

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 27-28 (44170)
Июль 2018

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И

29 июля — 1 августа. Казань.

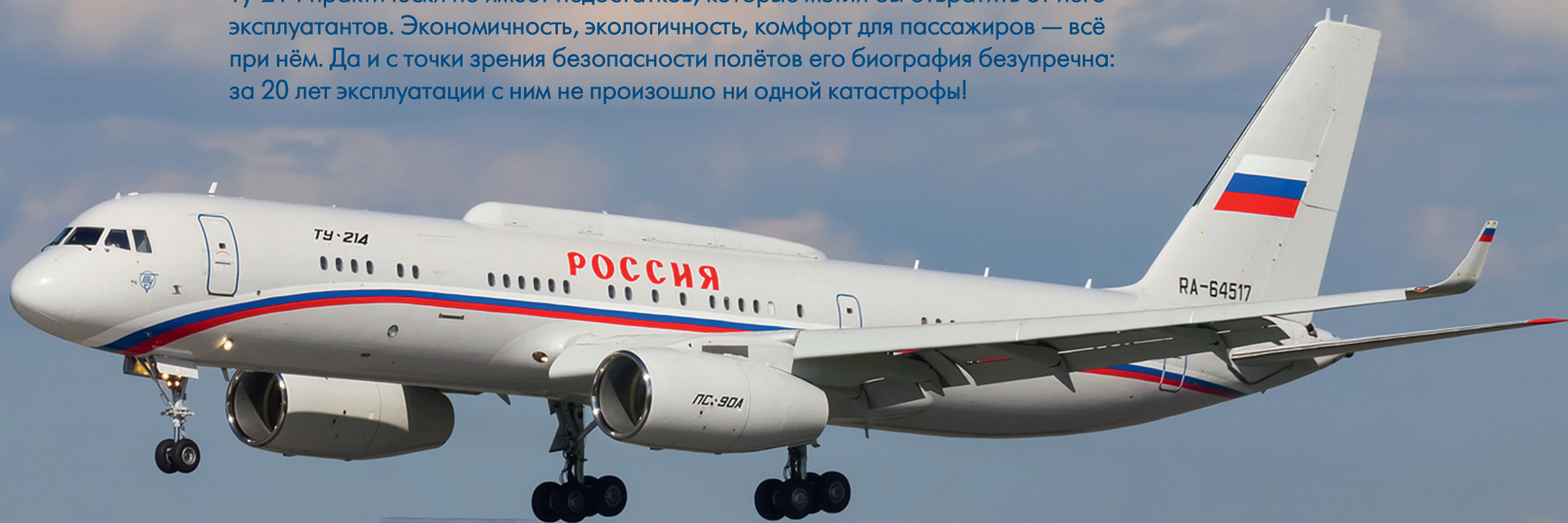
NETWORK



**Евразийский
форум**

по развитию маршрутов

Ту-214 практически не имеет недостатков, которые могли бы отвести от него эксплуатантов. Экономичность, экологичность, комфорт для пассажиров — всё при нём. Да и с точки зрения безопасности полётов его биография безупречна: за 20 лет эксплуатации с ним не произошло ни одной катастрофы!



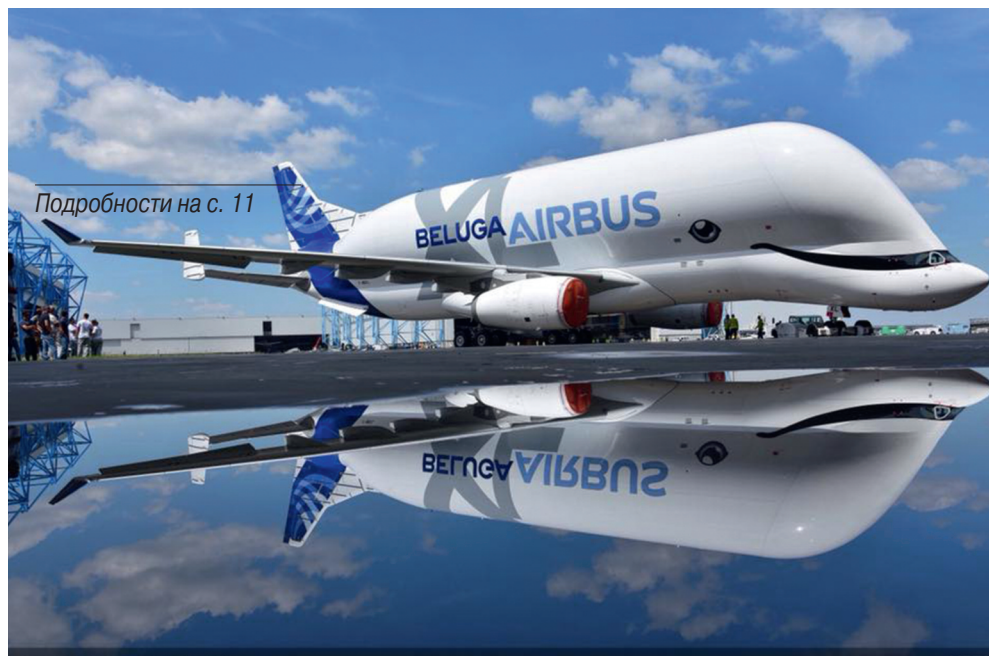
Пора снимать погоны

Подробности на с. 2, 5

Изначально он создавался как пассажирский самолёт. Сегодня Ту-214 строится лишь для нужд госавиации

«Белуга» подросла

Первый XL выкатили из покрасочного цеха



Подробности на с. 11



Подробности на с. 6

Начнем с начала, начнем с нуля

Николай Патрушев заложил камень на месте строительства нового терминала в «Елизово»

Воздушный транспорт гражданской авиации № 27-28 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. № 1144

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Пора снимать погоны

Изначально он создавался как пассажирский самолёт. Сегодня Ту-214 строится лишь для нужд госавиации

Тема импортозамещения в гражданской авиации представляется наиболее острой: в нынешнем веке Россия утратила господство в воздухе, уступив его «Боингам» и «Эрбасам». Чтобы его вернуть, одного «Суперджета» маловато будет. Требуются самолёты и других классов. Но было бы ошибкой считать, что их нет вовсе. Былые достижения хотя и задвинуты в кладовые прогресса, но в Лету не канули. Типичным примером конъюнктурной невостребованности стал самолёт Ту-214, который малосерийно, но все же строится на КАПО имени Горбунова.

К сожалению, собирают его не для того, чтобы свозить нас с комфортом в Крым или в Новосибирск. Из когорты пассажирских воздушных судов он уволен и производится теперь только для нужд государственной авиации.

В рамках контракта с Министерством обороны РФ была создана модификация Ту-214ПУ-СБУС. Первый самолёт был передан в эксплуатацию 26 марта 2018 года. Недавно в ведомство поступило второе воздушное суд-

но. Генеральный директор ПАО «Туполев» Александр Конохов сообщил, что портфель предварительных заказов на самолёт Ту-214 сформирован до 2026 года. В общей сложности на КАПО имени Горбунова было построено 30 воз-



В числе компаний, специализирующихся на IT-решениях для транспорта, признанным лидером является Panasonic. Сразу вспоминаются вчерашние кассетные магнитофоны и сегодняшние мобильные телефоны, профессиональные и любительские фотоаппараты, etc. Но такое представ-

ление о компании Panasonic является бытовым. Аудио и видеотехника — это только видимая глазу часть айсберга, которая, безусловно, делает компании имя. Но не меньшее и даже большее значение имеют разнообразные IT-решения для транспорта.

В их числе — специальные

Для чего Panasonic ATIS?

Перспективные IT-решения трансформируют отрасль и способствуют формированию новых бизнес-моделей

Сегодня одной из основных тенденций развития воздушного транспорта стало повсеместное внедрение цифровых технологий. Уменьшение объёма нудной и рутинной работы — вот важнейшая задача инновационных технологий, но далеко не единственная. Эти технологии являются также основным инструментом для снижения цен на транспортные услуги. Что неудивительно: билеты на самолёт всегда были наиболее «кусачими».

планшеты и программное обеспечение для транспортных средств. Планшет — это не только средство, чтобы пассажир мог в дороге «убить время». В первую очередь — это инструмент, предназначенный, например, для ведения воздушного судна по маршруту, а также для его оперативного и вместе с тем без-

опасного обслуживания на земле.

Важной составляющей деятельности компании Panasonic являются форумы ATIS (Aviation&Transport Innovation Summit), участниками которых являются эксперты рынка, а также партнёры и заказчики из транспортной отрасли, включая и авиационную. Цели и задачи фору-

мов состоят в объединении усилий различных специалистов в области инновационных технологий, а также в установлении диалога между исполнителем и заказчиком для поиска разнообразных оптимальных решений.

Продолжение на с. 7

«Доведем до функционала»

Обращение в Общественный совет при ФАВТ

Уважаемые коллеги!

На заседании Общественного совета 8 июня т.г. «Беспилотные авиационные системы. Развитие, управление и регулирование данного вида гражданской авиации» с обсуждением вопроса организации совместных полетов беспилотных и пилотируемых ВС в общем воздушном пространстве, я собирался выступить и объяснить, почему в создавшихся в последнее время в России условиях это будет нереализуемо. Но выступить по причине лимита времени не удалось.

Поэтому я посылаю это разъяснение в письменной форме на примере хотя бы только одной функции — наблюдения БВС и соответствующего (по возможности) обеспечения ситуационной осведомлённости.

Общая позиция ИКАО в части наблюдения любых воздушных судов в наземной системе УВД состоит в использовании следующих мето-

дов и средств:

- радиолокационное поле наблюдения на основе вторичных радиолокаторов (ВРЛ) режимов А/С/С;
- поле наблюдения на основе многопозиционных систем наблюдения (МПНСН);
- поле на основе спутниковых данных с использованием Автоматического Зависимого Наблюдения радиовещательного типа (АЗН-В).



С выходом на полную мощность это будет комплекс общей площадью 2.700 гектаров, с восемью взлётно-посадочными полосами, способным пропускать от 120 до 200 миллионов пассажиров в год. К нему отдельно подведут ветку метро и железнодорожный экспресс, доставляющий в центр города за 11 минут и соединённый с национальной сетью скоростных магистралей. Комплекс примет на себя избыток пассажиропотока от «Шоуду», превратившегося за 30 лет из захламленного аэропорта во второй по загруженности в мире, и в

перспективе обойдёт по этому показателю самый крупный на сегодня авиаузел Хартсфилд-Атланта в американском штате Джорджия, через который ежегодно проходит около 100 миллионов человек.

Бамбук после дождя

Расширение инфраструктуры и новые перевозочные ёмкости требуются, чтобы поспевать за растущим в Китае как бамбук после дождя спросом на воздушные перелёты. Все три авиакомпании, филиалам которых предстоит первыми

БВС должны наблюдаться системой УВД одним из трёх методов, указанных выше, или комбинацией этих методов. Одновременно БВС должно наблюдаться внешним пилотом БАС.

Использование на борту БВС аппаратуры в режиме ответчика ВРЛ влечёт за собой необходимость установки в наземной станции управления (НСУ) полётом БВС собственного

вторичного радиолокатора. Обычно НСУ в лучшем случае базируется на малой грузовой машине-фургоне или наблюдение/управление БВС производится с помощью носимой внешним пилотом аппаратуры. Ни по размерам/потребляемой мощности и другим техническим параметрам, ни по стоимости вторичная радиолокация для БАС с позиции НСУ использована быть не может.

Мобильная НСУ также исключает возможность использования МПНСН, представляющей совокупность синхронизированных по времени приёмников радиоизлучения, разнесённых на значительное расстояние, привязанных к местоположению и объединённых в сеть с высокой степенью синхронизации.

Продолжение на с. 9



Учитесь говорить «НИХАО!»

Китай меняет расклад на рынке международных авиаперевозок, догоняя США в качестве лидера

Со времени первого приезда в Китай больше 30 лет назад застряла в памяти картина: впряжённые в крестьянские тележки ишаки, неспешно тянущие их по полупустынной дороге в Пекин от столичного аэропорта «Шоуду». Его единственный тогда терминал и лётное поле перед ним выглядели ненамного оживлённее. Чтобы представить, куда с тех пор ушла китайская индустрия воздушных перевозок и как далеко идут её амбиции сейчас, достаточно взглянуть на контуры строящейся международной авиагавани «Дасин», которая должна открыться в конце следующего года к югу от Пекина.

перебраться в «Дасин» - China Southern, China Eastern и Xiamen Airlines, — связывают с ним очередной этап бурного роста. К 2025 году China Southern намерена базировать там 250 самолётов — втрое больше чем она оперирует сегодня из «Шоуду» — чтобы развивать оттуда сеть как внутренних, так и международных маршрутов наряду с уже эксплуатируемыми из основного хаба в Гу-

анчжоу. О сходных стратегиях объявили и две других авиакомпании. Пассажиропоток в стране растёт темпами, невиданными с тех пор как перевозчики из разбогатевших на продаже нефти арабских мини-государств — прежде всего, Emirates, Etihad и Qatar Airways — начали усиленно заманивать воздушных путешественников в свои хабы на полпути между Европой и Азией,

предлагая относительно дешёвые тарифы в сочетании с высококлассным сервисом. В период между 2010 и 2017 годами объём трафика трёх крупнейших китайских авиакомпаний с учётом их региональных «дочек» увеличился на 70 процентов, достигнув в сумме 340 миллионов пассажиров.

Продолжение на с. 11



Росавиация информирует

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

	Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	Всего (регулярные и нерегулярные перевозки)		
			май 2017 г.	май 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.	21 013 523,29 11 929 378,18 10 589 927,42 1 339 450,76 9 084 145,11 97 234,62	22 638 003,02 12 749 121,41 11 445 558,86 1 303 562,55 9 888 881,61 108 195,54	107,7 106,9 108,1 97,3 108,9 111,3
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.	2 530 742,73 1 640 080,02 1 514 155,06 125 924,96 890 662,71 9 896,53	2 681 261,26 1 713 354,18 1 591 494,75 121 859,43 967 907,08 10 734,21	105,9 104,5 105,1 96,8 108,7 108,5
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.	639 525,63 566 435,98 561 061,59 5 374,39 73 089,65 1 145,41	643 840,99 565 933,25 561 394,45 4 538,80 77 907,74 996,61	100,7 99,9 100,1 84,5 106,6 87,0
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.	8 694 206 3 655 443 3 063 045 592 398 5 038 763 158 249	9 451 540 3 970 701 3 391 478 579 223 5 480 839 169 870	108,7 108,6 110,7 97,8 108,8 107,3
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	93 521,32 69 839,68 67 388,48 2 451,20 23 681,64 1 548,57	95 362,46 71 081,95 69 020,40 2 061,55 24 280,51 1 586,44	102,0 101,8 102,4 84,1 102,5 102,4
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		%	80,2 82,3 82,3 82,5 77,6 60,9	79,6 80,2 80,1 80,4 78,8 63,4	-0,6 -2,1 -2,2 -2,1 1,2 2,5
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		%	68,1 69,3 69,2 70,0 66,0 63,3	68,9 68,9 68,8 70,2 68,9 63,1	0,8 -0,4 -0,4 0,2 2,9 -0,2

Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-май 2017-2018 гг. (Международные и внутренние перевозки)										
№	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров, чел.			Пассажирооборот, тыс.пас.км.			Процент занятости пассажирских кресел, %		
		январь-май 2017 г.	январь-май 2018 г.	% к пр.	январь-май 2017 г.	январь-май 2018 г.	% к пр.	янв.-май 2017 г.	янв.-май 2018 г.	+/- к пр.
1	Аэрофлот — российские авиалинии	12 326 857	13 023 599	105,7	34 822 693,90	36 371 352,10	104,4	79,3	76,7	- 2.6
2	Сибирь	3 482 268	4 070 960	116,9	6 494 137,00	7 586 276,20	116,8	***	***	***
3	Россия	3 687 326	3 496 256	94,8	8 862 329,04	9 066 050,42	102,3	77,6	82,1	+ 4.5
4	Уральские Авиалинии	2 546 142	3 022 946	118,7	5 922 805,23	7 320 140,41	123,6	77,3	77,7	+ 0.4
5	ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»	2 594 693	2 872 465	110,7	4 116 493,87	4 533 492,03	110,1	70,2	77,4	+ 7.2
	Итого по 5 авиакомпаниям	24 637 286	26 486 226	107,5	60 218 459,04	64 877 311,16	107,7	-	-	-
	Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	68,8	66,3		67,4	64,7				
6	Победа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
7	Северный Ветер	***	***	***	***	***	***	***	***	***
8	Глобус	1 656 129	1 539 504	93,0	3 994 671,00	3 861 810,51	96,7	***	***	***
9	АЗУР эйр	1 115 461	1 370 784	122,9	6 468 522,60	7 378 863,70	114,1	96,5	95,6	- 0.9
10	Ред Вингс	239 726	638 078	266,2	433 266,84	1 323 186,75	305,4	80,5	83,1	+ 2.6
11	Авиационная транспортная компания «Ямал»	489 090	613 442	125,4	942 109,42	1 175 536,76	124,8	65,7	64,4	- 1.3
12	Икар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
13	Аврора	545 083	569 164	104,4	816 470,01	851 102,65	104,2	66,0	68,3	+ 2.3
14	РОЯЛ ФЛАЙТ	454 764	545 381	119,9	2 341 067,06	2 924 983,89	124,9	***	***	***
15	НордСтар	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	Итого по 15 авиакомпаниям	32 586 766	37 084 040	113,8	83 723 315,68	95 277 980,84	113,8	-	-	-
	Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,%	90,9	92,8		93,7	95,1				
16	Нордавиа-региональные авиалинии	385 457	338 324	87,8	530 094,67	431 799,45	81,5	72,1	71,9	- 0.2
17	АЙ ФЛАЙ	***	***	***	***	***	***	***	***	***
18	Якутия	275 798	266 365	96,6	666 429,80	693 226,47	104,0	76,3	76,0	- 0.3
19	РусЛайн	***	***	***	***	***	***	***	***	***
20	Саратовские авиалинии	222 580	190 226	85,5	266 346,00	221 091,00	83,0	78,7	62,8	- 15.9
21	АЗИМУТ	***	177 053	0,0	287 081,20	0,0	0,0	82,2	+ 82.2	
22	ИрАэро	***	***	***	***	***	***	***	***	***
23	Ангара	***	144 148	92,2	***	144 592,34	85,9	***	77,0	+ 4.5
24	АЛРОСА	131 740	139 937	106,2	315 479,89	357 675,01	113,4	***	***	***
25	Ижавиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
26	КрасАвиа	***	***	***	***	***	***	***	***	***
27	Турухан	***	***	***	***	***	***	***	***	***
28	Северсталь	***	***	***	***	***	***	***	***	***
29	Газпром авиа	92 476	88 068	95,2	171 291,37	164 172,53	95,8	60,1	63,5	+ 3.4
30	ЮВТАЭРО	***	***	***	***	***	***	***	***	***
31	Комиавиатранс	53 766	51 290	95,4	56 416,31	55 694,31	98,7	63,4	58,8	- 4.6
32	Полярные авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
33	ЗАО «ЮТэйр»	25 917	28 521	110,0	19 598,87	18 104,66	92,4	99,8	99,8	+ 0.0
34	Авиационная компания «Ямал»	***	***	***	***	***	***	***	***	***
35	Хабаровские авиалинии	***	***	***	***	***	***	***	***	***
	Итого по сумме авиакомпаний	34 883 812	39 773 653	114,0	87 282 558,24	100 093 382,79	114,7	-	-	-
	В целом по ГА	35 835 916	39 958 239	111,5	89 308 912,93	100 200 187,62	112,2	79,6	80,4	+ 0.8
	Удельный вес,%	97,3	99,5		97,7	99,9				

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Владимир Путин поручил ФАС мониторить цены на авиационное топливо и авиабилеты

Президент России поручил Федеральной антимонопольной службе организовать мониторинг цен на авиационное топливо и авиабилеты, чтобы не допустить их необоснованного роста. Во время «Прямой линии» с Президентом поднимался вопрос субсидирования авиарейсов на Дальний Восток. В Министерстве транспорта тогда же предложили расширить программу субсидирования перелетов по маршрутам Дальневосточного федерального округа и упростить ее требования. Согласно предложению ведомства, программа субсидирования увеличится до 73 маршрутов в 2018 году. В текущем году также увеличен срок действия программы — с 1 марта по 1 декабря.

В Совете Федерации обсудили законодательное обеспечение авиапрома в условиях цифровизации

Перед сенаторами с докладом выступил генеральный конструктор — вице-президент по инновациям ОАК Сергей Коротков. «Сейчас в ОАК широко внедряются цифровые технологии. Эта серьезная и сложная задача требует разработки новых стандартов в области цифрового проектирования и производства, унификации форматов документов», — рассказал Сергей Коротков в своем выступлении перед сенаторами. Участники заседания также обсудили вопрос разработки нормативно — правовой базы, регулирующей совместное использование воздушного пространства беспилотными и пилотируемыми летательными аппаратами государственной авиации.

Юрий Трутнев: Территория Дальнего Востока не обеспечена авиасообщением на 70 процентов

Об этом на совещании у секретаря Совбеза РФ Николая Патрушева сообщил вице-премьер Правительства - полпред Президента в ДФО Юрий Трутнев. «В настоящее время 70 процентов региона не обеспечено авиасообщением. Из 470 аэропортов и посадочных площадок, которые существовали в 1991 году, сохранилась одна шестая часть. Отсутствие авиасообщения приводит к прямой опасности для жизни и здоровья людей, не давая возможность своевременно получить медпомощь», — сказал Трутнев. Он добавил, что из-за грубых ошибок со стороны прежнего руководства Минтранса в 2015-2017 годах не получили финансирование 42 ВПП Дальнего Востока.

Правительство утвердило правила выделения субсидий на новые разработки в сфере авиации

Правила предусматривают возмещение из бюджета части затрат на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям развития авиационной промышленности. В федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов на эти цели предусмотрены 1,705 млрд рублей в 2018 году и 1,491 млрд рублей в 2019 году. Субсидирование НОИОК будет стимулировать создание высококонкурентной российской авиационной техники. К приоритетным направлениям, в частности, отнесены работы по импортозамещению бортового оборудования для самолётов семейства SuperJet 100.

Минтранс предложил заменить в ФАП название регулятора сертификации авиационной техники

Министерство транспорта России вернулось к вопросу о порядке сертификации авиационной техники, который еще в 2016 году передали от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Росавиации. Министерство предложило обойтись проектом федеральных авиационных правил, созданных при МАК, просто заменив в них название регулятора. Таким образом, Минтранс хотел бы «поддержать уже достигнутый за рубежом уровень доверия к существующей системе сертификации в РФ». Также Минтранс предложил разработать методику расчета услуг сертификационных центров Росавиации. В самом авиапроме ход реформы оценивают негативно.

Минфин заявил, что Правительство не может регулировать цены на авиационный керосин

Правительство России пока не располагает механизмом регулирования цен на авиационный керосин по аналогии с ценами на бензин, так как этот товар не подакцизный, сообщая, выступая в Государственной Думе, заместитель министра финансов Илья Трунин. По его словам, иначе «мы бы уже снизили акцизы и на авиакеросин». Госчиновник также напомнил, что в рекомендованном комитетом по бюджету и налогам ко второму чтению законопроекте «О таможенном тарифе» содержится «механизм, предоставляющий Правительство возможность введения экспортных пошлин». «Так мы получим возможность влиять на цены», — отметил он.

Евгений Дитрих сменил Максима Соколова в МПК с Арменией, Грецией, Латвией и Польшей

Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации. «Утвердить министра транспорта РФ Дитриха Е.И. председателем Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между РФ и Республикой Армения, Смешанной российско-греческой комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству, Межправительственной российско-латвийской комиссии по экономическому и культурному сотрудничеству и российско-польской Межправкомиссии по экономическому сотрудничеству, освободив от этих обязанностей Соколова М.Ю.», — говорится в документе.

Аэропорты попросили Минтранс разрешить работу аптек и салоны красоты в зонах вылета

Международная ассоциация аэропортов (включает 15 аэропортов России) направила заместителю министра транспорта РФ Александру Юрчику письмо с предложением разрешить в предполетных зонах размещение аптек, банкоматов, салонов красоты. Подлинность письма за подписью исполнительного директора МАА Сергея Никитина подтвердили в ассоциации. Никитин приводит пример аэропорта Лиссабона, где аптечные пункты располагаются как до, так и после прохождения контроля безопасности, аналогичная ситуация в лондонском Хитроу, в аэропортах Инчхон в Сеуле и Сиднее. Письмо направлено на согласование с Погранслужбой ФСБ России.

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Авиакомпании России перевезли в январе-мае текущего года почти 40 миллионов пассажиров

Это на 11,5 процента больше показателя за аналогичный период прошлого года. Согласно статистике Росавиации, пассажирооборот авиакомпаний за отчетный период составил 100 200 187,62 тысячи пасс.км (+12,2 процента). Грузооборот составил 2 971 019,79 тысячи ткм (-0,9 процента по сравнению с 2017 годом). Объем перевезенных грузов и почты составил 95 362,46 тонн, что на 2 процента больше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 79,6, а процент коммерческой загрузки — 68,9. Что касается перевозок за май, отечественные авиакомпании перевезли 9 451 540 пассажиров (+8,7 процента), а также 95 362,46 тонн грузов (+2 процента).

Акционеры ПАО «Аэрофлот» утвердили сделку о получении в лизинг 50 новых самолетов MC-21

«Одобрен ряд сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, в том числе крупная сделка операционной аренды (лизинга) 50-ти новых воздушных судов MC-21-300. В качестве арендодателя выступает лизинговая компания ООО «Авиакапитал-Сервис». Запланированный срок поставки Аэрофлоту новейших российских самолетов — с первого квартала 2020 года по третий квартал 2026 года (с возможностью переноса/продления сроков поставки)», — говорится в сообщении пресс-службы авиакомпании. Сумма сделки составляет \$5,3 млрд и, помимо суммарных лизинговых платежей (\$3,6 млрд), включает в себя также резервы на техническое обслуживание (\$1,7 млрд).

«Уральские авиалинии» стала лауреатом премии в области лояльности Loyalty Awards Russia 2018

В Москве состоялась церемония награждения ежегодной профессиональной премии в области лояльности и CRM «Loyalty Awards Russia-2018». «Уральские авиалинии» стали лауреатом в номинации «За эффективное использование CRM в программе лояльности». Интеграция CRM в программу лояльности «Крылья» стала шагом к усовершенствованию программы. Внедрение CRM позволяет оперативнее получать информацию по структуре заказа пассажира и всего полета в режиме online посредством различных каналов связи (e-mail, sms, messengers). «Уральские авиалинии» приравнивали бонусы программы «Крылья» к рублям и разрешила оплачивать ими любой полет, независимо от тарифа.

Российская авиакомпания Nordavia начала эксплуатацию самолета Boeing 737-700 NG

Первый рейс самолет выполнил из Архангельска в Москву и обратно, а затем перевез пассажиров в Санкт-Петербург, откуда выполнил регулярные рейсы в Сыктывкар и Казань, сообщает пресс-служба авиаперевозчика. Самолет вместимостью 142 места в компоновке full есо-поту будет выполнять полеты на регулярных маршрутах авиакомпании и совершать чартерные рейсы. Авиалайнер отличают повышенный уровень комфорта и улучшенные технические характеристики, которые присущи воздушным судам модели Boeing 737 Next Generation. «Нордавиа» планирует и дальше обновлять, и увеличивать свой парк, расширяя маршрутную сеть в России и за ее пределами.

Пассажирам «Саратовских авиалиний» выплатили более 203 миллионов рублей за возврат билетов

«На 2 июля т.г. пассажирами «Саратовских авиалиний» осуществлен возврат более 32 тысяч билетов на сумму свыше 203 миллионов рублей», — сообщили в Министерстве транспорта России. Сертификат эксплуатанта «Саратовских авиалиний» был аннулирован Росавиацией 31 мая, после чего авиакомпания прекратила полеты. Напомним, 11 февраля этого года самолет Ан-148 авиакомпании «Саратовские авиалинии» потерпел катастрофу в в Раменском районе Подмосковья. На борту ВС находились 65 пассажиров и 6 членов экипажа. Все они погибли. После авиационной катастрофы Росавиация провела внеплановую проверку авиаперевозчика и выявила ряд серьезных нарушений.

Покрасочная команда S7 Technics нанесла новую ливрею на самолет «ЮТэйр» Boeing 737

Холдинг S7 Technics принял участие в смене имиджа российской авиакомпании Utair. В конце мая специалисты Центра покраски авиатехники Холдинга S7 Technics в аэропорту Минеральные Воды передали этому перевозчику самолет Boeing 737 после перекраски в новую корпоративную ливрею. Обновленный бренд Utair был представлен осенью 2017 года. В ходе нанесения новой ливреи Utair ВС покрасочная команда S7 Technics использовала передовую систему base coat / clear coat (база/лак) Aero-base от ведущего мирового производителя лакокрасочных материалов — голландской компании Akzo Nobel. Для перекраски самолета потребовалось более 300 литров лакокрасочного покрытия.

Финансирование пассажирских авиаперевозок в Приморье увеличено на 50 миллионов рублей

Общий размер субсидий из бюджета Приморья авиаперевозчикам, работающим на внутрикраевых маршрутах, увеличен на 50 миллионов рублей, сообщили в краевом департаменте транспорта и дорожного хозяйства. Поправки в краевой бюджет, принятые на последнем заседании Законодательного Собрания, предполагают увеличение суммы, которую в форме субсидий направят авиакомпаниям «Дальнереченск Авиа» и «Аврора». Такая мера поддержки позволяет сохранить социальные тарифы для населения. «Таким образом, финансирование внутрикраевых авиаперевозок из регионального бюджета в этом году составит 200 миллионов рублей», — обозначили в департаменте.

«Россия» назвала новый самолет «Ульяновск» в честь города — авиационной столицы страны

Фюзеляж нового лайнера «России» украшен названием и гербом города. Лайнер рассчитан на перевозку 21 пассажира класса Бизнес и 436 класса Эконом. Планируется, что обновленный Boeing 777-300ER будет совершать полеты на внутренних и международных воздушных линиях. В феврале 2017 года на Ульяновском предприятии «Спектр-Авиа» на один из самолетов Boeing 777-300 авиакомпании «Россия» было нанесено изображение морды дальневосточного леопарда, самого редкого из всех его подвидов. Решение о пополнении флота ВС в оригинальной раскраске было принято с целью поддержать природоохранные инициативы, проводимые в рамках Года экологии в России.

Едва успевшего сделать пару затяжек, блаженно витающего в сладком облачке табачного дыма, курильщика быстро опускают на землю. Причем в буквальном смысле слова. А вместе с ним в рамках акции устрашения — и остальных пассажиров, чтобы впредь даже помышлять не смели!

Авиакомпания «Победа» гордится. Она выиграла уже три суда с нарушителями, которые закурили в самолете вопреки категорическому запрету и, тем самым, подвергли опасности жизнь и здоровье остальных пассажиров рейсов DP189, DP188 и DP855, вынудив экипажи совершить незапланированные посадки.

ми по взысканию с нарушителей всех сумм до копейки. Рекомендую всем потенциальным курильщикам сто раз подумать, прежде чем закурить на борту «Победы»! — строго предупреждает начальник авиаперевозчика Андрей Калмыков.

«Победа» считает недопустимым курение на борту, так как это, по мнению ее администрации, самым непосредственным образом угрожает безопасности полетов. Соответствующая информация доводится до пассажиров — как до заключения договора перевозки, так и в течение всего полета. В случае срабатывания детектора дыма в полете экипаж выполняет вынужденную посадку в ближайшем доступном

Воддо Махачкалы, что называется, рукой подать.

По словам Андрея Калмыкова, руководство авиакомпании ищет пути сокращения издержек, в том числе и в части расходов на содержание офиса. К статьям, ставшим предметом экономии, относятся отказ от бумажной среды (на что сегодня пошли уже все авиаперевозчики), снабжение электричеством эскалатора к офису (не старики, по лестнице поднимутся), ежедневные услуги клининговых компаний и... приобретение визиток (чтобы напечатать их для своих топ-менеджеров компании обратилась за помощью... к спонсорам). По словам Калмыко-

В вопросе о необходимости вынужденной посадки в случае выявления факта курения на борту, с юридической точки зрения, также нет полной ясности. С одной стороны, ни в каких нормативно-правовых документах не записано, что в подобных случаях вынужденная посадка требуется. Но, с другой стороны, в Воздушном Кодексе Российской Федерации существует пункт, по которому все решения на борту принимает командир воздушного судна.

Вместе с тем, по словам Сергея Юрьева, в суде необходимо доказать, что вынужденная посадка была необходимой мерой для обеспечения безопасности полёта. Юрьев отметил, что в судебной практике известен прецедент, когда авиакомпания подала в суд на нарушителя, побудившего экипаж к вынужденной посадке, но суд отказал в иске, так как необходимость вынужденной посадки доказать не удалось.

Следует отметить, что в действительности издержки авиакомпании в случае вынужденной посадки на таких самолётах, как Боинг-737-800 (расходы на АНО, аэропортовое обслуживание, попусту сожженное сверхнормативное авиатопливо и пр.) намного превышают суммы исков «Победы» к заядлым курильщикам. По словам специалистов инженерной службы авиакомпании «Аэрофлот», в среднем они составляют около 10.000 долларов США. Сколько это составит в рублях, нетрудно подсчитать, зная текущий курс доллара. На сегодня — это, примерно, 630.000 полновесных российских рублей! Ну, как тут не вспомнить описанную Н.В. Гоголем знаменитую унтер-офицерскую вдову, которая сама себя высекала...

Отдельные издержки для лоукостера составят компенсации пассажирам за задержку рейса. Учитывая тот факт, что Монреальская конвенция Россией ратифицирована, от этого перевозчику не отвертеться.

Конечно, мы не имеем в виду случаи, когда необходимость вынужденной посадки в доказательствах не нуждается. Прерывать полёт нужно, например, когда кто-либо из пассажиров нуждается в срочной медицинской помощи. Человеческая жизнь — высшая ценность, которая ни с какими расходами авиакомпании не соизмерима.

Судя по тем скандалам, которые уже неоднократно становились предметом нашего внимания, стиль работы российского лоукостера сводится к тому, чтобы каждый самолёт на время рейса становился таким миниатюрным полицейским государством: садиться, где мы скажем (не согласен — плати), берите с собой в дорогу только то, что мы разрешим (а лучше ничего не берите вовсе), а будете препираться со стюардессами, вызовем полицию, которая оформит дело в лучшем случае за хулиганство, а в худшем — за терроризм. А кто недоволен — пусть едет поездом.

Напомним слова Андрея Калмыкова о том, что одна из задач лоукостеров вообще и «Победы», в частности, — приобщить граждан к пользованию воздушным транспортом. В отношении тех, кто летит бортом «Победы» впервые, боимся, может быть достигнут обратный результат. И кто прежде пользовался услугами полносервисных перевозчиков, тот к ним и вернётся. Разница в цене авиабилета будет существенной только в низкий сезон. В высокий — она будет едва ощутимой, а на курортных направлениях её не будет вовсе. Та категория пассажиров, которой надо лететь на короткий срок, уйдёт к любому полносервисному перевозчику, предлагающему билеты по лайт-тарифу (без сдачи багажа).

Словом, пора делать выбор, за что бороться — за амбиции или за репутацию...

Пётр КРАПОШИН

«Сядем все!»

Правовые новации «Победы» требуют внимания Фемиды и оценки аудитора

Мы уже писали («ВТ» №20) о маниакальной страсти, с которой коллектив российского лоукостера «Победа» включился в борьбу за здоровый образ жизни, объявив своими кровными врагами курильщиков. Не всех, конечно, а только тех нахалов, кои дерзнули предаться пагубной привычке на борту самолетов этого перевозчика. Таковым была объявлена настоящая война. Не спасает слабовольных пассажиров и приватность туалетной кабинки. Науськанный экипаж выкуривает их оттуда, как сэнэпидстанция тараканов...



Минераловодский городской суд Ставропольского края 19 июня т.г. полностью удовлетворил иск «Победы» к нарушителю, по вине которого экипаж рейса DP855 по маршруту Москва-Гюмри совершил вынужденную посадку в Минеральных Водах 21 сентября 2017 года «для исключения возможности возгорания самолета». Сумма иска составила 218,453 тысяч рублей. Таковыми были расходы авиакомпании, понесенные из-за вынужденной посадки.

Ленинский районный суд Махачкалы 14 мая т.г. удовлетворил иск «Победы» к нарушителю, по вине которого экипаж рейса DP188 по маршруту Махачкала-Москва совершил вынужденную посадку в Волгограде 15 августа 2017 года, опять же, «для исключения возможности возгорания воздушного судна». Решение суда вступило в силу. Сумма взыскания составила 258,687 тысяч рублей.

И, наконец, Карабухакентский районный суд Республики Дагестан 12 марта т.г. удовлетворил иск «Победы» к нарушителю, по вине которого 3 августа 2017 года экипаж рейса DP189 Москва-Махачкала совершил вынужденную посадку в аэропорту Минеральных Вод. Сумма взыскания составила 229,772 тысяч рублей

Как горделиво заявил генеральный директор лоукостера «Победа» Андрей Калмыков, «Победа» стала первой авиакомпанией в России, которая жестко борется с курильщиками на борту, как с потенциальной угрозой возгорания ВС. Справедливости ради отметим своим нотабене, что случаев такого возгорания история ГА не зафиксировала вовсе!

Первый судебный процесс на заданную тему был проигран в Ленинградском суде из-за того, что юристами лоукостера не были учтены все тонкости оформления процедур. «Но сейчас мы научились все правильно документировать и будем плотно работать с пристава-

аэропорту для исключения и предотвращения возгорания. И если причиной срабатывания датчика становится закуривший пассажир, он снимается с борта сотрудниками полиции и отстраняется от дальнейшего полета. Расходы за вынужденную посадку взыскиваются с нарушителей.

В 2018 году самолетами лоукостера выполнено 14 вынужденных посадок, спровоцированных дебоширами и примкнувшими к ним курильщиками. Авиакомпания намерена добиваться справедливого наказания для каждого нарушителя, создающего угрозу жизни и здоровью пассажиров и экипажа.

Итак, «Победа» одержала в суде очередную викторию. Но какова её цена?

Когда речь идёт о дебоширах, необходимость вынужденной посадки, разумеется, в объяснениях не нуждается. Какие бы расходы авиакомпания не понесла, человеческая жизнь всегда будет представлять наивысшую ценность, а последствия дебоша могут быть непредсказуемыми. Но какую опасность может представлять курильщик? И почему во всех трёх упомянутых выше случаях усматривалась опасность возгорания самолёта?

Единственное, что могло бы привести к пожару — это если бы нарушитель бросил непогашенный «бычок» в контейнер с использованной туалетной бумагой. Однако это представляется маловероятным хотя бы в силу того, что этот контейнер сделан из металла и пожар, если бы даже начался, по всему самолёту не распространится. Но если стало понятно, что причиной срабатывания дымовых датчиков стало курение, к чему поднимать панику и сажать самолёт на полпути? Сдать в полицию нарушителя конвенции можно и в аэропорту прибытия. Заметим также, что в эпизоде с рейсом Москва-Махачкала оснований для спешки не было вовсе: для таких самолётов, как Боинг-737-800, от Минеральных

ва, благодаря «безбумажной среде» компании удалось сэкономить за 4 года 5 миллионов рублей. То есть, по миллиону с небольшим в год. А только перечисленные вынужденные посадки «съели» гораздо более этой суммы...

Возникает и другой вопрос: почему пассажиры должны нести коллективную ответственность из-за одного нарушителя. Доктор юридических наук, профессор права Сергей Юрьев, комментируя ситуацию вокруг «Победы», отмечает, что в случае вынужденной посадки ВС по причине недисциплинированности пассажира какой-либо юридической коллективной ответственности иных пассажиров не должно возникать. Вместе с тем, права остальных пассажиров также нарушаются. Но не действиями КВС — в случае незапланированной посадки — неправомерными действиями пассажира-нарушителя. В данной ситуации другие пассажиры вправе предъявить к последнему иск о материальном возмещении морального вреда.

В подобных случаях авиакомпания могла бы выступить от имени других пассажиров (на основании выданной каждым из них доверенности), и суд в том же самом процессе мог бы взыскать в пользу всех других пассажиров сумму в возмещение морального вреда. Она может быть взыскана, например, в размере стоимости авиабилета. Если, например, билет стоит 5 тысяч рублей, с правонарушителя взыскивается стоимость всех билетов по количеству пассажиров на борту воздушного судна. Подобных прецедентов пока не было, и такое решение вопроса, несомненно, будет справедливым.

Иное дело, станет ли легче самим пассажирам, у которых будут сорваны все планы: у кого-то сорвётся сделка, кто-то не явится вовремя на научную конференцию, опоздает на стыковочный рейс, а иные не успеют на свадьбу или, что того хуже, на похороны.

Пора снимать погоны

Изначально он создавался как пассажирский самолёт. Сегодня Ту-214 строится лишь для нужд госавиации

Сертификат типа на самолёт Ту-214 был оформлен 29 декабря 2000 года. Самолёт мог эксплуатироваться со взлётным весом 110750 килограмм, что делало его привлекательным для перевозчиков, специализирующихся на дальнемагистральных маршрутах. Не случайно первым обладателем этого воздушного судна стала существовавшая в то время авиакомпания «Дальавиа». В мае 2001 года она получила первый самолёт, а через непродолжительное время и второй, в 2004 году в состав парка «Дальавиа» поступило и третье воздушное судно этого типа.

К декабрю 2004 года общий налёт Ту-214 в «Дальавиа» составил 13.768 часов, а среднемесячный налёт одного самолета превысил 200 часов. За три года эксплуатации два первых «дальневосточных» Ту-214 выполнили 1512 парных рейсов, в том числе 1262 — на внутренних линиях и 250 — на международных, перевезя в общей сложности более 190.000 пассажиров. При этом удалось обеспечить высокий уровень безопасности авиаперевозок. При общем налете около 10.000 часов имели место всего два отказа: на земле выявлен отказ электромеханизма заслонки отбора воздуха на СКВ и в полете отказал гидропривод ГП-26. Таким образом, на один инцидент пришлось более 5000 часов налета.

Из года в год улучшались и экономические показатели самолётов. Будучи убыточным в первый год эксплуатации, уже по итогам 2003 года Ту-214 принес компании «Дальавиа» прибыль (и это при огромных затратах на создание базы технической и летной эксплуатации!). К ноябрю 2004 года КАПО выпустило семь серийных Ту-214. Помимо упомянутых трех воздушных судов, находящихся в эксплуатации, авиакомпания должна была получить еще два.

Все это мотивировало «Дальавиа» расширить географию полетов своих Ту-214. Были освоены беспосадочные маршруты из Хабаровска в Москву, Японию, Китай, Сингапур, Южную Корею. Осваивались и новые трассы, связывающие Хабаровск с Санкт-Петербургом, Киевом, Самарой, Петропавловском-Камчатским. Авиакомпания активно использовала Ту-214 для международных регулярных и чартерных рейсов.

Если в 2001 году на новых самолётах было выполнено лишь два парных международных рейса, то уже в 2002 году их число достигло 92. Всего за первые три года эксплуатации Ту-214 «Дальавиа» совершили 214 парных регулярных рейсов, связав Хабаровск с городами Ниигата и Аомори (Япония), Сеулом (Республика Корея) и Гуанчжоу (КНР). Выполнялись и чартерные полеты в Сингапур и на остров Сanya. По утверждению представителей авиакомпании, на линии Хабаровск-Москва-Хабаровск использование Ту-214 вместо Ил-62М (сопоставимый пассажироместимости и имеющий 4 двигателя, а не 2, как Ту-214) позволяет экономить 50 тонн авиационного топлива.

Другим эксплуатантом Ту-214 была ГТК «Россия», получившая три самолёта. Они выполняли регулярные международные рейсы из Шереметьево-2 в Дели, Мумбай (Индия), Тель-Авив (Израиль) и Улан-Батор (Монголия), а также совершали перелеты из Стамбула

(Турция) в Хиву (Узбекистан). Осуществлялись и чартерные рейсы в Новосибирск и Adler. При этом лайнеры эксплуатировались с высокой интенсивностью.

Так, например, Ту-214 авиакомпании «Россия» с бортовым номером 64504 налетал в ноябре 2004 года 352 часа. Среди заказчиков лайнера были авиакомпания Aviastr Air (три пассажирских Ту-214 и один грузовой Ту-214С), KrasAir и «Трансаэро»...

Совершенствование самолета продолжалось: велась разработка усовершенствованного варианта — 150-местного Ту-214Д, оснащенного тремя дополнительными топливными баками и имеющего практическую дальность полета до 9200 км. Другим направлением эволюции было создание грузового варианта самолета — Ту-214С, оснащенного боковым грузовым люком и способного принимать на борт стандартные контейнеры и поддоны.



Авиакомпания «Трансаэро» эксплуатировала 3 самолёта Ту-214. Она всего заказала 10 и получила бы их, если бы в 2010 году не прекратилось их производство в базовой пассажирской версии. Контракт на 10 самолётов с опционом ещё на столько же был подписан ещё в феврале 2005 года. Сдачу первого Ту-214 назначили на декабрь 2005-го, следующих четырех — на 2006-й, и еще пяти — на 2008 год. Однако первый Ту-214 «Трансаэро» получила в апреле 2007 года, второй — в ноябре 2008-го, а третий — в октябре 2009-го. Следующий Ту-214 авиакомпания намеревалась получить к концу 2010-го, но решение о прекращении их постройки в коммерческой версии тогдашний президент ОАК Алексей Фёдоров принял ещё 13 апреля.

При этом руководство авиакомпании «Трансаэро» подвергло Ту-214 критике, предметом которой стал не самолёт как таковой, а неудовлетворительная эксплуатационная поддержка со стороны завода. Впрочем, организация послепродажного обслуживания стала предметом нарекания не только у «Трансаэро» и не только в связи с самолётом Ту-214. Эта проблема негативным образом сказалась и на Ту-204, от которого во второй половине 90-х годов отказался «Аэрофлот» (ещё в 2008 году в Центре подготовке авиационного персонала компании стоял тренажёр этого самолёта).

В последние годы единственным эксплуатантом самолётов Ту-204 была авиакомпания Red Wings, получившая в наследство от разгромленной «Трансаэро» один Ту-214 и планировавшая ввести в состав своего флота и остальные два. Но Red Wings переориентировалась на А321, чему причиной также стало недовольство организацией поддержки в эксплуатации «туполей нового века».

Из всего сказанного выше видно, что сам по себе самолёт Ту-214 не имеет недостатков, которые могут отравить от него эксплуатантов. Экономичность, экологичность, комфорт для пассажиров — всё при нём есть. Да и с точки зрения безопасности полётов его биография безупречна: за 20 лет эксплуатации с ним не произошло ни одной катастрофы! Так за чем же дело стало? За послепродажным обслуживанием? Но этот вопрос является проблемным не только для Ту-214. Напомним, что именно он предопределил судьбу Ил-96.

Говоря о каком бы то ни было самолёте, следует обращать внимание и на такую его черту, как технологичность, т.е. на совокупность временных, людских и технических затрат на сборку одного отдельно взятого экземпляра. Эта черта является важной, так как от неё зависят себестоимость воздушного судна и, разумеется, его

включая технологичность и уровень послепродажного обслуживания, — цены на авиаперевозки непременно снизятся.

Вот для этого нужно бросить все силы не только на SuperJet 100 и MC-21, но и развивать доказавшие свою состоятельность типы тех самолётов, что были созданы ранее. В этом и состоит успех западных конкурентов. Самый массовый самолёт корпорации Airbus — А320 был создан раньше Ту-214, опытный образец его совершил первый полёт в 1985 году. Прошло 33 года, но со сцены он не уходит. То же самое можно сказать и про Boeing-737, который был создан более полувека назад, т.е. в 1967 году. А чем мы хуже?

Да ничем. Дело за тем, чтобы обеспечить самолёту массовость. Полсотни «бортов» в год достаточно даже для удовлетворения потребностей внутреннего рынка. А производство только для «внутрен-



него потребления» едва ли обеспечит рентабельность, отсутствие которой и было заявлено как причина прекращения постройки Ту-214 для коммерческих нужд.

Технологичность и массовость — вот инструменты, необходимые для того, чтобы коммерческие эксплуатанты повернулись лицом к Ту-214 и другим отечественным воздушным судам. Но российский авиационный пошёл по пути наименьшего сопротивления, переориентировав самолёт на нужды государственной авиации. Всё лучше, чем вовсе снимать с производства.

Сегодня подразделения Министерства обороны РФ эксплуатируются практически все отечественные воздушные суда. Примерами могут послужить Ил-14, Ил-18, а сегодня даже Ту-154, который в истории ОКБ А.Н. Туполева стал первым самолётом, не имевшим изначально военного аналога (предшественником Ту-134, Ту-124 и Ту-104 был Ту-16, а для Ту-114 отправной точкой стал Ту-95). Но в этих и многих других случаях на военную службу самолёты поступают уже на закате своей карьеры, в то время как Ту-214 её едва начал, пусть даже и достаточно успешно. Впрочем, его судьба достаточно типична — на применение в военном ведомстве были переориентированы также Ан-140 и Ан-148. Но их судьба predetermined даже в этом качестве в связи с разрывом отношений с Украиной.

А пока для нас праздником является появление очередного спецборта. Между тем, Ту-214 нужен на внутренних авиалиниях России, для полетов в Европу, его хотят иметь в своих парках наши традиционные импортеры... Будут решены связанные с ним проблемы — его нарасхват будут брать многие авиакомпании, в том числе и лоукостеры.

Григорий ГОРДОН

ОАК: Объединение с «Вертолетами России» поможет лучше выполнять поставленные задачи

«Сегодня мы такую работу проводим и понимаем, что объединение мощностей, безусловно, поможет нам справиться с поставленными задачами. Потому что сегодня большой потенциал промышленного производства накоплен как у «Вертолетов России», так и в ОАК», — заявил вице-президент ОАК по инновациям Сергей Коротков в Совете Федерации. По его словам, работа по совместному использованию конструкторского и промышленного потенциала двух компаний уже ведется. Кроме того, можно получить выгоду от совместного использования полигонов и аэродромов. Как сообщалось ранее, ПАО «ОАК» может объединиться с «Вертолетами России» в составе Ростеха.

Совет директоров корпорации обсудил шаги по реализации гражданских программ ПАО «ОАК»

Совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации под председательством Министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова обсудил развитие гражданского самолетостроения в России, сообщает пресс-служба ОАК. «В частности, были рассмотрены дальнейшие шаги по структурному формированию гражданского дивизиона корпорации, обсужден ход реализации программы и развитие семейства «Суперджет», включая создание версии самолета на 75 мест, а также обсуждена организация серийного производства самолетов семейства MC-21, рассмотрен ряд других вопросов, в т.ч. экспортный потенциал корпорации», — говорится в сообщении.

«Гражданские самолеты Сухого» рассмотрят возможности создания грузового SuperJet 100

Помимо разработки грузовой версии судна, в рамках работ по развитию семейства SSJ100 предусмотрены также разработка версии увеличенной вместимости до 110 кресел, расширение условий эксплуатации по температуре аэродрома базирования до 50 градусов тепла по Цельсию, увеличение дальности полета для бизнес-версии до 7 тысяч км, следует из годового отчета ГСС. Для нового самолета вместимостью 76-88 кресел предполагается использование крыла большего удлинения. По оценке ЦАГИ им. Жуковского, первый полет этого самолета должен состояться в 2021 году. Среди потенциальных заказчиков SSJ75 — авиакомпания S7, СЛО «Россия», Министерство обороны РФ.

Вице-премьер Юрий Борисов не видит смысла форсировать массовое производство Су-57

«Самолет проявил себя очень хорошо, в том числе и в Сирии, подтвердил свои летно-технические характеристики и боевые возможности. Су-35 сегодня считается одним из лучших самолетов в мире. Поэтому у нас нет смысла форсировать работы по его массовому производству», — сказал Борисов. «Это наш такой «козырек», который мы всегда сможем разыграть тогда, когда самолеты предыдущих поколений будут отставать по своим характеристикам от аналогичных самолетов ведущих стран мира», — добавил он. ОКР по Су-57 должен завершиться в 2019 году, тогда же предполагается начать поставки самолетов в войска, планируется, что уставочная партия составит 12 машин.

В России создается новый перспективный супермощный двигатель для вертолетов — ПДВ

Он будет обладать мощностью более 5 тысяч лошадиных сил, сообщили в Объединенной двигателестроительной корпорации. «ПДВ — это перспективный вертолетный двигатель с прорывным уровнем технических характеристик. Двигатель разрабатывается с применением новейших композиционных материалов, передовых технических решений и технологий. Впервые создается двигатель в классе мощности 5 000 л.с. с возможностью использования базового газогенератора для создания двигателей для вертолетов, в том числе комбинированного двигателя, и самолетов», — говорится в годовом отчете ОДК. В 2021 году планируется изготовить двигатель-демонстратор.

«Авиастар-СП» завершил работы по установке интерьера на юбилейном для предприятия SSJ100

С момента заключения соглашения о производственной кооперации по монтажу и отработке систем интерьера на самолете SSJ100 ульяновским авиазаводом завершены работы на 100-м воздушном судне. Из производства окончательной сборки «Авиастара» на летно-испытательную станцию произведена выкатка юбилейного для завода авиалайнера. SSJ100 «Михаил Громов» (No 95161) пополнит парк «Аэрофлота». Он будет поставлен в компоновке на 87 пассажирских мест с двухклассным разделением салона. Всего в рамках производственной кооперации было освоено 11 различных компоновок пассажирских салонов, две из которых — для иностранных компаний.

ОАК рассчитывает произвести не менее 600 военно-транспортных самолетов до 2035 года

«Плановая работа по выполнению НИОКР и развертыванию серийного производства отечественных самолетов военно-транспортной авиации позволяют планировать достижение ПАО «ОАК» следующих параметров в своей деятельности: производство (не менее) 600 военно-транспортных самолетов в период до 2035 года», — говорится в годовом отчете ОАК. Общий расчетный объем мирового производства военно-транспортной авиации на период до 2035 года оценивается в \$223 млрд, включая производство самолетов в России. Также планируется «достижение существенного роста производства и поставок военно-транспортных самолетов в период после 2020 года».

Отреставрированный Ил-2 может возглавить воздушный парад Победы в Москве в 2019 году

Фонд «Крылатая память Победы» ведет переговоры о том, чтобы воздушную часть парада Победы над Москвой в 2019 году открыл возрожденный исторический штурмовик Ил-2. Об этом журналистам сообщил руководитель фонда Борис Осятинский. «В дальнейшем он будет летать, будет гордостью нашей авиации. Более того, мы обратились с просьбой к Президенту рассмотреть вопрос открытия воздушного парада над Красной площадью (в следующем году — ред.). Воздушный парад должен открывать «летающий танк», — рассказал он. Сегодня в мире насчитывается всего два сохранившихся практически полностью в оригинальной исторической сборке летающих штурмовика Ил-2.

Владимир Путин поручил начать работу по развитию комплекса сибирских аэропортов

Президент России поручил начать практическую проработку вопросов развития комплекса сибирских аэропортов, расположенных в Новосибирске, Омске, Красноярске, Кемерове и Иркутске. Об этом он заявил на встрече с врио губернатора Новосибирской области Андреем Травниковым. «Нужно вместе с Минтрансом отработать: какую роль будет выполнять каждый из этих аэропортов, как будут распределяться потоки — и пассажирские, и грузовые, — пояснил президент. — Там многое нужно будет сделать — и по качеству полосы, и по терминалам. Я поставил задачи по этому «кусту», по этому региону министру транспорта, так что вы отдельно встретитесь с ним и переговорите».

Кабмин утвердил перечень услуг аэропортов, которые освобождаются от уплаты НДС

В него вошли обеспечение взлета, посадки и стоянки ВС, авиационной безопасности и заправки авиатопливом, а также хранение топлива и аэронавигационное обслуживание. Последняя редакция Налогового кодекса, которая начала действовать в этом году, содержит уточнение про аэропортовое обслуживание. Так, услуги, оказываемые непосредственно в аэропортах и воздушном пространстве России по обслуживанию ВС, включая аэронавигационное обслуживание, не облагаются НДС, если они включены в перечень, которое утверждает правительство. Но если АНО и ранее не облагалось НДС, то процесс оказания услуг в аэропортах для перевозчиков серьезно изменился.

Цены на авиатопливо в аэропортах Москвы с мая по июнь выросли на 3,4-4,6 процента

В июне тонна топлива одного из трех поставщиков в МАШ — ЗАО «ТЗК Шереметьево» (СП аэропорта и его базовой авиакомпании Аэрофлот) — продается за 46 тысяч рублей без НДС, тогда как в мае она стоила 44,5 тысячи, таким образом, цена выросла на 3,4 процента, свидетельствует статистика Росавиации. Стоимость тонны керосина АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» и структуры частных владельцев аэропорта — TPS Avia Holding) осталась на майском уровне - 44,95 тысячи рублей. Цена структуры «Газпром нефти» — «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» — увеличилась за отчетный период на 4,6 процента, составив 45,3 тысячи рублей за тонну.

Взлетно-посадочные полосы в Шереметьево и Домодедово планируют достраивать осенью

«Вопрос не простой, мы работаем на то, чтобы это задача была решена к ноябрю — декабрю по обоим объектам. Сейчас предсказать, как разрешится ситуация, довольно сложно. Там довольно непростая ситуация с оформлением земельных участков, есть ряд проблем, которые мы сейчас решаем. Но сделаем все возможное, чтобы закончить в этом году», — сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Как ранее сообщал будучи на тот момент вице-премьером Правительства РФ Аркадий Дворкович, третья взлетно-посадочная полоса в Шереметьево будет введена ближе к осени. На данный момент также вторая ВПП достраивается в аэропорту Домодедово.

ФАС попросили проверить обоснованность цен на автомобильную парковку около «Пулково»

Депутат Госдумы Виталий Милонов (ЕР) попросил Федеральную антимонопольную службу и прокуратуру Санкт-Петербурга проверить обоснованность расценок на парковку автомашин на территории аэропорта «Пулково». «Стоимость парковки в аэропорту меньше, чем на сутки, может доходить до двух тысяч рублей. Автовладельцы лишены бесплатного времени на парковку. А еще менеджеры воздушной гавани решили ликвидировать и бесплатную парковку», — цитирует Милонова его пресс-служба. В связи с этим депутат просит ФАС и прокуратуру провести тщательную проверку и навести порядок в сфере дополнительных услуг на территории воздушной гавани Петербурга.

Совет Федерации РФ одобрил выделение 3,2 миллиарда рублей аэропорту в Ярославле

В настоящее время в Совфеде проходят дни Ярославской области. Как пояснил заместитель председателя правительства Ярославской области Максим Авдеев, деньги будут направлены на расширение взлетно-посадочной полосы в «Туношине» с 44 до 60 метров для приема крупнофюзеляжных пассажирских самолётов, реконструкцию рулёжек, создание дополнительных стоянок и объектов охраны объектов инфраструктуры. По словам присутствовавшего на заседании комитета замглавы Минтранса РФ Сергея Аристова, ведомство уже одобрило проект, с той лишь оговоркой, что деньги на строительство терминала областное правительство должно будет найти самостоятельно.

В рейтинге ACI Europe Домодедово вошел в тройку лидеров по развитию маршрутной сети

По данным Европейского отделения Международного совета аэропортов (ACI), Домодедово вошел в тройку лидеров воздушных гаваней Европы по показателю прироста маршрутной сети. Он в 2018 году вырос на 12,4 процента, в том числе за счет открытия полетов по таким направлениям как Париж, Варшава, Рим, Каир, Касабланка и другим. За 5 месяцев на зарубежных маршрутах аэропорт обслужил 4,6 млн человек. Лидерами самых популярных стран стали: Анталя, Доха, Милан, Барселона, Ташкент. С января 2018 года перелеты по данным направлениям совершили 737 тысяч человек, что на 54,6 процента больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Вице-премьер Максим Акимов обсудил вопросы развития «Толмачёво» на месте

Вопросы развития аэропорта «Толмачёво» обсуждались в ходе рабочей поездки нового заместителя Председателя Правительства РФ Максима Акимова в Новосибирскую область. Ключевым пунктом программы Максима Акимова стало совещание в Правительстве области. В нем приняли участие министр транспорта России Евгений Дитрих, полномочный представитель Президента РФ в СФО Сергей Меняйло и врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников. В тот же день Максим Акимов и министр транспорта РФ Евгений Дитрих ознакомились с инфраструктурой и схемой перспективного развития аэропорта Толмачёво до 2023 года.

Начнем с начала, начнем с нуля

Николай Патрушев заложил камень на месте строительства нового терминала в «Елизово»



На Камчатке состоялось открытие памятного знака «Нулевой километр камчатского авиапассажира» на месте строительства нового пассажирского терминала аэропорта Петропавловска-Камчатского («Елизово»). Торжественная церемония символизировала начало практической реализации проекта модернизации главных воздушных ворот Камчатского края. В мероприятии приняли участие секретарь Совета Безопасности Российской Федерации Николай Патрушев, заместитель Министра транспорта России Николай Захряпин, губернатор Камчатского края Владимир Илюхин и генеральный директор АО УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский.

«Убеден, что в те сроки, в которые подрядчики обязались завершить работу, у нас на Камчатке появится современный, удобный терминал, который будет принимать и внутрироссийских туристов, и туристов из-за рубежа, — подчеркнул в приветственной речи Николай Патрушев на церемонии открытия знака «0». — Это будет способствовать развитию экономики как Камчатки, так и в целом Дальневосточного региона».

«Новый пассажирский терминал — это то, чего вся Камчатка давно ждала. Сегодня наш регион интенсивно развивается, и, конечно, нам не хватало современного и комфортабельного аэровокзального комплекса. Через 2,5-3 года на этом месте появится новый красивый терминал», — сказал Владимир Илюхин. — Я поздравляю всех жителей края с этим знаковым событием. Отдельные поздравления адресую работникам нашего аэропорта, которые скоро будут трудиться в комфортном и современном комплексе. Уверен, что воздушные ворота Камчатки станут лучшими на Дальнем Востоке и привлекут ещё больше туристов, которые будут вместе с нами радоваться тем красотам, которые нас сегодня окружают».

Строительству нового аэровокзального комплекса предшествовала масштабная реконструкция аэродромной инфраструктуры, которая была проведена по поручению Президента Российской Федерации Владимира Путина. На эти цели из федерального бюджета было выделено свыше 12 млрд рублей.

«В ходе выполнения работ реконструирована взлетно-посадочная полоса, рулёжная дорожка, командно-диспетчерский пункт, аварийно-спасательная станция и иные важные объекты. Всё это необходимо для того, чтобы аэропорт был современным, безопасным и удобным для пассажиров. Однако развивать только аэродромную инфраструктуру недостаточно, настоящим лицом аэропорта должен стать современный комплекс с пассажирским терминалом, имеющим

высокую пропускную способность», — отметил заместитель Министра транспорта РФ Николай Захряпин.

Проект модернизации аэропорта включает строительство нового пассажирского терминала площадью около 45 тысяч кв. м, который будет оборудован 20 стойками регистрации и четырьмя телескопическими трапами. Пропускная способность терминала составит 1 млн пассажиров в год.

«Строительство нового аэровокзала послужит очередным стартом для развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и Камчатки в частности, а также поможет раскрыть привлекательность нашего края как туристического региона. Также хочу отметить, что реализация этого проекта окажет значительное влияние и на возможности для бизнеса, которые в крае ещё не до конца развиты. Напомню, сейчас в регионе ведётся масштабная и значимая работа с инвестициями, в том числе и с инвестиционными проектами, которые реализуются в рамках действующих особых налоговых режимов «ТОР Камчатка» и «Свободный порт Владивосток». Здесь всё взаимосвязано, ведь если развивается транспортная инфраструктура — развивается всё остальное», — отметил заместитель председателя Правительства Камчатского края Юрий Зубарь.



Стоит отметить, что выбор площадки строительства обоснован результатами предварительных инженерно-геологических изысканий, включающих изучение обводненности грунтов и сейсмичности территории. Изыскания показали, что

выбранная территория обладает наиболее благоприятными гидрогеологическими и сейсмическими условиями по сравнению с другими участками в районе аэродрома.

Схема генерального плана предполагает сокращение расстояния от нового аэровокзального комплекса до автомобильной дороги, соединяющей аэропорт с Петропавловском-Камчатским.

Новое расположение терминала позволит значительно сократить время руления самолетов перед взлетом и после посадки, что будет способствовать снижению затрат авиакомпаний. Выбранный вариант размещения нового пассажирского терминала предполагает наличие достаточной свободной территории для планирования дальнейшего долгосрочного развития главной воздушной гавани Камчатского края.

«Я очень рад, что нашей компании досталось право участвовать в приоритетном для страны проекте по развитию транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Безусловно, Камчатка — уникальный регион, которому только предстоит полностью реализовать свой туристический потенциал. Сегодня символический старт, однако наш проект начнёт реализовываться уже в ближайшее время», — сказал Евгений Чудновский.

Перед началом церемонии Евгений Чудновский познакомил участников мероприятия с генеральным планом перспективного развития аэропорта, определяющим место возведения нового терминала главной авиагавани Камчатки. Новый аэровокзальный комплекс будет располагаться на значительном удалении от действующего терминала и перрона, рядом с северным торцом взлетно-посадочной полосы. В связи с этим реализация проекта

Подъезд общественного и личного автотранспорта к возводимому терминалу будет организован по новой автомобильной дороге.

Общий объем инвестиций в реализацию проекта модернизации аэропорта превысит 10 млрд рублей, в том числе частные инвестиции — порядка 7 млрд. В марте текущего года на реализацию проекта в Камчатский край было перечислено почти 3,5 млрд. Ввести в эксплуатацию новый терминал планируется в 2021 году.

Открытый в ходе церемонии памятный знак «Нулевой километр» символизирует новую точку отсчета расстояний будущих путешествий пассажиров из нового аэровокзального комплекса. Памятный знак представляет собой плиту в виде компаса, ориентированного по сторонам света с указанием расстояния от места установки знака до нескольких российских и зарубежных городов. Впоследствии этот знак будет установлен в центре внутренней площади аэровокзального комплекса, и после запуска нового терминала, станет одним из его знаковых объектов.

Напомним, в 2018 году АО «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский» (Елизово)» вошёл в холдинг «Аэропорты Регионов», который стал победителем инвестиционного конкурса на право модернизации главной авиационной гавани региона, проведенного «Корпорацией развития Камчатки». Соглашение о реализации проекта между «Корпорацией развития Камчатки» и УК «Аэропорты Регионов» было подписано 3 ноября 2017 года.

«Аэропорты Регионов» — ведущий аэропортовый холдинг России, стратегическим инвестором которого является Группа компаний «Ренова». На сегодняшний день в холдинг входят международный аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург), международный аэропорт «Курумоч» (Самара), международный аэропорт «Стригино» (Нижний Новгород) и международный аэропорт «Платов» (Ростов-на-Дону). Также управляющая компания реализует проекты строительства нового аэропорта «Гагарин» (Саратов) и модернизации аэропортов «Елизово» (Петропавловска-Камчатского) и Нового Уренгоя. Пассажиропоток аэропортов холдинга по итогам 2017 года составил более 11,7 млн человек.

В рамках государственно-частного партнерства управляющая компания «Аэропорты Регионов» осуществляет программы комплексного развития крупных авиационных центров России: создает новую современную высокотехнологичную инфраструктуру — пассажирские и грузовые терминалы, приаэропортовые отели, производственные и транспортные объекты; активно развивает авиационные связи между регионами страны и зарубежья; внедряет единые корпоративные стандарты управления, оптимизирует производственные и технологические процессы — создает условия для успешного развития авиационного бизнеса и авиаперевозок в России.

Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский («Елизово») является сегодня ключевым объектом транспортной инфраструктуры Камчатского края. В настоящее время в аэропорту эксплуатируется одна из двух взлетно-посадочных полос длиной 3400 метров, способная принимать все типы воздушных судов. По итогам 2017 года в аэропорту обслужено 659 тысяч пассажиров, что на 7 процентов больше, чем годом ранее. Динамика пассажиропотока камчатского аэропорта за последние годы характеризуется стабильным ростом, который ограничен пропускной способностью действующих пассажирских терминалов внутренних и международных рейсов.

И вот теперь это положение изменится.

Для чего Panasonic ATIS?

Перспективные IT-решения трансформируют отрасль и способствуют формированию новых бизнес-моделей



Ян Кэмпфер

Согласно данным статистических исследований, сегодня около 90 процентов компаний готовы вкладывать средства для внедрения инновационных технологий в практику своей деятельности. В форумах участвуют представители авиакомпаний, аэропортов, авиапрома и других сегментов авиационной отрасли, а также специалисты в области других видов транспорта.

5 июля в Москве, в конференц-зале отеля «Хилтон» состоялся четвертый по счёту форум ATIS. Предметом обсуждения стали вопросы, связанные с организацией сбором и обработкой информации с помощью устройств, применяемых на транспорте. В рамках форума состоялась презентация полностью защищённого планшета Panasonic Toughpad FZ-M1 с обсуждением сценариев его использования на транспорте.

Тема первого доклада, с которым выступил директор по маркетингу Panasonic Marketing Europe **Ян Кэмпфер**, была связана с мобильными компьютерными решениями на железной дороге и в гражданской авиации. Предметом рассмотрения был также вопрос, как эти решения трансформируют отрасль и способствуют формированию новых бизнес-моделей. В качестве примера была рассмотрена «стеклянная кабина» гражданского воздушного судна.

Говоря о требованиях, предъявляемых к различным видам цифрового пилотажно-навигационного оборудования, докладчик отметил, что оно должно быть устойчиво к вибрации, неизбежной при работе двигателей, а также к перепадам температуры и к изменению внутрикабинного давления. Изображения на мониторах должны быть видны как днём при ярком солнечном свете, так и ночью. Требования к пилотажно-навигационному оборудованию определяются различными стандартами, как гражданскими, так и военными.

В состав оборудования кабины воздушного судна входит также планшет, в котором в электронном виде хранится полётная информация. В её состав входит и маршрут полёта. Такой планшет заменяет не только бортовой журнал, но и всю полётную документацию в целом, которую пилотам еще в недавнем прошлом приходилось носить в специальных и тяжелых сумках. Аналогичные планшеты применяются и для организации наземного обслуживания. В них хранится информация, связанная с операциями по обслуживанию — как самого воздушного судна, так и пассажиров и их багажа.

Планшеты Panasonic отличаются увеличенным сроком службы. Те устройства, которые применяются сегодня в большинстве компаний, приходится заменять через

год, в то время как FZ-M1 рассчитаны не менее чем на три года. Их сегодня применяет ряд авиакомпаний, таких как Iberia, Finnair, EasyJet, а также аэропорты Болонья, Франкфурт и Вена. Аналогичные устройства заказывает и «Аэрофлот».

Компания Panasonic производит также современные литий-ионные батареи многократного использования, обладающие большим жизненным циклом и рассчитанные на многократную перезарядку. Корпус батареи изготавливается из специального материала, который исключает возможность её взрыва. Литий-ионные батареи производятся и в России компанией AV Power.

Обзор деятельности этой компании был представлен её директором **Викторией Комаровой**. Компания AV Power с 1992 года ведёт работу по созданию высокоэффективных систем автономного электропитания для особых потребителей, включая и воздушный транспорт. Батареи этой компании нашли применение и на БПЛА тяжёлого класса.



Викторией Комаровой

Компания специализируется на батареях различного класса по ёмкости заряда и габаритным размерам. Они нашли применение и на мобильных кофейных тележках различного типа и класса, предназначенных для использования в аэропорту (их можно сегодня увидеть во Внуково) или на борту самолёта. Батареи, применяющиеся для бортовой развлекательной системы (медиасервера), обеспечивают работу в течение 15 часов без подзарядки. Система рассчитана на 50 одновременных подключений.

Тематику развития бортовой системы для развлечения пассажиров отразил в своём выступлении также менеджер по работе с ключевыми заказчиками Panasonic в России **Евгений Моржевилов**.

Авиакомпания «Аэрофлот» в практику своей деятельности внедрила электронную бортовую документацию. Заместитель начальника отдела поддержания баз данных полётной информации ПАО «Аэрофлот» **Герман Петерсон** подготовил доклад о программных решениях, применяемых перевозчиком для составления баз данных.

Самолётный комплект состоит из двух взаимосвязанных компьютеров, сопряжённых с системами воздушного судна и подключённых к электронным планшетам. Каждый комплект предназначен для представления экипажу аэронавигационной, лётно-технической и нормативно-лётной документации. Кроме того, данный комплект содержит программу для расчёта веса, центровки и взлётно-посадочных характеристик воздушного судна. На борту также предусмотрено использование резервных устройств, имеющих свой источник питания и рассчитанных на взаимодействие с сетями передачи данных FZ-G1.

Показателем надёжности этого оборудования является такой факт: если прежде при использовании на борту потребительских планшетов на третьем году эксплуатации самолёта приходилось заменять 83 процента устройств, с внедрением нового профессионального оборудования этот показатель снизился до 18 процентов. Планшет Toughpad FZ-G1 отличается выгодным соотношением цены и функциональности наряду с защищённостью, а также возможностью установки и использования программ от поставщиков аэронавигационной информации.

Устройство имеет сертификат на разгерметизацию на высотах от 10000 до 40000 футов, сертификат на электромагнитное излучение в соответствии с требованиями к аккумуляторной батарее, на виброустойчивость и ударопрочность, а также на толерантность к температурным режимам в соответствии с требованиями MIL-800G.

Авиационные планшеты могут быть предназначены для использования не только экипажем, но и пассажирами.

Создателем мобильных технологий, повышающих эффективность деятельности авиапредприятий, является компания «РИБЦ-Пулково» из Санкт-Петербурга. Директор по разработке веб-приложений АО «РИБЦ-Пулково» **Даниил Пугач** рассказал о вариантах применения мобильных приложений в аэропортовой деятельности. Одним из примеров является наземное обслуживание, для организации которого созданы мобильные рабочие места различных специалистов.

Так, например, супервайзер с помощью мобильного устройства (гаджета) получает информацию о состоянии дел с обслуживанием самолёта, готовящегося к выполнению определённого рейса либо завершившего его. На мониторе выводится информация о рейсе и бортовом номере самолёта, а также список необходимой техники с указанием, есть ли необходимость заказывать её к данному борту. Аналогичным образом организован и мониторинг процесса уборки самолёта после выполнения рейса.

Для нужд авиакомпаний в целях обработки информации о рейсах создано приложение iFlight-Doc agent, обеспечивающее доступ к рейсам своего аэропорта, получение актуальной информации по ним и оперативное внесение её в производственную систему. С его помощью в полёте заполняется штурманский журнал, вводится информация в полётное задание, представленное в электронном



Даниил Пугач

виде, а также формируется отчётная документация.

Данное приложение имеет и версию, предназначенную для организации работы бригады бортпроводников. Оно позволяет обрабатывать данные как о бортпроводниках, так и о пассажирах. Если сре-



Евгений Коробейников

ди них есть трансферные (в советское время употреблялось определение «транзитные»), система их выделяет среди прочих. Для обработки данных о пассажирах на монитор выводится интерактивная схема салонов самолёта.

Требование к авиационному оборудованию во многом определяет и разработчик воздушного судна. Начальник департамента сводной отчётности по качеству АО «Гражданские самолёты Сухого» **Евгений Коробейников** в своём выступлении охарактеризовал требования отечественного разработчика авиационной техники к оборудованию и информационным системам для обеспечения инструментального контроля процессов жизненного цикла изделия. В частности, о создании базы данных, позволяющей контролировать весь жизненный цикл воздушного судна, начиная от разработки и проектирования ВС и кончая его утилизацией.

Докладчик также перечислил требования к оборудованию и информационным системам для инструментального контроля. Это оборудование должно быть адаптивным и настраиваемым на электронные технологические процессы предприятия. Управляющие программы должны быть устойчивы к внешним воздействиям (например, к отключению электроэнергии), которые не должны приводить к потере информации. Оборудование, естественно, должно быть эргономичным и удобным для пользования с применением различных средств выхода в Интернет, включая Wi-Fi. Конструкция оборудования должна быть модульной, при этом по механическому и программному интерфейсам все модули должны быть совместимы.

Особенностью форумов ATIS является то, что их программа предусматривает не только демонстрацию презентаций, но и профессиональные дискуссии экспертов. Их участники стараются сообща найти пути, как в будущем оборудовании совместить несколько свойств — доступность по цене, эффективность и качество, а наряду с этим и безопасность.

Среди разнообразных задач форумов по данной тематике одной из важнейших является создание экологичного транспорта. Сегодня электроэнергия движет поезд, не за горами — появление электрических автобусов, которые, несомненно, будут применяться и в аэропортах. В будущем станут реальностью и электрические самолёты.

Нет сомнения, что все эти проекты будут реализованы, благодаря интеллектуальному содружеству специалистов всех сегментов инфраструктуры гражданской авиации. И уже успешно реализуются.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

ИНТЕГРАЦИЯ

Компания Airbus открыла четвертую сборочную линию для самолетов семейства A320 в Гамбурге

Она стала восьмой по счёту сборочной площадкой самолетов этого типа. Открытый завод является самым высокотехнологичным производством самолетов семейства A320: важную роль здесь отведено цифровым технологиям и автоматизированному производству. Открытие новой линии сборки позволит нарастить производство самолетов семейства A320 до 60 в месяц к середине 2019 года. С момента запуска программы A320 компания Airbus продала в общей сложности более 14000 и поставила более 8100 самолетов этого семейства. Самолеты семейства A320 также собираются на заводах Airbus в Тулузе (Франция), в городе Мобил (США) и в городе Тяньцзинь (Китай).

Толмачёво стал первым региональным аэропортом, вступившим в China Friendly

В Толмачево состоялась пресс-конференция, посвященная вступлению аэропорта в программу China Friendly («Дружественный Китаю») и развитию авиасообщения между Новосибирском и Китаем, в которой приняли участие министр экономического развития Новосибирской области Ольга Молчанова, исполнительный директор туристической ассоциации «Мир без границ» Александр Агамов, представители российских и китайских авиакомпаний и туристической индустрии, отраслевые эксперты. China Friendly призвана создавать комфортную среду пребывания для китайских туристов и направлена на продвижение российского турпродукта на международном рынке.

Литовская Avia Solutions Group приобрела на Украине предприятие по аренде транспорта

Avia Solutions Group (ASG), объединяющая группу авиапредприятий литовского капитала и косвенно контролируемая предпринимателем Гядиминасом Жемайсом, купила 100 процентов в украинском ООО «Днипротранслогистика», предоставляющем услуги по аренде транспорта. Окончательная цена покупки будет сообщена на ближайшей неделе, однако вполне вероятно, что она не будет превышать \$4 млн. Avia Solutions Group принадлежит более 30 компаний во всем мире. В Литве, США, Великобритании, Польше, Сербии, Эстонии, России, Таиланде и Индонезии, а также в других подразделениях в Европе и Азии работает около 3 тысяч специалистов.

Компания «Русский стандарт» выиграла тендер на поставку водки для авиакомпании Emirates

Компания «Русский стандарт водка» (входит в группу компаний «Руст») победила в тендере на поставку своей продукции для одной из крупнейших авиакомпаний мира — Emirates. На протяжении пяти лет на рейсах авиакомпании будет представлена водка: «Русский стандарт original» для пассажиров эконом-класса, Imperia — для пассажиров первого класса на рейсах A380. Производитель водки планирует провести с авиакомпанией ряд совместных мероприятий для привлечения внимания к своему предложению. Алкогольная группа компаний «Руст» имеет производственные мощности и дистрибуционные центры в Польше, Венгрии, России и Италии.

«Узбекские авиалинии» планируют расширить авиапарк новыми самолетами Airbus A320 Neo

Национальная авиакомпания «Узбекские авиалинии» планирует расширить свой воздушный парк новыми самолетами Airbus A320 Neo, сообщили в пресс-службе авиакомпании. В декабре 2018 года авиаперевозчик получит два авиалайнера Airbus A320 Neo, а во второй половине 2019 года — два самолета американского производителя Boeing 787 Dreamliner. В 2020 году компания планирует получить шестой самолет серии Dreamliner. Как сообщалось ранее, авиакомпания «Узбекские авиалинии» обслуживает команду Колумбии на чемпионате мира по футболу — 2018. Самолеты национального авиаперевозчика выполняют рейсы Самара — Казань — Саранск.

Президент Панама заявил о намерении установить прямое авиасообщение с Москвой

Хуан Карлос Варела заявил журналистам о желании установить прямое авиасообщение с Москвой, вопрос будет обсуждаться на его встрече с представителями российской авиакомпании Аэрофлот. «Я также хотел бы, чтобы Москва стала тем городом, через который будет идти прямое воздушное сообщение с нашей страной», — заявил панамский лидер в ходе российско-панамского бизнес-форума, отметив, что такое сообщение поможет торговле между двумя странами и совместному бизнесу. В рамках форума Хуан Карлос Варела и представители экономического блока правительства Панама провели рабочую встречу с представителями российского авиаперевозчика.

Украина намерена создать пять авиахабов и 20 международных аэропортов до 2030 года

«В авиационной отрасли Украины мы видим создание 50 аэропортов. Мы не говорим про 50 «Бориспелей» — мы говорим минимум о пяти международных хабах, минимум о 20 аэропортах для международного сообщения, а также еще о 20, которые будут обеспечивать регионы», — сообщил министр инфраструктуры Владимир Омелян на презентации транспортной стратегии до 2030 года. По его словам, среднее время, которое должна занимать дорога к аэропорту из любой точки страны, должно сократиться до 1 часа. В плане развития отрасли — открытие 350 направлений для полетов из всех аэропортов Украины. Ранее он обещал создание в Украине двух новых авиакомпаний.

«Газпромнефть-Аэро» заключила долгосрочные соглашения с иностранными авиакомпаниями

Компания «Газпромнефть-Аэро», оператор авиатопливног бизнеса «Газпром нефти», заключила новые соглашения о заправках Air China, Hong Kong Airlines и Air France KLM в аэропортах MAU и Turkish Airlines в Воронеже и Бишкеке (Киргизия). Общий объем заправок по новым контрактам составит более 100 тысяч тонн авиатоплива. Расширению пула клиентов и объемов международного бизнеса способствует применение компанией международных стандартов обслуживания воздушных судов и использование цифровых форматов передачи данных. На сегодняшний день клиентами «Газпромнефть — Аэро» являются свыше 80 иностранных авиаперевозчиков.

Российские ученые разрабатывают новые методики измерения авиационного шума

Снижение уровня шума самолетов — одна из приоритетных задач международного авиационного сообщества. В течение двух лет в ЦАГИ им. Жуковского создаются собственные алгоритмы локализации источников шума (методы Beamforming). О последних достижениях ЦАГИ в этой области рассказал научный сотрудник института, кандидат физико-математических наук Георгий Фараносов. Его доклад, подготовленный совместно с коллегами из МФТИ, прозвучал на международной акустической конференции в Берлине. В этом году на мероприятии прозвучало около 40 докладов, которые представили ученые из Германии, Франции, Великобритании, Китая и др.

Уникальное стелс-покрытие для остекления увеличивает незаметность российской авиации

«Обнинское НПП «Технология», входящее в холдинг «РТ-Химкомпозит», разработало уникальную композицию материалов, которая при нанесении на авиационное остекление увеличивает поглощение радиолокационных волн в два раза. Применение инновационного покрытия значительно уменьшает заметность российской боевой авиации для радаров противника», — заявили в пресс-службе НПП. По данным экспертов, разработанная наноразмерная металлооптическая композиция для авиационного остекления позволяет существенно уменьшить радиус обнаружения самолета и тем самым повысить боевой потенциал и выживаемость ударных самолетов.

НПО «Наука» получит займ в 96,7 млн рублей на обновление технологического оборудования

НПО «Наука» и Фонд развития промышленности подписали договор целевого займа на сумму 96,7 млн рублей по программе «Лизинговые проекты». Заемные средства Фонда будут направлены на приобретение технологического оборудования для получения гальванических покрытий (электрохимическая технология обработки металлических изделий), а также вакуумного и компрессорного оборудования для производственно-испытательного комплекса НПО «Наука» во Владимирской области, сообщили в пресс-службе. В настоящее время компания реализует проект релокации производства, что подразумевает внедрение передовых технологий и современного оборудования.

Представители ВИАМ и Вилс обсудили вопросы научно-технического сотрудничества

Переговоры, на которых рассматривались вопросы научно-технического сотрудничества и основные направления совместных работ, возглавили Генеральный директор ВИАМ, академик РАН Евгений Каблов и Генеральный директор ОАО «ВИЛС» Александр Опарин. Оба института имеют без малого вековую историю. «В ходе встречи стороны обсудили подготовку подписания соглашения о взаимовыгодном сотрудничестве в области производства сплавов разработки ВИАМ на мощностях Вилс. Кроме того, представители Вилс рассказали об имеющемся оборудовании и производственных мощностях своего института», — отмечается в сообщении для СМИ.

НПО «Алмаз» создало опытный образец новой системы управления средствами авиации и ПВО

НПО «Алмаз» (входит в концерн «Алмаз-Антей») проводит ОКР по повышению эффективности управления силами и средствами авиации и ПВО. В рамках программы создан опытный участок новой системы управления, говорится в годовом отчете предприятия. В разделе «Перспективы развития» одной из задач предприятия названа: «ОКР по созданию системы, разрабатываемой в интересах повышения эффективности управления силами и средствами авиации и ПВО». В документе уточняется, что «основным направлением работ является проведение предварительных испытаний созданного опытного участка, корректировка ракетно-конструкторской документации».

Ученые ЦАГИ исследуют особенности движения МС-21 по скользкой взлетно-посадочной полосе

Среди вопросов, которыми сегодня занимаются ученые института, — изучение особенностей движения воздушного судна по скользкой и покрытой осадками взлетно-посадочной полосе (ВПП). В рамках исследования ученые ЦАГИ создали математическую модель движения самолета по полосе с учетом различных состояний ее поверхности. Разработаны новые математические модели сил сопротивления колес шасси при качении по слою осадков, усовершенствованы модели системы торможения и боковой силы колес. По результатам моделирования определены дистанции нормального взлета, прерванного и продолженного взлета при различных состояниях поверхности ВПП.

В России создаются новые разгонные системы для старта самолетов на авианесущих кораблях

Работы по созданию электромагнитной авиационной пусковой установки для авианосцев ведет «Невское проектно-конструкторское бюро», рассказал генеральный директор ОАО «Невское ПКБ» Сергей Власов. Авиационная пусковая установка (катапульта) на авианесущих кораблях необходима для разгона самолетов радиолокационного дозора или тех воздушных судов, тяговооруженности которых не хватает на взлет с трамплина (носовой оконечности авианосца). Электромагнитная катапульта — это устройство, при котором самолет вместо паровых челноков будет разгоняться линейным индукционным двигателем. Этот принцип используется на монорельсовых дорогах.

НПО «АэроВолга» осуществит кругосветный перелет на машинах собственного производства

Перелёт на самолётах-амфибиях ЛА-8 и «Борей» стартовал 3 июля. Роль координатора проекта выполняет председатель Совета директоров компании Сергей Алафинов. Вылетов из Самарской области, самолёты-амфибии пролетят через Урай и Сургут к Норильску и Тикси, затем, вдоль береговой линии, до мыса Шмидта и бухты Провидения. Зарубежный участок перелёта охватит Аляску, Канаду, Гренландию, Исландию, Великобританию, Норвегию, Швецию и Финляндию. Вернувшись в Россию, пилоты проведут машины от Великово Новгорода в Самарскую область через Ярославль и Чебоксары. Суммарная протяжённость трассы достигнет примерно 20 тысяч километров.

Альтернатива для CORSIA

ЦАГИ принял участие в заседании международного Комитета по охране окружающей среды от авиации

В Сингапуре состоялось заседание Руководящей группы КАЕП ИКАО (CAEP ICAO). В состав делегации Российской Федерации вошел новый представитель России в КАЕП — младший научный сотрудник отделения аэроакустики и экологии летательных аппаратов Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского Юрий Медведев.

Участники обсудили достигнутые результаты и скоординировали дальнейшие действия рабочих и экспертных групп для выполнения положений Резолюций 39-й Ассамблеи ИКАО, касающихся неблагоприятного воздействия гражданской авиации на окружающую среду и климат планеты.

В ходе заседания представители Российской Федерации высказали замечания относительно внедряемой в настоящее время Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). По их мнению, CORSIA способна привести к удорожанию авиaperевозок без фактического снижения выбросов парниковых газов. Специалисты предложили альтернативу – более сбалансированный с точки зрения рисков Механизм чистого развития для международной авиации.

Еще одним предметом дискуссии стал разрабатываемый стандарт на эмиссию нелетучих твердых



частиц для уже производимых авиационных двигателей, что непосредственно затрагивает экологическое двигателестроение.

Помимо этого, были намечены дальнейшие работы по оценке акустического воздействия новых концептуальных и проектируемых сверхзвуковых самолетов. «Например, по фактору звукового удара планируется в дальнейшем интегрировать в анализ КАЕП результаты проекта RUMBLE, в котором ЦАГИ принимает непосредственное участие. В целом, заседание прошло в конструктивном ключе, а вовлеченность нашего института как одного из передовых научно-исследовательских центров сыграло важную роль для всех сторон», — отметил Юрий Медведев.

По его словам, должность представителя Российской Федерации в КАЕП ИКАО позволяет не только быть в курсе актуальных направлений работы Комитета, но и влиять на принимаемые решения, защищать

интересы отечественной авиационной промышленности и гражданской авиации. По итогам заседания ЦАГИ удалось укрепить сотрудничество с партнерами из других национальных институтов и наладить взаимодействие по основным вопросам экологии авиации.

Международная организация гражданской авиации ICAO (ИКАО) – специализированное учреждение ООН, уставной целью которого является обеспечение безопасного, упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам гражданской авиации, в том числе международных перевозок.

Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации CAEP (КАЕП) — технический комитет Совета ИКАО, основанный в 1983 году. КАЕП оказывает поддержку Совету в рамках разработки новых подходов и принятия

новых Стандартов и Рекомендаций Практики (САРП), связанных с шумом и выбросами от воздушных судов, и, в более общем плане, с воздействием международной гражданской авиации на окружающую среду и климат.

Что же касается Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»), в этом году эта цитадель отраслевой науки отмечает свое 100-летие. Основанный 1 декабря 1918 года ЦАГИ сегодня — крупнейший государственный научный центр авиационной и ракетно-космической отрасли Российской Федерации, где успешно решаются сложнейшие задачи фундаментального и прикладного характера в областях аэро- и гидродинамики, аэроакустики, динамики полета и прочности конструкций летательных аппаратов, а также промышленной аэродинамики.

Институт обладает уникальной экспериментальной базой, отвечающей самым высоким международным требованиям. ЦАГИ осуществляет государственную экспертизу всех летательных аппаратов, разрабатываемых в российских КБ, и дает окончательное заключение о возможности и безопасности первого полета. Специалисты ЦАГИ также принимают участие в формировании государственных программ развития авиационной техники, а также в создании норм летной годности и регламентирующих государственных документов.

Рукой подать до серии

Олег Бочаров посетил СибНИА по вопросам подготовки серийного производства «Байкала»



дународном авиакосмическом салоне МАКС-2017, где получил высокую оценку специалистов мирового уровня. В процессе его создания в СибНИА сформирован банк данных конструктивно-технологических методов разработки самолетов из современных композиционных материалов, получен научно-технический задел для организации производства серийными авиационными заводами воздушных судов для внутрирегиональных и местных пассажирских и грузовых перевозок, в том числе для использования в отдаленных районах на неподготовленных полосах и площадках приземления.

Как отметил директор СибНИА им. С.А. Чаплыгина, лётчик-

испытатель I класса Владимир Барсук, ТВС-2ДТС призван прийти на смену легендарному самолёту Ан-2. Поэтому при его проектировании были использованы лучшие современные технологии, позволяющие сделать надёжным запуск двигателя, что крайне важно для самолёта, предназначенного для работы в самых суровых условиях — от сибирских нефтяных месторождений до северных широт.

31 марта этого года самолёт-демонстратор технологий ТВС-2ДТС совершил перелёт Новосибирск — Улан-Удэ, а 3 апреля он прибыл в аэропорт «Маган» (Якутия) для проведения демонстрационных полётов.

Холдинг «Вертолёты России» в 2019 году планирует начать про-

изводство ТВС-2ДТС на мощностях Улан-Удэнского авиационного завода.

Сегодня Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А. Чаплыгина – это крупнейший авиационный исследовательский и научный центр на Востоке России с уникальной экспериментальной базой. Область основной деятельности института – аэродинамика и динамика полёта летательных аппаратов, статическая, усталостная, тепловая и динамическая прочность авиационных конструкций, бортовое оборудование, исследование ресурсных характеристик летательных аппаратов различных типов, проектирование и постройка ЛА местных воздушных линий (9-19 мест), а также лётные испытания самолетов и вертолетов.

Экспериментальная база института позволяет проводить статические, усталостные и динамические испытания натурных конструкций ЛА весом до 500 тонн, агрегатов и фрагментов конструкций, аэродинамические исследования по разработке и доводке облика летательных аппаратов.

Отметим также, что СибНИА является ведущим по направлению деятельности «Авиационная техника малой авиации». Входит в состав ФГБУ «НИЦ «Институт им. Н.Е. Жуковского»

Использование на борту БВС функций ответчика ВРЛ и передатчика МПСН, не используемых внешним пилотом для наблюдения своего БВС, в условиях бортовых ограничений по массе, энергопотреблению и др. сообществом беспилотной авиации воспринято не будет. Таким образом, с позиции НСУ единственно приемлемым методом наблюдения БВС является АЗН-В.

АЗН-В представляет собой безрадарный метод наблюдения, при котором ВС автономно, например, при помощи средств спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS, определяет свое местоположение и в соответствии с протоколом, зависящим от типа выбранной линии передачи данных (ЛПД), сообщает в радиовещательном режиме о своем положении всем заинтересованным участникам воздушного движения и иным пользователям. АЗН-В с высокой точностью обеспечивает наблюдение ВС без использования

глубины принимаемого решения, г-ном Соловьевым было принято решение «определить стандарт 1090ES, рекомендованный Международной организацией гражданской авиации ИКАО для глобального применения, единым стандартом системы автоматического зависимого наблюдения» (протокол от 24.06.2016 № 47).

Самое примечательное, как это неоднократно сообщалось Минтрансу РФ, что стандарта ИКАО на АЗН-В, рекомендованного Международной организацией гражданской авиации для глобального применения, не существует в принципе. Письмом Представительства РФ в ИКАО от 01.04.2016 № 96/16 в адрес Минпромторга России подтверждается наличие нескольких действующих стандартов ИКАО по АЗН-В и указывается на слабые места АЗНВ на базе ЛПД 1090 ES (АЗН-В/1090) в части незащищенности от киберугроз, необходимости сохранения и даже развития поддержки

но оборудованы указанной аппаратурой. Поручениями экс вице-премьера Правительства РФ Дмитрия Рогозина от 13.02.2013 № РД-П22-880 и от 13.12.2013 № РД-П22-9018 задана реализация АЗН-В в интересах государственной авиации, повышения безопасности полетов и эффективности выполнения специальных задач, создания системы управления полетами пилотируемой и беспилотной авиации в едином воздушном пространстве.

Далее распоряжением Минтранса России от 25.04.2018 № МС-68-р утверждена «Концепция внедрения автоматического зависимого наблюдения на основе единого стандарта с развитием до функционала многопозиционных систем наблюдения в Российской Федерации». О «едином» стандарте уже говорилось. Не может не обратить на себя внимание многозначительное, загадочное даже для профессионалов выражение «с развитием до функционала МПСН».

лотам сведений о погоде, аэронавигационных ограничениях и др.), CPDLC (связи пилот-диспетчер в режиме точка-точка), АОС (связи пилот-авиакомпания), DGNSS (передача сигналов целостности и дифференциальных поправок для навигации) необходимо устанавливать и использовать дополнительные ЛПД. Несмотря на всё это, уже сейчас Россию можно объявить будущим чемпионом мира по количеству устанавливаемых станций МПСН. Если сейчас в США количество станций МПСН не превышает 50 и зафиксировано, в планах Минтранса России количество будущих станций по минимальному плану составляет более 2000 шт., по оптимальному плану – 4032 шт. при общем трафике в России примерно в 10 раз меньше. Вот что стоит за таинственным «доведением до функционала МПСН».

Мы не рассматриваем здесь вопросы обеспечения государственной безопасности. После введения в эксплуатацию в конце 2018 года системы Airеon со спутниковой системой Iridium 2-го поколения все полёты всех воздушных судов с ЛПД 1090 ES будут в реальном времени наблюдаться в странах НАТО.

Отметим, что указанные выше аэронавигационные услуги и самое главное – ситуационная осведомлённость неоднократно демонстрировались в летных условиях с использованием ЛПД VDL-4.

Принятие Концепции ограничивает пользователей в возможности предоставления целого ряда дополнительных сервисов: оперативное предоставление метео- и аэронавигационной информации и др. Применительно к беспилотным системам ставится непреодолимый барьер развитию беспилотной авиации, решению задачи интеграции БВС в общее воздушное пространство, поскольку верификация данных АЗН-В/1090, как того по смыслу требует Дос 9924, будет необходима не только для системы УВД, но и для всех внешних пилотов БАС. В перспективе количество внешних пилотов может составить несколько сотен тысяч; обеспечить такое количество «персональных» ВРЛ или МПСН – невыполнимая технико-экономическая задача, не говоря уже о том, что будет твориться в эфире.

Предлагаемая Концепцией технология МПСН планируется к применению только в контролируемом воздушном пространстве на высотах от 500 метров и выше, иначе говоря, для полетов «большой» авиации. Между тем, основная масса полётов БАС в настоящее время осуществляется в слое на высотах до 400 м в неконтролируемом воздушном пространстве. Наблюдение БВС на малых высотах с помощью МПСН абсолютно бесперспективно. Нормативно закреплять «единый стандарт» на территории Российской Федерации для наблюдения всех типов ВС, Концепция ограничивает развитие других технологий, призванных быть прорывными. Это полностью противоречит объявленной Президентом России Национальной технологической инициативе, одним из одобренных направлений которой является «Аэронет» – развитие сферы БАС.

Представляется целесообразным вернуться к рассмотрению основ технической политики при реализации АЗН-В в системе организации воздушного движения в России применительно к организации полётов ДПАС в общем воздушном пространстве и провести соответствующее обсуждение с привлечением представителей различных видов авиации с целью выработки основных направлений развития.

Эдуард ФАЛЬКОВ,
начальник отделения — главный конструктор
по радиоэлектронным системам
ГосНИИ Авиационных Систем

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

ВПК завершает разработку многоцелевых беспилотных аппаратов большой дальности

В начале мая занимавший тогда пост замминистра обороны РФ Юрий Борисов сообщил, что в течение года планируется завершить работы над создаваемым ОКБ Симонова тяжелым беспилотником «Альтаир» (тема «Альтиус»), способным нести до 2 т боевой нагрузки (по неподтвержденным данным, его дальность может достигать 10 тысяч км). Также, в открытых источниках сообщается, что ОКБ «Сухого» ведет работы над тяжелым ударным БПЛА "Охотник" массой от 5 до 20 т (дальность около 3500 км). Есть проекты других компаний. Наиболее распространенным в войсках является многоцелевой БПЛА «Орлан-10» (дальность полета - 600 км), хорошо показавший себя в Сирии.

Американский средневысотный беспилотник SkyGuardian впервые перелетит через Атлантику

MQ-9B SkyGuardian 10-11 июля 2018 года выполнит трансатлантический перелет из центра подготовки операторов БЛА в Гранд-Форкс в Северной Дакоте в Глостершир в Великобритании. Согласно сообщению General Atomics, разрабатывающей аппарат, это будет первый в истории трансатлантический перелет средневысотного беспилотника с большой продолжительностью полета. Это будет также первый случай, когда дрон под контролем оператора за пределами прямой видимости войдет в воздушное пространство Великобритании. Предстоящий перелет MQ-9B будет преследовать две цели: испытания дальним перелетом и перегонка для участия в британском авиасалоне RIAT 2018.

Российские беспилотники во время операции в Сирии провели в воздухе 140 тысяч часов

«С первых дней операции на территории Сирийской Арабской Республики выполнено более 23 тысяч вылетов БЛА с общим налётом более 140 тысяч часов», — сообщил начальник Управления строительства и развития системы применения беспилотных летательных аппаратов Генштаба ВС РФ Александр Новиков. По его словам, таким образом обеспечен непрерывный круглосуточный контроль наземной обстановки практически на всей территории Сирии: «Применение беспилотной авиации обеспечило эффективное использование высокоточного оружия по инфраструктуре международных террористов и при этом исключило возможные жертвы среди мирного населения».

В Санкт-Петербурге в суворовском училище создали пилотажную группу беспилотников

«Авиационная группа беспилотных летательных аппаратов «Суворовские Стрижи» создана на базе Санкт-Петербургского суворовского военного училища. Первую тренировку участники группы провели на аэродроме ЗВО в Ленобласти», — сообщил представитель Западного военного округа. Воспитанники училища в ходе тренировки отработали синхронность взлета и посадки, элементы сложного и высшего пилотажа, такие как «бочка», «полупетли» и «мертвая петля». Для полетов «Суворовские Стрижи» используют десять самостоятельно сконструированных летательных аппаратов. Это модели отечественных военных самолетов разных лет выпуска.

Австралия собирается закупить в США беспилотники MQ-4C Triton на \$5,2 млрд

Австралия намерена закупить у США шесть аппаратов MQ-4C Triton, предназначенных для морского патрулирования, на общую сумму около \$5,2 млрд, сообщила газета The Sydney Morning Herald со ссылкой на премьер-министра страны Малколма Тернбулла, который, как ожидается, выступит с официальным объявлением закупки первого дрона в ближайшее время. Разведывательные беспилотники будут использоваться прежде всего для слежения за ситуацией в морских акваториях к северу от Австралии, где пролегают главные судоходные маршруты в страны Азии, отмечает издание, уточняя, что Австралия будет действовать в тесной координации с военными США.

Российский тяжелый беспилотник по проекту «Охотник-Б» поднимут в воздух в будущем году

Новосибирский авиационный завод провел выкатку перспективного тяжелого ударного беспилотного летательного аппарата, разработка которого ведется по проекту «Охотник-Б». В настоящее время аппарат проходит наземные испытания, а его первый полет планируется провести в 2019 году. Официально разработка ударного беспилотника по проекту «Охотник-Б» началась в октябре 2012 года, когда проведение работ у компаний «Сухой» и «МиГ» заказало Министерство обороны России. Главным разработчиком аппарата является компания «Сухой». По итогам проекта планируется создать аппарат, взлетной массой до 20 тонн. Технические подробности о БПЛА не раскрываются.

Российская ARDN Technolgy подписала с ZTO Express соглашение по дрону «Скиф»

Российская компания ARDN Technolgy Limited подписала на проходившем в Шанхае Всемирном мобильном конгрессе меморандум о взаимопонимании с крупной китайской логистической компанией ZTO Express, касающийся будущих поставок уникальной беспилотной авиационной платформы «Скиф». Соглашение предусматривает информирование китайского партнера о прохождении дронами испытаний и получение соответствующих сертификатов и лицензий. Подписание документа позволило ZTO Express встать в очередь на закупку этой платформы, когда начнутся ее продажи. В настоящее время уже есть три прототипа, которые проходят испытания и доработку.

Новокузнецкого фотографа оштрафовали за несанкционированный запуск беспилотника

Установлено, что 23 апреля в районе въезда в Новокузнецк на высоте до 100 м от уровня земли в нарушение установленных законом правил использования воздушного пространства, известный Новокузнецке фотограф запустил беспилотник DJIMavicPro без предварительного уведомления органов аэронавигации и при отсутствии разрешения. Правонарушитель привлечен к административной ответственности по ч. 2 ст. 11.4 КоАП РФ (нарушение правил использования воздушного пространства лицом, не наделенным полномочиями по его использованию), ему назначено наказание в виде штрафа в размере 2 тысяч рублей, говорится в сообщении Западно-Сибирской транспортной прокуратуры.

«Доведем до функционала»

Обращение в Общественный совет при ФАВТ



наземных радаров при существенно меньших затратах. В зависимости от применяемой ЛПД использование услуг АЗН-В может сопровождаться предоставлением других аэронавигационных услуг, реализуемых с помощью той же ЛПД, с помощью которой осуществляется предоставление услуг АЗН-В. Например, оперативное предоставление внешнему пилоту погоды или аэронавигационных ограничений.

Российская промышленность многократно демонстрировала совместные экспериментальные полёты различных беспилотных и пилотируемых воздушных судов с использованием АЗН-В на базе, имеющих стандарты ИКАО УКВ ЛПД режима 4.

Между тем, в 2016 году произошло знаменательное событие. В международном масштабе фактически происходило дезавуирование АЗН-В на базе 1090 ES (АЗН-В/1090). Вместо первоначально самостоятельного применения АЗН-В/1090, призванного в соответствии с документом RTCA DO242A заменить вторичную локацию, вследствие проблем в части кибербезопасности Руководство по авиационному наблюдению 2017 г. Дос 9924 установило необходимость подтверждения данных АЗН-В/1090 данными ВРЛ или МПСН. Это означает поворот парадигмы на 180 градусов и делает использование данных АЗН-В/1090 весьма сомнительным с технико-экономической точки зрения.

В это же самое время Министр транспорта Максим Соловьев организует смену ранее принятого курса по внедрению перспективных средств наблюдения. Несмотря на неоднократные пояснения со стороны Минпромторга России о па-

вающих технологий – типа вторичной радиолокации и др.

Несмотря на пристрастное отношение к ЛПД 1090 ES на её родине – США, в программе NextGen предусматривается реализация АЗН-В на базе двух ЛПД – 1090 ES для магистральных самолетов и преимущественно UAT для авиации общего назначения. Причем обязательной с 2020 года будет лишь функция АЗН-В Out – наблюдение воздушных судов только системой УВД, и ни о какой обязательной ситуационной осведомлённости, что особенно важно при организации полётов ДПАС, в программах NextGen (США) и SESAR (Европа) речь не идёт.

Тезис стандарта ИКАО на АЗН-В, якобы рекомендованного Международной организацией гражданской авиации ИКАО для глобального применения, был использован в качестве бесспорного принудительного аргумента при подготовке Поручения Президента № 800, в результате которого появился российский «единый стандарт АЗН-В/1090». По-видимому, имела место либо непреднамеренная, либо умышленная фальсификация!

Указанный подлог вместе с фактами фантастической стоимости «мультилатерализации всей страны», решающей лишь малую толику вопросов и полностью исключающий интеграцию ДПАС в общее воздушное пространство, должен заинтересовать не только Минтранс России.

В АЗН-В нуждается не только гражданская, но и государственная авиация, о чем свидетельствует опыт взаимодействия ФГУП «ГосНИИАС» с военно-транспортной авиацией и авиацией Росгвардии с использованием АЗНВ на базе ЛПД VDL-4 (АЗН-В/4). Воздушные суда авиации ФСБ и ФСО России штат-

О чем идёт речь (сами проблему породили, сами её решают)? В силу общепризнанного полного отсутствия киберзащитённости АЗН-В/1090 в целях борьбы с киберугрозами вместо одной антенны и приборного устройства ЛПД 1090 ES с удобным размещением в системе УВД, с отсутствием проблем по электропитанию и соединением информационных каналов с системой УВД, вынужденно устанавливают 4-5 разнесённых на десятки км антенн и приёмных устройств на частоте 1090 МГц. К последним нужно подвести электричество и соединить с центральным сервером высококачественными линиями связи. Как правило, всё это надо делать в необжитой местности, поэтому встаёт вопрос о поставке собственных дизель-генераторов, подвозе к ним топлива, обслуживания и т.п.

Связные линии требуют оптоволоконного или радиорелейного выполнения. Размер обслуживаемой зоны напоминает тришкин кафтан: поставишь приёмные устройства близко и сэкономишь на начальных затратах – получишь недостаточное покрытие и плохие точностные характеристики по определению местоположения ВС. Воздушное судно в процессе определения местоположения должно находиться в пределах прямой радиовидимости всех приёмных станций одновременно. В результате функционирования МПСН определяется только лишь местоположение ВС в системе УВД, парирующее возможные киберугрозы. Взаимодействию борт-борт, в случае возникновения киберугроз, станции МПСН не помогают.

Для выполнения других аэронавигационных услуг типа FIS-В (оперативное предоставление пи-

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Делегация ФАВТ приняла участие в работе ежегодной конференции FAA-EASA

Делегация Федерального агентства воздушного транспорта приняла участие в работе ежегодной Международной конференции по безопасности полётов FAA-EASA, которая проходила в Вашингтоне с 19 по 21 июня.

На полях конференции делегация Росавиации провела ряд рабочих встреч по вопросам сотрудничества в области сертификации авиатехники, ее разработчиков и изготовителей, с представителями Федеральной авиационной службы США, Transport Canada. В ходе встречи с бразильским ведомством гражданской авиации ANAC подписан Протокол о намерениях, закрепивший стремление обеих сторон к укреплению сотрудничества по вопросам безопасности полётов и взаимного признания одобрительных документов на авиационную технику. Речь идёт об эксплуатации в России самолётов производства Embraer и экспортных поставках вертолетов холдинга «Вертолеты России» на бразильский рынок.

Подтвердилась версия крушения Ан-148 в Подмоскowie из-за ошибки экипажа

Следственный комитет России и МАК после посекундного восстановления полета разбившегося самолета Ан-148 подтвердили основную версию о том, что к крушению лайнера привели неверные действия экипажа.

«Согласно данным бортовых самописцев, пилоты не включили обогрев датчиков определения скорости (ППД), и в ходе набора высоты произошло их обледенение. При этом был превышен угол наклона судна, самолет потерял управляемость. КВС Валерий Губанов получил неверные сведения о падении скорости и принял меры по разгону ВС путем перевода в пикирование», — говорится в сообщении СКР. Глава ведомства Александр Бастрыкин проинспектировал работу следствия на месте крушения. Он поручил, не дожидаясь заключения МАК, назначить «комплексную летную авиационно-техническую судебную экспертизу, по результатам которой будут приняты решения о лицах, причастных к преступлению».

ЕС возлагает на Россию вину за MH17 и призывает ее признать свою ответственность

Евросовет призывает Россию к сотрудничеству при расследовании крушения малайзийского Boeing. Международное следствие утверждает, что борт сбит из ЗРК «Бук», принадлежавшего 53-й бригаде ВС РФ из Курска.

«Европейский совет вновь заявляет о полной поддержке резолюции ООН 2166 относительно крушения рейса MH17. Он призывает РФ принять ответственность и в полной мере сотрудничать в установлении истины, правосудия и ответственности», — говорится в резолюции двухдневного саммита ЕС в Брюсселе. Напомним, пассажирский самолёт, выполнявший рейс из Амстердама в столицу Малайзии Куала-Лумпур, был сбит под Донецком 17 июля 2014 года. Тогда погибли 298 человек. Ранее глава Украины Пётр Порошенко провёл телефонный разговор с госсекретарём Штатов Майком Помпео: они, в частности, обсудили вопросы, касающиеся авиакатастрофы малайзийского рейса MH17.

Россия продолжает вести работу по оформлению процедур сертификации

В настоящее время полномочные органы России продолжают сотрудничество с европейскими авиационными органами по оформлению процедур и правил сертификации гражданской авиационной техники.

В отчете за 2017 год компания «Гражданские самолеты Сухого» отметила, что из-за «продолжающегося отсутствия у Росавиации двусторонних соглашений с зарубежными авиационными властями о взаимном признании процедур сертификации и неполной готовности обеспечить самостоятельное взаимодействие с Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) в прошедшем, 2017 году, ГСС пришлось параллельно сертифицировать авиационную технику в АР МАК и Росавиации». ГСС удалось поставлять самолеты за рубеж, но это «потребовало дополнительных затрат». В компании считают, что Росавиация не готова сертифицировать авиатехнику на экспорт без Межгосударственного авиационного комитета.

Украина хочет ограничить возраст использования пассажирских ВС до 20 лет

Министерство инфраструктуры Украины с целью обеспечения безопасности авиаперевозок приняло решение с 2019 года ввести запрет на использование пассажирских самолетов в возрасте более 20 лет.

По словам министра инфраструктуры Владимира Омеляна, с этой целью в ближайшие две недели Государственная авиационная служба проведет комплексную техническую ревизию самолетов, используемых для регулярных перевозок. «Кроме того, со следующего года планируем ограничить в Украине возраст использования пассажирских самолетов до 20 лет. То есть, все, что старше 20 лет, летать в Украине не будет», — отметил Омелян. Он добавил, что в ближайшие дни на сайте Мининфраструктуры и Госавиаслужбы будет размещен рейтинг авиакомпаний, который будет обновляться ежемесячно. «Каждый гражданин, туроператор, турагентство смогут увидеть качественную аналитику по любому перевозчику».

В аэропорту Внуково аккредитовано подразделение транспортной безопасности

Росавиация аккредитовало в Международном аэропорту Внуково подразделение транспортной безопасности. Аккредитация предусмотрена требованием Федерального закона «О транспортной безопасности».

В рамках аккредитации была организована предварительная подготовка персонала для включения в подразделение транспортной безопасности. Подготовка по специальным программам проводилась в Учебно-тренировочном центре № 21 аэропорта Внуково. Специализация сотрудников проводилась по 8 категориям: лица, ответственные за транспортную безопасность на объекте транспортной безопасности; специалисты досмотра; группы быстрого реагирования; специалисты контроля за режимом и охраной авиационных объектов; сотрудники видеонаблюдения; кинологи и другие специалисты службы авиационной безопасности. По ее результатам проведена обязательная аттестация, сообщили в УТЦ.

Недремлющее око FAA

Аэропорт Орlando, самый загруженный аэропорт во Флориде станет первым в стране, который введет сканирование лиц пассажиров на всех прибывающих и вылетающих международных рейсах. Об этом сообщает информационное агентство Associated Press (AP) со ссылкой на представителей администрации аэропорта.



В аэропорту Орlando впервые в США вводится обязательное сканирование лиц всех пассажиров



Лицом к лицу — лица не увидать

Представители международного аэропорта Орlando заявили журналистам и представителям FAA, что дополнительное сканирование лиц пассажиров ускорит время, необходимое для прохождения таможенного контроля.

«Для меня это похоже на Рождество в июне», — сказал Фил Бран, исполнительный директор компании-оператора аэропорта Орlando Greater Orlando Aviation Authority (GOAA). — Процесс прилета и вылета из Орlando будет значительно улучшен».

Некоторые сторонники защиты частной жизни заявляют, что для обработки данных, полученных после сканирования, нет официальных правил, а также указаний относительно того, что должно произойти, если пассажир ошибочно перемещается на посадку.

Аэропорты в Атланте, Бостоне, Чикаго, Хьюстоне, Лас-Вегасе, Майами, Нью-Йорке и Вашингтоне уже используют сканирование лиц на некоторых вылетающих международных рейсах, но они не связаны со всеми международными рейсами в аэропортах, в отличие от расширенной программы, которая будет тестироваться в аэропорту Орlando.

Изображение при сканировании лица сравнивается с биометрической базой данных министерства внутренней безопасности США, в которой есть паспортные изображения людей, летящих на данном рейсе, для проверки личности путешественников.

Изображения хранятся в базе данных в течение 14 дней,

сказал Джон Вагнер, сотрудник таможенной службы и пограничной охраны США.

Система сканирования лиц обойдется администрации аэропорта Орlando в 4 миллиона долларов. По словам Вагнера, аналогичная программа должна быть развернута в аэропортах других городов США в следующем году.

«Мы сравниваем вас с фотографией, которую вы предоставили правительству США», — сказал Вагнер. — Вы знаете, что вас снимает фотокамера. Вы стоите перед камерой. В этом нет ничего подрывного, и мы сравниваем вас только с фотографией вашего паспорта».

При этом граждане США могут отказаться, но агентство «похоже, не делает адекватной работы, позволяя американцам знать, что они могут отказаться», — сказал эксперт Джорджаунского университета Рудольф Харрисон.

По словам Рудольфа, система, установленная в аэропорту Орlando, стала шагом вперед в области применения в авиации программ сканирования лиц.

«Мы говорим не об одном международном рейсе», — сказал он. — Мы говорим о каждом международном рейсе. Число пассажиров, которые будут подвергаться такому сканированию, резко возрастает. К сожалению, по мере применения этой системы возрастает и вероятность возникновения ошибок».

В прошлом году в международном аэропорту Орlando было около 6 миллионов пассажиров

международных рейсов. Сканирование лиц при прибытии и вылете должно будет полностью внедрено до конца года, хотя уже сейчас пассажиры, прибывающие в международный аэропорт Орlando, сканируются при прилете.

«Это было прекрасно, эффективно, очень быстро», — сказала Катрина Поульсен, жительница Дании, которая прибыла в Орlando рейсом из Лондона.

Андреа Набаррия, прибывшая тем же рейсом, заявила, что понимает, что нововведение касается вопросов конфиденциальности, и пассажиры, возможно, будут вынуждены отказаться от чего-то в обмен на усиленную безопасность. «По крайней мере, это то, что нам говорят», — сказала жительница Дании итальянка Набаррия.

Харрисон Рудольф отмечает, что у него есть опасения относительно точности сканирования лиц,

поскольку некоторые исследования показывают, что они менее точны в случае с расовыми меньшинствами, женщинами и детьми. Исследователи говорят, что это происходит из-за того, что для обучения программ сканирования практически не используются фотографии лиц несовершеннолетних, женщин и детей.

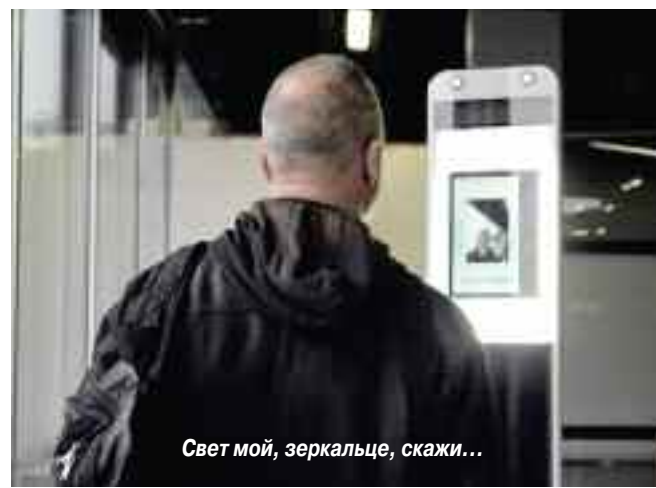
В то же время Джон Вагнер уверяет, что агентство не видит расхождений по признаку расы или пола при использовании сканирования лиц в других аэропортах.

Напомним, что в конце прошлого года дополнительные меры контроля для прибывающих из-за пределов Шенгенской зоны и покидающих её граждан ввел Международный аэропорт Вены.

Для ужесточения системы безопасности в аэропорту установлены 50 рамок автоматического распознавания лиц. Оборудование стоит €5 млн, и к концу текущего года планируется установить уже половину рамок.

Отмечается, что дополнительные меры контроля были согласованы в рамках изменений шенгенских правил, согласно которым граждане всех стран должны проходить идентификацию в информационной системе Шенгенской зоны. Со временем соответствующее требование, которое раньше касалось жителей третьих стран, начнёт распространяться и на граждан Евросоюза. Во избежание очередей администрация аэропорта Вены также намерена расширить штат пограничников.

В конце июня меры безопасности в международных аэропортах ужесточили и в США. В частности, американские власти усилили проверку пассажиров и сотрудников аэропортов, введя сканирование электронных приборов для выявления следов взрывчатых веществ.



Свет мой, зеркальце, скажи...



Учитесь говорить «НИХАО!»

Китай меняет расклад на рынке международных авиаперевозок, догоняя США в качестве лидера

В результате упрочилось их финансовое положение, позволяющее ускоренно расширять и обновлять флот. В отчёте за прошлый год Air China доложила о рекордной с 2011 года чистой прибыли в 1.28 миллиарда долларов, подтвердив намерение принять ещё 35 новых лайнеров. Немного отстали China Southern, поднявшаяся на первое место в Азии по размерам флота, насчитывающего 558 самолётов, и China Eastern, у которой возраст авиапарка не превышает шести лет.

На фоне Китая достижения конкурентов с берегов Персидского залива, которые на протяжении десятилетия ежегодно росли в среднем на 10 процентов, всё-таки тускнеют. Замедление темпов, а в случае с Qatar Airways даже падение объёма перевозок вследствие политической блокады Катара со стороны мусульманских соседей, ударило по их доходам. Эксперты отрасли ожидают, что эта тенденция продолжится, и в плане экспансии китайцы будут и дальше превосходить арабов. Последние делают ставку на массовую перевозку иностранных пассажиров на дальнемагистральных маршрутах с транзитом в собственных аэропортах. У китайцев же бизнес-модель покоится на более прочных основаниях, питаясь за счёт внутреннего спроса, обусловленного в числе прочего низкой стартовой базой и продолжающимся перетоком населения в города.

В прошлом году воздушным транспортом в стране воспользовалось 549 миллионов человек - почти втрое больше по сравнению с 184 миллионами десятью годами ранее. В США объёмы в те же годы составили 848 и 740 миллионов соответственно. По прогнозу Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), в абсолютных цифрах Китай перегонит США в качестве крупнейшего рынка коммерческой авиации через пять лет, а в 2036 году его воздушный транспорт перевезёт 1.5 миллиарда человек.

Прорыв вовне

Модернизация в национальном масштабе наземной инфраструк-

туры, поддержка авиатранспортных предприятий государством и увеличение доходов населения позволили в разы поднять внутреннюю мобильность в стране. При этом долго изолированные в родных пределах жители Поднебесной всё больше осваивают и международные маршруты. За последние 10 лет из её городов были открыты регулярные частоты более чем в сотню зарубежных пунктов. Главным образом рейсы нацелены на удовлетворение спроса сограждан, спешащих повидать внешний мир.

Количество китайских туристов, выезжающих за рубеж и преимущественно по воздуху, за 10 лет подскочило с 41 миллиона до 130 миллионов. В результате китайские авиакомпании отвоёвывают у иностранных растущую долю на внешних рынках. Примером служит разительная перемена в расстановке сил на трассах через Тихий океан в США и Канаду. В 2011 году совокупная перевозочная ёмкость Air China и Hainan Airlines здесь составляла 37 процентов, а у четырёх американских компаний и Air Canada 63 процента. Сейчас соотношение между ними прямо противоположное.

Не стесняясь роли учеников, китайцы принялись перенимать и опыт арабов. Тем удалось отбить изрядную часть клиентов у крупных западных авиагрупп, приучив их летать через свои узловые аэропорты. Теперь этому примеру следуют в Китае. С одной стороны, местные перевозчики стали выжимать максимум из географии базирования, предлагая иностранцам перелёты в пункты — шире пользоваться побряжками государства, поощряющего такую практику.

Главное управление гражданской авиации КНР изначально ограничивало конкуренцию на внутреннем авиарынке. Регулируемые директивно тарифы позволяли его участникам стабильно зарабатывать на нём, чтобы за этот счёт дотировать высокочастотные зарубежные перевозки. Кроме того, власти многих провинциальных городов-миллионников — а таких там давно за сотню — направляют средства из своих бюджетов, помогая запускать маршруты за границу из

местных аэропортов. В 2016 году сумма муниципальных субсидий составила 1.3 миллиарда долларов. Постепенно образовался избыток перевозочных мощностей, который их обладатели подчас не могут заполнить за счёт внутреннего спроса.

Выход нашли в продаже мест по привлекательным ценам не слишком состоятельным и охочим до скидок иностранцам, готовым жертвовать временем на пересадки при дальних перелётах и переночевать вне аэропорта. Китайские власти пошли на встречу и тем и другим, введя изменения в иммиграционном режиме. Пассажирам, следующим транзитом на международные рейсы через местные аэропорты теперь разрешено пребывание в Китае без визы до шести дней.

Держитесь, соседи!

Болезненное всего подобные меры сказываются на перевозчиках из стран Южной и Юго-Восточной Азии, теряющих от переориентации транзитных потоков в пользу соседа. Рассмотрев угрозу, многие запоздало предприняли меры борьбы с нею, также прибегнув к ценовым скидкам. В случае с малайзийским флагманом Malaysia Airlines дело дошло до утраты должного контроля за операционными расходами вследствие просчётов в управлении и нерасторопности чиновников. Вслед за либерализацией в Китае порядка въезда-выезда для иностранных пассажиров даже образцовым в плане менеджмента компаниям, таким как гонконгская Cathay Pacific, пришлось столкнуться с массой притяствий бюрократического рода. По данным IATA, в то время как мировая гражданская авиация переживает период рекордных прибылей, в регионе ЮВА выручка в расчёте на кресло-километр с 2015 года упала в среднем почти на 17 процентов.

Ведущие западные авиакомпании в целом оказались не столь подвержены воздействию китайского фактора, хотя многие несут потери на своих китайских маршрутах. В то же время он дал очередной толчок бытующим среди их лоббистов протекционистским настроениям, которые и без того подогреты натиском со стороны как бюджетных лоукостеров, так и ведущих компа-

ний из государств Персидского залива. Первая тройка американских авиагигантов — Delta, United и American — давно добивается отмены соглашения о режиме «открытого неба», позволяющего последним без ограничений летать в США. В Европе Air France-KLM и Lufthansa лоббируют меры, которые разрешили бы властям ЕС вводить санкции против иностранных конкурентов, пользующихся государственными субсидиями.

Сомнительно, однако, что этот подход даст результаты применительно к Китаю. В отличие от восточных арабских шейхов, он на глазах становится мировой сверхдержавой и, когда требуется, способен властно вмешаться в интересах опекаемой отечественной авиаиндустрии. Свидетельством тому — прошлогодний эпизод, когда, придравшись к незначительным нарушениям, пекинская администрация подвергла Emirates штраф и отложила открытие ею прибыльного маршрута в страну на шесть месяцев. Эскалация же конфликта с западными компаниями по поводу перевозочных прав на воздушных трассах может ударить по США и Европе сильнее, чем по Китаю, поскольку он уже стал для Запада значительным источником туристов.

Впрочем, в международном сегменте прирост перевозок у китайцев несколько замедляется, снизившись с бешеных 33 процентов в 2015-м до 12 процентов, прогнозируемых в этом году. К тому же, ряд деятелей на Западе начинают ставить под вопрос целесообразность претензий по поводу госсубсидий на поддержку авиации в Китае.

Аргументом служит то, что регуляторы отрасли там взялись-таки за либерализацию рынка, дав авиаторам больше свободы в установлении внутренних тарифов. Считается, что в перспективе это должно привести к сокращению бюджета, из которого китайская казна оплачивает им за международные рейсы. Ряд более мелких авиапредприятий уже столкнулись с финансовыми трудностями. Так, положение Hainan Airlines из второго эшелона выглядит весьма неустойчиво, а владеющая её активами группа HNA вынуждена отбиваться от кредиторов.

Между тем, австралийская Qantas и Singapore Airlines тоже втянулись в борьбу за долю рынка, ставя целью привлечение на свои прямые сверхдальние рейсы деловой публики, не желающей задерживаться на пересадках где бы то ни было — благо, что флот и той, и другой заточен как раз на такие перелёты.

Как бы то ни было, восхождение ведущих китайских авиакомпаний на мировой Олимп пока кажется неудержимым. Насколько их победа гарантирована — другой вопрос.

Том ЗАЙЦЕВ,
корреспондент,
Flight Global / Air Transport Intelligence.

Специально для
«Воздушного транспорта»

P.S. Лететь рейсом Нью-Йорк — Пекин и обратно довелось на американской United. Первым приветствием к пассажирам от командира Боинга-777 было китайское «Нихао!» — так много оказалось на борту тех, для кого оно родное.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Норвегия приняла программу постепенного перехода к электрической пассажирской авиации

Власти Норвегии, крупнейшего в Западной Европе экспортера нефти и газа, приняли программу постепенного перехода на электрическую пассажирскую авиацию. Согласно сообщению словенской авиастроительной компании Pipistrel, проводившей испытания электросамолета Alpha Electro по заказу норвежского оператора аэропортов Avinor, власти планируют к 2040 году полностью перевести все местные пассажирские авиаперевозки на использование электрических ВС. Испытательный полет электрического самолета Alpha Electro, проведенный по заказу Avinor, состоялся в аэропорту Осло. Пассажиром летательного аппарата был министр транспорта Норвегии Кетил Солвик-Олсен.

Корпорация Boeing представила проект гиперзвукового пассажирского самолета

Boeing представил на конференции в Атланте проект самолета, который за два часа долетит из Нью-Йорка до Лондона, и за три часа — из Нью-Йорка до Токио. Скорость самолета Boeing должна быть в пять раз выше скорости звука: она будет превышать 6 тысяч км/ч. Для сравнения — максимальная скорость сверхзвукового пассажирского самолета Concorde превышала скорость звука в два раза. На создание гиперзвукового самолета Boeing уйдет не менее 20–30 лет, считают в корпорации. «Речь идет о технологии, требующей дополнительного тестирования и, кроме того, мы хотим понять, как он впишется в рынок», — сказала пресс-секретарь компании Брианна Джексон.

Китай планирует продолжить переговоры с Францией о новых закупках лайнеров Airbus

Об этом на совместной пресс-конференции с премьер-министром Франции Эдуаром Филиппом в Доме народных собраний заявил премьер-Госсовета КНР Ли Кэцян. Напомним, во время визита президента Франции Эммануэля Макрона в Китай в январе этого года концерн Airbus подписал рамочное соглашение о наращивании производства лайнеров A320 на площадке Airbus в Тяньцзине с четырех до шести бортов в месяц к 2020 году. Кроме того, по итогам визита Елисейский дворец сообщил, что Китай планирует заказать 184 самолета Airbus для 13 своих авиакомпаний с поставкой в 2019-2020 годах. Стоимость такого контракта может составить около \$18 млрд.

Британский министр торговли и инвестиций уволился из-за расширения аэропорта Хитроу

Грег Хэндс сообщил, что уведомил премьер-министра Терезу Мэй о том, что намерен голосовать в правительстве против строительства третьей взлетно-посадочной полосы. Британское правительство уже одобрило проект, сейчас он находится на рассмотрении Палаты общин. По мнению экологов, новая ВПП Хитроу может негативно сказаться на окружающей среде. Против расширения аэропорта протестуют жители Челси и Фулхем, которых и намерен поддержать Хэндс. За альтернативный вариант выступал и нынешний глава МИД Великобритании Борис Джонсон. Тем не менее, в 2015 году спецкомиссия по развитию аэропортов приняла решение все-таки строить в Хитроу третью полосу.

В столице Саудовской Аравии впервые пройдет Международный авиационный салон

Международный авиасалон впервые пройдет в столице Саудовской Аравии Эр-Рияде 12-14 марта 2019 года на базе Саудовского авиаclubs, сообщили в пресс-службе французской компании Adone Events, которая получила право на его проведение. Саудовская Аравия примет представителей коммерческой и гражданской авиации со всего мира. Размер выставочной площадки, где смогут разместиться более 100 моделей самолетов, составит 100 тысяч кв метров. Помимо шале вблизи экспонатов три выставочных зала вместят более 700 международных павильонов. Организаторы нового авиасалона подтвердили, что более 200 авиакомпаний уже высказали свой твердый интерес к участию в авиашоу.

На заводе компании Airbus в Гамбурге началась финальная сборка первого самолета ACJ320neo

«Получателем первого борта станет чартерный VIP оператор Agropolis Aviation (Великобритания), второй самолет будет поставлен компании Comlux (Швейцария). В настоящий момент более 300 пассажирских самолетов семейства A320neo эксплуатируются в парке авиакомпаний во всем мире», — говорится в сообщении пресс-службы компании. Как и пассажирская версия, самолеты семейства ACJ320neo оснащены новыми двигателями и законцовками крыла Sharklets, что позволяет сократить расход топлива на 15 процентов и увеличить дальность полета. Кроме того, ACJ320neo позволяют разместить дополнительные топливные баки в грузовом отсеке.

Авиакомпании Qantas и Air New Zealand объявили о подписании код-шер соглашения

В рамках соглашения компания Qantas намерена добавить свой код на 30 маршрутах внутренней сети Air New Zealand, а Air New Zealand в свою очередь на 85 маршрутах внутренней сети Qantas. Координация регистрации пассажиров и обслуживания в аэропортах может значительно сократить время стыковок, делая путешествие более комфортным. Пассажиры обеих авиакомпаний получат доступ в общей сложности к 36 локальным залам отдыха по обе стороны Тасманова моря. Код-шер соглашение будет исключать Транс-Тасман рейсы. Билеты на услуги по код-шер соглашению будут доступны к продаже в конце июля т.г. для путешествий, начиная с 28 октября 2018 года.

Авиакомпания Avianca уволила сотрудника за пронос алкоголя на стадион ЧМ-2018 в РФ

Этот колумбийский болельщик опубликовал в социальных сетях видеозапись со стадиона в Саранске во время матча с Японией, на которой видно, как он разливает крепкий алкоголь среди своих друзей-болельщиков. Колумбиец проявил смекалку и пронес напиток в бинокле, в который спрятал колбочки со спиртным. «Avianca Holdings отвергает любые действия, которые идут вразрез с нашими принципами и ценностями. Мы приняли решение разорвать рабочий контракт сотрудника Avianca Cargo, присутствующего на чемпионате мира, поведение которого нарушило действующие на мундиале законы и нормативные акты», — говорится в сообщении авиаперевозчика.

Окончание. Начало на с. 2

Первый самолет BelugaXL выкатили из покрасочного цеха на заводе Airbus в Тулузе. Самолет имеет отличительную ливрею «Улыбающегося Кита», которая была выбрана в ходе голосования среди сотрудников Airbus из шести предложенных вариантов. В голосовании приняли участие свыше 20 000 человек; 40 процентов участников опроса отдали свой голос за «улыбающуюся ливрею».

«Белуга» подросла

Первый XL выкатили из покрасочного цеха

Теперь самолет будет проходить наземные испытания, прежде чем он совершит свой первый полет, который запланирован на лето этого года. Эксплуатация BelugaXL начнется в 2019 году.

Самолеты Beluga играют важную роль в производственной деятельности компании Airbus. В настоящий момент парк из пяти самолетов Beluga используется для пе-

ревозки секций самолетов Airbus, изготовленных на разных заводах компании в Европе. Проект BelugaXL был запущен в ноябре 2014 года в связи с наращиванием производственных темпов Airbus и необходимостью увеличения провозных емкостей. BelugaXL создана на базе грузового самолета A330.

BelugaXL на семь метров длиннее предшественницы, имеет более

широкий фюзеляж, а также увеличенную на 6 т. грузоподъемность. Так, например, XL сможет перевозить две консоли крыла A350 XWB, тогда как сегодняшняя Beluga вмещает только одну. BelugaXL сможет совершать полеты на дальность до 4000 м с максимальной загрузкой в 52 т. Эксплуатация 5 новых XL позволит Airbus увеличить свои провозные емкости на 30 процентов.

2018


КАЗАНСКАЯ ЯРМАРКА



8-10

АВГУСТА

9-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

АКТО

Авиа
Космические
Технологии, современные материалы и
Оборудование

Выставка АКТО и проводимые в рамках неё мероприятия будут приурочены:

- 130-летию со дня рождения А.Н. Туполева,
- 50-летию со дня первого полета Ту-144
- 55-летию со дня полета в космос первой в мире женщины-космонавта В.В. Терешковой

ОРГАНИЗАТОРЫ ВЫСТАВКИ
Кабинет Министров Республики Татарстан
Министерство промышленности и торговли РТ
Мэрия города Казани
ОАО «Казанская ярмарка»

ОРГКОМИТЕТА:
Руководитель проекта:
Аминова Айгуль Фаридовна

Тел./факс: +7 (843) 202-29-03,
E-mail: expo-kazan@mail.ru,
www.aktokazan.ru, www.expokazan.ru

При поддержке Президента Республики Татарстан Р.Н. Минниханова

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Счетная палата готова провести внеплановую проверку предприятий космической отрасли

Счетная палата (СП) готова провести внеплановую проверку, если в надзорный орган поступит соответствующее поручение, сказал журналистам глава СП Алексей Кудрин. Ранее новый глава Роскосмоса Дмитрий Рогозин попросил Счетную палату провести проверку предприятий отрасли. «Мы можем проводить проверки только по указанию Президента, Госдумы и Правительства. Попытаемся найти такие ресурсы (в случае, если указание поступит), — сказал он. — По всем проверкам у нас строгий план, но мы тогда как-то будем маневрировать». Так, сумма выявленных в 2017 году нарушений составила 1,865 трлн рублей. Из них нарушения по линии Роскосмоса составили 760 млрд рублей.

Кипрская фирма уполномочена искать активы «Трансаэро» во Флориде вместе с «МТС банком»

Суд Южного округа штата Флорида удовлетворил ходатайство российского «МТС банка» по наделению кипрской компании Kara Burkut Recovery Limited правом на получение показаний и документов от бывших руководителей «Трансаэро», проживающих в штате, и местных банков. ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» было признано банкротом в декабре 2016 года. На момент обращения в российский суд с заявлением о несостоятельности компания была должна «МТС Банку» более \$57 миллионов, и эту сумму банк сейчас пытается взыскать. В банке заявляют, что полученные авиакомпанией средства незаконно из нее выводились, в том числе за счет выплат завышенных дивидендов.

Защита бывшего главы департамента МЧС просит СК прекратить дело о закупках Бе-200

Адвокаты бывшего директора департамента развития МЧС Александра Томашова просят Следственный комитет РФ прекратить в отношении него уголовное преследование по делу о нецелевом использовании бюджетных средств на сумму более 1,7 млрд рублей при закупке самолетов-амфибий Бе-200. «Очевидно, что ни расходования, ни изменения целевого назначения указанных средств Томашов не совершал и объективно совершить не мог. Так, инкриминируемое ему перераспределение денежных средств было осуществлено не Томашовым, а решением соответствующих коллегий министерства за подписью министра Владимира Пучкова», — рассказала его адвокат Екатерина Комарова.

Суд Каира отклонил иск родственников россиян, погибших в катастрофе А321 АК «Когалымавиа»

Ответчиками по нему являлись власти страны в лице премьер-министра Египта и несколько членов правительства. Как отмечено в решении председателя суда Хани Мустафы, истцы запрашивали суд о том, несут ли египетские власти ответственность за катастрофу А321 «Когалымавиа» «вследствие правонарушения или ошибки». Каирский суд отказался признать иск в отношении чиновников. По их словам в аэропорту Шарм-эш-Шейха документально не подтверждено «совершение непосредственных личных ошибок» ответчиками, которые стали бы причиной катастрофы. После взлета лайнер был исправен, но потерпел крушение в результате неких «незаконных действий» третьих лиц.

ФАС снова нашла нарушения в процедуре торгов за реконструкцию уфимского аэропорта

Жалобу на организатора торгов подал один из потенциальных участников. Не допущенная к торгам московская компания «ПроектСтрой» посчитала, что заказчик «ненадлежащим образом» установил дополнительные требования к участникам закупки. В ходе разбирательства ФАС не нашла подтверждения доводов ООО «ПроектСтрой», однако выявила иные нарушения. Так, закупочная документация содержала требования к описанию претендентами «технологических процессов и результатов испытаний», что привело к ограничению числа участников закупки. Антимонопольное ведомство выдало уфимскому аэропорту предписание об устранении выявленных нарушений.

Суд ограничил адвокатам срок ознакомления с материалами по делу о катастрофе Falcon 50

Басманный суд Москвы ограничил до 22 июня срок ознакомления с материалами дела троих фигурантов дела о катастрофе самолета Falcon в аэропорту Внуково, в которой погиб глава французской нефтегазовой компании Total Кристоф де Маржери. «Суд удовлетворил ходатайство следователя и ограничил нас в ознакомлении с материалами дела до 22 июня, хотя прокурор ходатайствовал об ограничении до 13 августа и следователь не возражал. Но, несмотря на нашу позицию, позицию прокурора, суд принял такое решение», - сообщил адвокат диспетчера Александра Круглова Денис Славутский. Суд не стал взыскивать с фигурантов дела компенсацию в пользу потерпевших.

Росприроднадзор оспаривает отказ взыскать с МА Домодедово 37 млн за загрязнение ручья

Росприроднадзор по ЦФО подал апелляционную жалобу на отказ Арбитражного суда Московской области взыскать 37,4 млн рублей с аэропорта Домодедово по делу о загрязнении ручья Безымянного. В качестве доказательств Росприроднадзор представил результаты проб сточных и природных вод. Но суд счел, что «экспертные исследования проведены лицами, которым в силу прямого указания закона не могло быть поручено проведение указанной экспертизы» и пришел к выводу, что надлежащих доказательств не представлено. Ранее в мае прошлого года Арбитражный суд Московской области уже отказывал Росприроднадзору во взыскании. Доводы суда были аналогичными.

«Россия» взыщет денежную компенсацию с деструктивного пассажира за задержку рейса

Авиакомпания «Россия» выиграла судебный процесс, результатом которого стало взыскание с авиадебоширки денежной компенсации за задержку рейса. «В январе т.г. при подготовке к вылету лайнера «России» из мексиканского Канкуна в Москву пассажирка бизнес-класса поднялась на борт в состоянии алкогольного опьянения, нецензурно выражалась в адрес других пассажиров и авиакомпании. Во время подготовки к вылету другие пассажиры были вынуждены сделать замечание о недопустимости подобного поведения в общественном месте, в присутствии детей. В ответ дебоширка вступила в перепалку и устроила драку», — говорится в сообщении мирового судьи.

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 II полугодие 2018 года — **4272 руб.**
Редакция: (495) 953-34-89

