.К. Антонова создаёт лёгкий транспортный самолёт Ан-14, известный под названием «Пчёлка». Широкого распространения он не получил, так как даже с двумя двигателями не

превзошёл «Аннушку», у которой он один.

Вторая попытка была сделана в 1994 году, когда был построен Т-101 «Грач», созданный МАПО «МиГ» совместно с конструкторским бюро «Рокс-Аэро». В отличие от Ан-2 он является монопланом и, кроме того, он был оснащён не поршневым двигателем, а турбовинтовым. К сожалению, в серийное производство он также не поступил.

Продвинутый внук «Аннушки»

Унаследует ли ТВС-2ДТС титул «кукурузника» от Ан-2

Занесенный в Книгу рекордов Гиннеса самолёт Ан-2 появился в ту эпоху, когда воздушные суда подобного рода уже считались пережитком прошлого, но в истории отечественной авиации он стал единственным, находящимся в эксплуатации в течение 70 лет. Ушли «на покой» Ил-12, Ил-14, Ту-104 и Ил-18, но им на смену пришли Ан-24, Як-40, Ту-134, Ту-154, Ил-62. А сегодня и они в свою очередь тоже стали достоянием истории. Но что создано на замену Ан-2?

Не получил развития и созданный в первое десятилетие нового века «Рысачок», который также создавался для замены Ан-2, но в отличие от него он представляет собой моноплан с низкорасположенным крылом, на котором расположены два двигателя. Внешне «Рысачок» напоминал самолёт, конкурировавший во второй половине 40-х годов с Ан-2, а именно, Як-16. Опытный образец этого

самолёта был построен на авиазаводе в подмосковном Долгопрудном, где в дальнейшем строилась часть серии Ан-2. «Рысачок» не был запущен в серийное производство, но его создатели планируют переработать проект и построить самолёт, рассчитанный на перевозку не 10 пассажиров, а 19.

Одним словом, «Аннушка» замены так и не получила. Не случайно многие ветераны граждан-

ской авиации говорят, что лучше Ан-2 может быть только Ан-2. Так же рассуждали и авиаконструкторы СибНИА, которые первоначально пошли по пути модернизации Ан-2. Результатом этих работ стало создание принципиально нового самолёта ТВС-2ДТС, который отчасти внешне сохранил очертания Ан-2.

Продолжение на с. 5

Дополнительный фактор опасности

в процедурах управления рисками деловой авиации обусловлен, как правило, спецификой этого бизнеса

Тема безопасности полётов актуальности не утрачивает никогда. В последние годы случаи катастроф с тяжёлыми самолётами стали единичными, но, к сожалению, этого невозможно сказать про АОН. Кто виноват — вопрос второстепенный. Главный — что теперь с этим делать. Как научиться управлять безопасностью полётов, каким образом — ответ на эти вопросы ищут многие авиационные эксперты и сообщества, в том числе и Объединённая Национальная Ассоциация Деловой авиации (ОНАДА).

20 марта в Москве, в отеле «Аэростар», состоялся III ежегодный практический семинар по вопросам безопасности в деловой авиации. Заявленная тема: «Безопасность полётов. Безопасность топливообеспечения».

Два первых мероприятия прошли с большим успехом, собрав в общей сложности более 200 участников. В нынешнем се-

минаре приняли участие представители Федерального агентства воздушного транспорта, МГТУ ГА, УВАУ ГА, Межгосударственного авиационного комитета, Международного совета деловой авиации, отраслевых ассоциаций. Основу аудитории составили представители авиационных компаний и операторов деловой авиации, а также организаций,

работающих на рынке деловой авиации в других секторах ее инфраструктуры. Семинар 2018 года прошёл при поддержке и участии компаний Bombardier Business Aircraft и Air Total.

Открывший этот форум почётный Президент ОНАДА, эксперт по расследованию тяжёлых авиационных происшествий **Валерий Очиров** сделал детальный



обзор конференции по человеческому фактору, состоявшейся в феврале в Росавиации и в выставочном комплексе «Крокус-Экспо» в рамках форума NAIS. Кроме того, Очиров познакомил аудиторию с материалами, которые предоставил президент Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полётов» Валерий Шелковников. В

своём выступлении эксперт отметил также необходимость уделять пристальное внимание вопросам безопасности полётов при подготовке специалистов в авиационных учебных заведениях. В программах обучения должно быть уделено внимание и человеческому фактору.

Продолжение на с. 6-7



А пока в беседе с корреспондентом нашего издания об этом рассказал президент Ассоциации «Союз Авиационного двигателестроения» (АССАД), доктор технических наук, профессор **Виктор ЧУЙКО**.

— Чему будут посвящены форум и выставка нынешнего года? Какие экспонаты «МФД-2018» станут основными?

— По сложившейся традиции МФД будет состоять из научно-технического конгресса и выставки. Сегодня заказанная нами экспозиционная площадь в 6000 квадратных метров практически полностью занята. В число участников вошли около 80 фирм из 8 стран мира.

Сам форум проводится во исполнение Распоряжения Пра-

В небо на собственной тяге

Почему двигателисты опережают создателей самолетов

Как и для всей индустрии страны в целом, пореформенные 90-е годы не прошли для авиадвигателестроительной отрасли бесследно. Но она не только выдержала испытание временем, но и продолжила развиваться в соответствии с потребностями нового века. Каковым является положение дел в этой отрасли сегодня, какие из направлений являются проблемными, а какие перспективными — эти вопросы будут рассмотрены на форуме по авиадвигателестроению, который раз в два года проводится в рамках авиадвигателестроительной выставки на ВВЦ.

вительства Российской Федерации, которым допущена и демонстрация техники военного назначения его (на предыдущем была представлена только гражданская продукция наряду с изделиями двойного назначения), на основании Приказа Министра промышленности и торговли, а также соглашения, заключённого между АССАД и ОДК. Пред-

седателем Оргкомитета форума является вице-президент Союза машиностроителей России Владимир Гутенёв.

Форум будет посвящён 10-летию со дня основания Объединённой двигателестроительной корпорации, совместно с которой АССАД организует и проводит МФД. ОДК является не только идеологом экспози-

ции, направленной на установление и развитие кооперационных связей фирм-экспонентов с входящими в неё предприятиями, но и генеральным спонсором форума. Она же спонсирует и основные мероприятия предстоящего форума.

Продолжение на с. 8

Мокрое дело

Если малайзийский Boeing и найдут, то случайно

Исчезновение рейса МН370 Малайзийских авиалиний 8 марта 2014 года до сих пор остается нераскрытой тайной. К тому, что человечество узнает истинную историю с Боингом-777, лично я отношусь скептически. Почему? Попробую сначала привести скудные, но достоверные факты, а затем перейти к версиям, которых — пруд пруди.

Долгое время достоверной фактической информацией было лишь то, что самолет вылетел из Куала-Лумпура, а в момент передачи управления от малайзийских гражданских диспетчеров вьетнамским исчез с экранов их локаторов. Только через несколько суток стало известно, что с выключенным оборудованием опознавания и связи самолет скрытно развернул-

ся и пролетел над Малайзией, после чего окончательно исчез с экранов уже военных диспетчеров над Андаманским морем.

Еще через несколько суток специалисты спутниковой системы Inmarsat обнародовали информацию от двигателей самолета, и стало понятно, что самолет еще несколько часов находился в воздухе. Были представлены две воз-

можные траектории движения после исчезновения: одна шла на северо-запад в сторону Каспийского моря, другая заканчивалась в южной части Индийского океана. На этом фактическая часть заканчивалась, начинались версии.

То, что самолет полетел на юг, стало фактом только через год, когда на расположенных ближе к Африке островах начали на-



ходить обломки, позднее идентифицированные как части того самого самолета. Сюда их выбрасывало течениями.

Другая группа фактов связана с проведением поисков. Нам известно, что они стали самыми затратными за всю историю гражданской авиации (150-160 млн

долларов), что только с воздуха было обследовано около 8,000,000 кв. км поверхности океана (это составляет 1,5 процента общей поверхности земного шара), и что в районе поисков не было обнаружено абсолютно ничего.

Продолжение на с. 11



Росавиация информирует

Основные показатели работы гражданской авиации России за февраль 2018 г.

| Показатель работы по видам сообщений | Единица измерения | Всего (регулярные и нерегулярные перевозки) | | |
|---|-------------------|---|----------------|------------------------------------|
| | | февраль 2017 г. | январь 2018 г. | % к соответ. периоду прошлого года |
| Пассажирооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тыс.пасс.км. | 15,302,670.04 | 17,382,536.11 | 113.6 |
| | | 8,744,122.61 | 10,145,414.46 | 116.0 |
| | | 7,610,131.57 | 9,094,048.22 | 119.5 |
| | | 1,133,991.04 | 1,051,366.24 | 92.7 |
| | | 6,558,547.43 | 7,237,121.65 | 110.3 |
| Тоннокилометры в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тыс.ткм. | 1,857,907.36 | 2,032,789.22 | 109.4 |
| | | 1,208,787.01 | 1,318,560.93 | 109.1 |
| | | 1,101,654.23 | 1,220,236.34 | 110.8 |
| | | 107,132.78 | 98,324.59 | 91.8 |
| | | 649,120.35 | 714,228.29 | 110.0 |
| Грузооборот в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тыс.ткм. | 480,667.06 | 468,360.97 | 97.4 |
| | | 421,815.98 | 405,473.63 | 96.1 |
| | | 416,742.39 | 401,772.00 | 96.4 |
| | | 5,073.59 | 3,701.63 | 73.0 |
| | | 58,851.08 | 62,887.34 | 106.9 |
| Перевозки пассажиров в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | чел. | 6,101,630 | 6,767,285 | 110.9 |
| | | 2,279,179 | 2,585,696 | 113.4 |
| | | 1,790,605 | 2,125,190 | 118.7 |
| | | 488,574 | 460,506 | 94.3 |
| | | 3,822,451 | 4,181,589 | 109.4 |
| Перевозки грузов и почты в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | тонн | 73,032.49 | 71,857.73 | 98.4 |
| | | 54,307.19 | 51,372.21 | 94.6 |
| | | 51,947.78 | 49,673.15 | 95.6 |
| | | 2,359.41 | 1,699.06 | 72.0 |
| | | 18,725.30 | 20,485.52 | 109.4 |
| Процент занятости пассажирских кресел в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | % | 78.4 | 80.3 | 1.9 |
| | | 82.6 | 82.5 | -0.1 |
| | | 83.3 | 83.0 | -0.3 |
| | | 77.9 | 78.8 | 0.9 |
| | | 73.5 | 77.3 | 3.8 |
| Процент коммерческой загрузки в том числе: <i>Международные перевозки</i> из них: между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ между Россией и странами СНГ <i>Внутренние перевозки</i> из них: местные перевозки | % | 65.9 | 67.9 | 2.0 |
| | | 68.1 | 67.7 | -0.4 |
| | | 68.2 | 67.6 | -0.6 |
| | | 66.6 | 69.0 | 2.4 |
| | | 62.3 | 68.3 | 6.0 |
| | | 62.8 | 63.7 | 0.9 |

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин призывает использовать санитарную авиацию более эффективно

«Ясно, что в нашей огромной стране не обойтись без такой авиации, и мы будем помогать с санитарной авиацией, но нужно, чтобы она эффективно использовалась», — сказал Президент. В качестве негативного примера он привел случаи, когда медицинское учреждение закупает авиационную технику, но она простаивает, потому что у учреждения или нет соответствующих специалистов, или не хватает денег на обслуживание такого парка. «Мы со своей стороны будем делать все для развития, без этого не обойтись в России. И то, что уже есть, работает, как правило, эффективно. Но нужно за такими вещами следить», — подчеркнул глава государства.

Минтранс России намерен обязать авиакомпании оборудовать все самолеты системой «Глонасс»

Уведомление о разработке соответствующего проекта ведомственного акта опубликовано на regulation.gov.ru. «Установление требований по установке на воздушных судах гражданской авиации Российской Федерации, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, навигационной спутниковой системы «Глонасс», — говорится в уведомлении. Планируемым сроком вступления документа в силу указан август нынешнего 2018 года. Ранее Ространснадзор предписал коммерческим авиаперевозчикам оборудовать все салоны своих самолетов видеокамерами. Позже Министерством транспорта предложено отсрочить это требование до 2019 года.

Минпромторгом внесен в Правительство проект Указа Президента РФ о вхождении ОАК в Ростех

Об этом журналистам сообщил глава министерства Денис Мантуров. По его словам, процесс перехода «займет какое-то время». «Думаю, что с учетом опыта прохождения согласования, всех процедур подготовки Указа и последующего внесения традиционно после Указа это занимает около 12 месяцев. С учетом того, что у Ростеха особый статус в рамках отдельного закона, управление переходит после подписания Указа», — заявил Мантуров. Напомним, госкорпорация вложит в капитал ОАК примерно 30 млрд рублей на программу создания среднемагистрального самолета МС-21. Кроме того, обсуждается вариант объединения ОАК с холдингом «Вертолеты России».

Владимир Пучков потребовал обеспечить готовность авиации в пожароопасный период

В МЧС России под руководством главы ведомства Владимира Пучкова состоялось межведомственное совещание, на котором был рассмотрен вопрос готовности авиации РСЧС к выполнению задач по защите населенных пунктов и инфраструктуры от природных и лесных пожаров. Участники совещания обсудили меры по повышению эффективности взаимодействия при применении авиации, в частности согласованность действий ВС функциональных и территориальных подсистем ЧС и наземной группировки, сообщили в пресс-службе ГУ МЧС РФ. Авиационная группировка составляет более 420 воздушных судов, из которых более 170 самолетов и 245 вертолетов.

Многодетным семьям на Дальнем Востоке предоставят льготы для покупки авиабилетов

Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока рассматривает возможность расширения списка людей, которые могут воспользоваться льготами на местные, региональные и магистральные авиационные перелеты. В число льготников планируется включить многодетные семьи, при условии их постоянного проживания в регионе. Они смогут приобретать билеты на самолеты по сниженным ценам. Сейчас в категорию льготников включены молодые жители дальневосточного региона до 23 лет, а также пенсионеры, инвалиды и дети с ограниченными возможностями. За время действия программы льготами воспользовались более 4 миллионов человек.

Премьер Австралии обвинил Россию в помах правосудия в деле о катастрофе 777 в Донбассе

С таким заявлением в эфире радиостанции 2GB выступил премьер-министр Австралии Малколм Тернбулл. Он добавил, что правительство делает все возможное, чтобы помочь семьям погибших, и сотрудничает с Нидерландами в организации процесса по делу рейса МН17. Boeing 777 с 298 пассажирами на борту был сбит 17 июля 2014 года над Донбассом, где в то время шли активные бои. Согласно выводам международной комиссии, куда входят представители Нидерландов, Бельгии, Австралии, Украины и Малайзии, самолет сбили с помощью зенитного ракетного комплекса «Бук», попавшего в Донбасс из России. Москва считает выводы комиссии предвзятыми.

ФАС назвала инициаторами антимонопольных дел против аэропортов МАУ Собянина и Воробьева

«В ФАС России поступило обращение мэра Москвы Сергея Собянина и губернатора Подмосковья Андрея Воробьева касательно возможного ограничения конкуренции в аэропортах Шереметьево, Домодедово и Внуково», — отметили в ФАС. «Правительство РФ поручило ФАС России принять меры антимонопольного реагирования на ситуацию в аэропортах МАУ». Комиссия ФАС рассмотрит всестороннее рассмотрение дела в отношении аэропортов и установит наличие или отсутствие нарушений закона о защите конкуренции», — отметили в ведомстве. Речь идет о недопуске ряда таксомоторных компаний на первые линии аэропортов (перроны и выходы).

Росавиация: Состояние безопасности полетов в АОН вызывает серьезную озабоченность

Состоялось заседание Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта «О состоянии безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации в 2017 году и январе — феврале 2018 года». Отмечено, что количество авиационных происшествий с воздушными судами АОН ежегодно в среднем составляет около 70 процентов от общего количества авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации. В 2017 году с воздушными судами АОН произошло 24 авиационных происшествия, в том числе 13 катастроф с гибелью 26 человек и 11 аварий. В 2016 году — 36 (17 катастроф с гибелью 30 человек и 19 аварий).

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-февраль 2017-2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)

| № Авиапредприятие | Перевезено пассажиров, чел. | | | Пассажирооборот, тыс.пас.км. | | | Процент занятости пассажирских кресел, % | | |
|--|-----------------------------|------------------------|--------------|------------------------------|------------------------|--------------|--|------------------------|-------------|
| | январь-февраль 2017 г. | январь-февраль 2018 г. | % к пр. | январь-февраль 2017 г. | январь-февраль 2018 г. | % к пр. | январь-февраль 2017 г. | январь-февраль 2018 г. | +/- к пр. |
| 1 Аэрофлот— российские авиалинии | 4,509,610 | 4,726,603 | 104.8 | 12,942,160.10 | 13,478,440.40 | 104.1 | 76.8 | 75.5 | -1.3 |
| 2 Сибирь | 1,298,725 | 1,499,795 | 115.5 | 2,454,899.00 | 2,831,620.10 | 115.3 | 80.1 | 82.0 | +1.9 |
| 3 Россия | 1,297,433 | 1,210,723 | 93.3 | 3,191,213.59 | 3,192,750.18 | 100.0 | 76.0 | 81.6 | +5.6 |
| 4 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» | 953,668 | 1,134,369 | 118.9 | 1,498,827.48 | 1,753,737.68 | 117.0 | 68.6 | 76.0 | +7.4 |
| 5 Уральские Авиалинии | 867,164 | 1,039,739 | 119.9 | 1,990,515.04 | 2,531,886.68 | 127.2 | 75.6 | 77.1 | +1.5 |
| Итого по 5 авиакомпаниям | 8,926,600 | 9,611,229 | 107.7 | 22,077,615.21 | 23,788,435.04 | 107.7 | - | - | - |
| Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, % | 70.1 | 67.0 | 68.4 | 64.3 | 64.3 | | | | |
| 6 Победа | 648,558 | 908,716 | 140.1 | 1,040,454.90 | 1,585,120.11 | 152.3 | 91.7 | 93.6 | +1.9 |
| 7 Северный Ветер | 264,932 | 643,116 | 242.7 | 660,017.06 | 1,861,913.94 | 282.1 | 82.7 | 88.8 | +6.1 |
| 8 Глобус | 618,261 | 569,174 | 92.1 | 1,482,959.00 | 1,379,524.45 | 93.0 | 78.5 | 77.0 | -1.5 |
| 9 АЗУР эйр | 345,873 | 480,519 | 138.9 | 2,376,014.75 | 3,009,053.65 | 126.6 | 97.1 | 96.9 | -0.2 |
| 10 РОЯЛ ФЛАЙТ | 153,552 | 213,010 | 138.7 | 905,415.66 | 1,281,057.31 | 141.5 | 97.0 | 96.8 | -0.2 |
| 11 Аврора | 194,790 | 208,981 | 107.3 | 282,292.57 | 296,684.11 | 105.1 | 65.9 | 68.7 | +2.8 |
| 12 Авиационная транспортная компания «Ямал» | 170,397 | 207,020 | 121.5 | 339,491.88 | 393,467.21 | 115.9 | 62.9 | 61.5 | -1.4 |
| 13 Ред Вингс | 58,401 | 181,898 | 311.5 | 91,314.84 | 328,473.38 | 359.7 | 75.8 | 80.6 | +4.8 |
| 14 Икар | 158,725 | 179,274 | 112.9 | 975,623.16 | 989,394.98 | 101.4 | 89.6 | 91.0 | +1.4 |
| 15 НордСтар | 151,986 | 164,934 | 108.5 | 333,451.15 | 384,461.65 | 115.3 | 72.2 | 73.4 | +1.2 |
| Итого по 15 авиакомпаниям | 11,692,075 | 13,367,871 | 114.3 | 30,564,650.18 | 35,297,585.83 | 115.5 | - | - | - |
| Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА, % | 91.8 | 93.2 | 94.7 | 95.4 | 95.4 | | | | |
| 16 Нордавиа-региональные авиалинии | 139,556 | 111,349 | 79.8 | 186,682.33 | 136,361.06 | 73.0 | 71.4 | 72.7 | +1.3 |
| 17 Саратовские авиалинии | 68,709 | 93,620 | 136.3 | 81,922.00 | 107,788.00 | 131.6 | 75.3 | 64.4 | -10.9 |
| 18 Якутия | 91,508 | 85,378 | 93.3 | 215,561.44 | 211,463.39 | 98.1 | 72.5 | 73.8 | +1.3 |
| 19 АЙ ФЛАЙ | 18,893 | 76,719 | 406.1 | 93,137.12 | 443,891.17 | 476.6 | 75.7 | 88.4 | +12.7 |
| 20 РусЛайн | 63,506 | 67,956 | 107.0 | 47,531.81 | 54,986.32 | 115.7 | 58.0 | 65.7 | +7.7 |
| 21 АЗИМУТ | | 57,228 | 0.0 | | 93,968.00 | 0.0 | | 83.0 | +83.0 |
| 22 Ижавиа | 38,554 | 55,184 | 143.1 | 52,570.84 | 78,765.70 | 149.8 | 67.7 | 72.4 | +4.7 |
| 23 Ангара | 54,288 | 51,641 | 95.1 | 60,336.54 | 53,026.89 | 87.9 | 69.7 | 76.9 | +7.2 |
| 24 АЛРОСА | 48,999 | 49,322 | 100.7 | 115,622.08 | 126,046.56 | 109.0 | 79.7 | 74.6 | -5.1 |
| 25 ИрАэро | 32,889 | 47,624 | 144.8 | 45,171.10 | 87,527.89 | 193.8 | 59.3 | 62.9 | +3.6 |
| 26 КрасАвиа | 32,850 | 42,165 | 128.4 | 42,624.55 | 57,306.37 | 134.4 | 61.6 | 64.6 | +3.0 |
| 27 Газпром авиа | 34,787 | 36,104 | 103.8 | 63,491.37 | 66,826.33 | 105.3 | 63.3 | 63.1 | -0.2 |
| 28 Северсталь | 30,856 | 33,182 | 107.5 | 20,952.16 | 27,758.40 | 132.5 | 47.4 | 55.1 | +7.7 |
| 29 Турухан | 31,003 | 30,530 | 98.5 | 25,010.49 | 26,974.42 | 107.9 | 53.6 | 57.2 | +3.6 |
| 30 ЮВТ АЭРО | 23,743 | 27,006 | 113.7 | 35,189.35 | 36,451.36 | 103.6 | 63.0 | 59.6 | -3.4 |
| 31 Комиавиатранс | 18,361 | 18,692 | 101.8 | 19,543.87 | 20,906.06 | 107.0 | 64.8 | 57.1 | -7.7 |
| 32 ЗАО «ЮТэйр» | 8,958 | 10,433 | 116.5 | 7,054.30 | 6,664.44 | 94.5 | 100.0 | 100.0 | +0.0 |
| 33 Полярные авиалинии | 8,115 | 9,446 | 116.4 | 5,899.91 | 6,840.43 | 115.9 | 41.2 | 53.1 | +11.9 |
| 34 Авиационная компания «Ямал» | 5,946 | 8,012 | 134.7 | 1,494.34 | 2,007.45 | 134.3 | 48.9 | 60.2 | +11.3 |
| 35 Хабаровские авиалинии | 7,177 | 7,557 | 105.3 | 6,178.46 | 7,001.64 | 113.3 | 52.9 | 59.4 | +6.5 |
| Итого по сумме авиакомпаний | 12,450,773 | 14,287,019 | 114.7 | 31,690,624.24 | 36,950,147.71 | 116.6 | - | - | - |
| В целом по ГА | 12,739,188 | 14,349,970 | 112.6 | 32,269,177.64 | 36,990,061.52 | 114.6 | 77.9 | 79.9 | +2.0 |
| Удельный вес, % | 97.7 | 99.6 | 98.2 | 99.9 | 99.9 | | | | |

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Министерство транспорта ожидает роста региональных авиационных перевозок в России

«Мы приветствуем создание региональных авиакомпаний. Мы сейчас будем предлагать дополнительные меры поддержки таких направлений, помимо тех, которые уже имеются. Самой действенной мерой при этом является отмена НДС, кроме московских направлений, понятно. Мы видим, как снижение НДС оживило рынок региональных перевозок», — заявил журналистам глава министерства Максим Соколов. Он также сообщил, что Минтранс подготовил и другие дополнительные меры по увеличению субсидирования: «Если для развития рынка региональных перевозок бизнес увидит модели создания новых авиакомпаний, то Минтранс будет это приветствовать».

«Аэрофлот» хочет быть первым заказчиком гражданской версии сверхзвукового самолета

«Для нас было бы здорово, если б «Аэрофлоту» доверили, и мы стали первыми заказчиками. С удовольствием получим сверхзвуковую машину. Это жизненная необходимость. Наверное, мы к этому вернемся все вместе, во всей мировой авиации, в ближайшее время», — заявил генеральный директор Виталий Савельев. Он отметил также, что оказавшиеся нерентабельными сверхзвуковые Concorde и Ту-144 «обогнали свое время, а сейчас, при наличии новых технологий и композитных материалов, есть возможность создать экономичный лайнер. Ранее глава ОАК Юрий Слюсарь сообщил Президенту РФ, что у корпорации уже есть проект сверхзвукового гражданского лайнера».

В Москве назвали стоимость работ по разгону облаков на праздники 1 и 9 мая и День города

Власти Москвы потратят на разгон облаков к этим праздникам 400,363 млн рублей, следует из информации на портале госзакупок. Контракт на «проведение работ по метеозащите г. Москвы во время проведения в 2018 году праздничных мероприятий 1 мая, 9 мая, 12 июня и Дня города» заключен с автономной некоммерческой организацией «Агентство атмосферных технологий» (Агентство АТТЕХ). Заказчик работ — ГКУ «Экспертводдор». Источники финансирования — бюджет города. Планируется, что в работах будет задействовано 12 самолетов: Ан-12, Ан-26, МВ-500, ТВС 2ДТ и Як-42Д. Согласно документам закупки, разгон облаков в каждый праздник обойдется в 100,09 млн рублей.

Транспортная прокуратура проверит московские авиакомпании из-за массовых задержек рейсов

«Поскольку за безопасность полетов и соблюдение прав пассажиров, помимо авиакомпаний, отвечают и другие предприятия гражданской авиации, ММТП проведет масштабную проверку и поднадзорных авиакомпаний, и указанных предприятий. В том числе, прокуроры проверят работу диспетчеров авиакомпаний и организаций по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов», — сообщил заместитель московского межрегионального транспортного прокурора Олег Опёнышев. Кроме того, прокуроры проверят организацию летной работы, обеспечение режима рабочего времени и времени отдыха летного состава, а также медицинское обеспечение полетов».

Росавиация сняла ограничения срока действия сертификата эксплуатанта компании AZUR air

Перевозчик в полном объеме устранил недостатки, выявленные регулятором в результате проверки. В настоящее время все рейсы выполняются в штатном режиме, в соответствии с требованиями заказчика. «Компания полностью готова продолжить свою операционную деятельность в соответствии с имеющейся полётной программой. Перевозчик завершает подготовку к весенне-летнему периоду, завершает формирование летней программы полётов, готовится к увеличению парка воздушных судов», — отметили в пресс-службе авиакомпании. Вместе с тем, Azur air проведены кадровые изменения: возглавлявший компанию с 2014 года Михаил Крицкий уступил свою должность Юрию Стогнию.

Тендер по мониторингу лесных пожаров в Башкирии выиграла компания «Русавиа»

Контракт Центра предупреждения и тушения лесных пожаров Республики Башкортостан (ГБУ) стоимостью 4,52 млн рублей на этот год получило ООО «Авиакомпания Русавиа», сообщается на портале госзакупок. Предприятие стало единственным участником тендера, проведенного ГБУ. Срок действия контракта истекает 30 ноября. Подрядчик обязан в пожароопасный период следить за 4,1 млн га лесного фонда, совершая воздушное патрулирование с представителем заказчика. ООО «Авиакомпания Русавиа» образовано в июле 2016 года. В прошлом году у компании был контракт стоимостью 5,2 млн рублей с министерством экологии Республики Башкирия.

АО «Авиакомпания NordStar» привлечено к ответственности за задержки авиарейсов

Красноярская транспортная прокуратура провела проверку исполнения АО АК «НордСтар» законодательства о лицензировании перевозок пассажиров. «Установлено, что по вине авиакомпании в августе — октябре 2017 года были задержаны авиарейсы из разных городов России, в том числе и Красноярск. При этом в нарушение требований закона резервные воздушные суда не предоставлялись либо предоставлялись несвоевременно», — отметили в прокуратуре. Мировым судом Железнодорожного района г. Красноярск АО АК «НордСтар» привлечено к административной ответственности. Обществу назначены административные наказания в виде штрафа на общую сумму 300 тысяч рублей.

Высшая награда «За особые заслуги» вручена бортпроводнице «ЮТэйр» Людмиле Слепцовой

Авиакомпания ЮТэйр» отметила высшей наградой «За особые заслуги» бортпроводника 1 класса Людмилу Слепцову. Трудовая биография Людмилы Тимофеевны началась в Ханты-Мансийском объединенном авиаотряде Тюменского управления гражданской авиации в 1975 году. Она стояла у истоков создания службы бортпроводников. За высокие производственные показатели и успехи в работе Л.Т. Слепцова была награждена ведомственными и региональными наградами. Ее общий налет превышает 21 500 часов. «Мы рады, что в рядах авиакомпании работают лучшие профессионалы», — отметил гендиректор ПАО «Авиакомпания ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

Произошло то, что и должно было произойти. На высшем политическом уровне России два ключевых министерства обвинены в игнорировании и саботаже прямых указаний главы государства. Обвинения прозвучали из уст высокопоставленного чиновника действующего кабинета министров, который несет персональную ответственность за поступательное развитие одного из ключевых регионов России — Дальнего Востока. Заместитель председателя Правительства, полномочный представитель Президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев жестко поставил на место своих коллег из Минфина и Минтранса, обвинив их в саботаже указов Президента Владимира Путина.



Саботаж на высшем уровне:

Минфин и Минтранс «подставили» Президента

«Поручения Президента должны быть выполнены. И объяснения Минтранса и Минфина сегодня, что деньги, вроде бы, есть, но они расписаны на другие цели, — это прямой саботаж и прямое неуважение позиции Президента России. Ведомства должны исполнять поручения Президента России», — цитирует Юрия Трутнева РИА «Новости».

Беспрецедентный скандал разразился после того, как полпред доложил главе российского государства о выполнении его поручений в части развития дальневосточного региона страны. Господин Трутнев обратился к высшему политическому руководству страны с просьбой «собрать федеральные органы исполнительной власти», чтобы обсудить данный проблемный вопрос. Впервые на столь высоком уровне выражена не просто озабоченность проводимой федеральными министерствами политикой, но и дана четкая оценка той парадигме, которую можно назвать так: «денег нет, но вы держитесь».

Сейчас, когда перед страной стоят серьезные вызовы, когда преодоление стагнации в экономике и необходимый инновационный рывок стали краеугольной основой будущего поступательного развития страны, когда Президент четко обозначил главную проблему, которую необходимо решить в короткие сроки — ликвидацию технологического отставания, пришло время отказаться от обанкротившейся «кудирномики». Доходы государства должны работать на экономику страны и ее население, а не складироваться в «кубышку» на черный день (ФНБ).

Это принципиальный разлом, и сейчас развернулась самая настоящая битва вокруг планов дальнейшего развития России. Либо стагнация и нищета, либо мощный прорыв, который позволит создать новую инфраструктуру, новые производства и рабочие места. Именно об этом «вопиет» полпред Президента в ДФО Юрий Трутнев, когда указывает на саботаж со стороны Минфина и Минтранса.

Президент Владимир Путин в своем ежегодном послании обозначил фундаментальные направления развития. Уже сейчас в Минэкономразвитии идет работа по разработке новой полномасштабной программы переустройства отечественной экономики. И здесь на авансцену вновь выходит финансово-экономический блок нынешнего Кабмина, а также руководство ЦБ, которые выступили категорически против данной инициативы главы российского государства. Вокруг проекта, похоже, развернулись настоящие баталии. Ключевая причина, естественно, — деньги.

Глава Минфина господин Силуанов категорически против финансирования и увеличения госдолга, потому что, как он считает, всё разворуют или будут «осваивать» по нецелевому назначению.

Банальная позиция «главбуха» страны: туго сберечь деньги. В позиции Силуанова заложен прямой вызов Президенту, его поручениям, о чем, собственно, и заявил господин Трутнев. Глава Минфина — не прокурор и не чиновник ФНС, не сотрудник МВД, он — «главный бухгалтер», который, получается, знает, что «осваивают», но ничего противопоставить не может.

— Вообще термин «разворуют» — это прерогатива Чайки, Колокольцева и Бортникова, но никак не Силуанова, — справедливо полагает главный научный сотрудник Института Экономики РАН Олег Сухарев. — Министр финансов, на мой взгляд, должен решать задачу финансирования развития. Второй момент: если бы мне сказали, что у нас министр финансов вместе со своими модельщиками в министерстве ищет, например, и моделирует прогрессивную шкалу, они могут быть разные, и он ищет, какую ввести, какую предложить Президенту, я бы так сказал: «Слушайте, да у нас классный министр финансов, это действительно задача, и ее хорошо бы решить!»

Но эту же мантру, вместо конкретных мер по реализации смелых перспективных моделей в экономике, Президент слышит от своих «придворных» финансистов из года в год: богатые начнут уходить!

— А вот здесь и нужны те три фигуры, которые я назвал, — считает Олег Сухарев. — Это Чайка, Колокольцев и Бортников. Чтобы они не ушли, богатым необходимо сказать: «Ребята, за вывоз капитала, необоснованный ничем, и преднамеренное обеднение нашей страны (только надо продумать, какие рубежи и цифры считать таковыми), а также за отмытые денег и уход от налогообложения от этой же прогрессивной шкалы, вы окажетесь в тюрьме. А если вы этот капитал оставите в стране, вложите по приоритетным направлениям, то будете в сахаре, потому что государство даст вам такие-то преференции, такие-то условия и вы будете в доле».

Объекты инфраструктуры для любой страны имеют перспективное стратегическое значение — для ее роста, ее будущего, обороноспособности и экономики. Во всех странах объекты инфраструктуры никогда не строятся на 100-процентно на частные деньги. Инфраструктуру надо создавать, ею надо заниматься. Она бывает разная: транспортная, трубопроводная, информационная и т.д. и т.п. Если подходить так, что всё разворуют, и действительно в разы завышены суммы, тогда необходимо создать систему управления и выстроить ответственность так, чтобы эти сметы в министерстве обсуждались на коллегии с участием самого министра. Раз так происходит, пусть и он несет персональную ответственность за

обоснованность сумм и за рыночный пересмотр. То есть, надо навести порядок в области госуправления, принятия и обоснованности решений и разработки таких смет.

Претензии вице-преьера, полпреда в ДФО Юрия Трутнева в адрес Минфина как раз и связаны с этой краеугольной проблемой. Либо мы развиваем экономику и ставим стоп тем, кто перепутал личный карман с государственным бюджетом, либо отправляем в «кубышку Кудрина» сотни миллиардов долларов, обосновывая это несовершенством существующего государственного управления.

Не надо телегу ставить впереди лошади! Чиновники под вымышленным предлогом по существу хотят отменить развитие страны. Потому что без развития инфраструктуры, без вложений в неё никакого устойчивого развития России не выдать. Все последние годы мы только разрушали инфраструктуру, доставшуюся нам от СССР. Что ни день, Счетная палата приводит ужасающие цифры. Вы знали, что сегодня износ основных фондов государства составляет более 50 процентов?! Голикова даёт статистику «в среднем по больнице» и оговаривается, что по отдельным секторам и отраслям вообще катастрофа.

— 60-80 процентов! И даже эти цифры ни о чем не говорят, убежден главный научный сотрудник Института экономики РАН Олег Сухарев. — Мы приводим цифры о свободных производственных мощностях, якобы 40 процентов, но нужно обращать внимание, какое время они были свободны. Если мощности свободны 2-3 года, они потом только по бумаге свободны, по учету, по загрузке оборудования, по отработанному времени. Поэтому цифры, что при росте спроса мы сможем их загрузить на 40 процентов, в реальности дадут совершенно другой результат: всего 5-10 процентов.

На программу инфраструктурного развития России в ближайшие шесть лет предполагается направить 3,5 трлн рублей. При этом Счетная палата предупреждает, если вы сейчас не будете вкачивать в экономику средства на замещение основных фондов, а это 5 трлн в год, мы получим страшную картину.

Набиуллина с Силуановым пытаются нас убедить, что увеличение госдолга на 3,5 трлн — это большой риск: «Если ситуация в течение 6 лет на глобальном рынке углеводородов изменится, вы шархнете по бюджету и нашей стабильности, которую мы достигли, и будете бегать к нам». И это — тоже правда, если только эти Шерочка с Машерочкой останутся сидеть в своих мягких министерских креслах.

Вспомним 2008 год: серьезная турбулентность, колоссальное, в разы падение цен на углеводоро-

ды, в первую очередь, на нефть, от тех пиковых максимумов, которые были. Что делает Кудрин? До этого его все критиковали за так называемые «ножницы». Он установил потолок по цене на нефть, и всё, что выше, уходило в резервный фонд, который мы уже благополучно истратили. За этот резервный фонд Кудрина и пинали. В какой-то момент даже Президент стал косо на него смотреть. Но в 2008 году, когда Владимир Путин стал председателем Правительства, а Дмитрий Медведев в результате «рокировки» — хозяином Кремля, Кудрин доказал свою эффективность: принес чемоданы с наличными.

Говорят, в одну реку не входят дважды, но, похоже, эти деятели продолжают ту же политику: «Господин Президент, мы копим денежки, не даем их разворовать, равно удаляем все противоборствующие группы и группировки (а мы с вами прекрасно понимаем, что вокруг Кремля и вокруг Правительства их масса). Мало ли что произойдет, а у нас 400 с лишним млрд долларов есть. К концу года мы обещаем еще 50 млрд туда добавить». Соблазнительная ситуация?

Сегодня чиновники утверждают, что мы достигли макроэкономической стабильности: ключевая процентная ставка будет снижаться, стоимость денег тоже, хозяйствующие субъекты смогут воспользоваться новым кредитным предложением, произойдет оживление, наращивание объемов выпуска продукции либо услуг, что мы вышли из кредитного кризиса. Но реальная ситуация такова: снижая процентную ставку, борясь с инфляцией, вы подавляете спрос и реально располагаемые доходы, что мы и наблюдаем четыре года подряд.

Хотя 2017-й — формально год роста, но это конъюнктурный фактор, всё благодаря цене на нефть. Снижение процента приведет не только к интенсификации инвестиций, но и потребительского спроса — такова связь, хотите вы этого или нет. И он приведет опять к повышению цен, поскольку у вас экономика не изменилась, по сути, этими методами вы ввели ее в деградирующее состояние.

У нас есть реальный шанс через новую инфраструктуру получить мощную, как экономическую, так и технологическую синергию. Воспользуемся ли мы этим шансом или так и будем владеть жалкое существование в ранге отсталых государств, зависит от того, какое решение будет принято. От той реакции, которая будет на нынешнее скандальное заявление господина Трутнева. Будут ли исполняться или саботироваться поручения Президента Путина — ответ, который и определит дальнейшую судьбу страны, а значит, и каждого из нас.

Юрий ПРОНЬКО

В отличие от последнего он является не бипланом, а кольцепланом, т.е. самолётом с замкнутым крылом. Одним из наиболее существенных различий является и то, что новый самолёт будет изготавливаться почти полностью из композитных материалов.

доступности отдаленных населенных пунктов регионов России, решения государственных задач по оказанию экстренной медицинской помощи населению, выполнения работ по тушению лесных пожаров, а также для сельскохозяйственных работ.

эпоху на Ан-2 можно было долететь из Двинского Березника до Заостровья, откуда самолёт следовал далее в Борок, расположенный на противоположном берегу Северной Двины. Альтернативным средством сообщения была «Ракета» или «Заря» (глиссирующее суд-

гичнее выбрать для серийной постройки новых самолётов тот завод, который недостаточно загружен, чего про У-УАЗ сказать трудно — ему вполне вертолётов хватает.

Впрочем, если завод в Улан-Удэ начнёт изготавливать самолёт ТВС-2ТС, производство вертолётов там не прекратится. Возможно, в перспективе из холдинга «Вертолёты России» выделится структура, специализирующаяся на изготовлении самолётов. В связи с рассматриваемой программой неизбежно возникнут и более существенные вопросы. Один из них касается двигателя для нового «кукурузника».

В настоящее время создатели самолёта ориентируются на американский Honeywell. Но в условиях осложняющейся внешнеполитической ситуации трудно сказать, станут антироссийские санкции препятствием для его поставок, или нет. Если самолёт будет рассчитан не только на гражданское применение, это гарантировать трудно. При этом отечественные аналоги существуют. Это, прежде всего, созданные в Омском моторостроительном КБ двигатели семейства ТВД-20, рассчитанные, в том числе для установки на самолёт такого же класса, т.е. Ан-3. Но при существующих правилах сертификации воздушных судов самолёт с двигателем данного типа нужно будет сертифицировать заново.

Зато эксплуатационную поддержку организовать будет проще. А как она должна быть организована для американского Honeywell, даже если санкции этот контракт не затронут? Где должны быть организованы сервисные центры, учитывая то, что самолёты будут базироваться в Якутии, Магаданской области и т.п.? Этот вопрос должен быть тщательно проработан, чтобы самолёты не простаивали по причине мелких поломок, и, тем более, серьёзных.

Добавим также, что к иностранным комплектующим ТВС-2ТС относится также авионика Garmin, страной-разработчиком которой является Великобритания. Каковы перспективы её поставок — сказать сегодня тем более трудно. Дело Скриपालа может внести свои коррективы.

При этом альтернативных (отечественных, прежде всего) производителей искать нет нужды: в этом качестве может рассматриваться, например, группа «Кронштадт». Рассматривалась ли она, равно как и другая российская фирма, неизвестно. Но, учитывая то, что политика импортозамещения инициирована самим Президентом Российской Федерации, об этом впрямую задуматься уже сегодня.

Успех воздушного судна на рынке во многом будет зависеть и от темпов серийного производства. По словам Андрея Богинского, завод в Улан-Удэ может поставлять для нужд региональной авиации не менее 200 самолётов в год. Иначе говоря, в месяц должно производиться около 20 воздушных судов. Много это или мало, судите сами. Корпорация Airbus строит в месяц от 35 до 40 воздушных судов (почувствуйте разницу). Чтобы заменить только те самолёты Ан-2, которые остались «на крыле» сегодня, потребуется полгода. А если оценить потребности тех перевозчиков, у которых самолётов нет вовсе?

И всё же лёд тронулся. Очень хочется верить, что «новорождённое дитя» не погубят свойственные периоду становления любого воздушного судна «детские болезни» роста. Именно эти напасти в свое время подпортили карьеру Ил-96 и Ту-204. Свято место пусто не бывает: на замену им тут же нашлись «иноземцы» — «Боинги» и «Эйрбасы». А на вакансию «кукурузника» кандидатуры может и не быть.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

КУРЬЕР АВИАПРОМА

Несколько «президентских» Ил-96-300 получат новое навигационное оборудование до конца года

На нескольких самолётах Ил-96-300, принадлежащих СЛО «Россия», до конца 2018 года будет заменено навигационное оборудование иностранного производства на современные отечественные аналоги. Все Ил-96-300 отряда СЛО «Россия» будут переоснащены до конца 2019 года. В настоящее время в составе спецотряда насчитывается 11 самолётов типа Ил-96. Об этом сообщает ПАО «Ил». Как сообщалось ранее, сертификационные наземные и летные испытания нового современного российского оборудования, отвечающего за самолетоуправление и безопасность полётов, успешно завершены. Его применение повысит условия эксплуатации самолётов.

Виталий Савельев: Мы надеемся, что МС-21 будет отличаться качеством от «Суперджета»

«Мы очень надеемся, что он (МС-21) войдет в строй с учетом всего нашего совместного опыта с авиастроителями в части Sukhoi SuperJet 100. Машина будет по качеству другой. На самом деле МС-21 серьезный конкурент Boeing и Airbus. И мы надеемся, что эта машина способна летать примерно на 6 тысяч км. В нашей компоновке в машине будет 16 мест бизнес-класса и 153 места эконом-класса. Всего 169 мест — это машины, которые мы заказали», — сказал он. Мы ожидаем первую машину в 2020 году и в течение 6 лет нам должны поставить все 50 машин. По контракту эта машина должна быть сертифицирована как Sukhoi SuperJet. Мы надеемся летать на МС-21 по всему миру», — сказал он.

Дмитрий Rogozin рассказал о двигателе НК-32 для гражданского сверхзвукового самолета

Двигатель НК-32 второй серии, созданный заводом «Кузнецов» (Самара) для стратегического бомбардировщика Ту-160 планируется использовать и при создании сверхзвукового гражданского лайнера. Об этом во время визита на предприятие заявил вице-премьер Дмитрий Rogozin: «С учетом того, что сказал Президент России о возможности создания на базе нашего стратегического бомбардировщика Ту-160 самолета гражданской версии, — это тот же самый двигатель, и он будет так же использоваться для сверхзвукового гражданского самолета». Работа над улучшением характеристик двигателя, по словам Rogozina, производит очень приятное впечатление.

Проект ПАК ДА должен обеспечить Казанский авиационный завод заказами минимум на 10 лет

«Предприятием ведутся работы по проектированию и организации производства перспективного авиационного комплекса дальней авиации... В настоящее время защищен технический облик самолета, заключен договор на выполнение опытно-конструкторских работ и по строительству опытных образцов. КАЗ определен как головной изготовитель, проект ПАК ДА обеспечит загрузку производства на ближайшее десятилетие», — сообщил первый заместитель генерального директора — директор КАЗ им. Горбунова Николай Савицкий. Начало поставки ПАК ДА на вооружение запланировано на 2025 — 2030 годы, после проведения испытаний. Казанский авиационный завод — филиал ПАО «Туполев».

На сертификацию двигателя ПД-14 выделяют 4,5 миллиарда рублей из федерального бюджета

Минпромторг РФ объявил открытый конкурс на проведение сертификационных работ и испытаний двигателя ПД-14, говорится на сайте госзакупок. В перечень работ победителя конкурса войдут «автономные инженерные и квалификационные испытания составных частей, узлов, агрегатов и систем двигателя», проведение стендовых и летных испытаний, подготовка доказательной документации для сертификации, в том числе по европейским стандартам. Максимальная стоимость работ оценена в 4,5 млрд рублей. Источник финансирования — федеральный бюджет. В декабре сообщалось, что летные испытания двигателя ПД-14 перешли на последний этап перед получением сертификата Росавиации.

Новый самолет-топливозаправщик проходит очередной этап наземных частотных испытаний

«Испытания новейшего российского топливозаправщика Ил-78М-90А начались в Ульяновске на заводе «Авиастар-СП» с участием специалистов ЦАГИ им. Жуковского по заказу ПАО «Авиационный комплекс им. Ильюшина», — рассказал сотрудник пресс-службы. По его словам, целью испытаний является определение собственных форм и частот колебаний конструкции самолета и опор шасси. Воздушный танкер, являющийся модифицированной военно-транспортной самолетом Ил-76МД-90А, получил обновленный пилотажно-навигационный комплекс и «стеклянную кабину», которая позволяет снизить нагрузку на экипаж и повысить безопасность полетов.

Производителю шасси для самолета МС-21 предприятию «Гидромаш» окажут господдержку

Ее планируется предоставить в форме снижения ставки по налогу на прибыль, сумма господдержки — 38,9 млн рублей. Бюджетный эффект для консолидированного бюджета Нижегородской области за период действия соглашения составит 43,3 млн рублей. «Реализация проекта обеспечит рост объемов товарного выпуска предприятия и позволит повысить эффективность его работы. Важно, что будет создано 20 дополнительных рабочих мест. Депутаты Законодательного Собрания всегда будут поддерживать реализацию таких высокотехнологичных проектов», — подчеркнул председатель комитета регионального парламента по экономике и промышленности Олег Лавричев.

«ОДК-Климов» потратит более 800 млн рублей на реконструкцию производства в Петербурге

Предприятие «ОДК-Климов», разработчик газотурбинных двигателей, объявило тендер на реконструкцию производства турбин ВК-2500, линии конечной сборки и испытания. Работы оцениваются в 804,2 млн рублей. Как сообщается на сайте госзакупок, победителю тендера предстоит выполнить работы по реконструкции одного из производственных зданий предприятия, расположенного на ул. Академика Харитона в Каменке. Согласно информации на сайте предприятия, с вводом в эксплуатацию новой площадки обеспечена возможность серийного производства двигателями линейки ТВЗ-117 / ВК-2500, и ТВ7-117В и ВК-2500ПС (первые серийные образцы выпущены в 2017 году).

Продвинутый внук «Аннушки»

Унаследует ли ТВС-2ДТС титул «кукурузника» от Ан-2



Пятым справа — Гендиректор СибНИА Владимир Барсук со своей командой

Самолёт демонстрировался на авиасалоне МАКС как на земле, так и в воздухе. В настоящее время планируется его серийное производство, которое должно быть запущено на Улан-Удэнском авиационном заводе холдинга «Вертолёты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в 2021 году. В настоящее время на предприятии уже началась подготовка производства к выпуску новой продукции.

На 2019 год запланирована сертификация самолёта ТВС-2ДТС. Для её проведения в СибНИА будут изготовлены два опытных образца. Генеральный директор холдинга «Вертолёты России» Андрей Богинский сообщил, что с 2020 года к испытаниям смогут подключиться те опытные образцы, которые будут собраны на Улан-Удэнском авиационном заводе. Андрей Богинский предполагает, что сертификат будет получен в 2021 году, после чего начнётся серийное производство нового самолёта. Всего в период до 2025 года предприятие планирует поставить для нужд региональной авиации до 200 воздушных судов данного типа.

Депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, член Президиума Генерального совета Партии «Единая Россия», координатор партийного проекта «Локомотивы роста» в Сибирском федеральном округе Виктор Зубарев высоко оценил проект Улан-Удэнского авиазавода по производству легкого многоцелевого самолета. По словам парламентария, он может дать импульс развитию всех местных авиаперевозок в России. В ходе рабочей поездки в регион депутат посетил Улан-Удэнский авиационный завод, где ознакомился с производственными площадками и планами предприятия по выпуску новой продукции.

В рамках проекта по запуску производства ТВС-2ДТС на У-УАЗ планируется до 2020 года закупить необходимое оборудование и выполнить подготовку производства. При этом в кооперацию по производству ТВС-2ДТС также войдут другие предприятия Холдинга.

Самолёт ТВС-2ДТС планируется использовать для решения проблемы низкой транспортной

в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи, который проходил 15-16 февраля, подписано пятистороннее соглашение между Минтрансом России, Минпромторгом России, правительством Бурятии, правительством Якутии и АО «Вертолёты России». Документ предусматривает организацию серийного производства легкомоторного самолета ТВС-2ДТС, призванного заменить старые Ан-2, на У-УАЗ. Эксплуатантом выступит новая авиакомпания, которая будет создана на базе одного из уже существующих в Якутии перевозчиков. Согласно документу, Якутия и Бурятия до 1 мая 2018 года должны оформить долгосрочный договор на поставку не менее 200 воздушных судов.

Интерес к «кукурузнику XXI века» проявляют не только российские эксплуатанты, Монгольская авиакомпания Hunnu air готова заказать шесть воздушных судов данного типа. Но в России новую машину ждут с особым нетерпением. В настоящее время в реестре Росавиации числится около 1,2 тысяч самолётов Ан-2, из которых 300 требуют замены.

ТВС-2ТС рассматривается как основной самолёт малой авиации Севера. Одной из предпосылок запуску данного проекта стала позиция главы Республики Саха Егора Борисова, высказавшегося против закупки американского самолёта Cessna. По его мнению, в условиях Якутии этот самолёт не может летать. Российская техника всегда отличалась приспособленностью к эксплуатации в условиях сурового климата. Ан-2 — это самолёт, прошедший испытания Арктикой и Антарктикой.

Разумеется, его преемник должен унаследовать эти качества. Только в этом случае даже внутренний рынок сбыта для него будет достаточно широким: наибольшую часть территории России составляют регионы Урала, Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера. В этот же ряд можно добавить и Карелию наряду с Архангельской областью. В этих регионах Ан-2 зачастую был единственным средством бесперейного сообщения глубинки с районными и областными центрами.

Так, например, в советскую

но), но на них жители могли рассчитывать только поздней весной, летом и ранней осенью.

В «золотом веке гражданской авиации» маршрутной сетью для самолётов Ан-2 была покрыта и вся республика Коми. Оттуда и был унаследован аэропорт Ижма, спасший в 2010 году от верной гибели самолёт Ту-154М.

Казалось бы, можно вздохнуть с облегчением: наследник титула «кукурузника» появился. Есть не только решение строить его серийно, но и завод. Но почему выбрали именно вертолётный? В России существует авиационный завод в Смоленске, специализирующийся на постройке воздушных судов АОН. Такой самолёт, как ТВС-2ДТС, был бы для данного предприятия профильным. На Смоленском заводе в настоящее время полноценное производство воздушных судов не осуществляется — предприятие изготавливает по индивидуальным заказам самолёты Як-18Т и СМ-92Т в различных модификациях. Освоение ТВС-2ДТС могло бы способствовать экономическому ролу завода и поднятию его престижа. О появлении новых рабочих мест и упоминать излишне.

Кроме того, в качестве места изготовления нового «кукурузника» могло бы рассматриваться и Нижегородское предприятие «Сокол». Этот завод специализируется на изготовлении истребителей «МиГ», что 10 лет назад не мешало ему строить М-101 «Гжель».

Напомним также, что существовали планы организации постройки воздушных судов лёгкого класса на предприятии «Авиастар».

Есть смысл рассмотреть и другой путь решения вопроса: организация производства ТВС-2ТС на предприятиях, специализирующихся на ремонте Ан-2. В качестве примеров можно привести авиаремзаводы, находящиеся в подмосковной Балашихе (МАРЗ), в Тюмени (аэродром Плеханово), в Минеральных Водах и в Шахтах Ростовской области. Последний в ту пору, когда Россия и Украина не враждовали между собой, рассматривал для реализации программы ремонта Ан-2 президент АО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев. Одним словом, было бы ло-

АЭРОПОРТ 2018

Министерство транспорта хочет до конца года создать концессии с двумя аэропортами Москвы

Первый замглавы Минтранса Евгений Дитрих в ходе конференции Росавтодора заявил, что его ведомство до конца 2018 года рассчитывает заключить концессионные соглашения с двумя из трех аэропортов Московского авиаузла. О каких именно аэропортах идет речь, г-н Дитрих уточнять не стал. В январе глава Минтранса России Максим Соколов говорил, что постановление об основных условиях концессионных соглашений с аэропортами Москвы может быть внесено в Правительство РФ в первом полугодии. Положения постановления обсуждались чиновниками Минтранса и руководством столичных аэропортов в конце 2017 года.

В 2018 году на реконструкцию аэродромов в России будет направлено 24,8 млрд рублей

Об этом говорится в постановлении заседания коллегии Росавиации. По данным ведомства, 19,2 млрд рублей будет потрачено на объекты, строительство которых приурочено к Чемпионату мира по футболу. Среди них московские Шереметьево и Домодедово, а также аэропорты Калининграда, Нижнего Новгорода, Самары и Екатеринбурга. Остальные средства — 2,2 млрд рублей, пойдут на реконструкцию аэродромных комплексов аэропортов Дальневосточного региона. Еще 1 млрд рублей направят на реконструкцию аэропорта Улан-Удэ. Кроме того, 1,2 млрд рублей будет потрачено на аэропорты Арктической зоны: Норильска, Суловок, Велико Устюга.

Аэропорт Казани в пятый раз признан лучшим региональным аэропортом в России и по СНГ

Присуждение премии состоялось в Стокгольме. 21 марта авторитетная британская консалтинговая компания Skytrax в пятый раз подряд присудила международному аэропорту «Казань» премию Best Regional Airport Russia and CIS — Лучший региональный аэропорт России и СНГ, вновь внося воздушную гавань в список лидеров мировой аэропортовой отрасли. Таким образом, Международный аэропорт «Казань» в очередной раз подтверждает свое право находиться в ряду лучших аэропортов мира вместе с такими лидерами отрасли, как Международный аэропорт «Чанги» (Сингапур), лондонский «Хитроу», аэропорты Токио, Абу-Даби, Мюнхена, Лос-Анджелеса и т.д.

ФАС возбудила дела против аэропортов МАУ за запрет на допуск такси к перронам и выходам

Федеральная антимонопольная служба возбудила дела в отношении Внуково, Шереметьево и Домодедово из-за недопуска ряда таксомоторных компаний на первые линии аэропортов (перроны и выходы), заявил журналистам глава ФАС Игорь Артемьев. «Мы считаем, что та работа, которая была проведена по нашим предупреждениям, недостаточна и является профанацией тех договоренностей, которые на совещаниях были достигнуты. Аэропорты должны были подойти к этому гораздо серьезней. Вместо этого они сейчас, почти все, подсовывают нам дохлую свинью и говорят, что что-то сделали, а на самом деле ситуация не поменялась», — заявил Артемьев.

МА «Владивосток» признан одним из лучших аэропортов в области авиационного маркетинга

Международный аэропорт «Владивосток» удостоен престижной награды Routes Asia 2018 Marketing Awards в рамках международной конференции по развитию авиационных маршрутов Routes Asia 2018, которая проходила в городе Брисбен в Австралии. Воздушная гавань Приморья стала победителем в категории «Аэропорт с пассажиропотоком до 4 млн пассажиров». «Владивосток» получил признание экспертов за высокие достижения в области авиационного маркетинга. Представителями международного авиационного сообщества отмечены выдающиеся заслуги аэропорта в области развития авиационного сообщения и сотрудничества с авиакомпаниями.

Минтранс Ростовской области запустит до аэропорта «Платов» 16 новых автобусов

Министерство транспорта объявило конкурс на новые маршруты в аэропорт «Платов», один из которых будет обслуживаться шестнадцатью большими автобусами по схеме «Привокзальная площадь - улица Красноармейская — проспект Шолохова — федеральная трасса М-4 «Дон», — сообщили в ростовском департаменте городского транспорта. «Второй маршрут свяжет аэропорт Платов с вокзалом в Новочеркасске, на нем будет работать 2 больших автобуса и 2 автобуса малой вместимости», — говорится в сообщении. В конкурсной документации сказано, что стоимость проезда для пассажиров будет устанавливать сам перевозчик. При этом, все льготы будут сохранены.

ФАВТ приостановило действие сертификата авиационной безопасности аэропорта Перми

«Сертификат авиационной безопасности пермского аэропорта приостановлен до устранения выявленных нарушений», — сообщил советник руководителя ведомства Сергей Извольский. Он не стал уточнять суть нарушений, сославшись на «служебную информацию». Несмотря на это, по его словам, аэропорт в данный момент продолжает обслуживать регулярные рейсы. Администрация аэропорта «Пермь» прилагает все усилия для устранения оставшихся недостатков в максимально кратчайшие сроки. Как указано на сайте Росавиации, аэропорт Перми получил сертификат авиационной безопасности 10 января 2017 года со сроком действия до 10 января 2019 года.

В новом терминале аэропорта «Симферополь» обустроена специнфраструктура для туристов

Следуя опыту крупнейших курортных аэропортов мира, новый терминал создан с ориентиром на обслуживание организованных групп отдыхающих. Для этого при проектировании были предусмотрены отдельные стоянки для туристических автобусов, вместимостью более 70 машиномест. Для высадки организованных групп — справа от терминала, для посадки — слева. При этом для прибывших туристов предусмотрен отдельный выход на стоянку для посадки в автобусы. Такое решение позволит разделить пассажирские потоки и создать дополнительный комфорт всем посетителям аэропорта. Стоянки расположены на удалении не более 50 метров от здания.

Дополнительный фактор опасности

в процедурах управления рисками деловой авиации обусловлен, как правило, спецификой этого бизнеса



Сергей Кондратенко

На большинстве конференций по вопросам безопасности полетов стало традицией представлять отчет Межгосударственного авиационного комитета о состоянии дел с безопасностью полетов в странах-участниках Соглашения. Очередной документ (за 2016-2017 годы) представил начальник отдела координации обеспечения безопасности полетов МАК Сергей Кондратенко. В 2016 году во всех странах, входящих в Соглашение, произошло 63 авиационных происшествия, на которые пришлось 28 катастроф (в них погибло 74 человека). Представленные материалы отражали также положение дел первого полугодия 2017 года. Обладателем «чёрной пальмы первенства» стала Россия, где произошло 16 авиационных происшествий, на которые пришлось 6 катастроф, унесших жизни 14 человек.

На легких и сверхлегких воздушных судах показатели безопасности в 2017 году (4 происшествия, в том числе 2 катастрофы, в которых, погибли два человека) существенно лучше по сравнению с 2016 годом (7 происшествий, из них — 5 катастроф с гибелью 8 человек).

На вертолетах в 2017 году количество авиационных инцидентов, катастроф и погибших также сократилось: 5 происшествий, в том числе — одна катастрофа, погибли 3 человека, в то время как в 2016 году зафиксировано 7 авиационных происшествий, в том числе 2 катастрофы с гибелью 6 человек.

В первом полугодии 2017 года абсолютные показатели по всем видам авиационных работ в АОН значительно снизились — 10 происшествий, из которых 6 катастроф, погибли 13 человек. В 2016 году имели место 16 авиационных происшествий, в том числе 10 катастроф, в которых погибли 17 человек. В статистических документах не была учтена катастрофа грузового самолёта Boeing-747 авиакомпании «ACT Airlines», разбившегося при посадке в Кыргызстане, в аэропорту Манас города Бишкек. Самолёт направлялся из Гонконга в Стамбул, а в Бишкеке делал промежуточную посадку. Он выкатился на пределы ВПП, разрушился и сгорел. В результате катастрофы погибли многие жители прилегающего к аэродрому дачного посёлка.

Говоря об этой катастрофе, Сергей Кондратенко вспоминал времена, когда рядом с аэропортом Манас никакого дачного посёлка не было. Он возник после того, как после модернизации аэродромной инфраструктуры часть сооружений была убрана, и на освобожденных участках начали строиться дачи. Такое соседство на безопасность полетов влияет самым пагубным образом.

В докладе Кондратенко

упомянут ряд катастроф с воздушными судами АОН, в частности, с вертолётом R-66 на Алтае в марте 2017 года. Этот случай стал доказательством того, насколько многогранным является понятие о человеческом факторе. На этом вертолёте был осуществлён полёт с посадочной площадки Самыш к терминальному источнику Тёплый ключ. На обратном пути ухудшившаяся погода вынудила экипаж совершить вынужденную посадку на кордоне Кокши, где планировалось заночевать и дожидаться улучшения погоды.

Однако среди членов группы, отправившейся в путешествие, оказалась женщина, выразившая недовольство спартанскими условиями ночлега (разумеется, комфорта, как в шикарных отелях, там не было). Пассажира устроила истерика и потребовала от экипажа немедленно лететь. Пилоты согласились, несмотря на наступившую ночь. В темноте вертолёт столкнулся со склоном обрыва и упал в озеро. По словам специалиста, располагающего информацией о ходе поисково-спасательной операции, труп этой женщины оказался единственным, который был найден. Остальные, вероятно, были унесены течением.

Актуальной стала и тематика, связанная с юридическими аспектами деятельности гражданской авиации. Президент национальной Ассоциации воздушного права, доктор юридических наук Сергей Юрьев выступил с докладом о безопасности полетов в аспекте контрольно-надзорной деятельности, осуществляемой в ходе подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года. В его докладе были затронуты вопросы, связанные с ограничением полетов воздушных судов АОН на период проведения мундиаля.

Докладчик затронул также проблему, связанную со случая-



Сергей Юрьев

ми привлечения командиров воздушных судов к уголовной ответственности по статье 238 (оказание услуг не соответствующих требованиям безопасности) только за то, что они допускали отклонение от действующих норм и правил.

Был поднят и вопрос о безответственном и противозаконном поведении следователей при расследовании авиационных происшествий. Так, например, при расследовании катастрофы Ан-148 сотрудники Следственного комитета России решили ночью допросить диспетчеров, находящихся на отдыхе после смены. На слова о том, что не положено нарушать режим отдыха диспетчеров, и что это может сказаться на безопасности полетов ответ был таков — нас это не волнует. Парадокс: следователи сознательно идут на нарушение закона, но их почему-то этот факт не тревожит.

Был даже прецедент, когда авиапредприятию было поставлено на вид отсутствие на рабочих местах текста нового нормативно-правового документа. Было выписано пять предписаний, из которых только последнее с трудом удалось обжаловать. Документ на момент названного эпизода не был принят и не получил юридической силы. В Ространснадзор было послано письмо с просьбой разъяснить ситуацию и подсказать, что нужно сделать, дабы получить на рабочих местах ещё не принятые юридические документы. В ответном письме было подчеркнуто, что Ространснадзор по данному вопросу разъяснений не даёт.



Юрий Ларченко

На всех конференциях и семинарах по вопросам безопасности полетов продолжает оставаться актуальной тема, связанная с СУБП. Одной из её важнейших составных частей является управление рисками. Заместитель генерального директора по безопасности полетов и качеству АО «Авиакомпания «Меридиан» Юрий Ларченко выступил с докладом об особенностях системы управления рисками в авиакомпаниях деловой авиации. По сравнению с коммерческой авиацией различия состоят в нормативно-правовом обеспечении деятельности, в требованиях, предъявляемых к подготовке персонала как по объёмам, так и по периодичности проведения. Разница состоит и в более жёстких требованиях к владельцу сертификата IS-BAO по детализации 12 элементов СУБП, а также по системам анализа её эффективности.

Система управления рисками должна строиться с учётом индивидуальных особенностей бизнес-авиации, которая требует разнообразных и в то же время более простых инструментов оценки риска. Кроме того, одной из особенностей системы управления рисками в деловой авиации является сложность обеспечения принципа конфиденциальности добровольных сообщений и получения «кредита доверия» работников. Наряду с этим возникают сложности в работе с полётными данными. Для деловой авиации также характерна ограниченность финансовых и человеческих ресурсов. В программе обязательно наличие системы оценки усталости и оценки планируемых изменений.

Требования к оценке культуры безопасности полетов являются более жёсткими, и цена ошибок и сбоев в работе СУБП более высока. Из-за меньшего по сравнению с линейной авиацией количества полетов влияние выявленных недостатков на итоговое значение уровня рисков становится более значительным. Дополнительным фактором опасности в процедурах управления рисками является необходимость согласовывать свои действия с собственниками воздушных судов.

Уровень безопасности полетов во многом определяет подготовка специалистов в области гражданской авиации. С докладом о методологии кадрового обеспечения государственной системы управления безопасностью полетов выступила доктор технических наук, профессор кафедры Экономики и управления на воздушном транспорте МГТУ ГА Людмила Большедворская. Ею были представлены материалы исследований, проведённых на кафедре по теме «Безопасность полетов и жизнедеятельность». Основная цель исследований — решение проблемы повышения эффективности государственной системы управления безопасностью полетов посредством разработки методологии её кадрового обеспечения.

Научно обоснованный подход к системе управления безопасностью полетов сегодня остаётся проблемным вопросом. Достигнуты многие результаты в деле теоретических и практических исследований, но на пути внедрения в практику деятельности авиапредприятий возникают трудности. В ходе исследований была проанализирована база профессиональной подготовки специалистов гражданской авиации. Помимо этого было проанализировано взаимодействие служб и подразделений структур, связанных с государственной политикой в области гражданской авиации и подведомственных им агентств. Проведённый анализ выявил ряд недостатков и противоречий.

Так, например, в действующих Федеральных авиационных правилах нет чёткого описания процедур, связанных с внедрением в эксплуатацию самолётов отечественного производства нового поколения, таких как «Суперджет 100» и МС-21, а также иностранных воздушных судов Boeing-777, A320 и ряда других. Наряду с этим выявились и проблемы, связанные с подготовкой государственных инспекторов в области безопасности полетов.

В ходе исследований была также изучена система управления надзором за деятельностью гражданской авиации, представленная в настоящее время 7 федеральными управлениями и 10 территориальными отделами. Штат Управления государственного надзора насчитывает около 500 человек. Половина из них приходится на 3 федеральных округа — Северо-Западный, Сибирский и Дальневосточный. Проанализировав динамику изменения численного состава инспекторов по годам, а также их зависимость от числа региональных авиакомпаний, а также загруженность одного инспектора, был установлен ряд противоречий и недостатков. Так, например, количество выявленных нарушений растёт, но численность эксплуатантов снижается. Ряд данных, наряду с изменением числа авиаперевозок, свидетельствуют о недостатках в подготовке специалистов по эксплуатации самолётов нового поколения.

Главное лицо, от которого зависит безопасность полетов — это лётчик. Интерес участников вызвал доклад, с которым выступил шеф-пилот компании Bombardier Business Aircraft, ответственный за связь с заказчиками и клиентскую службу пилотов, капитан Франко Пиетракуппа. Тема его выступления — «Коэффициент запаса ВПП для посадки: дополнение

к VREF (расчётная посадочная скорость) и риск, связанный с человеческим фактором». Актуальность вопроса состоит в том, что, например, в период с 1997 по 2007 годы перелёты вызвали 141 случай выкатываний и 550 катастроф.

В число сопутствующих факторов вошли недостаточно отработанная техника пилотирования лётного состава, неудовлетворительное состояние ВПП и нестабилизированный заход на посадку. Больше всего случаев перелётов происходило в коммерческой авиации и именно с турбореактивными самолётами, а не турбовинтовыми. Анализ происшествий за прошедшие 15 лет показал, что причинами перелётов стали превышение поступательной или вертикальной скорости, превышение высоты прохода входного порога ВПП, и посадка при попутном ветре.



Франко Пиетракуппа

Чтобы избежать перелёта, необходимо иметь представление о посадочной дистанции (это расстояние по горизонтали, которое самолёт проходит от точки начала снижения до момента полной остановки). Посадочная дистанция зависит от направления ветра, вертикальной и поступательной скорости самолёта, а также посадочной массы. Для сокращения посадочной дистанции механизация крыла должна быть в посадочной конфигурации. Средством для её сокращения также является реверс тяги.

Докладчик обратил внимание слушателей на необходимость поддерживать постоянную посадочную скорость и не превышать её. Согласно подсчётам экспертов, превышение посадочной скорости на 10 процентов вызывает увеличение посадочной дистанции на 20 процентов. Необходимо также поддерживать высоту прохода входного порога ВПП. Если она будет увеличена до 30 метров, посадочная дистанция увеличится на 300 метров независимо от состояния поверхности ВПП. Если высота прохода входного порога составит 45 метров и выше, посадочная дистанция достигнет 3900 метров.

Своё выступление докладчик закончил пословицей, появившейся в среде пилотов: «Хорошее приземление — это когда вы остались целы. Отличное приземление — это когда самолёт остался цел или, по крайней мере, может быть починен».

Вопросы безопасности авиатопливообеспечения осветил менеджер контроля и качества компании Air Total Жиль Готье. Им было сделано два доклада на данную тему. В первом были отражены риски, возникающие при заправке — низкое качество топлива, его разбрызгивание, пожар или взрыв.

Докладчик подробно отразил правила организации безопасной заправки воздушных судов. Так, например, водитель автоцистерны должен постоянно держать в поле зрения самолёт, который он должен заправить, дожидаясь, пока он зарулит на стоянку, а затем подъехать к нему, неукоснительно соблюдая правила передвижения по аэродрому. Скорость передвижения по лётному полю не должна превышать 25 километров в час. Одно из правил требует обязательно пропускать аэродромную спецтехнику, вы-



езжающую на задание по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Примером могут являться пожарные автомобили.

Самолётам, выходящим на исполнительный старт или заруливающим на стоянку, отдаётся безусловный приоритет. При этом необходимо соблюдать ряд заповедей, чтобы не быть затянутым работающим двигателем или не быть опрокинутым газовой струей. Расстояние до воздухозаборника двигателя будет безопасным, если оно составляет не менее 13 метров. Зона, находящаяся позади входного канала воздухозаборника двигателя, является безопасной. Длина газовой струи, исходящей из сопла двигателя, может вдвое превышать длину самого самолёта.

Особую опасность может нести соседство с такими крупными воздушными судами, как, например, Boeing -777. Для убедительности докладчик показал короткий видеоклип с записью реального происшествия в одном из аэропортов Европы. Водитель топливозаправщика не проявил должной аккуратности при выборе маршрута проезда, попал под газовую струю от самолёта Boeing-747, после чего кубарем покатился в обрыв далеко за пределами лётного поля, а затем свалился в протекающую рядом реку.

Автоцистерна должна быть поставлена на расстоянии не менее трёх метров до горловин топливных баков самолёта. Водитель должен также заблаговременно позаботиться о том, чтобы обеспечить себе свободный выезд. Одежда и обувь должны быть такими, чтобы не вызвать статических разрядов. О том, что рядом с топливозаправщиком запрещено курить, лишний раз говорить не приходится. Запрещено также пользоваться мобильными устройствами, которые могут вызвать взрыв топлива.

Подобные случаи в докладе не были приведены, но, к сожалению, в истории отечественной гражданской авиации они имели место. В

июне 1992 года произошла катастрофа в аэропорту Братск, где сгорели два самолёта Ту-154, каждый из которых вылетел из Владивостока и в Братске делал промежуточную посадку для дозаправки — первый (СССР-85234) следовал далее в Самару, второй (СССР-85282) — в Екатеринбург. Самарский самолёт оказался неисправен и был оставлен в Братске для ремонта, екатеринбургский прибыл ночью и был поставлен на стоянку рядом. Его заправка осуществлялась двумя топливозаправщиками по схеме «из топливозаправщика в топливозаправщик».



Жиль Готье

Неожиданно наконечник заправочного шланга второго топливозаправщика отсоединился от приёмника основного ТЗ. Хлынувший под напором из расстыкованного шланга керосин попал на выхлопной коллектор работающего двигателя насосного агрегата и воспламенился, вызвав пожар в задней части основного топливозаправщика. Производивший заправку персонал не смог отключить двигателя и прекратить подачу топлива, которое, продолжая выливаться под напором на бетон, быстро увеличивало очаг возгорания. Через несколько минут загорелся самолёт с бортовым номером 85282, затем 85234, а пожарные расчёты не смогли их затушить.

Оба самолёта сгорели, а один из топливозаправщиков взор-

вался. При взрыве бригадир смены Геннадий Гаврилов, который отвёл оба топливозаправщика из зоны огня, получил сильные ожоги и спустя два дня умер в больнице. Других жертв, к счастью, не было.

Докладчик также изложил пути предотвращения случаев заправки самолётов несоответствующим топливом. В данном случае речь шла о воздушных судах АОН. Известен случай, когда легкомоторный самолёт по ошибке вместо бензина был заправлен керосином. Чтобы не возникло путаницы, следует, в частности, иметь в виду, что «бензиновые» и «керосиновые» заправочные шланги отличаются пистолетами: у первого диаметр цилиндрического наконечника не более 50 миллиметров, у второго — более 67 миллиметров.

Во многих аэропортах Европы воздушные суда АОН пилоты заправляют сами из бензоколонок, напоминающих автомобильные. Расплатиться за топливо они могут только специальными топливными картами, выпускаемыми не только под определённый сорт топлива, но и под определённый бортовой номер воздушного судна.

Прошедший семинар собрал многих ведущих специалистов гражданской авиации различного профиля. Эксперты пришли к однозначному выводу: совершенствование механизмов управления безопасностью полётов требует внесения целого ряда принципиальных изменений в нормативно-правовые документы. Часть из них предложил и наш гость Франко Пиетракуппа. Но, по его мнению, вполне достаточно просто исполнять уже имеющиеся регламенты и инструкции. Во многих регионах России, например, особенно в арктической зоне, сложные климатические условия делают непростой процедуру расчёта захода на посадку. Точность расчёта будет гарантом от авиационных происшествий.

Традицию проводить семинары по данной тематике ОНАДА будет поддерживать и в дальнейшем.

Пётр КРАПОШИН



ИНТЕГРАЦИЯ

Ученый ЦАГИ стал представителем России в Комитете ИКАО по охране окружающей среды

Официальным представителем Российской Федерации в Комитете по охране окружающей среды от воздействия авиации САЕР (КАЕП) назначен научный сотрудник отделения аэроакустики и экологии летательных аппаратов ФГУП «ЦАГИ» Юрий Медведев. Комитет состоит из рабочих групп (по шуму, эмиссии, моделированию, экономическому анализу и др.), которые вырабатывают предложения для обсуждения и утверждения. «Задача представителя России в КАЕП направлена на координацию деятельности отечественных специалистов (это сотрудники ЦАГИ, ЦИАМ, ГосНИИ ГА, АО «ОДК-Авиадвигатель») и участие в заседаниях при принятии итоговых решений».

Власти Саудовской Аравии планируют начать сборку серийных самолетов Ан-132 в 2021 году

Представители ГП «Антонов» ознакомились с проектом строительства авиазавода в Саудовской Аравии. Как сообщает пресс-служба предприятия, серийное производство нового многоцелевого самолета Ан-132 планируется организовать в рамках создания технопарка на западе королевства. Технопарк будет построен в кооперации с Научно-технологическим центром им. короля Абдулазиза, который является одним из ключевых партнеров по программе Ан-132. В состав технопарка войдут авиастроительный завод с аэродромом, предприятие по изготовлению солнечных панелей, солнечная электростанция. Начать строительство предприятия планируется в 2019 году.

Эмомали Рахмон обсудил с Boeing меры по улучшению авиатранспорта в Таджикистане

Президент Таджикистана в ходе своей поездки в Нью-Йорк встретился с представителями компании Boeing, сообщает пресс-служба главы республики. Как уточняется, рассмотрены возможности сотрудничества с компанией в сфере авиатранспорта и воздушных перевозок пассажиров с целью повышения уровня обслуживания пассажиров авиакомпаниями страны. Стороны выразили уверенность в важности развивать сотрудничество для реализации планов и намерений по улучшению качества обслуживания в сфере перевозки пассажиров. Отметим, самолеты Boeing в Таджикистане используют две авиакомпании — национальная «Таджик Эйр» и частная «Сомон Эйр».

«Хамилтон Стандарт-Наука» и Минпромторг РФ подписали инвестиционный контракт на 800 млн

В Москве подписан первый специнвестконтракт в авиационной отрасли России. Минпромторг и ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука», ведущий российский производитель теплообменного оборудования для систем кондиционирования воздуха гражданских самолетов, выступили сторонами соглашения. Проект реализуется в г. Кимры Тверской области и предусматривает освоение выпуска самых больших в мире авиационных теплообменников уникальной конструкции для ВС корпорации Boeing семейств 767, 777, 787. Инвестиции составят более 800 млн рублей, большая часть средств будет направлена на приобретение уникального оборудования, освоение новейших технологий.

Новый терминал хабаровского аэропорта доверено строить турецкой компании Limak

Генеральным подрядчиком строительства нового пассажирского терминала стал турецкий консорциум Limak-Marashstroy. Как сообщил журналистам председатель совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк, проект будет реализован за 5 млрд рублей собственных средств АО — главного оператора по наземной деятельности в международном аэропорту Хабаровск (Новый), заемных средств со стороны ВЭБа и Фонда развития Дальнего Востока в размере 3,9 млрд рублей. Площадь терминала — 26 тысяч кв. м, он будет рассчитан на 3 млн пассажиров в год или на 1,2 тысячи пассажиров в час. Объект должен быть сдан в третьем квартале 2019 года.

Авиакомпания Aegean Airlines и Sabre обновили технологическое партнерство

Согласно новому соглашению, полный контент перевозчика будет размещен в глобальной системе Sabre (GDS) в течение еще трех лет. Продление доступа агентств к полному портфелю продуктов и услуг Aegean Airlines через GDS свидетельствует о том, что перевозчик высоко ценит торговую площадку Sabre, которая обеспечивает продажи через 425,000 агентов по всему миру. В последние годы Aegean Airlines укрепила позиции на международном рынке, поддерживая развитие индустрии туризма Греции. Маршрутная сеть перевозчика охватывает 155 направлений (33 внутренних и 122 международных) и 44 страны, а суммарная провозная емкость составляет 16,5 млн кресел.

Андрей Богинский и Михаил Погосян обсудили перспективы сотрудничества МАИ и холдинга

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский обсудил с ректором Московского авиационного института Михаилом Погосяном вопросы сотрудничества в области подготовки кадров, а также перспективы участия университета в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах в интересах холдинга. В настоящее время университет готовит специалистов для предприятий холдинга в рамках программы «Новые кадры в ОПК», студенты и преподаватели участвуют в проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Кроме того, холдинг и МАИ развивают учебную базу ВУЗа в Национальном центре вертолетостроения.

Национальный авиаперевозчик EgyptAir готов увеличить число рейсов в РФ во время ЧМ-2018

«Будут введены спецрейсы, а также рассмотрен вопрос об увеличении числа обычных рейсов в случае, если возрастет спрос со стороны египетских болельщиков, желающих поддержать национальную сборную на этом важном мероприятии, особенно учитывая тот факт, что EgyptAir является официальным перевозчиком египетских болельщиков», — заявил глава компании Сафуат Мусаллем, слова которого приводит пресс-служба. Он добавил, что египетской сборной, которая направится в Россию спецрейсом EgyptAir, будут предоставлены наилучшие условия для путешествия. Авиакомпания EgyptAir ранее объявила о возобновлении полетов между Каиром и Москвой с 12 апреля.

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

Новый подход НИЦ к формированию сценариев технического развития авиации

В рамках выполнения Государственного задания НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» выполнил научно-исследовательскую работу по формированию базовых сценариев технологического развития авиастроения.

«На развитие авиастроения и авиации влияет множество неопределенных факторов: социально-экономическая и геополитическая ситуация, развитие других видов транспорта, ТЭК, успех или неудача в разработке тех или иных технологий. И точно предсказать варианты развития событий крайне затруднительно. Однако можно выявить так называемые «технологические развилки», границы внешних и внутренних условий, при которых становится целесообразным создание тех или иных классов летательных аппаратов, выбор тех или иных перспективных технологий», — отметил директор департамента НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» Владислав Клочков.

Росатом разработал технологии продления жизни двигателей самолетов

Предприятие госкорпорации «Росатом» — Троицкий институт инновационных и термоядерных исследований поможет российским производителям авиационных газотурбинных двигателей продлить их ресурс.

Как рассказал генеральный директор ТРИНИТИ Владимир Черковец, сопутствующие технологии, возникающие по ходу исследований в области термоядерного синтеза, можно использовать уже сейчас: «Например, импульс плазменного сгустка, ускоренный в плазменных ускорителях, меняет стенку камеры токамака: делает ее более жаропрочной, твердой и коррозионно-стойкой. Значит, при помощи плазменных потоков можно изменять свойства поверхности». По его словам, этот эффект может быть использован в авиастроении. «Будем применять плазму в сочетании с лазерным излучением для повышения износостойкости лопаток турбин самолетов. В результате они станут многократно долговечнее», — отметил Черковец.

Специалисты НГТУ разрабатывают новую систему для пуска авиадвигателей

Новая система для запуска газотурбинных самолетных двигателей позволит снизить энергозатраты ВС, сообщил руководитель проекта, ведущий инженер-конструктор Института силовой электроники НГТУ Максим Жарков.

«Основная задача проекта — принципиально новое применение штатного генератора электрической энергии летательного аппарата. Стартер и генератор — это два разных устройства, мы предлагаем использовать генератор еще и в качестве стартера, и разрабатываем для этого полупроводниковый преобразователь и алгоритмы управления всем процессом запуска двигателя», — рассказал Жарков. Предполагается, что новая система позволит уменьшить размеры оборудования и снизить потребление энергии от бортовых аккумуляторов. Существующие системы запуска — затраты с точки зрения потребления электроэнергии и несут в себе лишь одну функцию — запуск, а это увеличивает балластную массу летательного аппарата.

НПО «Наука» провело заседание Комитета по развитию поставщиков САП

На базе ПАО «ОАК» под председательством генерального директора ПАО НПО «Наука» Евгения Меркулова состоялось заседание Комитета по развитию поставщиков Союза авиапроизводителей России.

В совещании приняли участие представители САП, интегрированных структур и предприятий авиапрома, в том числе: ПАО «ОАК», АО «Вертолеты России», АО «КРЭТ», АО «ОДК», ЗАО «Хамилтон Стандарт-Наука», АО «РТ-Техприемка», АО «КАМПО», ПАО «НПП «Аэросила». Специалисты ОАК рассказали об информационном портале корпорации для поставщиков, который начал работу в конце прошлого года. На портале действующие и потенциальные клиенты могут ознакомиться с требованиями ОАК к поставщикам комплектующих изделий и материалов, а также внести информацию о своих технологических и производственных возможностях», — рассказали в НПО «Наука». Рассмотрен и утвержден план работы Комитета на 2018 год.

Руководство ЦАГИ посетило немецкий аэрокосмический центр DLR

Делегация ФГУП «ЦАГИ» во главе с гендиректором, академиком РАН Сергеем Чернышевым вместе с руководством НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского» посетила аэрокосмический центр DLR (Германия).

Целью рабочего визита стало обсуждение перспектив сотрудничества по актуальным направлениям деятельности, в том числе исследованиям компоновок перспективных летательных аппаратов — сверхзвукового пассажирского самолета, более электрического самолета и т.д. Переговоры проходили в Гамбурге в Центре прикладных авиационных исследований (ZAL), где расположен Институт системных архитектур в аэронавтике DLR. Это новая площадка немецкого центра, работа которой связана с моделированием в области аэронавтики — начиная от транспортной системы до производства субкомпонентов. Планируется, что обсуждение продолжится в апреле на площадке международного авиасалона ILA (г. Берлин, Германия).

ВИЛС разработал деформируемый сплав с повышенной электропроводностью

Он используется как электропроводный конструкционный материал для токопроводящих элементов при производстве авиакосмической техники, а также в других отраслях промышленности, сообщает пресс-служба ВИЛС.

Сплав выпускается в виде деформированных полуфабрикатов, преимущественно прессованных прутков, а также в виде заготовок для получения электропроводов. Он отличается лучшей электропроводностью (в 1,11 раза), чем сплав-прототип, имеет более высокие предел прочности (+20 процентов), текучести (+30 процентов). Это позволяет снизить массу и габариты токопроводящих элементов до 20 процентов и, соответственно, повысить характеристики конструкции в целом. Данные свойства принципиально важны для авиакосмического производства и других отраслей. Изобретение подтверждено патентом.

В небо на собственной тяге

Почему двигателисты опережают создателей самолетов



Юбилей определяет и тематику экспозиции выставки: достижения прошедших 10 лет. В их число, разумеется, входит двигатель ПД-14. Он будет представлен вместе с материалами, показывающими, что основные этапы его сертификации закончены. В настоящее время ведётся работа с Авиарегистром. По двигателю ПД-14 завершён комплекс доводочных работ на стенде, он удовлетворительно прошёл испытания в барокамере. С удовлетворительными результатами завершается третий этап лётных испытаний на летающей лаборатории.

На базе газогенератора двигателя ПД-14 разрабатывается вертолётная (турбовальная) версия ПД-12. Начата разработка научно-технического задания и конструкторских предложений по двигателю большой тяги ПД-35 для дальнемагистральных самолётов.

Достигнуты успехи и в деле создания двигателя для боевого самолёта Су-57 (он же Т-50 или ПАК ФА). В настоящее время он летает с двигателями 1-го этапа, которые прошли государственные испытания, кроме того, совершил первый полёт экземпляра с двигателями 2-го этапа, отличающийся более высокими лётно-техническими данными.

На выставке будут также представлены достижения в деле освоения производства вертолётных двигателей. ВК-2500 будет показан в рамках тематики импортозамещения. Он изготавливается на ряде предприятий, и окончательная сборка ведётся на заводе имени В.Я. Климова. Решены и вопросы с двигателями для ракет. Наряду с этим начато производство газотурбинных двигателей для военно-морского флота.

По сложившейся традиции участниками форума станут предприятия, связанные со всем жизненным циклом двигателей, а также высшие учебные заведения авиационного профиля — Московский авиационный институт, Самарский национальный исследовательский университет, Рыбинский, Уфимский, Казанский технические университеты и МВТУ имени Н.Э. Баумана. Помимо этого свои экспозиции развернут научно-исследовательские институты, среди которых главным будет являться ЦИАМ.

В выставке примут участие также предприятия, производящие агрегаты для систем автоматического управления авиацион-

ных двигателей — Пермский агрегатный завод, участвующий в форуме в составе ОДК, Московский завод имени Короткова (он представит отдельную экспозицию), а также Омское машиностроительное конструкторское бюро.

В числе участников — металлургические заводы, поставляющие металл для предприятий авиадвигательного профиля: «Электросталь», также являющаяся спонсором мероприятия (в минувшем году заводу исполнилось 100 лет), Ступинская металлургическая компания, Кулебакский металлургический завод, Салдинский завод, производящий титановые заготовки.

На выставке будут представлены малоразмерные двигатели предприятия «Аэросила», на стенде которого разместятся также образцы теплообменников и других агрегатов.

Отдельно будет развернута экспозиция по комплексам неразрушающего контроля, применяющимся на промышленных предприятиях и в организациях эксплуатантах авиационной техники. В этой экспозиции будут представлены образцы ультразвукового и вихретокового оборудования, системы поверхностного контроля, рентгеновские аппараты и т.п.

Один из стендов развернёт Генеральная дирекция Берлинской авиационной выставки ILA-2018, которая начнёт работу 25 апреля.

Научно-технический конгресс по авиадвигательному двигателю будет состоять из двух частей: пленарного заседания, на котором будут рассматриваться глобальные вопросы развития авиадвигательного строения, и симпозиумов по частным вопросам, касающимся отдельных узлов и агрегатов, а также применяющихся материалов и технологий.

На пленарном заседании запланирован доклад заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олега Бочарова о стратегии развития авиационного двигателестроения в России. Помимо этого на пленарном заседании будет заслушан доклад главы ОДК Александра Артюхова, посвящённый 10-летию ОДК и перспективам развития корпорации. Со стороны ВИАМ будет представлен доклад (планируется, что с ним выступит генеральный директор ВИАМ, академик Евгений Каблов) о современных материалах, которые будут применяться в авиадвигательном строении. ЛИИ имени М.М. Громова представит обзор новейших

строений на основе концепции НК-93, рассматривать в качестве силовой установки для этих самолётов?

— Этот проект не будет представлен.

— Есть ли в принципе перспективы для развития концепции турбовинтовентиляторного двигателя, каковым является НК-93? И для самолётов каких классов целесообразно их строить?

— Об этом будет говориться на конгрессе в докладе Михаила Гордина. Кроме того, перспективы развития этой концепции будут отражены и на стенде ЦИАМ.

Моё мнение таково: двигатели такой разновидности целесообразно строить для самолётов разных классов. От программ производства самолётов будет зависеть и программа развития авиадвигательного строения и, в частности, перспектива реализации проекта турбовинтовентиляторного двигателя.

Существуют две разновидности такого двигателя: с закрытым вентилятором, как НК-93, а также с открытым ротором, что предлагает ЦИАМ. Расчёты показывают, что он будет более экономичным по сравнению с двигателем с закрытым вентилятором. Но комплексной программы развития авиастроения, к сожалению, нет по сей день.

— Будут ли представлены двигатели для самолётов Ил-112В и Ил-114?

— Будут.

— Известно, что для самолёта Ил-112В создаётся отдельный двигатель, модификации ТВ7-112СТ. Планируется ли устанавливать его на самолёт Ил-114?

— Такие планы существуют, но потребуются внести изменения в конструкцию двигателя. Он должен быть более долговечен и обладать большей мощностью.

— Мы обсуждали вопросы, касающиеся двухконтурных турбореактивных двигателей (ТРДД). Каковы перспективы развития прямоточных воздушно-реактивных двигателей (ПВРД)?

— Они появились достаточно давно — в конце 70-начале 80-х годов появились сверхзвуковые ракеты с такими двигателями. Сегодня прорабатывается вопрос о создании двигателей с детонационной камерой сгорания, которые также могут быть прямоточными. Эти двигатели отличаются большим расходом топлива, поэтому в гражданской авиации, по крайней мере в ближайшем будущем, они не найдут применения. Одна из особенностей данных двигателей состоит в том, что при нулевой скорости они работать не могут — им нужен напор воздуха.

— Недавно стало известно о заявлении Украины о прекращении поставок в Россию двигателей Д-436. Как вы считаете, какая сторона больше проиграет от этого запрета — украинская или российская?

— Проиграют обе стороны, но украинская — больше. Российский авиапром переориентируется на двигатель «SaM-146», который в России же и строится. А Украине поставлять его будет почти некуда. Я считаю неправильным в угоду политическим противоречиям рвать экономические связи. Их сохранение стало бы гарантом стабилизации политической ситуации.

Интервью взял Григорий ГОРДОН

Окончание. Начало на с. 2



Огнеборец

Кто защищает наши леса от пожаров



Стихия лесного пожара, пугающая и беспощадная, пожирающая наши леса, все-таки оказывается укрощенной. И, может быть, потому, что есть люди, ежедневно обеспечивающие их защиту, зачастую рискуя жизнью. Их работа не заметна. Но важно понимать, что если сегодня обошлось без происшествий, то только потому, что они отлично справляются со своим делом.

Один из «бойцов невидимого фронта» — главный специалист авиационного учебного центра ФБУ «Авиалесоохрана» Николай Сергеевич Фролов, отметивший недавно свое 80-летие. Более полувека трудовой деятельности юбиляр посвятил борьбе с огнем.

Мальчик Коля родился в селе Филипповское Ярославской области за три года до начала Великой Отечественной войны, поэтому хорошо помнит последствия, которые в считанные минуты может нанести огонь. Как любой сельский житель, он с малых лет знал лес, грибные и ягодные места, дорожил и восхищался нашим природным достоянием.

— Папа, собираясь в лес за грибами, выдавал нам с братом и сестрой по корзине и строго наказывал костры не разводить, беречь природу, — вспоминает Николай Сергеевич.

Смышленный ребенок рос в семье простых колхозников. Он с детства проявлял способности к наукам, досуг проводил не только в игре в «войну» со сверстниками, но и за чтением книг. Любых, какие могли достать родители.

Окончив начальную школу, Коля Фролов продолжил образование. Его не испугали ни семь километров бездорожья, ни зимние выюги, сбивающие с ног, ни даже дикие звери, чей вой и следы мальчик слышал и видел неоднократно. Позже с упорством и рвением он «грыз гранит науки» в Рыбинском лесном техникуме.

— Мне нравилось учиться, —

делится Николай Сергеевич, — корпеть над рефератами, проводить вечера в библиотеке, играючи сдавать зачеты на «отлично», быть старостой с первого курса и до последнего, вести кружок механизаторов. Но особой гордостью был общественный мотоцикл, которым мне доверили управлять — вот стоящий повод для любого пацана воспарить от счастья.

Долг Родине обязал его сменить рубашку на тельняшку: срочная служба в Балтийском флоте, в бригаде торпедных катеров началась, словно романтическое приключение. Рассекая волны изо дня в день, юноша набирался мужества.

Озорной огонек в глазах Фролова выдает того обаятельного и галантного юношу, который так нравился барышням. Он и сейчас даст фору молодежи в общении с прекрасным полом. Но сердце раз и навсегда отдано жене Анне: их брак более пятидесяти лет.

— Мне доводилось слышать о любви с первого взгляда, — вспоминает Николай Сергеевич, — не думал, что это коснется меня. Скромная улыбка и легкий завиток ее каштановых волос лишили меня сна. Три дня в увольнении провел в разговорах с моей Аней. Потом потянулись долгие будни моряка. В разлуке мы спасались письмами, которые раз за разом перечитывали. Кстати, супруга до сих пор хранит те желтые листочки, свидетели нашей зарождающейся любви. Впервые с начала службы полу-

годовой поход мне был в тягосты. Демобилизовавшись, я мчал к моей будущей жене с предложением руки и сердца.

Семейные будни тягу к учебе не утолили. Николай Сергеевич работал техником на Софринском экспериментально-механическом заводе и учился на инженера в Московском лесотехническом институте. «Трудно было это совмещать, — признается Фролов, — еще и маленькая дочь требовала внимания. Помню те бессонные ночи и беспокойные взгляды жены, но учебу не бросил, не в моем это характере».

В 1966 году Фролов поступил на Центральную базу авиационной охраны лесов инженером-конструктором производственно-технической лаборатории, которую позже возглавил, благодаря упорству и безупречному знанию дела. Более полувека он занимается разработкой и внедрением новых средств для тушения лесных пожаров. При его участии были разработаны мягкие емкости для доставки воды на внешней подвеске вертолета Ми-8, водосливное устройство к вертолету Ми-8 с системой дозированной подачи пенообразователя и сливное устройство к самолету Ан-2П для тушения лесных пожаров с воздуха, устройство для приготовления и заправки самолета Ан-2П огне-тушащими составами, высоконапорная мотопомпа для увеличения дальности подачи воды на пожары, огнетушитель ранцевый и огнетушитель составы. В 2013 году по его инициативе был разработан огнетушитель ранцевый моторизованный ОРМ-4/25, позже запатентованный.

— Всегда было интересно модернизировать, конструировать, разрабатывать, улучшать — одним словом — облегчать борьбу авиационных с огнем, — про-

должает рассказ Николай Фролов. — Знаю, как опасна и тяжела профессия десантника-пожарного, освоил эту специальность. Это brave дело. Летишь на самолете, видишь, как дымит «легкие» нашей планеты, и сердце кровью обливается. Тут уж забываешь о себе, на кону спасение леса.

— Долг для мужчины свят, — говорит Фролов, демонстрируя настоящую армейскую выправку. — Мои дед и отец учили меня защите Родины. Пусть пули над головой моей не летали, но мы — дети войны, впитали эту истину. Наша война с лопатой в руках, которой мы преграждаем дорогу пламени. Огонь беспощаден, и только авиационные могут его остановить. Помню, как в Забайкальском крае наша команда отставала детский лагерь. Мы ринулись в бой, обескуражив врага встречным отжигом и выиграв, тем самым, спасительное время. И победили. Другого выхода у нас не было.

Победных сражений не считать. Чем масштабнее пламя, тем больше рвения его потушить. Обливаясь потом, чувствуя на щеках обжигающее дыхание огня, пожарные бьются за каждый кустик, за каждое птичье гнездо. Но, если пожар уже расправил крылья и «кусают» верхушки многолетних деревьев, без авиационного подкрепления победу одержать тяжело.

Кто хоть раз побывал в лесном поезде, понимает, что многое зависит не только от опыта и сноровки человека, но и от оборудования и снаряжения. Много лет ФБУ «Авиалесоохрана» — постоянный участник профессиональных выставок и научно-практических конференций. Дебютировали в 1976 году на международной выставке «Лесдревмаш», где впервые увидели высоконапорную мотопомпу канадского производства с комплектом высоконапорных рукавов. Встала задача разработать аналогичное оборудование, с которой специалисты «Авиалесоохраны» блестяще справились.

Своим многолетним опытом ветеран охотно делится как с молодыми коллегами, так и с широкой аудиторией. В свои 80 лет бодрости и жизнелюбия ему не занимать. Работая в авиационном учебном центре ФБУ «Авиалесоохрана», Н. Фролов участвует в создании учебно-методической литературы.

— Сейчас мы планируем создать видео-урок, чтобы дистанционно обучать парашютистов-пожарных и десантников-пожарных, — с воодушевлением рассказывает Почетный работник лесного хозяйства. — Работы и планов много. К сожалению, время быстротечно, поэтому каждый день я, что называется, выпиваю до дна, стараясь сделать как можно больше.

Многолетний добросовестный труд нашего героя, самоотверженность и любовь к «Авиалесоохране» отмечены многочисленными наградами.

Юлия МАНЫЛОВА

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

«Вертолеты России» впервые провели сессию Европейской аэрокосмической группы качества

Российский холдинг впервые выступил организатором сессии Европейской аэрокосмической группы по качеству (EAQG), которая прошла в Казани. В мероприятии приняли участие более 30 крупнейших в Европе компаний авиационной и космической отраслей. Темой сессии стали разработка и гармонизация авиационных международных стандартов в области качества, а также совершенствование системы сертификации поставщиков авиационной промышленности. Также в программу вошло посещение участниками производственных площадок Казанского вертолетного завода.

Специалисты ФГУП «ЦАГИ» разработали модель изолированного хвостового оперения вертолетов

Модель можно будет использовать как «конструктор», то есть, имитировать различные варианты компоновок оперения вертолетов, изучая и сравнивая их характеристики. Разработанная и изготовленная в ЦАГИ модель позволит провести полный спектр экспериментальных исследований и получить данные об аэродинамике оперения без учета влияния фюзеляжа, несущего и рулевого винтов. «На их основе мы сможем дать конструкторскому бюро рекомендации по выбору схемы оперения перспективных вертолетов и найти способы повышения эффективности существующих машин с учетом особенностей конструкции», — подчеркнул участник проекта Максим Крупнев.

Американцы приступили к испытаниям нового скоростного многоцелевого вертолета Defiant

Консорциум Sikorsky и Boeing приступил к наземным испытаниям бортового оборудования перспективного скоростного многоцелевого вертолета SB>1 Defiant. Как пишет Defense News, параллельно завершается сборка первого летного образца вертолета, который, как ожидается, совершит первый полет в конце лета 2018 года. SB>1 будет предложен на тендер JMR Армии США и, если победит в нем, заменит устаревающие ударные вертолеты AH-64 Apache, многоцелевые UH-60 Black Hawk, транспортные CH-47 Chinook и разведывательные OH-58 Kiowa. Вторым участником тендера JMR станет конвертоплан V-280 Valor, разработкой которого занимается Bell Helicopter.

Росавиация разрешила эксплуатацию Ка-226Т в режимах экстремально высоких температур

ФАВТ выдало холдингу «Вертолеты России» дополнение к сертификату типа вертолета Ка-226Т, разрешающее эксплуатацию в экстремально высоких температурах окружающего воздуха. Документ позволит начать коммерческие поставки вертолета в страны с жарким климатом, сообщили в пресс-службе вертолетного холдинга. Выданный Росавиацией сертификат стал итогом испытаний, которые специалисты холдинга и иранской компании Iran Helicopter Support and Renewal Company (IHSRC) провели в Иране в сентябре 2017 года. Их целью было подтверждение возможности эксплуатации вертолета при температуре окружающего воздуха до +50 градусов по Цельсию.

Сервис вертолетного такси Voorn начинает работу в Мехико по предварительным заказам

Столица Мексики стала вторым городом после Сан-Паулу (Бразилия), где Airbus предлагает услуги вертолетного такси, сообщили в компании. «Voorn, 100-процентная дочерняя компания Airbus Helicopters, была основана в 2016 году как сервис, позволяющий за считанные минуты забронировать вертолетное такси. Voorn позволяет использовать наиболее эффективный вид транспорта в самых загруженных городах мира тем, кто ежедневно вынужден подолгу добираться из пригорода на работу и обратно», — говорится в сообщении. Пользователь может заказать вертолет всего за 60 минут до предполагаемой поездки, а при необходимости запланировать перелет за 7 дней.

В рамках реконструкции в аэропорту на Ямале введут в эксплуатацию 4 вертолетные площадки

«Сегодня в аэропорту села Красноселькуп необходимо завершить устройство периметрового ограждения и ввести в эксплуатацию новые вертолетные площадки: три площадки для вертолетов Ми-8 и одну — для Ми-26, которая значительно больше по площади. Для завершения второй фазы строительства нужно завершить взлетно-посадочную полосу (ВПП), а также построить аварийно-спасательную станцию», — сообщили в пресс-службе Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Всего на территории ЯНАО работает 10 аэропортов, семь из них принимают и отправляют пассажиров, грузы и почту внутри округа и за его пределы.

Два нью-йоркских конгрессмена потребовали запрета на полеты туристических вертолетов

«Мы обеспокоены популяризацией этих опасных и совершенно ненужных экскурсионных вертолетов для туристов. Катастрофа с падением вертолета в пролив Ист-Ривер 11 марта, лишь подтверждает это», — говорится в письме конгрессменов Альбио Сиреса и Дональда Пейна-младшего, направленном главе министерства транспорта США. После падения вертолета с туристами власти запретили полеты на вертолетах, в которых путешественники летят с открытыми дверями, используя лишь ремни безопасности в качестве страховки. Однако конгрессмены требуют отмены полетов над городом для всех типов вертолетов. Полиция сообщила, что вертолет использовался для фотосъемки.

Вертолет палубной авиации Ка-27ПЛ успешно выполнил плановые полеты в Средиземном море

Экипаж вертолета Ка-27ПЛ выполнил практические полеты с палубы фрегата Черноморского флота «Адмирал Эссен», выполняющего задачи в составе постоянной группировки Военно-Морского Флота России в дальней морской зоне. В ходе работы авиации на фрегате прошли тренировки корабельных расчетов авиакомплекса корабля, обеспечивающих полеты вертолета. Телетрический вертолет корабельного расположения Ка-27ПЛ — противолодочный палубный вариант — предназначен для обнаружения, отслеживания и уничтожения субмарин, следующих на глубине до 500 м на скоростях до 75 км/ч в районах поиска, удаленных от корабля базирования до 200 км.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

На отечественных рейсах из Египта обеспечить безопасность поможет Россия

Египетская сторона согласилась на постоянное присутствие экспертов из российской охранный компании в Каирском международном аэропорту для обеспечения безопасности рейсов, направляющихся в Россию.

«Их работа ограничится досмотром багажа, пассажиров, бортового питания, а также мерами контроля за процессом заправки самолета топливом», — сообщил источник в аэропорту египетской столицы. При этом он добавил, что пока стороны не договорились, кто будет финансировать присутствие российских специалистов в Каире. «Пока нет договоренности о стороне, которая возьмет на себя расходы по присутствию специалистов российской компании по безопасности в Каире», — сказал сотрудник столичной авиагавани. Он пояснил, что желание российской стороны обеспечить дополнительную безопасность своим рейсам полностью соответствует международным нормам авиационной безопасности.

Действие сертификата эксплуатанта «Саратовских авиалиний» ограничено ФАВТ

«Ограничение действия сертификата эксплуатанта авиакомпании «Саратовские авиалинии», чей самолёт Ан-148 разбился в Подмоскowie, ограничено до 27 апреля, сообщил глава Ространснадзора Виктор Басаргин.

В Росавиации уточнили, что «ввели ограничение срока действия сертификата эксплуатанта, пока перевозчик не устранил все нарушения и замечания». Помимо этого, в ФАВТ отметили, что авиакомпания остановила эксплуатацию самолетов Ан-148. По словам главы Ространснадзора, ведомство уже завершило проверку авиакомпании. «Финальные результаты у нас уже есть. Мы говорим о том, что есть замечания к персоналу, есть замечания к производителю», — уточнил Виктор Басаргин. В свою очередь, в лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко» отметили, что информация в СМИ о приостановке эксплуатации всех самолетов Ан-148 в российских авиакомпаниях не соответствует действительности.

Аэропорт Екатеринбурга приобретет обнаружители взрывчатки за 62 млн рублей

В начале июня в екатеринбургском аэропорту установят 14 стационарных и 7 портативных обнаружителей взрывчатых веществ. Соответствующую закупку объявил холдинг «Аэропорты регионов», куда входит Кольцово.

Новое оборудование появится в аэропорту накануне ЧМ-2018 по футболу, четыре игры которого пройдут в Екатеринбурге в июне. Согласно документам аукциона, аналогичное оборудование будет закуплено еще для семи аэропортов холдинга, в том числе для аэропортов в Самаре и Ростове-на-Дону (в них также пройдут игры мундиала). Общая сумма закупки «Аэропортов регионов» — 287,9 млн рублей. С ПАО «Аэропорт Кольцово» победитель аукциона заключит максимальный контракт — за поставку обнаружителей взрывчатки подрядчик получит 62 млн рублей. Также приборы будут обнаруживать наркотические и боевые отравляющие вещества. Анализ вещества должен занимать не более 10 секунд.

Родственники жертв авиакатастрофы в Ростове подали иски к Flydubai и Boeing

Родственники погибших в катастрофе Boeing 737-800 авиакомпании Flydubai в марте 2016 года в Ростове-на-Дону подали иски к перевозчику и производителю лайнера о взыскании компенсаций, сообщил их адвокат Всеволод Сазонов.

«Третьими лицами привлечены МАК и Росавиация», — пояснил он, добавив, что остальные потерпевшие также могут связаться с адвокатом. В ноябре 2017 года Всеволод Сазонов сообщил, что родственники нескольких жертв катастрофы подали в суд ОАЭ иск о взыскании компенсаций с авиакомпании Flydubai, который приняли к рассмотрению. По словам Сазонова, Flydubai и страховая компания до настоящего времени не предложили «ни одного законного возмещения» родственникам. Несмотря на то, что, по имеющимся данным, «самолет был застрахован на несколько сотен миллионов долларов» — большинство семей «были загланы компенсации, не превышающие \$10-20 тысяч».

Александр Бастрыкин доложили о ходе расследования катастрофы Ан-26

Председатель Следственного комитета России Александр Бастрыкин в ходе визита на базу Хмеймим в Сирии выслушал доклад о ходе расследования катастрофы самолета Ан-26, сообщает пресс-служба ведомства.

В сообщении отмечается: «Председателю Следственного комитета Российской Федерации доложено о совместной работе российских следователей с представителями компетентных органов Сирии по установлению всех обстоятельств совершения преступлений в отношении российских военнослужащих на территории САР (убийства пилота Олега Пешкова, минометного обстрела мобильного военного госпиталя ВС РФ в г. Алеппо и иных преступлений)». Российский военно-транспортный самолет Ан-26 потерпел катастрофу 6 марта при заходе на посадку на аэродроме Хмеймим. На борту самолета, по данным Минобороны РФ, находились 33 пассажира и 6 членов экипажа, все — военнослужащие ВС РФ. Погибли все.

В ростовском АП «Платов» прошла активная фаза антитеррористических учений

Активная фаза учений по пресечению террористического акта на объекте воздушного транспорта успешно завершена в аэропорту «Платов» в Ростовской области, сообщили в пресс-службе управления ФСБ по региону.

«В ходе учений спецслужбами и правоохранительными органами отработаны совместные действия по пресечению теракта на объекте воздушного транспорта и минимизации его возможных последствий», — рассказал сотрудник ФСБ. По его словам, учения не повлияли на работу аэропорта, на жизнедеятельность соседнего города Новочеркасска и близлежащих районов области. На первом этапе учений отработывались действия спецслужб и правоохранительных органов по поиску учебных диверсионно-террористических групп на территории Новочеркасска, Аксайского и Родионово-Несветайского районов, на втором — инспектировалась антитеррористическая защищенность аэропортового комплекса.

Партнерство во имя безопасности

В Баку состоялось заседание 36 сессии Межгоссовета по авиации и использованию воздушного пространства

15 марта состоялось заседание очередной 36 сессии Межгосударственного Совета по авиации и использованию воздушного пространства, проходившее в его штаб-квартире в столице Республики Азербайджан городе Баку. В работе заседания приняли участие представители практически всех стран региона.

Сессию открыла Президент Совета, доктор Татьяна Анодина. Она выразила благодарность Президенту Республики Азербайджан г-ну Ильхаму Алиеву, Правительству, авиационным властям Азербайджана и ЗАО «АЗАЛ» за создание условий для работы и за поддержку международной деятельности Совета и его аппарата в городе Баку.

С приветствиями от Президента и Правительства Азербайджанской Республики к участникам заседания обратился Министр связи, транспорта и высоких технологий Рамин Кулузаде.

Г-жа Анодина выступила с докладом об итогах работы, программах, инновациях и инициативах Межгоссовета/МАК по реализации последних решений 39-й Сессии ИКАО, реализации бессрочного соглашения ИКАО-МАК 2016 года (Монреаль), соглашения с ИАТА (Москва, Женева 2017 год), решений Межгоссовета и более 90 имеющихся международных соглашений. Татьяна Анодина проинформировала о результатах переговоров с генеральным директором ИАТА А. де Жюньяком, состоявшихся в феврале 2018 года по дальнейшему развитию сотрудничества в области безопасности гражданской авиации Региона и международной авиации.

В ходе сессии Совета был рассмотрен и обсужден широкий круг вопросов:



- о ходе реализации проекта ИКАО-МАК;
 - о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации региона;
 - о совершенствовании системы авиационных правил и их дальнейшей гармонизации со стандартами ИКАО и рекомендациями ИАТА;
 - об инициативах Межгоссовета/МАК в области совершенствования организации воздушного движения и аэронавигационного обеспечения;
 - о либерализации авиатранспортной деятельности, повышении доступности авиационных услуг для населения государств-участников Соглашения и реализации международной программы подготовки авиационных специалистов в сотрудничестве с ИКАО и ИАТА;
 - о развитии научно-исследовательской и экспертной деятельности, о финансовом аудите МАКА;
 - о дальнейшем совершенствовании деятельности Межгоссовета и МАКА.
- По предложению Президента Межгоссовета Руководитель Авиационных властей Республики Беларусь Владимир Костин был на основе консенсуса единогласно из-

бран вице-президентом Межгоссовета. Ранее также единогласно были избраны по представлению государств первый вице-президент Межгоссовета (по размещению Штаб-квартиры), а также вице-президенты – руководитель Авиационных властей Республики Армения и вице-министр транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

В заключительной части заседания Сессии Межгоссовета состоялась торжественная церемония награждения в различных номинациях руководителей авиационных властей, авиационных предприятий и представителей государств региона за достижения в области обеспечения безопасности полетов, развития интеграционного международного сотрудничества и высокий профессионализм, а также активное участие в Проекте ИКАО-МАК.

Особое место в церемонии заняло награждение Центрального аэрогидродинамического института за выдающийся научный вклад в развитие международной авиации и авиационно-космической индустрии и в связи со 100-летием со дня его основания. Все участники сессии Совета

одобрили представленные программы и инициативы Межгоссовета/МАК, а также отметили важность проводимых Межгоссовета/МАК работ по реализации международных программ в области безопасности полетов, в первую очередь независимого расследования и разработки мер по предотвращению авиационных происшествий, авиационной безопасности и подчеркнули необходимость дальнейшего развития этих направлений деятельности в тесном сотрудничестве с ИКАО, ИАТА, государствами Региона и международным авиационным сообществом.

36-я сессия подтвердила приверженность Программе ИКАО «Ни одна страна не останется без внимания» и Программе ИАТА «Партнерство во имя безопасности».

На Сессии был обсужден представленный проект Решения по всем пунктам Повестки дня и, с учетом ряда дополнений, Решение принято единогласно. Рабочие документы по Повестке дня и все материалы, представленные на Сессии, были переданы участникам заседания.

Заседание Сессии прошло в конструктивной, профессиональной и дружеской обстановке.

В алгоритме мобильности

МГТУ ГА посетила делегация Университета Пардубице

Московский государственный технический университет гражданской авиации посетил делегация из Университета Пардубице в Чехии. Представители Факультета транспортной инженерии встретились с ректором ведущего университета гражданской авиации России Борисом Елисеевым.

В ходе встречи обсуждались вопросы взаимовыгодного сотрудничества в образовательной и научной сферах, развития академической мобильности. Запланировано участие чешских коллег в международной научно-практической конференции посвященной актуальным проблемам развития гражданской авиации, которая состоится в МГТУ ГА в мае текущего года. В свою очередь, ученые ведущего авиационного вуза России получили приглашение принять участие в аналогичном форуме в Чехии в сентябре.

«Мы очень гордимся нашими крепкими связями с ведущими восточно-европейскими универ-



ситетам, как, например, с Университетом Пардубице, а также Чешским техническим университетом (Прага), Техническим университетом в Кошице (Словакия). Надеемся на развитие и укрепление сотрудничества» - отметил ректор МГТУ ГА Борис Елисеев.

Наша справка. Московский государственный технический

университет гражданской авиации – это единственный специализированный вуз в России, осуществляющий фундаментальную подготовку инженеров и технических специалистов в области эксплуатации авиационной техники для гражданской авиации. Знания, полученные его выпускниками, позволяют им легко

осваивать любой тип воздушного судна. Кроме того, вуз готовит специалистов по управлению воздушным движением, по логистике воздушных перевозок, в сфере экономики и финансов гражданской авиации, а также в области IT-технологий и информационной безопасности телекоммуникационных систем.



Мокрое дело

Если малайзийский Boeing и найдут, то случайно

был угнан в Северную Корею (по другой версии – сбит северокорейской ракетой), самолет был телепортирован, его украли «зеленые человечки», он был захвачен пришельцами, лайнер произвел посадку где-то в Юго-восточной Азии, и кто-то для чего-то ждет благоприятного момента. Честно скажу, некоторые фантастические версии и внушительное количество тех, кто в них моментально верил, показало, как много на земле неадекватных людей — вне зависимости от гражданства, политических убеждений и исповедуемой религии.

Не имея, очевидно, свежих новостей по своему профилю, издание Sunday Sport (Воскресный спорт) через три недели после ис-

созданы некоторыми организациями, а затем разбросаны по побережью островов и континентальной Африки, а самолет целый и невредимый находится совсем в другом месте.

Кстати, после трагедии над Донбассом нашлись люди, в том числе и гордо именовавшие себя «российскими авиационными экспертами», которые утверждали, что сбитый Боинг и исчезнувший лайнер — это один и тот же самолет. Такое дилетантское утверждение было настолько распространено, что нидерландские расследователи в своем окончательном отчете отдельной строкой указали, что самолеты, выполнявшие рейсы МН370 и МН17 — абсолютно два разных воздушных судна.

Поиски ведутся уже второй месяц, результатов пока что нет. Но и здесь произошло событие, которое подняло новую волну версий о заговоре: буквально через несколько дней после начала подводных работ современный поисковый корабль Seabed Constructor отключил свой транспондер, который делает его видимым для спутников (аналогично самолетным транспондерам). Более трех суток местоположение корабля известно не было. Что он делал и где находился?



чезновения обрадовало своих читателей. Журналисты нашли самолет! На первой странице был опубликован снимок с очертаниями самолета на Луне! Нашлось и объяснение той точки, которую одноразово «увидел» радар в непосредственной близости от Боинга прямо перед его исчезновением: оказывается, это был «межгалактический корабль, который полностью поглотил рейс МН370 и перенес его на поверхность Луны по каким-то взвешенным причинам». Ну, наконец-то всем всё стало ясно, а то мы волновались...

Кстати, тот же самый таблоид в 1988 году нашел на Луне исчезнувший во время Второй мировой войны бомбардировщик В-52. Когда же журналистам указали на откровенный бред, в таблоиде появилась новая статья под заголовком «Бомбардировщик на Луне исчез». Это, кстати, не помешало тому же изданию позднее обнаружить на Марсе статую Элиаса Пресли!

В определенных кругах вполне серьезно обсуждали то, что Боинг столкнулся со сгустком энергии. Ну и, конечно, многие не смогли не привязать порядковый номер самолета (это был 404-тый выпущенный Боинг-777) с кодом ошибки в интернете при отсутствии запрашиваемого файла: Error 404: File not Found (Ошибка 404: файл не найден).

Один из бывших директоров европейской авиакомпании заявил, что самолет был угнан, чтобы стать живой ракетой и поразить военную базу США на расположенном в центре Индийского океана острове Диего-Гарсия. Однако американцам, якобы, удалось сбить этот Боинг.

Обломки... Даже они попали в одну из версий: некоторые считают, что обломки были подброшены, чтобы отвести внимание публики от реального местонахождения самолета. Некоторые родственники пассажиров открыто говорили, что обломки были

в прошлом году обломки сна- ва «всплыли», причем уже в по- стоящем «мокро» деле. В сентя- бре был застрелен Почетный кон- сул Малайзии на Мадагаскаре Закид Раза, который тоже зани- мался сбором обломков самолета. Те, кто был рядом с ним незадолго до убийства, связывают его смерть с намерением консула в ближайшее время передать пред- ставителям малайзийского мини- стерства транспорта несколько обломков, которые могли пролить новый свет на ситуацию с исчез- новением самолета.

...Если вспомнить первые дни после исчезновения, то самолет видели и в Южно-Китайском море, и горевшим над Мальдивами, и севшим на шоссе в Афганистане. А одна подзабытая американская ак- трисулька нашла его на спутниковых снимках Индийского океана и тре- бовала, чтобы искали именно там. Вряд ли она могла предположить, что те снимки были сделаны за- долго до 8 марта 2014 года.

Список «приложивших руку» к исчезновению был бы непол- ным, если не вспомнить про то, что Китаю якобы было выгодно, чтобы самолет не долетел до Пекина, что во всем виновато ЦРУ, что это Эдвард Сноуден еще раз проде- монстрировал свои возможности. Версий было столько, что я боюсь, что не назвал некоторые из них...

Когда с самолетом происходит трагедия, расследователи ищут обломки (желательно – все) и, са- мое главное – так называемые «черные ящики». Именно по за- фиксированной ими информации практически всегда удается уста- новить наиболее вероятные при- чины катастрофы. Вот и сейчас на- чался новый этап подводных по- исков: малайзийское правитель- ство заключило договор с амери- канской фирмой Ocean Infinity на принципах «нет результата – нет оплаты». Договором предусмат- ривается, что если в течение пер- вых 90 суток с момента возобно-

Уже известный нам Дж. Уайз с готовностью предложил свою вер- сию: экипаж искал сокровища. Ин- тересно, может, ему действи- тельно что-то известно, и он от- рабатывает любую версию, лишь бы она была подальше от истины? Корабль после этого дошел до Ав- стралии, пополнил запасы топли- ва, воды и продовольствия и вер- нулся в район поисков.

Удастся ли ему что-то найти и как это поможет расследованию? На первую часть вопроса мы будем ждать ответ не так долго: как стало только что известно, стороны ре- шили продлить поиски до лета в свя- зи со сложными метеоусловиями в это время года и необходимостью пополнять запасы топлива, воды и продуктов питания в Австралии. А вот на вторую часть вопроса, боюсь, что ответ известен.

Если удастся найти и рас- шифровать данные с параметри- ческого регистратора (на него за- писываются сотни параметров ра- боты систем, приборов, двигате- лей и т.д.), то можно будет узнать, на каких высотах самолет следовал всю свою тайную часть пути, с ка- кой скоростью он снижался после того, как кончилось топливо, под каким углом вошел в воду – спла- нировал или упал камнем...

Но, к сожалению, если удаст- ся найти и расшифровать речевые самописцы, то, скорее всего, рас- следователи услышат тишину. Дело в том, что речевой самописец хранит аудиозапись всех разгово- ров и звуков в кабине экипажа только за предыдущие два часа — после этого новая запись стирает предыдущую. А самолет, как из- вестно, летел без связи еще более шести часов. Так что думаю, что мы никогда не узнаем, что на самом деле произошло в кабине экипажа в ту мартовскую ночь. Как гово- рится, концы в воду...

Сергей МЕЛЬНИЧЕНКО,
генеральный директор
МКАА «Безопасность
полетов»

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Boeing занесен в Книгу рекордов Гиннеса за выпуск 10 000-го самолета модели 737

Этот 737 MAX 8, построенный для авиакомпании Southwest Airlines, позволил программе 737 завоевать титул самого выпускаемого гражданского самолета в мире, установив новый мировой рекорд. «Этот невероятный рубеж является свидетельством нашей ежедневной работы по производству самого экономичного и надежного узкофюзеляжного самолета в мире, — заявил президент и главный исполнительный директор Boeing Commercial Airplanes Кевин Макаллистер. — Это достижение отражает более 50 лет успеха тысяч бывших и нынешних сотрудников Boeing, наших партнеров-поставщиков, а также наших авиакомпаний-заказчиков во всем мире, которые доверяют самолету 737».

Взлет с воды китайского самолета-амфибии планируют на вторую половину текущего года

Первый тестовый полет с поверхности воды крупнейшего в мире китайского самолета-амфибии AG600, предназначенного для тушения пожаров, запланирован на вторую половину 2018 года, сообщает газета Global Times со ссылкой на разработчика воздушного судна. Испытания будут проведены на водном резервуаре в центральной провинции Хубэй. Здесь также будет располагаться спасательный центр, тренировочная база и склад для спасательного оборудования. В марте прошлого года AG600 успешно совершил свой первый тестовый полет с поверхности земли. Воздушное судно является крупнейшим среди образцов подобной техники не только в Китае, но и в мире.

Национальная авиакомпания Iran Air впервые начнет нанимать по контракту женщин-пилотов

Компания разместила ежегодное объявление о новых вакансиях для пилотов, из которого следует, что эту должность могут занимать женщины, сообщила иранская газета Tehran Times. «Впервые авиакомпания Iran Air, флагманский авиаперевозчик Ирана, готова нанимать в пилоты женщин», — сказала глава компании Фарзана Шарафбафи. В настоящее время пять топ-менеджеров компании являются женщинами, добавила она. Кроме того, в компании всего работают 1,78 тысячи женщин. Госпожа Шарафбафи уточнила, что после прохождения соответствующего обучения женщины будут работать на определенном типе самолетов в качестве вторых пилотов.

Правительство Японии решило поддержать проекты создания летающих автомобилей

Как сообщил телеканал NHK, министерство экономики, торговли и промышленности страны намерено оказать помощь компаниям, занимающимся такой техникой. Предполагается, в частности, сформировать при министерстве совет экспертов, который должен заняться координацией работы по разработке таких устройств. Попытки создания летающих автомобилей предпринимаются сейчас в различных странах. В частности, в Японии заметна активность компании Cartivator с участием автомобилестроительного гиганта Toyota Motor и других крупных корпораций. Она, в частности, намерена создать прототип летающего автомобиля к предстоящей в Токио летней Олимпиаде 2020 года.

Высшее руководство General Electric впервые осталось без премий за 125 лет истории GE

General Electric Co. не выплатила премии гендиректору и управляющим директорам в 2017 году — впервые за 125-летнюю историю компании, следует из документов GE, направленных Комиссии по ценным бумагам и биржам (США). Правление отказалось от выплаты премий в 2017 году и отменила вознаграждения, выплачиваемые в виде участия в капитале компании по плану, введенному в 2015 году. В качестве причин сокращенных выплат премий и вознаграждений компания назвала корпоративные трудности, с которыми ей пришлось столкнуться в 2017 году. В результате, GE пришлось урезать дивиденды, сократить рабочие места и реорганизовать совет директоров.

Центр подготовки Etihad Aviation Training объявляет о реорганизации своей работы

«Etihad Aviation Training — это амбициозный проект, цель которого — предоставление первоклассного профессионального обучения для аудитории со всего мира. Рост бизнеса неизбежно влечет за собой развитие рынка авиационной подготовки, и мы счастливы, что наше портфолио расширилось за счет новых обучающих программ. Впервые эти услуги станут доступны не только Etihad Airways, но и другим клиентам», — рассказал генеральный директор Etihad Aviation Group Тони Дуглас. В список предлагаемых учебных программ центра входят тренинги для авиакомпаний, получение квалификации на управление определенным типом ВС, а также обучение техническому обслуживанию.

Airbus начала испытания космического гарпуна для сбора мусора на орбите Земли

По задумке конструкторов, «снарядом», представляющим из себя металлический гарпун длиной один метр, оснастят специальный космический аппарат, который будет способен догнать спутник. После сближения с целью гарпун, прикрепленный к своему носителю крепким тросом, должен будет эту цель «поймать» и зафиксировать. Завершается весь процесс тем, что аппарат утягивает за собой спутник или какой-либо другой космический мусор обратно в атмосферу, где вместе с ними сгорает. Аппарат под названием RemoveDebris планируют отправить на Международную космическую станцию, где его соберут космонавты. Затем аппарат вместе с гарпуном опробуют в открытом космосе.

Словацкая компания AeroMobil представила проект электрического летающего автомобиля

Новая машина AeroMobil 5.0 VTOL будет способна на вертикальные взлет и посадку. Она станет первым полностью электрическим транспортным средством, разработанным словацкой компанией. По словам сооснователя AeroMobil Юрая Вакулика, перспективный электрический летающий автомобиль можно будет использовать в городской черте. Выпускать AeroMobil 5.0 VTOL предполагается в качестве аэротакси. В компании утверждают, что именно аэротакси будет наиболее удачным решением для пассажирских перевозок в городе, поскольку сможет доезжать до нужной пассажирской точки. Поставки первых таких автомобилей заказчиком планируется начать в 2020 году.

Сервисный центр «Технодинамики»

признан лучшим поставщиком авиационно-технического имущества в России

Центр Дистрибуции АО «Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование» предлагает своим клиентам следующий перечень услуг:



Поставка авиационных компонентов

Мы осуществляем продажу компонентов со склада в г. Москва. Перечень предлагаемых Центром Дистрибуции компонентов включает в себя наиболее востребованные запчасти для такой авиатехники как: Boeing 737 Classic, Boeing 737 NG, Airbus A320 Family и других типов ВС.

Обмен авиационных компонентов

Мы предоставляем своим клиентам услуги по обмену (Exchange) авиационных компонентов пригодных к ремонту, тем самым избавляя эксплуатанта от необходимости приобретения дорогостоящих запчастей и перенасыщения складов лишним запчастями.

Ремонт авиационных компонентов

Наша компания осуществляет ТОиР широкого спектра компонентов как иностранного, так и российского производства на собственной ремонтной станции, сертифицированной по требованиям ФАП 285. Давние налаженные связи с партнерскими ремонтными организациями стран Европы и США позволяют организовать ТОиР компонентов по запросам Клиентов зарубежом. Кроме того, Центр Дистрибуции обладает необходимыми компетенциями для организации ремонта колес и тормозов ВС производства Boeing, Airbus, Bombardier и других авиастроителей.



Лизинг авиационных компонентов

Мы рады предложить своим клиентам услуги по предоставлению авиационных компонентов в аренду, что в ряде случаев является наиболее приемлемым вариантом разрешения сложившейся ситуации.

Поставка расходных материалов

Мы осуществляем оперативные и плановые поставки расходных материалов со склада в Москве. Перечень поставляемого АТИ насчитывает более 7 000 наименований.

Сервис АОГ

АОГ Desk Центра Дистрибуции осуществляет круглосуточную поддержку своих клиентов. Мы рады ответить на любые ваши вопросы.

Прочные и налаженные долгосрочные связи, наличие договоров с производителями и отлаженная логистика работы с иностранными поставщиками авиационного оборудования позволяют нам поддерживать репутацию проверенного партнера в сфере снабжения.

По итогам 2017 года Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование» холдинга «Технодинамика» (входит в «Ростех») получил премию MRO Russia & CIS в номинации «Лучший поставщик авиационно-технического имущества в России»



Контактная информация

Секретариат

Телефон : +7 (495) 645-45-10, Телефон : +7 (495) 645-45-30
Факс: +7 (499) 753-05-50, info@asc.aero

115184 Россия, г. Москва, ул. Большая Татарская,
дом 35 стр. 5, 9й этаж

АО «Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование»

**ВОЗДУШНЫЙ
ТРАНСПОРТ**
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПОДПИСНОЙ КУПОН
на газету «Воздушный транспорт»
гражданской авиации

| | | | |
|-----------|---------------|---------------|----------------|
| На номера | Январь _____ | Февраль _____ | Март _____ |
| | Апрель _____ | Май _____ | Июнь _____ |
| | Июль _____ | Август _____ | Сентябрь _____ |
| | Октябрь _____ | Ноябрь _____ | Декабрь _____ |

Количество экземпляров каждого номера _____

Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____

Подписку можно оформить
в любом почтовом отделении.

Наши индексы:

82220 — в «Объединенном каталоге

«Пресса России»;

П3187 — в каталоге ФГУП «Почта России»

а также интернет-подписка: <https://podpiska.pochta.ru/>

на II полугодие 2018 года — **4392 руб**

Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться

на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца

и на любой срок, независимо от сроков и порядка

проведения почтовой подписной кампании.

Издание вы будете гарантированно получать

бандеролью непосредственно

из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.

Для оформления заказа заполните

подписной купон и отправьте его в отдел распространения

по факсу: (495) 953-34-89.

Стоимость редакционной адресной подписки

на I полугодие 2018 года — **4272 руб.**

Редакция: (495) 953-34-89

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Генпрокуратура просят проверить чиновников, не выделивших самолет для умирающей девочки

Зампред комитета ГД по образованию и науке Борис Чернышов (ЛДПР), являющийся куратором Воронежа по линии партии, призвал Генпрокуратуру РФ проверить действия чиновников из Минздрава, опоздавших с выделением борта санитарной авиации для 6-летней девочки, сообщает пресс-служба депутата. Отмечается, что ребёнку с редким заболеванием — легочно-артериовенозной мальформацией — требовалась срочная пересадка легких. Девочку из Воронежа ждали в одной из индийских клиник, оставалось только согласовать перелет с Минздравом РФ, выделявшим санавиацию. Однако 11 марта девочка умерла в больнице, так и не успев вылететь в Индию.

Правоохранители проводят проверку причин отравления таллием на ТАНТК имени Бериева

2 марта на Таганрогском авиационном научно-техническом комплексе имени Г.М. Бериева (ТАНТК) произошло массовое отравление сотрудников таллием. Точное количество пострадавших официально не уточняют. Как сообщила одна из пострадавших работниц завода, более 20 человек получили отравление. По данным пресс-службы завода, в настоящий момент несколько сотрудников проходят лечение в медучреждениях, у них выявили признаки отравления таллием, который, как отмечается, не используют в производственном процессе на предприятии. Пострадавшим окажут материальную помощь. На предприятии приняли необходимые меры безопасности.

Управляющий «Трансаэро» оспорил сделку с банком по изъятию трех самолетов Boeing

Управляющий авиакомпании «Трансаэро» просит признать недействительной сделку с Промсвязьбанком и возратить в конкурсную массу три самолета Boeing, говорится в определении Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленобласти. Заявление конкурсного управляющего Алексея Белокопыта о незаконности сделки по изъятию двух самолетов Boeing 737-500 и Boeing 767-200ER будет рассмотрено судом 27 марта. Арбитражный суд Северо-Западного округа в январе подтвердил законность определений о включении долга перед тремя ирландскими компаниями в размере 10,1 миллиарда рублей в реестр требований кредиторов ОАО «Авиационная компания «Трансаэро».

Госавиаслужба Украины регулярно штрафует российские авиакомпании за полеты в Крым

Сумма штрафов, наложенных Госавиаслужбой Украины на российские авиакомпании за полеты в Крым, достигла порядка \$209 млн. Среди более чем 40 оштрафованных компаний — «Аэрофлот», «Нордавиа», «Уральские авиалинии», Utair. Об этом сообщает агентство УНИАН со ссылкой на украинское ведомство. Штрафы наложены на компании за то, что те «нарушили воздушное пространство Украины, в частности, летая в аннексированный Крым». За каждое нарушение предусмотрен штраф порядка \$5 тысяч. Для взыскания штрафов Госавиаслужба обращается в украинские суды, что в дальнейшем должно позволить Незалежной обращаться в международные.

Приставы взыскали с банкрота — «Томск Авиа» более 72 миллионов рублей долгов по зарплате

Судебные приставы взыскали с «Томск Авиа» свыше 72 млн рублей задолженности по зарплате перед 956 сотрудниками предприятия. Средства были пропорционально распределены между работниками. «Поскольку исполнительные производства возбуждались в разные периоды времени, требования еще более 200 взыскателей удовлетворены пока частично», — уточняет пресс-служба ФССП. К данному моменту задолженность «Томск Авиа» по зарплатам сократилась до 5 млн рублей. Авиакомпания «Томск Авиа» с января 2015 года прекратила деятельность из-за отзыва лицензии. Имущественный комплекс аэропорта ранее был продан на торгах в рамках банкротства.

Новое обвинение предъявлено по делу о гибели ребенка в аэропорту «Пулково»

Первым отделом по расследованию особо важных дел Северо-Западного следственного управления на транспорте и.о. руководителя службы спецтранспорта ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» предъявлено обвинение в распоряжении «установить недоброкачественным способом отремонтированную посадочную площадку на трап и выпустить его в эксплуатацию». В результате выдвигной пролет трапа обрушился, что привело к падению на асфальтовое покрытие с высоты более трех метров двух пассажиров — женщины 1973 г.р. с полторагодовалой внучкой. Пострадавшие получили множество телесных повреждений, а ребенок скончался в медучреждении.

Бывший руководитель авиакомпании «Турухан» умудрился присвоить более 38 миллионов рублей

«В ходе проверки ООО АК «Турухан» Красноярской транспортной прокуратурой выявлены факты отсутствия в паспортах на компоненты ВС сведений о проведении ремонта, который, якобы, проводился подрядной организацией. Установлено, что ремонт компонентов не проводился, а фиктивные акты выполненных работ изготовлены для незаконного вывода денежных средств и последующего присвоения руководителем авиакомпании «Турухан». Общая сумма похищенных денежных средств составила более 38 млн рублей», — рассказали в прокуратуре. Санкция данной статьи предусматривает максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до 10 лет.

Минэкологии оштрафовало на 330 тысяч рублей две компании на территории аэродрома «Мячково»

Специалисты Минэкологии Московской области завершили внеплановые проверки двух предприятий, которые работают в сфере обращения с отходами на территории аэродрома «Мячково» в Раменском районе. Основанием для проверки послужили обращения жителей села Верхнее Мячково, которые жаловались в Минэкологии на выбросы с производственных площадок ООО «Авиавторресурс» и ООО «НТИЦ «Экосервис Прим». Как сообщил министр экологии и природопользования Московской области Александр Коган, оба ООО оштрафованы на общую сумму 330 тысяч рублей и получили предписания устранить нарушения законодательства об охране атмосферного воздуха.