# ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Выходит с 15 апреля 1936 года

№ 10 (44200)
Март 2019



5-6 марта Москва
14-я Международная выставка-конференция
«ТОиР авиационной техники в России и СНГ 2019»

Центр международной торговли

# Иркутская история

Подробности на с. 5

## Юрий Борисов ознакомился с технологиями производства самолета МС-21-300 на месте

# Прямая связь с небом

Голос ростовского авиадиспетчера Яны Ким стал для пилотов надежной нитью Ариадны

Подробности на с.11

Подробности на с.5

# Ставка – на креатив

Самарское предприятие АО «Технодинамика» внедряет методы бережливого производства

**Воздушный транспорт гражданской авиации**
**№ 10**
**Еженедельник**

**Главный редактор**
**Сергей ГУСЯКОВ**

**РЕДКОЛЛЕГИЯ:**

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

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

*Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.*

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

При перепечатке ссылка на «Воздушный транспорт» обязательна.

**Издатель**
**ООО «Издательский Дом «ПринтАвиа»**
Газета зарегистрирована в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии ООО «МЕДИАКОЛОР»
105187, г. Москва, Сигнальный пр-д, д. 19
Заказ Тип. № 0289

Подписку можно оформить в любом отделении связи

# Новые беды «Победы»

## Поговорка «выплеснуть вместе с водой ребенка» оказалась для компании-лоукостера пророческой

**Конечно, выражение это образное, но имеет значение, которое касается совершенно конкретных действий и поступков людей. «Выплеснуть вместе с водой ребёнка» — это значит проявить излишнее, бездумное усердие в каком-либо деле, которое в итоге принесёт вред, вместо пользы.**

Авиакомпания «Победа» будто бы нарочно задалась целью — стать ньюсмейкером каждого номера еженедельной отраслевой газеты «Воздушный транспорт». Еще не утихли афтершоки от скандала с отказом в авиаперевозке на борту «Победы» Народного артиста Советского Союза, популярного российского киноактера и общественного деятеля Василия Семеновича Ланового, о чем мы подробно рассказали в предыдущем номере газеты («ВТ» №9), как новая напасть.

26 февраля после рейса «Махачкала-Сургут» во время спуска по трапу бортпроводник уронил на землю 5-месячную девочку. В авиакомпании «Победа» подтвердили: их сотрудник хотел помочь пассажиру с ребенком, но на последних ступенях трапа малышка внезапно выпала из люльки. При падении на асфальт она сломала нос, и ее сразу же увезли на лечение в местную больницу. В Уральском следственном управлении на транспорте СКР по этому случаю уже начали доследственную проверку.

— Устанавливаются обстоятельства случившегося, проводится осмотр места происшествия, опрашиваются очевидцы, — рассказали в пресс-службе ведомства. — По результатам проверки будет принято процессуальное решение о возбуждении уголовного дела.

А вот как описывает этот инцидент пресс-секретарь перевозчика Елена Селиванова: «Бортпроводник заметил женщину с двумя детьми. Один был у нее на руках, а другой в люльке. Помимо этого, у пассажирки было большое количество сумок (Да кто же пустит на борт «Победы» пассажира с таким багажом????!!! — ред.). Наши сотрудники всегда стараются помогать пассажирам (Но отчего-то их помощь всегда выходит боком для последних — ред.).

*Продолжение на с. 4*

# Иркутская история

## Юрий Борисов ознакомился с технологиями производства самолета МС-21-300 на месте

**Заместитель Председателя Правительства России Юрий Борисов посетил с рабочим визитом Иркутский авиационный завод — филиал ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК). В ходе посещения завода высокому гостю доложили о подготовке третьего опытного самолета МС-21-300 к началу летных испытаний.**

Вице-премьер поднялся на борт самолета, на котором идут работы по установке интерьера пассажирского салона. В цехе окончательной сборки делегации был представлен четвертый опытный самолет МС-21-300. В настоящее время на нем монтируются системы, машина присоединится к летным испытаниям уже в этом году.

Юрий Борисов, что называется, «на месте» ознакомился с технологиями серийного производства самолетов МС-21-300 и перспективами развития производственной базы завода.

«Мы свои планы менять не будем: задача стоит — завершить сертификацию в 2020 году, а с 2021 года выйти на серийное производство машины. Думаю, что все это посильно, — заявил Юрий Борисов. — Моя мечта: надо переходить на серийность выше 100 самолетов. И для этого возможности есть».

Касаясь вопроса двигателей самолета МС-21-300, он заявил: «Мы не отказываемся от партнерства с компанией Pratt & Whitney, не будем никакие меры предпринимать, чтобы это партнерство ухудшить». В то же время Юрий Борисов отметил, что «при определенных обстоятельствах мы готовы будем перейти только на отечественные двигатели». В ходе визита было объявлено, что на первом самолете МС-21-300, произведенном по серийным технологиям, будет установлен двигатель ПД-14. Доработанный под установку двигателей ПД-14 самолет будет задействован в летных испытаниях.

*Продолжение на с. 5*

# Доверимся автопилоту

## Оптимизация систем бортового оборудования решает также и задачи безопасности полетов

**Без автопилота сегодня – никуда. И это неудивительно. Современный самолёт – это вам не «Фарман», не «Блерио» и даже не «Илья Муромец». Попробуйте поработать штурвалом, управляя сотнями тонн за спиной несколько часов кряду! Чем еще может и должна помочь авиаторам автоматика – этой теме был посвящён круглый стол «Актуальные вопросы перспектив развития систем автоматического управления полётом воздушного судна», который состоялся в Воронеже 14 февраля в ходе конференции «АВИАТОР».**

В ходе заседания были рассмотрены современное состояние и развитие данных систем, приоритетные направления научных исследований и инновационные технологии, применяемые для их создания, а также пути решения проблемных вопросов.

С докладом «Интеграция комплексов бортового оборудования выбранной конфигурации с избыточными компонентами» выступил кандидат технических наук, доцент **Илья Гамаюнов.** Он обратил внимание коллег на такой парадокс: повышение уровня безопасности полётов требует больше времени наего подготовку, но необходимость увеличения боевой эффективности, напротив, требует его сокращения.

Проблема является актуальной не только для российской, но и мировой военной авиации. В мире на её поддержание тратится около 40 миллиардов долларов в год, и 20 процентов этих расходов связаны с комплексом бортового оборудования. В докладе были отражены направления развития современных систем бортового оборудования для воздушных судов. Одним из них является создание комплексов интегрированной модульной авионики.

В настоящее время одним из перспективных направлений развития авионики является управление избыточностью. Это понятие является более широким, чем резервирование и интегрирование. Целью данного подхода при штатной работе оборудования является повышение общей производительности комплекса, а в случае возникновения сбоев — обеспечение отказоустойчивости. Помимо этого, речь идёт о принципиально новых эксплуатационных характеристиках комплексов бортового оборудования, например, сохранение ресурсов отдельных компонентов.

*Продолжение на с. 8*

*Знаменитый М-30Б (АЧ-30Б)*

# Подъемная сила дизеля

## Авиационная версия этого двигателя создана советским инженером Алексеем Чаромским

**Слово «дизель» благодаря знаменитому и нестареющему виду двигателя внутреннего сгорания стало именем нарицательным. Но произошло оно от имени собственного — так звали немецкого инженера Рудольфа Дизеля (1858-1913), оснастившего своим двигателем автомобили, корабли и поезда. А благодаря одному из его последователей появились даже… дизельные самолёты. Этим преемником дела Рудольфа Дизеля стал знаменитый советский конструктор авиадвигателей Алексей Чаромский (1899-1982). В нынешнем году со дня его рождения исполнилось 120 лет.**

Алексей Дмитриевич Чаромский (Бороничев) родился 15 февраля 1899 года в бедной крестьянской семье в селе Чаромское Череповецкого уезда Новгородской губернии (ныне Шекснинский район Вологодской области). Закончив трехклассную церковно-приходскую школу, в 12 лет уехал в Петроград, где с помощью односельчанина А.А. Филатова, рабочего Путиловского завода, устроился учеником в булочную. В 1913 году, прибавив к своему возрасту год, пошел на Путиловский завод, где обучился на токаря и проработал до начала 1918 года.

Среднее образование он получил в вечерней школе. В марте 1917 года Алексей Чаромский вступил в РСДРП(б). В конце февраля 1918 года он добровольцем ушел в Красную Армию и в составе 5-й ударной армии с боями прошел от Уфы до Иркутска. После этого был военным комиссаром Енисейского уезда и командовал особым отрядом в экспедиции по реке Лене.

В марте 1921 года Алексей Чаромский демобилизовался и поступил на рабфак технологического института в Петрограде, но уже в августе был призван в армию. Служил на различных должностях: начальником политотдела Мурманского укрепрайона, начальником политотдела Кронштадской крепости и даже комиссаром 1-й Истребительной эскадрильи. Эта должность, возможно, и стала предпосылкой к становлению Чаромского как авиадвигателестроителя.

Стремление к знаниям, любовь к технике привели его в Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского. Он поступил туда в 1923 году и в числе самых первых выпускников закончил ее в 1928-м. По рекомендации Государственной экзаменационной комиссии, в которую входили Б.С. Стечкин, В.Я. Климов, А.Д. Швецов и др., Чаромский был направлен в Научный автомоторный институт (НАМИ), где вскоре стал руководителем авиационного отдела.

*Продолжение на с. 9*

# Росавиация информирует

## Основные показатели работы гражданской авиации России за январь 2018-2019 гг.

| Показатель работы по видам сообщений | Единица измерения | Всего (регулярные и нерегулярные перевозки) | | |
|---|---|---|---|---|
| | | январь 2018 г. | январь 2019 г. | % к соответ. периоду прошлого года |
| **Пассажирооборот** | тыс.пасс.км. | 19 607 521,47 | 21 866 252,17 | 111,5 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 11 583 078,93 | 13 016 602,22 | 112,4 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 10 412 944,95 | 11 622 045,92 | 111,6 |
| между Россией и странами СНГ | | 1 170 133,98 | 1 394 556,30 | 119,2 |
| *Внутренние перевозки* | | 8 024 442,54 | 8 849 649,95 | 110,3 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 84 206,81 | 79 649,54 | 94,6 |
| **Тоннокилометры** | тыс.ткм. | 2 368 821,67 | 2 460 651,59 | 103,9 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 1 591 967,50 | 1 613 059,16 | 101,3 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 1 483 492,39 | 1 483 590,82 | 100,0 |
| между Россией и странами СНГ | | 108 475,11 | 129 468,34 | 119,4 |
| *Внутренние перевозки* | | 776 854,17 | 847 592,43 | 109,1 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 8 271,60 | 8 252,28 | 99,8 |
| **Грузооборот** | тыс.ткм. | 604 144,74 | 492 688,89 | 81,6 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 549 490,40 | 441 564,96 | 80,4 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 546 327,34 | 437 606,69 | 80,1 |
| между Россией и странами СНГ | | 3 163,05 | 3 958,27 | 125,1 |
| *Внутренние перевозки* | | 54 654,34 | 51 123,93 | 93,5 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 692,99 | 1 083,82 | 156,4 |
| **Перевозки пассажиров** | чел. | 7 582 696 | 8 339 110 | 110,0 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 2 970 603 | 3 376 950 | 113,7 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 2 453 220 | 2 780 116 | 113,3 |
| между Россией и странами СНГ | | 517 383 | 596 834 | 115,4 |
| *Внутренние перевозки* | | 4 612 093 | 4 962 160 | 107,6 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 122 032 | 117 858 | 96,6 |
| **Перевозки грузов и почты** | тонн | 86 813,09 | 75 096,57 | 86,5 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 68 650,71 | 57 161,32 | 83,3 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 67 173,48 | 55 438,58 | 82,5 |
| между Россией и странами СНГ | | 1 477,23 | 1 722,74 | 116,6 |
| *Внутренние перевозки* | | 18 162,38 | 17 935,25 | 98,7 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 931,23 | 856,81 | 92,0 |
| **Процент занятости пассажирских кресел** | % | 79,7 | 78,9 | - 0,8 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 82,2 | 80,6 | - 1,6 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 82,6 | 81,6 | - 1,0 |
| между Россией и странами СНГ | | 78,5 | 73,1 | - 5,4 |
| *Внутренние перевозки* | | 76,3 | 76,6 | 0,3 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 61,9 | 58,4 | - 3,5 |
| **Процент коммерческой загрузки** | % | 67,5 | 65,8 | - 1,7 |
| в том числе: | | | | |
| *Международные перевозки* | | 67,8 | 65,4 | - 2,4 |
| из них: | | | | |
| между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ | | 67,8 | 65,6 | - 2,2 |
| между Россией и странами СНГ | | 68,1 | 63,1 | - 5,0 |
| *Внутренние перевозки* | | 66,8 | 66,5 | - 0,3 |
| из них: | | | | |
| местные перевозки | | 63,8 | 59,3 | - 4,5 |

### Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь 2018-2019 гг. (Международные и внутренние перевозки)

| № | Авиапредприятие | Перевезено пассажиров, чел. | | | Пассажирооборот, тыс.пас.км. | | | Процент занятости пассажирских кресел, % | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | январь 2018 г. | январь 2019 г. | % к пр. | январь 2018 г. | январь 2019 г. | % к пр. | январь 2018 г. | январь 2019 г. | +/- к пр. |
| 1 | Аэрофлот — российские авиалинии | 2 454 707 | 2 783 605 | 113,4 | 7 040 490,50 | 7 716 194,80 | 109,6 | 75,0 | 73,2 | - 1.8 |
| 2 | Сибирь | 797 881 | 817 697 | 102,5 | 1 510 871,86 | 1 645 248,82 | 108,9 | 81,4 | 80,8 | - 0.6 |
| 3 | Победа | 479 643 | 689 089 | 143,7 | 841 064,69 | 1 265 116,52 | 150,4 | 94,2 | 91,5 | - 2.7 |
| 4 | Россия | 644 920 | 640 605 | 99,3 | 1 748 892,76 | 2 048 059,72 | 117,1 | 81,1 | 79,9 | - 1.2 |
| 5 | Уральские Авиалинии | 566 605 | 604 072 | 106,6 | 1 367 799,09 | 1 485 160,00 | 108,6 | 76,4 | 74,7 | - 1.7 |
| | Итого по 5 авиакомпаниям | 4 943 756 | 5 535 068 | 112,0 | 12 509 118,90 | 14 159 779,86 | 113,2 | - | - | - |
| | Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА,% | 65,2 | 66,4 | | 63,8 | 64,8 | | | | |
| 6 | ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр» | 587 082 | 584 086 | 99,5 | 911 193,31 | 908 772,00 | 99,7 | 75,6 | 76,7 | + 1.1 |
| 7 | Глобус | 300 563 | 353 869 | 117,7 | 729 689,32 | 828 513,28 | 113,5 | *** | *** | *** |
| 8 | Северный Ветер | 358 522 | 309 450 | 86,3 | 994 503,60 | 1 121 176,98 | 112,7 | 88,9 | 95,4 | + 6.5 |
| 9 | АЗУР эйр | 257 655 | 276 392 | 107,3 | 1 581 782,91 | 1 788 326,76 | 113,1 | 96,5 | 95,3 | - 1.2 |
| 10 | Ред Вингс | 101 951 | 181 593 | 178,1 | 182 407,67 | 362 256,81 | 198,6 | 80,7 | 84,5 | + 3.8 |
| 11 | Икар | *** | 173 288 | *** | *** | 594 196,23 | *** | *** | 86,8 | *** |
| 12 | РОЯЛ ФЛАЙТ | 112 731 | 114 215 | 101,3 | 677 215,31 | 654 981,60 | 96,7 | 95,9 | 95,2 | - 0.7 |
| 13 | Аврора | 106 360 | 107 449 | 101,0 | 150 235,49 | 149 455,87 | 99,5 | 66,8 | 61,9 | - 4.9 |
| 14 | Авиационная транспортная компания «Ямал» | 114 242 | 95 028 | 83,2 | 219 875,21 | 170 956,00 | 77,8 | 62,9 | 66,8 | + 3.9 |
| 15 | Нордавиа-региональные авиалинии | 63 748 | 91 718 | 143,9 | 78 681,55 | 128 133,89 | 162,9 | 73,7 | 79,4 | + 5.7 |
| | Итого по 15 авиакомпаниям | *** | 7 822 156 | *** | *** | 20 866 549,28 | *** | - | - | - |
| | Уд.вес 15 авиакомпаний от общего объема по ГА,% | *** | 93,8 | | *** | 95,4 | | | | |
| 16 | НордСтар | *** | 90 027 | *** | *** | 212 274,95 | *** | *** | 71,9 | *** |
| 17 | АЗИМУТ | 30 914 | 76 730 | 248,2 | 50 239,80 | 108 801,33 | 216,6 | 85,0 | 82,7 | - 2.3 |
| 18 | Якутия | 43 560 | 38 333 | 88,0 | 106 243,32 | 108 234,37 | 101,9 | 73,2 | 67,7 | - 5.5 |
| 19 | АЙ ФЛАЙ | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 20 | РусЛайн | *** | 34 355 | *** | *** | 29 485,72 | *** | *** | 62,2 | *** |
| 21 | ИрАэро | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 22 | АЛРОСА | 26 805 | 30 459 | 113,6 | 68 114,00 | 78 251,00 | 114,9 | *** | *** | *** |
| 23 | Ангара | *** | 27 171 | *** | *** | 26 486,56 | *** | *** | 77,7 | *** |
| 24 | Ижавиа | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 25 | Газпром авиа | 18 334 | 18 682 | 101,9 | 33 590,93 | 36 723,31 | 109,3 | 62,0 | 62,7 | + 0.7 |
| 26 | КрасАвиа | *** | 17 684 | *** | *** | 27 746,80 | *** | *** | 63,2 | *** |
| 27 | Северсталь | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 28 | ЗАО «ЮТэйр» | 5 339 | 12 341 | 231,1 | 3 487,57 | 12 087,02 | 346,6 | 100,0 | 100,0 | + 0.0 |
| 29 | ЮВТ АЭРО | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 30 | Турухан | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 31 | Комиавиатранс | 9 911 | 5 873 | 59,3 | 10 904,15 | 5 829,16 | 53,5 | 56,7 | 61,8 | + 5.1 |
| 32 | Полярные авиалинии | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 33 | Авиационная компания «Ямал» | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 34 | Сибирская Легкая Авиация | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** | *** |
| 35 | Авиашельф | | 2 830 | 0,0 | | 89,57 | 0,0 | | 15,7 | + 15.7 |
| | Итого по сумме авиакомпаний | 7 497 056 | 8 312 657 | 110,9 | 19 526 930,56 | 21 847 314,21 | 111,9 | - | - | - |
| | **В целом по ГА** | **7 582 696** | **8 339 110** | **110,0** | **19 607 521,47** | **21 866 252,17** | **111,5** | **79,7** | **78,9** | **- 0.8** |
| | Удельный вес,% | 98,9 | 99,7 | | 99,6 | 99,9 | | | | |

## ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

### Правительство РФ готово полностью изменить правила уплаты НДС по аэропортовым услугам

Проект постановления Правительства с 1 июля вводит нулевую ставку по налогу на 42 аэропортовые услуги для зарубежных рейсов. Одновременно вводится стандартная ставка 20 процентов на те же услуги для внутренних рейсов. Документ приводит законодательство в соответствие с Налоговым кодексом, поправки к которому вступят в силу с 1 июля. Сейчас шесть основных услуг аэропортов как на внутренних, так и на международных рейсах не облагаются НДС: взлет, посадка и стоянка судов, обеспечение авиабезопасности, заправка топливом, его хранение, аэронавигационное обслуживание. Эксперты считают, что теперь аэропорты должны снизить ставки на свои услуги.

### По инициативе Госдумы штрафы авиакомпаний за овербукинг могут составить 200 тысяч рублей

«По договору воздушной перевозки пассажира на перевозчике лежит обязанность перевезти пассажира в указанный в билете пункт назначения с предоставлением ему места в самолёте. Однако в последнее время все чаще выявляются случаи незаконных отказов пассажирам в посадке на рейс из-за игнорирования госорганами такой серьезной проблемы, как овербукинг», — говорится в пояснительной записке к документу, авторами которого выступили депутаты от «Единой России». Санкции за повторное нарушение уже составят для должностных лиц до 30 тысяч рублей, для юрлиц — до 200 тысяч. Сейчас для перевозчиков действует штраф в размере 30 тысяч рублей по ст. 14.4.

### США стремятся затруднить использование Россией ее прав по договору «открытое небо»

«При этом США позиционируют себя как сверхдержаву, манипулируют международным правом, настойчиво стремятся изменить в свою пользу действующий режим контроля над обычными вооружениями в Европе, а также затруднить использование Россией своих прав в рамках Договора по открытому небу», — заявил Министр обороны РФ генерал армии Сергей Шойгу на заседании коллегии военного ведомства. Договор по открытому небу был подписан 24 марта 1992 года в Хельсинки представителями государств — членов Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе. В нем участвуют 34 страны. Россия ратифицировала документ 26 мая 2001 года.

### Денис Мантуров: Россия рассчитывает выйти на индийский рынок беспилотных аппаратов

«Российская Федерация рассчитывает выйти на индийский рынок беспилотных летательных аппаратов», — сообщил Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в ходе выставки «Aero India 2019», завершившей свою работу в Бангалоре на территории военной авиабазы «Елаханка». По словам главы Минпромторга России, в течение ближайшего месяца будут сформированы рабочие группы, определён перечень потенциальных российских участников, заинтересованных в поставке, а, возможно, и производстве в Индии беспилотных систем и комплексов. Д. Мантуров рассчитывает, что первые результаты этой работы можно будет озвучить уже в апреле этого года.

### Совет Федерации предложил «Аэрофлоту» увеличить число рейсов из Москвы в Магадан

Письмо с обращением было подписано спикером Совета Федерации Валентиной Матвиенко. В нем отмечается, что в Магаданской области сложилась крайне напряженная социальная обстановка. Предложения по увеличению числа рейсов были подготовлены по поручению губернатора Магаданской области Сергея Носова. По мнению представителей органов государственной власти области, «для устранения проблемы дефицита пассажирских мест будет достаточно организовать по данному маршруту в мае — октябре восемь регулярных рейсов в неделю, выполняемых воздушными судами вместимостью 450-500 человек», — говорится в сообщении.

### Глава республики А. Николаев исключил слияние авиакомпаний «Якутия» и «Полярные авиалинии»

Хотя ранее местные власти неоднократно рассматривали такой вариант. «Они будут действовать раздельно. «Полярные авиалинии» — на внутриреспубликанских и социально значимых направлениях. «Якутия» — это магистральные и межрегиональные рейсы», — рассказал Айсен Николаев в кулуарах инвестиционного форума в Сочи. «Якутия» на 100 процентов принадлежит правительству Республики. Воздушный парк состоит из пяти самолетов Boeing 737-800, шести Ан-24РВ, трех Bombardier Dash 8 Q300 и четырех SSJ 100. «Полярные авиалинии» (в собственности Якутии) осуществляют 40 процентов внутренних перевозок: 120 тысяч пассажиров и более 2 тысяч тонн грузов в год.

### Красноярский край передаст до начала мая в федеральную собственность пять аэропортов

Процедура передачи пяти малых аэропортов Красноярского края в состав федерального казенного предприятия (ФКП) «Аэропорты Красноярья» должна завершиться в течение двух месяцев, рассказал губернатор региона Александр Усс. «Федеральный бюджет выделяет на это порядка 600 миллионов рублей», уточнил глава региона. Ранее мы уже сообщали, что край передаст ФКП пять северных аэропортов: Байкита, Ванавары, Енисейска, Туры и Хатанги. Они нуждаются в значительных средствах на реконструкцию. До весны 2018 года аэропорты находились на балансе краевого предприятия «Красавиапорт», которое было в состоянии поддерживать лишь их текущую деятельность.

### Власти Ростовской области намерены развивать региональную авиацию с опорой на модель ГЧП

Губернатор Ростовской области Василий Голубев не исключил возможности возрождения аэропорта Волгодонска, который сейчас не эксплуатируется. Об этом он рассказал на Российском инвестиционном форуме в Сочи: «Потребность с учетом развития этой части Ростовской области — Волгодонск и почти 500 тысяч проживающих в этой зоне на востоке области существует. И мы эту тему рассматриваем с точки зрения создания условий для развития региональной авиации. Без федерального центра это будет сделать весьма сложно. Мы ищем какие-то новые решения, возможно, это государственно-частное партнерство, возможно участие федеральных структур».

БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

### Информирует АЭВТ: Авиакомпании России закончили 2018 год с убытком в 70 млрд рублей

«У нас пока нет полных отчетных данных, но есть цифры, которые выводят нас, глядя на отчетность по РСБУ, на достаточно печальную картину. Получив убыток за 9 месяцев и входя в традиционно убыточный четвертый квартал, мы, авиакомпании, не сумели нарастить так называемую финансовую прокладку. В результате мы пришли к тому, что ожидаемый убыток по отрасли за 2018 год будет в районе 70 млрд рублей. Такого у нас ещё не было», — заявил глава Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун на конференции «Авиационное и космическое страхование в России». Он пояснил, что основной причиной этого стал резкий рост стоимости керосина.

### АО «Транспортная Клиринговая Палата» усиливает активность в регионах страны

ТКП запустила программу региональных обучающих семинаров для представителей турагентств России. Планируется регулярное проведение семинаров в крупных городах совместно с представителями АРС «Сирена-Трэвел». Основная задача мероприятий — рассказать участникам о тенденциях на рынке, современных решениях, инновационных продуктах и технологиях ТКП. Программа стартовала 12 февраля в Екатеринбурге, где состоялся первый региональный семинар совместно с авиакомпанией «РусЛайн». Следующим местом для проведения практического семинара станет город Новосибирск, 21 марта. Мероприятие пройдет в партнерстве с авиакомпанией Red Wings.

### Контракт на авиаперевозки официальных лиц Башкирии заключат с подразделением «ЮТэйр»

Первый контракт предполагает предоставление самолета на пять пассажирских мест для перевозки официальных делегаций республики по России и за рубежом. Стоимость контракта, рассчитанного на 34 летных часа, составит 7,9 млн рублей, что на 30 процентов ниже начальной цены. Такую же цену предлагал второй участник тендера – ООО «Стайер», но его заявку признали несоответствующей. Второй контракт предусматривает оказание услуг вертолетных перевозок для официальных лиц республики на 20 летных часов. Его планируют заключить по начальной цене в 3 млн рублей. В этом тендере «ЮТэйр — вертолетные перевозки» был единственным участником.

### Компания «Скол» с проектом авиабазы стала резидентом ОЭЗ в Калининградской области

Как рассказали в правительстве региона, в качестве резидента ОЭЗ авиакомпания построит в Зеленоградском городском округе базу наземного обслуживания авиатехники с вертолетной площадкой и аэропортовой инфраструктурой стоимостью более 150 млн рублей. Проект будет реализован по аналогии с авиабазой в Ханты-Мансийском округе, которую авиакомпания использует уже много лет. Планируется, что в рамках инвестпроекта в Зеленоградском городском округе будет построен комплекс из ангаров, административного здания, взлетно-посадочной полосы, площадки для разлета вертолетов, ТЗК и другого оборудования, необходимого для эксплуатации объекта.

### Ветеринары ЯНАО будут облетать кочевых скотоводов автономного округа на самолетах

Служба ветеринарии Ямало-Ненецкого автономного округа наймет самолеты для вакцинации и лечения кочевых оленьих стад, сообщает RosTender.info. Из бюджета округа на эти цели выделено 88 млн рублей. По подсчетам службы, до конца года необходимо будет совершить 600 полетных часов, стоимость каждого оценивается в 147 тысяч рублей. Проводится тендер на авиатранспортное обеспечение работы ветеринаров. Предложения от участников принимаются до 12 марта, а итоги тендера будут подведены 22 марта. Контракт с победителем заключат до 25 декабря 2019 года. Тип ВС для ветеринарной службы пока не определен, но скорее всего это будет ТВС-2ДТС «Байкал».

### Власти Крыма просят субсидировать чартерные перелеты для снижения цен на авиаперевозки

Об этом во время отчетного доклада на заседании Госсовета Крыма заявил глава республики Сергей Аксенов. В 2018 году турпоток в регион составил 6,8 млн человек, в республику приехали туристы из 132 стран. Этот показатель самым стал высоким за последние 25 лет. В прошлом году аэропорт Симферополя обслужил более 5,146 млн пассажиров, что на 17 тысяч человек больше, чем в 2017 году. «Необходимо, чтобы Крым вошел в программу субсидирования туроператоров, осуществляющих внутренние чартерные перелеты, — сказал Аксенов. — Мы обратились в Правительство России. Субсидируемые перевозки в регион действуют только для льготных категорий граждан».

### «Уральские авиалинии» летом запустят прямой рейс в Калининград из Жуковского

Авиакомпания открывает полеты из аэропорта Жуковский в Калининград и обратно с 3 июня по 26 октября. Вылет из Жуковского в 16:40, прибытие в Калининград в 17:50, отправление из Калининграда в 18:40, прибытие в Москву в 21:35. Жуковский станет вторым аэропортом московского региона, откуда авиакомпания выполняет ежедневные рейсы в Калининград. В настоящее время из Домодедова выполняются рейсы два раза в день в 10:15 и 16:00, в марте появится третий рейс в 12:00. Калининград познакомит со старинными замками и фортами, чистейшими песчаными пляжами, даст возможность подышать хвойным воздухом в «Танцующем лесу» на Куршской косе.

### В январе 2019 года российские авиакомпании перевезли более 8,33 миллиона пассажиров

Согласно статистике Росавиации, пассажирооборот авиакомпаний за отчетный период составил 21 866 252,17 тысячи пасс.км., что на 11,5 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот составил 492 688,89 тысячи ткм (-18,4 процента по сравнению с январем 2018 года). За январь т.г. российскими авиакомпаниями перевезено 8 339 110 пассажиров, что на 10 процентов больше, чем за аналогичный период 2018 года. Объем перевезенных грузов и почты составил 75 096,57 тонн, что на 13,5 процента меньше показателя прошлого года. Процент занятости пассажирских кресел остановился на отметке 78,9, а процент коммерческой загрузки составил 65,8 процента.

# Новые беды «Победы»

## Поговорка «выплеснуть вместе с водой ребенка» оказалась для компании-лоукостера пророческой

Сотрудник авиакомпании предложил свою помощь, мама дала ему люльку с маленьким ребенком (По словам матери, это она попросила бортпроводника помочь с переноской — ред.). Бортпроводник уже почти спустился по трапу, и тут ребенок выпал из люльки. К счастью, это произошло на последних ступеньках. Выяснилось, что ребенок не был пристегнут. Насколько известно мне, у него перелом носа, и более серьезных последствий, слава Богу, нет» (Можно подумать, для девочки, будущей невесты, перелом носика — незначительный пустяк! — ред.).

«Мы все очень близко к сердцу приняли эту историю и следим за развитием событий. Безусловно, все расходы по лечению малыша мы полностью возьмем на себя», — заверила г-жа Селиванова. — Наш бортпроводник — это молодой человек, у которого еще нет своих детей, он неопытен в этом вопросе, и ему просто в голову не пришло проверить, пристегнут ли ребенок в люльке».

PR-менеджер лоукостеразнает, что говорит. Она уверена: штраф не ударит по бюджету перевозчика и бумерангом — по карману кабинного экипажа. Судебная практика в нашей стране осталась неизменной с советских времен. При вынесении решений о размере компенсаций российские судьи руководствуются своими негласными, а главное — неписанными! — инструкциями и им одним понятными расчетами, назначая пострадавшим копеечные выплаты «ниже низшего предела. Это американскому ответчику по иску рядового гражданина независимый американский же суд имеет право и возможность вчинить разорительный иск. Ибо руководствуется единственной аксиомой: высшая ценность — это жизнь и здоровье гражданина, и торг в этих вопросах неуместен.

Описанный выше случай при всей своей экстраординарности является яркой иллюстрацией утраты заданного еще в бытность Министерства гражданской авиации СССР уровня профессионализма и ответственного отношения к делу в этой, связанной со множеством рисков отрасли. Этот и ему подобные авиационные инциденты стали следствием прихода на руководящие должности в гражданскую авиацию людей случайных, с абсолютно иной профессиональной мотивацией и отсутствием необходимых профессиональных качеств, заточенных на безопасную эксплуатацию воздушного флота страны. Очень точно нынешнюю ситуацию в отрасли описал наш постоянный автор — доктор медицинских наук, профессор, член Экспертного совета в области ГА России, член Совета ОРАП Валерий Владимирович Козлов в статье «Осторожно, Манагеры!» («Воздушный транспорт» №1-2, 2019 г.).

Согласитесь, что и нижеизложенная история — никакой не частный инцидент, а свидетельство общей утраты качества профессиональных стандартов в авиационной отрасли. Возможно ли было нечто подобное в ведомстве Бориса Павловича Бугаева? Вопрос — риторический.

Итак, в Барнаульском аэропорту при посадке в самолет упали с трапа шесть человек. ЧП произошло 12 февраля. Рейс выполняла компания «Уральские авиалинии». По словам очевидцев, площадка трапа перед входом в воздушное судно, которая находится на высоте около пяти метров, неожиданно сложилась. Стоящие на ней люди попадали на обледеневшую ВПП.

По данным Следственного управления СК на транспорте, четверых человек госпитализировали в городскую больницу №1, у одной из пострадавших врачи подозревают компрессионный перелом позвоночника, еще у одного мужчины сломана нога. Те, кто получил незначительные ушибы, после осмотра согласились лететь дальше.

Как рассказали пассажиры рейса «Барнаул-Москва», посадка была объявлена в 7.05. Люди пошли к самолету пешком, по морозу (!).

— В салон сразу не запускали, люди поднимались по трапу частями. Мы с женой и еще несколькими пассажирами стояли на площадке перед входом в салон. В какой-то момент перед самым заходом в самолет, площадка трапа просто сложилась. Все, кто там стоял, рухнули вниз. Моя жена оказалась на бетонке, на нее еще упали люди сверху. Я удержался наверху между лестницей и самолетом, оттолкнулся и сбежал вниз к жене, она даже встать не могла. Началась суета, люди бегали беспорядочно, ничего не было понятно. В итоге моя жена на своих ногах дошла до медпункта. Нам дали каталку, но она в ней не могла сидеть. Просили носилки, но их нам не предоставили, — рассказал муж пострадавшей девушки Сергей Ермолаев.

Сейчас пострадавшая находится в больнице, врачи проводят обследование, по предварительным прогнозам, у нее серьезно поврежден позвоночник и необходимо длительное лечение с последующей реабилитацией.

После происшествия в аэропорту начали внеочередную проверку технического состояния всех трапов.

«Администрация аэропорта приносит свои извинения и гарантирует оказание всего комплекса медицинских услуг. Формируется комиссия для выявления причин опускания верхней площадки конструкции. Трап проходил проверку, согласно регламенту, в октябре 2018 года, замечаний выявлено не было», — сообщает краевой минтранс.

Как и следовало ожидать, Западно-Сибирская транспортная прокуратура начала по факту ЧП проверку, а Следственный комитет на транспорте возбудил уголовное дело по статье об оказании услуг, не отвечающим требованиям безопасности. Но никаких исков пострадавшие пассажиры и их близкие пока не заявили. А жаль.

Впрочем, вернемся к нашему любимому ньюсмейкеру — лоукостеру «Победа». В авиации повсеместное снижение качества профессиональных стандартов чувствуется особенно остро. Глава «Аэрофлота» Виталий Савельев на посиделках у Владимира Путина любит похвастаться, что у госкомпании — лучшие самолеты и, соответственно, лучшие летные кадры. Но, видимо, за воспитанием «дочки», как это часто бывает в звездных семьях, недосмотрели. В минувшем году зарегистрировано сразу несколько авиационных инцидентов, где «отличились» пилоты «Победы».

14 сентября в аэропорту «Пулково» самолет авиакомпании «Победа» рейса Москва — Санкт-Петербург с пассажирами на борту во время рулежки зацепил консолью левого крыла пожарную машину. Как сообщила позднее пресс-служба Северо-Западной транспортной прокуратуры, «Сведений о пострадавших не поступало, разлива топлива не зафиксировали. Самолет снят с наряда».

А, не приведи Господь, случись разлив да полыхнуло бы! Голливудские блокбастеры отдыхают!

16 января уже этого года в аэропорту «Храброво» (Калининград) самолёт лоукостера, следовавший по маршруту Москва — Рим, задел крылом трап, повреждена левая законцовка крыла, рассказала ведущий специалист аэропорта по связям с общественностью Наталья Грицун. В момент столкновения в самолёте находились пассажиры. К счастью, никто из людей не пострадал… Вот такие нынче асы и такой класс!

Но могло быть и хуже. Незадолго до инцидента в «Храброво», сообщает телеграм-канал Mash, у пилотов «Победы», вылетавших из Сургута в Махачкалу, в ходе предполетного медосмотра было обнаружено состояние алкогольного опьянения. По данным Mash, у 37-летнего капитана воздушного судна было обнаружено 0,41 промилле, а у его 29-летнего напарника — 0,74 промилле. Пилотов, сообщал телеграм-канал, пришлось заменить экипажем, который недавно прилетел в Сургут из Москвы и не успел отдохнуть положенное по правилам время. Попавшиеся на употреблении алкоголя пилоты, утверждал Mash, на следующий день были допущены к рейсу из Сургута в Москву.

Кульминацией торжества безответственности и непрофессионального отношения к делу стала обошедшая все информационные ресурсы трагедия в нынешнюю новогоднюю ночь в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького в Москве, где собрались тысячи людей, чтобы отметить праздник и посмотреть салют. А чтобы лучше было видно огненную феерию в небе, несколько сотен зевак взобрались на деревянный мост, сооруженный временно в качестве перехода через залитую для конькобежцев аллею.

В самую полночь под канонаду салюта и запущенный по громкой связи Гимн на словах «Россия — священная наша держава…» перегруженный людьми мост рухнул, «в одной давильне всех калеча»!

«В результате технической неисправности конструктивных элементов катка в Парке Горького произошла поломка оборудования: была нарушена целостность секции деревянного пешеходного перехода», — сказано в сообщении на официальном сайте мэра Москвы.

Тринадцати пострадавшим понадобилась серьезная медицинская помощь. И что, администрацию Парка, столичную мэрию завалили судебными исками? Ничуть не бывало! «Несмотря на аварийную ситуацию, руководство парка закрывать увеселительную зону полностью не стало, а гости торжества по домам не разошлись, продолжив кататься на льду рядом с оградительными лентами», — с иезуитской горделивостью отметила мэрия.

Победное шествие дилетантов в никуда продолжается…

***Фома НЕВЕРОВ***

*Окончание. Начало на с. 2*

***За несколько секунд до беды***

***«Сарафанное радио» говорит о десятках пострадавших***

# Иркутская история

## Юрий Борисов ознакомился с технологиями производства самолета МС-21-300 на месте

Напомним, ранее первые серийные борта планировалось выпускать с подразделением американской корпорации United Technologies — компанией Pratt & Whitney, однако недавние трудности с композитным крылом не позволяют надеяться, что санкции США в будущем также не исключат использование этих двигателей на российском самолете. Срок запуска МС-21 в серийное производство из-за этого пока официально не сдвигается.

Напомним, начало серийного производства МС-21 сдвигалось несколько раз. В 2014 году речь шла о 2017-м, а в начале 2018 года тогдашний вице-премьер Дмитрий Рогозин обещал серийный выпуск самолета в 2019 году. В январе этого года руководитель «Ростеха» Сергей Чемезов признал, что первые серийные МС-21 выпустят к концу 2020 года из-за санкций США против предприятия «Авиакомпозит», лишивших Россию сырья для изготовления крыла самолета.

*Окончание. Начало на с. 2*

Уже на сегодня МС-21 собрал 185 твердых заказов, из них 50 самолетов у стартового заказчика — «Аэрофлота». Но даже отечественная госкомпания* сначала хотела получить все самолеты с американскими двигателями. Сейчас в контракте «Аэрофлота» и «Ростеха» прописана поставка первых 25 машин с Pratt & Whitney с «опцией» в виде ПД-14 для следующих машин. Лизинг обойдется компании в $5 млрд за пять лет.

ПД-14 — первый со времен СССР двигатель для гражданской авиации, созданный в России «с нуля», вся программа оценивалась в 70 млрд рублей. ПД-14 испытан на наземном стенде и летающей лаборатории, но в полете на МС-21 еще не тестирован. Пока построены 20 экземпляров для испытаний.

В декабре 2018 года ПД-14 получил российский сертификат типа. А вот за европейский сертификат EASA, способный открыть ему путь на внешние рынки, еще предстоит побороться. Чиновники рассчитывают, что это произойдет в 2019 году. Однако европейская сертификация — многостадийный процесс, который способен затянуться. В любом случае Россия еще ни разу не сертифицировала в Европе новый авиадвигатель.

Совершенно новая российская силовая установка без «налетанных» часов и отлаженной сети сервисного обслуживания практически исключает появление зарубежных заказчиков МС-21, по крайней мере, в первые годы. Речь может идти только о поставках странам, у которых нет альтернативного выбора, вроде Ирана и Сирии, или если новых эксплуатантов удастся заманить какими-то льготами.

Экспорт самолетов со своими комплектующими США при желании всегда способны запретить. Такая судьба, скорее всего, может ожидать «зависшую» сделку по поставке в Иран 40 российских самолетов Superjet 100 на общую сумму в $1,2 миллиарда. Поскольку в самолете больше 20 процентов американских комплектующих, ее будущее целиком в руках Управления по контролю за иностранными активами Министерства финансов США (OFAC).

Проект МС-21 Счетная палата оценивала в 438 миллиардов рублей, но и эта поражающая воображение цифра не финальная. Самолет претендует на самую конкурентную нишу мирового авиационного рынка — среднемагистрального узкофюзеляжного пассажирского сегмента, которую сейчас делят американский Boeing и европейский Airbus. И «прописаться» в ней будет нелегко.

***Соб.инф.***

**(61,17 процента акций «Аэрофлота» принадлежит государству (в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом); 34,04 процента – в собственности юридических лиц; часть акций компании находится в свободном обращении).*

# Ставка — на креатив

## Самарское предприятие АО «Технодинамика» внедряет методы бережливого производства

**На самарском предприятии «Авиаагрегат» холдинга «Технодинамика» (структурно входит в Госкорпорацию «Ростех») продолжается обучение сотрудников ключевых производств и служб стратегии бережливого производства. Программа обучения специалистов «Авиаагрегата» практическим навыкам внедрения бережливого производства, стратегического планирования и управления проектами стартовала во втором полугодии 2018 года.**

Отправной точкой стал семинар-практикум на тему «LEAN Менеджмент» для генеральных директоров 12 ведущих предприятий холдинга, в том числе «Авиаагрегата».

«Инструменты бережливого производства стоят в ряду основных средств повышения эффективности деятельности предприятия, улучшения функционирования и управляемости организации. Однако вся полнота их возможностей будет раскрыта и эффективно использована только подготовленным, хорошо обученным персоналом. Нужна система, в которую включены все участники процесса — от рядового слесаря до топ-менеджера», — отметил генеральный директор АО «Технодинамика» Игорь Насенков.

Итогом обучающей программы является реализация собственных проектов участников в рамках формирования бережливой производственной среды. Так, в целях повышения производительности труда и снижения затрат реализован проект по оптимизации использования такого значительного ресурса, как режущий инструмент.

В результате проведенной работы по оптимизации системы инструментообеспечения в 2018 году удалось снизить затраты на приобретение инструмента в 1,5 раза по сравнению с 2017 годом. В рамках программы оптимизации неликвидного инструмента с начала 2018 года его объем на складах предприятия снизился практически в три раза (с 11,6 до 4 млн рублей).

На текущий момент на «Авиаагрегате» проводится обучение сотрудников службы главного инженера одному из основных инструментом бережливого производства — «Внедрение всеобщего обслуживания оборудования». Применение данных навыков позволит сократить простои при ремонте оборудования, что увеличит время работы технического парка в исправном состоянии до 95 процентов.

Планируется, что снижение времени аварийных простоев в результате внедрения данного инструмента бережливого производства позволит «Авиаагрегату» ежегодно экономить 10-15 миллионов рублей.

«К 2020 году мы планируем достичь эффекта от реализации проектов по бережливому производству за счет увеличения производительности труда на 10-15 процентов, сокращения на 25 процентов времени производственного цикла и роста качества на 40 процентов. Эти меры позволят обеспечить своевременный серийный выпуск и поставку больших объемов продукции», — убежден генеральный директор АО «Авиаагрегат» Олег Брындин.

## КУРЬЕР АВИАПРОМА

### ГСС и Kom Airlines Company Ltd подписали контракт на поставку в Таиланд шести SSJ100

Компания «Гражданские самолеты Сухого» подписала в Бангкоке контракт с тайской компанией Kom Airlines Company Limited. Он предусматривает поставку шести SSJ100 в компоновке на 100 мест в период с 2019 по 2020 год. Общая стоимость контракта составляет порядка $300 млн в каталожных ценах. Ожидается, что первый самолет SSJ100 будет поставлен Kom Airlines осенью 2019 года. Kom Airlines планирует использовать SSJ100 для перевозок как внутри страны, так и по ближайшим международным направлениям. Техническое обслуживание самолетов SSJ100 будет выполнять WishV, организация по ТОиР, зарегистрированная в Таиланде.

### ОАК представила на выставке Aero India 2019 свои ключевые программы в области авиации

Объединенная авиастроительная корпорация приняла участие в международном авиасалоне Aero India 2019, который проходил с 20 по 24 февраля на авиационной базе Yelahanka. ОАК представила на Aero India один из крупнейших выставочных стендов. На нем были представлены ключевые проекты Корпорации во всех сегментах: ПАК ФА (Т-50), Су-35, Су-30СМ, Як -152, Як -130, МиГ-35, МиГ-29К, Ил-78МК-90А, Ил-112В, Ил-114МП, Бе-200, Бе-103. Superjet 100 и МС-21-300. «Долгосрочная стратегия ОАК — быть единым окном в предоставлении услуг послепродажного обслуживания российской авиационной техники в Индии», — заявил Президент ОАК Юрий Слюсарь.

### Гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов назвал впечатление от аудита ОАК «не очень хорошим»

«Сейчас проводим аудит компании. Там порядка 240-250 млрд рублей требуется дополнительных средств: это и на развитие, и на создание нового продукта МС-21, и на модернизацию существующих заводов», — отметил глава «Ростеха» на пресс-конференции. В октябре 2018 года Владимир Путин подписал указ о передаче «Ростеху» 92,31 процента акций ОАК, находящихся в федеральной собственности. Как отмечали в Правительстве, это позволит «консолидировать основные научно-производственные мощности в области авиастроения». Для ОАК от вхождения в состав госкорпорации «ожидается экономический эффект, в том числе в виде инвестиций в проект МС-21».

### Выпуск транспортного самолета Ил-76МД-90А планируется увеличить в ближайшие пять лет

Об этом на выставке «Аэро Индия 2019» рассказал директор департамента внешнеэкономической деятельности ПАО «Ил» Владимир Семенов. Для этого будем перестраивать мощности промышленности своего завода «Авиастар-СП», но это перспектива ближайших пяти и более лет. Хотя задачи ставятся жесткие по увеличению выпуска продукции Ил-76МД-90А», — отметил Семенов. По его словам, сейчас самолет эксплуатируется, и летчики высказывают желание на нем летать: «Более того, есть большая потребность у Вооруженных сил в этих самолетах». Ульяновское предприятие «Авиастар-СП» должно построить для Минобороны России 39 самолетов Ил-76МД-90А.

### Авиационная корпорация «Рубин» планирует расширить мощности производства в Подмосковье

ПАО «Авиационная корпорация «Рубин» намерена вложить почти 1,4 млрд рублей в расширение производства авиационного оборудования в городском округе Балашиха. Соглашение о передаче земель под этот проект в рамках Российского инвестиционного форума подписали гендиректор компании Евгений Крамаренко и заместитель председателя правительства Подмосковья Вадим Хромов. Согласно данным сайта компании, «Рубин» эксплуатирует бывший завод № 279 Министерства авиационной промышленности СССР, созданный в 1946 году. Корпорация выпускает изделия взлетно-посадочных устройств, гидроагрегаты, гидросистемы и углеродные тормоза.

### НПО «РТС» вошло в рейтинг развивающихся высокотехнологичных компаний «ТехУспех-2018»

Челябинское предприятие стало одной из 78 малых компаний (с объёмом годовой выручки менее 800 млн рублей), включённых в рейтинг, заняв 32-е место по темпам роста, 30-е место в рейтинге инновационности и 58-е место в рейтинге по экспорту. Предприятие разработало и вывело на рынок современное отвечающее мировым стандартам оборудование навигации ВС «Комплекс 734», включающее в себя систему посадки ILS 734, дальномерный радиомаяк DME 734, азимутальный VOR 734, радиопеленгатор RDF 734, маркерный радиомаяк Marker 734 и другие изделия. В составе НПО находятся аттестованная метрологическая служба и сервисное подразделение.

### ТАНТК им. Г.М. Бериева передан МЧС России очередной серийный самолет-амфибия Бе-200ЧС

ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» (входит в состав ПАО «ОАК») передан Министерству по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Российской Федерации очередной серийный самолет-амфибия Бе-200ЧС (бортовой номер RF-31390, серийный номер 308). Это шестая построенная в Таганроге машина в рамках государственного контракта и в целом – 12-й самолет этого типа, поступивший в МЧС. Самолет передан заказчику для эксплуатации в Хабаровском авиационно-спасательном центре МЧС России. Госконтракт выполнен полностью. На предприятии продолжается плановая сборка агрегатов самолетов-амфибий.

АЭРОПОРТ 2019

### Собаки помогают пассажирам аэропорта Домодедово снимать стресс перед полетом

Совместно с Благотворительным фондом помощи животным «Вторая жизнь» Домодедово запустил акцию «Обними друга перед полетом». Пассажиры могут поднять себе настроение или снять стресс, пообщавшись с лучшим другом человека — собакой. На втором этаже аэровокзала создана специальная зона, где путешественники могут погладить, а при желании — обнять бигля Физзи и дворняжек Клепу, Лушу и хаски Нами. Все собаки живут в семьях с детьми, дружелюбны и имеют необходимые медицинские документы. Как известно, общение с животными успокаивает. Собаки стоят у истоков энималтерапии — метода лечения, включающего общение с животными.

### Аэропорт «Пулково» рассмотрит возможность сооружения нового терминала для лоукостеров

Об этом рассказал генеральный директор УК «Воздушные ворота Северной столицы» Владимир Якушев на совещании по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области: «Один из вариантов, которые мы рассматриваем — это строительство нового терминала для низкобюджетных перевозок». Он добавил, что вторым вариантом для обслуживания лоукостеров в компании рассматривают ввод в эксплуатацию терминала Пулково-2, который сейчас не работает. Последний раз он использовался для обслуживания чартерных рейсов с болельщиками в 2018 году во время чемпионата мира по футболу, однако после окончания турнира был закрыт.

### Ростовский губернатор поручил проверить цены на обслуживание в аэропорту «Платов»

По его мнению, это может помешать развитию аэропортового комплекса. «С одной стороны, мы субсидируем перелеты, с другой — аэропортовый комплекс задирает цены, что сдерживает возможности различных авиакомпаний. Они начали обращаться, что цена за обслуживание прилетающих самолетов в Ростовской области очень высока, а это в свою очередь сдерживает развитие аэропортового комплекса», — сказал Голубев, поручив минтрансу региона провести сравнительный анализ тарифов. Всего объем поддержки программ развития авиаперевозок в Ростове-на-Дону в 2019 году составит порядка 1 млрд рублей. Более половины этой суммы приходится на аэропорт «Платов».

### «Аэропорты Севера» не успеют до конца года освоить бюджетные средства на реконструкцию

ФКП «Аэропорты Севера» (управляет 31 аэропортом и двумя посадочными площадками в Якутии и Магаданской области) не успеет до конца 2019 года освоить бюджетные средства, заложенные на реконструкцию аэропортов в рамках магистрального плана развития инфраструктуры, рассказал гендиректор предприятия Вадим Волков. Минфин пока не выделил средства, и ФКП не может запустить конкурсы по выбору подрядчиков и начать работы. «Если деньги выделят в середине — конце марта, контракт будет заключен не раньше июня. А строительные работы начнутся еще позже. Средства, выделенные на этот год, точно не будут освоены в полном объеме», — утверждает он

### Владельцы АП Барнаула ожидают двукратного роста пассажиропотока после его реконструкции

«Я надеюсь, в этом году мывыйдем на решение по реконструкции аэровокзала аэропорта Барнаула. У нас идет работа над тем, чтобы «двинуть» этот проект (для получения финансирования — ред.), чтобы аэропорт получил достойный терминал, а вместе с ним — и спрос, который сегодня как бы спит, потому что качество обслуживания — не совсем то, которое хочет современный потребитель», — рассказал глава региона Виктор Томенко во время Сочинского инвестиционного форума. Обновление аэровокзального комплекса, по словам губернатора, позволит расширить возможности аэропорта в силу его географического положения и близости к Юго-восточной Азии.

### Проект строительства аэропорта под Омском получил одобрение Министерства транспорта РФ

Губернатор области Александр Бурков доложил вице-премьеру Виталию Мутко о планах по переносу действующего аэропорта «Омск-Центральный» из черты города. Он счел более целесообразным завершение строительства аэропорта «Омск-Федоровка» в 15 км от границы города. Основной причиной является безопасность жителей: действующий аэропорт находится почти в черте мегаполиса с населением 1,2 млн человек. Новый аэропорт планируется строить в 15 км от границы города и в 32 км от его центра. Строительство планировалось завершить в 2014 году. Для этого требовалось около 7 млрд рублей инвестиций, которые регион не нашел. Мутко оценил вопрос в 27 млрд.

### В аэропорту «Пермь» запустили архитектурную подсветку фасада аэровокзального комплекса

Для освещения воздушной гавани установили 400 линейных светодиодных ламп и более 40 уличных прожекторов различной мощности. «Благодаря подсветке подчёркнуты особенности архитектурного стиля аэровокзала. В первую очередь выделена 17-ти метровая входная группа в виде литеры «П», которая стала символом города. По периметру подсвечены плавные очертания в виде крыльев, отсылающих к пермскому звериному стилю и деревянной скульптуре. Особо выделена крыша аэропорта, которая «обнимает» со всех сторон фасады и остается самым узнаваемым элементом комплекса. Общее энергопотребление составляет 11,5 кВт/ч», — отметили в аэропорту.

### Федеральные власти обещают помочь Сахалину в строительстве двух взлетно-посадочных полос

Этот вопрос на о. Шикотан (Южные Курилы) обсудили временно исполняющий обязанности губернатора Валерий Лимаренко и специальный представитель Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. «Росавиация изучит возможности строительства короткой взлетно-посадочной полосы на Шикотане. Ведомство спроектирует ее и параллельно изучит рынок воздушных судов, пригодных для таких полетов, если на острове удастся найти оптимальную площадку», - цитирует пресс-служба слова Иванова. Он также поддержал инициативу врио губернатора по строительству современной ВПП в аэропорту Южно-Сахалинска.

# Аэропорт восходящего солнца

## Глава Росавиации оценил степень готовности аэровокзального комплекса Южно-Сахалинск

**Сахалинскую область с рабочим визитом посетил руководитель Росавиации Александр Нерадько. Глава профильного ведомства в том числе побывал в международном аэропорту федерального значения г. Южно-Сахалинска «Хомутово», где вместе с генеральным директором оператора воздушной гавани АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» Никитой Полонским осмотрел стройплощадку стратегического для области объекта – нового аэровокзального комплекса.**

К осмотру здания будущего аэровокзала присоединился также глава авиакомпании «Аврора» Константин Сухоребрик, по своему профилю заинтересованный в обустройстве островных аэродромов в соответствии с требованиями ICAO.

Работа на главной строительной площадке аэропорта идет полным ходом. Большая часть металлоконструкций нового аэровокзального комплекса аэропорта «Южно-Сахалинск» смонтирована. Из 10 тысяч тонн подрядчики «собрали» порядка 5800 тонн конструкций. Параллельно строители остекляют аэровокзал: «одевают» объект в витражи небесного цвета. Всего на строительной площадке стратегического для Сахалинской области объекта трудится 222 человека и 23 единицы техники.

Авиационных гостей провели по строительной площадке, по этажам и показали основные работы, которые ведутся на объекте. Глава Росавиации отметил высокую степень готовности здания на данном этапе строительства. Прямо на стройплощадке Александр Нерадько познакомился с будущей технологией обслуживания пассажиров и сделал ряд замечаний. Реплики руководителя Росавиации касались изменений законодательства в сфере транспортной безопасности, а также необходимости соответствия современным стандартам обслуживания авиакомпаний.

«Александр Васильевич напомнил про требования по стикированию багажа особыми метками. Нововведение необходимо для того чтобы каждое место багажа каждую минуту своего путешествия по лабиринтам багажных систем аэропорта и после погрузки в самолет оставалось в поле зрения ответственных служб, и чтобы последние ежеминутно знали о местонахождении багажа», — отметил Никита Полонский.

По словам руководителя главной воздушной гавани островов, все замечания Александра Нерадько не только приняты к сведению, но и в обязательном порядке будут учтены при реализации проекта по строительству нового аэровокзала.

После стройплощадки гостей провели на перрон аэропорта «Южно-Сахалинск», где Никита Полонский показал результат двухлетней работы по обустройству мест стоянок пассажирских воздушных

судов, а также грузового перрона. Александр Нерадько поинтересовался текущими вопросами, на решении которых руководство воздушной гавани острова сосредоточено в настоящее время.

Главе Росавиации рассказали о необходимости строительства новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Южно-Сахалинск», а также поделились планами по реконструкции пассажирского перрона летом 2019 года.

Новой взлетно-посадочной полосой, предварительная стоимость которой оценивается в 12-13 млрд рублей, международный аэропорт Южно-Сахалинска может обзавестись к 2025 году, рассказал Никита Полонский: «По плану проектную документацию разработают до 2021 года. Предполагаемые сроки строительства — 2022-2025 годы. Срок ввода объекта в эксплуатацию — примерно 2025 год. Предварительная стоимость строительства оценивается в 12-13 миллиардов рублей».

Новая ВПП планируется общей площадью 204 тысячи кв. м и длиной 3,4 км, как и действующая взлетная полоса. В предложенном проектным институтом варианте ось новой ВПП должна пройти в 250-300 м западнее от оси существующей ВПП. Государственным заказчиком важного объекта региональный Минтранс планирует назначить областное учреждение — Управление автомобильных дорог Сахалинской области.

Этот вопрос обсудили на общественных слушаниях в конце прошлой недели. На слушаниях озвучили два варианта развития событий. Первый сценарий включает глубокую реконструкцию действующей ВПП с заменой основания, которое было построено под самолеты Ил-18. В этом случае воздушную гавань закроют минимум на два-три года. Тогда пострадают сахалинцы, отметил руководитель базового авиаперевозчика Константин Сухоребрик, так как им придется добираться до материковой части Российской Федерации по морю паромной переправой.

Более рациональный вариант, отмечают в аэропорту, строительство новой полосы параллельно действующей. В феврале прошлого года руководство АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» обратилось в Росавиацию с просьбой рассмотреть предложение аэропорта по строительству новой ВПП, а также найти возможность включить предприятие в целевые программы. Росавиация с необходимостью строительства ВПП согласилась, что подтвердил Александр Нерадько и в ходе нынешнего визита.

Если решение всесторонне одобрят, к 2025 году воздушная гавань получит вторую полосу, а ее ныне действующий «двойник» превратится в полноценную магистральную рулежную дорожку, также необходимую аэропорту для обеспечения безопасности и регулярности полетов, полагают специалисты ведомства.

По информации пресс-службы, действующая ВПП введена в эксплуатацию 55 лет назад. Вопрос строить новую ВПП или нет, фактически не стоит, ввести в эксплуатацию новую взлетно-посадочную полосу необходимо в целях обеспечения регулярности и безопасности полетов. По мнению авиационных экспертов, современная взлётка позволит активно развивающемуся аэропорту «Южно-Сахалинск» и городу снизить шумовое воздействие на жилой сектор, расположенный восточнее аэродрома.

Сегодня международный аэропорт «Южно-Сахалинск» допущен к приему и выпуску всех типов самолетов, кроме Airbus A380. Хотя существует ряд ограничений по среднегодовой интенсивности полетов для Боингов 747-8F, 747-8 и 777-300ER.

АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании «Аврора». Он принадлежит правительству Сахалинской области. С аэропортом сотрудничают девять авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и семь городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

В настоящее время в аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей (средства областного бюджета) завершается строительство пассажирского 2-этажного терминала площадью почти 40 тысяч кв. м, который должны возвести к концу 2019 года. Он рассчитан на пропуск 550 пассажиров внутренних авиалиний в час с возможностью расширения до 900 пассажиров и 250 пассажиров международных линий.

В целом, посетившие строительный объект стороны успели охватить весь спектр тем, реализацией которых активно занимается коллектив аэропорта.

В завершение визита руководитель главного авиационного ведомства страны Александр Нерадько озвучил свою личную готовность и дальше оказывать содействие в развитии авиатранспортной сети Сахалина и Курильских островов.

По информации пресс-службы оператора аэропорта, в январе-декабре 2018 года воздушные ворота Южно-Сахалинска — аэропорт «Хомутово» обслужил 113,7 пассажиров международных авиалиний. Внутренними линиями в прошлом году воспользовались 951,4 тысячи человек. В 2018 году аэропорт обслужил 533,5 тысячи человек на вылет (+8,5 процента к 2017 году), а на прилёт — 531,6 тысячи человек (+7,7 процента). За двенадцать месяцев аэропорт «Южно-Сахалинск» обеспечил 6 тысяч 69 самолёто-вылетов, улучшив показатель 2018 года на 1,1 процента. Самым популярным внутренним направлением в 2018 году оставалась Москва. В числе лидирующих зарубежных направлений: Токио, Саппоро и Сеул.

# «Опыт» ветеранов

## востребован новым поколением авиаторов. Клуб держит курс на консолидацию рядов

**28 февраля состоялось общее годовое собрание членов Ассоциации ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации. Клуб «Опыт», учрежденный 18 лет назад, стал первой некоммерческой организацией, объединившей профессиональных управленцев в авиационной сфере, ушедших в отставку после упразднения Министерства гражданской авиации СССР. В условиях стихийного перехода к рынку деятельность и опыт ветеранов оказались весьма востребованными.**

*А. М. Горяшко , заслуженный пилот СССР, первый заместитель министра гражданской авиации СССР в 1990-1991 гг.*

В активе организации — участие в совещаниях федеральных органов государственной власти, в выработке решений по регулированию деятельности гражданской авиации, в создании актуальной, гармонизированной с международными стандартами, нормативной базы. В 2017 году клуб был переименован в Ассоциацию «Опыт». Название сути не изменило — сейчас в его составе 343 человека, имеющих практический опыт управленческой работы и не желающих оставаться сторонними наблюдателями.

С докладом о деятельности Ассоциации «Опыт» в прошедшем 2018 году выступил председатель Совета, летчик-испытатель, Заслуженный пилот СССР Жорж Шишкин. Он проинформировал собрание о конкретных мероприятиях, которыми занимался Совет Ассоциации в минувшем году. В него входят 17 человек, среди которых три бывших заместителя Министра гражданской авиации СССР, бывшие начальники управлений ГА, руководители подразделений. Члены Ассоциации участвовали в коллегиях Минтранса, отраслевых конференциях, в Съезде транспортников России и Съезде профсоюзов летного состава, в мероприятиях, приуроченных к 95-летнему юбилею гражданской авиации, торжественном собрании Росавиации в честь 73-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне, юбилеях Егорьевского и Сасовского училищ гражданской авиации, других памятных мероприятиях.

Создан фильм о работе авиаторов в Заполярье и на Северном полюсе*. Ассоциацией ведется целенаправленная и активная работа по социальной защите ветеранов, в частности, их медицинского обслуживания на лечебной базе ФКП «Центральная клиническая больница гражданской авиации» в Москве. Докладчик отметил, что в Экспертный совет Росавиации входят 24 члена Ассоциации.

*Ж. К. Шишкин, председатель Совета Ассоциации, летчик-испытатель, заслуженный пилот СССР, начальник Управления летной службы МГА СССР в 1980-х гг.*

В ходе обсуждения доклада было предложено, в частности, присвоить учебным заведениям ГА имена великих авиаторов, увековечив тем самым их имена. Было принято единодушное решение консолидировать силы российских ветеранов в связи с тем, что в последние годы наблюдается постоянное снижение уровня их жизни. Решено вступить в организацию «Содружество ветеранов» на правах юридического лица, а также принять участие в создании «Московского содружества авиаторов». В него смогут войти как частные лица, так и разрозненные ныне ветеранские организации, созданные по территориальному и профессиональному принципу.

Можно только порадоваться неиссякаемой энергии этих уже немолодых людей. В перечень личного состава Клуба «Опыт», а его по старой привычке именно так и называют — клубом, а не ассоциацией — все чаще вклиниваются скупые строки некрологов. «Уж сколько их упало в эту бездну...» Минутой молчания собрание почтило память ушедших в 2018 году.

На этом фоне как же грустно было слышать слова докладчика о том, что «путем переговоров удалось достигнуть договоренностей с руководством ЦКБ» о том, что ветеранов будут все же обследовать и лечить в этом современном многопрофильном медицинском учреждении и даже делать бесплатно операции по поводу катаракты.

Разве это не должно подразумеваться само собой? Разве об этом нужно договариваться специально? Эти люди многое сделали для развития авиации и продолжают работать до сих пор для ее блага, несмотря на возраст и связанные с ним неизбежные проблемы со здоровьем. Каждый из них — носитель действительно уникального опыта, четкой гражданской позиции, профессиональных знаний и потрясающей личной скромности. Не все из них имеют доступ к платным медицинским услугам, уже хотя бы потому, что стоимость этих услуг составляет порой астрономические суммы. «Прикрепить» ветеранов к престижному медицинскому центру, наверное, не такая уж сложная задача в масштабах отрасли.

Люди работают на общественных началах, как, собственно, и предусмотрено Уставом. Организация, тем не менее, имеет бюджет, который пополняется за счет взносов. На все свои нужды Ассоциация «Опыт» тратит чуть более двух миллионов рублей. В год! На все, включая командировки, участие в мероприятиях и услуги бухгалтера. При том, что членами организации числятся не только физические, но и юридические лица. И именно некоторые юрлица забывают платить скромные по любым меркам членские взносы. Не говоря уже о добровольных пожертвованиях, которым, безусловно, нашлось бы достойное применение. Пока что председатель собрания, говоря о социальных программах, упомянул, что возможности материальной поддержки членов клуба в трудных жизненных ситуациях организация не имеет.

Участники собрания выразили благодарность Росавиации и Транспортной Клиринговой палате (ТКП) за постоянное участие в деятельности ветеранов и внимание к их предложениям. Вот бы их пример — да в широкие массы коммерческих предприятий, счет которым идет на сотни. И многие из них совсем не бедствуют, несмотря на периодические кризисы, накрывающие отрасль. Хочется думать, что этот призыв будет услышан.

***Соб.инф.***

**Автор фильма — член клуба, писатель, журналист и пилот Валерий Хайрюзов.*

*О. М. Смирнов, заслуженный пилот СССР, заместитель министра ГА СССР в 1983-1991 гг.*

*В.В. Горлов, заместитель министра гражданской авиации СССР по науке, эксплуатации и ремонту авиатехники в 1986-1991 гг.*

ИНТЕГРАЦИЯ

### Санкции США против «Аэрокомпозита» не влияют на партнерство предприятий «Ростеха» с Boeing

Об этом, отвечая на соответствующий вопрос журналистов, заявил глава «Ростеха» Сергей Чемезов.В ОАК, в свою очередь, начали процедуру обжалования этого решения, подав в Минторг США заявку на снятие санкций с «Аэрокомпозита». «Подобные решения - это использование санкционной риторики в конкурентной борьбе в высокотехнологичных отраслях», — отмечали в ОАК, утверждая, что «Аэрокомпозит» участвует только в гражданских проектах.Boeing является одним из основных потребителей титана «ВСМПО-Ависма». В настоящее время у компаний есть СП в Свердловской области Ural Boeing Manufacturing, которое производит титановые детали для ВС.

### «Вертолеты России» определили возможных партнеров по локализации Ка-226Т в Индии

Холдинг «Вертолеты России» и ряд индийских компаний подписали меморандумы о взаимопонимании в ходе выставки Aero India 2019. Стороны договорились проработать организацию производства в Индии ряда агрегатов для вертолета Ка-226Т. Соглашения заключены с компаниями Elcom, Valdel Advanced Technologies, Dynamatic Technologies, Integrated Helicopter Services и Bharat Forge по таким опциям, как фюзеляж, лопасти и шасси. «Программа локализации производства Ка-226Т в Индии — ключевой проект в рамках программы «Make in India». Контракт предусматривает поставку 60 Ка-226Т российской сборки и производство еще 140 машин на территории станы-партнера.

### Авиакомпания «ЭйрБриджКарго» отмечена за вклад в развитие аэропорта Будапешта

Российская авиакомпания получила приз в номинации «Лучшая грузовая компания» на церемонии награждения в столице Венгрии. Руководство аэропорта каждый год организует данное мероприятие чтобы отметить вклад авиакомпаний, поставщиков услуг и ретейлеров в развитие и рост главной воздушной гавани страны. Рейсы ABC соединяют столицу Венгрии с крупнейшими рынками Азии, США и России, предоставляя решения по перевозке любых типов грузов, таких как температурно-чувствительные, ценные, негабаритные и прочие. Компания нацелена на дальнейшее развитие своего присутствия в Будапеште в ответ на решение гавани о совершенствовании грузовой инфраструктуры.

### Японская корпорация Тейджин продлевает поставки углеволокна для компании Bombardier

Teijin Limited объявила о получении ей контракта на поставку углеволоконных материалов Tenax компании Bombardier Aerostructures and Engineering Services еще на семь лет до 2025 года. Корпорации планирует еще более усилить свой бизнес в производстве углеродного волокна и стать ведущим поставщиком материаловедческих решений для авиастроения с целевым объемом годовых продаж к 2030 году на уровне свыше $900 млн, отметили в компании. Речь идет о поставках углеволокна Tenax для высоко- и средненагруженных элементов конструкции авиатехники. Тейджин поставляла этот материал для применения в кессонах крыла, центроплане и хвостовом оперении ВС.

### Фонд развития ОАЭ изучает вопрос вложения $50 млн в строительство аэропорта в Грозном

Об этом в своем аккаунте в соцсети «ВКонтакте» написал глава Чечни Рамзан Кадыров по итогам встречи с руководителем Фонда Абу-Даби Мухаммедом Сейф аль-Сувайди в Дубае. По его словам, в ближайшее время Чечню посетит группа специалистов для оформления всех необходимых документов. «Новый международный аэропорт станет самым крупным в Северо-Кавказском округе», - добавил Кадыров. Как сообщалось, реконструкция грозненского аэропорта будет осуществляться в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Стоимость проекта оценивается в 15,7 млрд рублей. Ожидается, что аэропорт сможет обслуживать до 1,5 млн человек ежегодно.

### МГУ совместно с Amadeus реализует новые стандарты подготовки туристических кадров

Компания Amadeus и Географический факультет МГУ им. Ломоносова объявили о расширении сотрудничества. Соглашение было подписано на торжественной церемонии открытия обновленного Учебного класса Amadeus, приуроченной ко Дню Студента. Руководитель отдела маркетинга в России и СНГ Amadeus Светлана Волковасообщила, что для всех компьютеров этого класса в МГУ Amadeus настроил доступ в свою облачную платформу бронирования Selling Platform Connect:«На сегодня это самый популярный инструмент среди агентств в мире. Педагоги МГУ успешно завершили курс повышения квалификации в нашем офисе и готовы обучать студентов новым продуктам Amadeus».

### Казахстан и Соединенные Штаты планируют подписать соглашение об «открытом небе»

«В текущем году министерством совместно с авиакомпанией «Эйр Астана» будут приняты меры по открытию авиационного сообщения с Японией, Нью-Йорком, Шанхаем и другими крупными городами мира», — сказал на заседании правительства министр индустрии и инфраструктурного развития Женис Касымбек. Он отметил, что в 2019 году планируется начать процедуру аккредитации для полётов в Соединённые Штаты Америки.«Министерство подготовило к подписанию проект межправительственного соглашения о воздушном сообщении между РК и США по типу «открытого неба», его планируется подписать в марте текущего года», — сказал г-н Касымбек.

### Республика Крым и Башкирия обсуждают возможность создания единой авиакомпании

«Вместе с руководством Башкирии мы прорабатываем предложение по созданию совместной авиакомпании, в том числе и региональной. Буквально сегодня обсуждали приоритетные направления», — рассказал в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи глава республики Сергей Аксенов. По данным пресс-службы уфимского аэропорта, в прошлом году из Уфы в Симферополь было выполнено 146 рейсов. Полеты выполнялись восемь раз в неделю авиакомпаниями «Россия», Red Wings, Nordwind, «ЮВТ Аэро», «Алроса». В 2019 году в рамках весенне-летнего расписания запланировано 159 рейсов. В Республике Крым нет собственной авиакомпании.

БЕСПИЛОТНЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

### Государственная Дума намерена ввести штрафы за неправомерный запуск беспилотных аппаратов

Госдума решила остановить противоправное поведение в воздухе и на воде — финансовые санкции за некоторые категории правонарушений возрастут в разы. Правительственный законопроект на эту тему прошел первое чтение. «Нужно иметь необходимые разрешительные документы, позволяющие эксплуатировать это воздушное судно, и в некоторых случаях иметь летное свидетельство», — пояснил замглавы Минтранса Николай Захряпин. Обычно никаких особых проблем в Росавиации, связанных с регистрацией аппарата, не возникает. А штрафы могут вырасти до порога в 50 тысяч рублей. Для должностных лиц их поднимут в 4-5 раз — до 150 тысяч рублей.

### В США испытали перспективный беспилотный грузовой аппарат типа «тейлситтер» — APT 70

Как пишет Aviation Week, первые испытания беспилотника, создаваемого Bell Helicopter по схеме «тейлситтер», признаны полностью успешными. В 2020 году аппарат станет частью программы NASA по интеграции беспилотной авиации в общее воздушное пространство. Тейлситтер APT 70 представляет собой четыре небольших самолетных фюзеляжа с электромоторами и воздушными винтами, объединенные двумя крыльями и двумя стабилизаторами. Между последними установлена обтекаемая грузовая капсула, в которую можно помещать грузы массой до 31,8 кг. APT 70 способен выполнять вертикальные взлет и посадку на хвост. Аппаратом уже заинтересовался Пентагон.

### Китайская компания Star UAV System приступила к серийному производству транспортного AT200

AT200 По данным Jane's, испытания беспилотного аппарата проводились в 2017-2018 годах и были признаны успешными, после чего разработчики и приступили к выпуску AT200. Интерес к новому аппарату уже проявило командование Народно-освободительной армии Китая. Транспортный беспилотник AT200 разработан на базе новозеландского многоцелевого самолета PAC P-750 XSTOL. Аппарат максимальной взлетной массой 3,4 тонны способен перевозить грузы массой до 1,5 тонны. Беспилотник может развивать скорость до 313 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 2,2 тысячи километров. Высота полета AT200 составляет 6,1 тысячи метров.

### Арктический университет получил грант Росконгресса за создание Школы беспилотников

Северный (Арктический) федеральный университет им. М. В. Ломоносова (Архангельск) на Российском инвестиционном форуме в Сочи получил грант Фонда Росконгресс за создание Школы моделирования беспилотных летательных аппаратов в арктических условиях «От молодежных моделей — к арктическим беспилотникам». Получение гранта позволит перейти от учебных моделей к исследованиям и работающим прототипам. В 2018 году в Школе моделирования беспилотных летательных аппаратов приняли участие 50 учеников, что позволило начать развивать отдельное междисциплинарное направление исследований на базе Технопарка САФУ — моделирование коптеров.

### Власти Великобритании намерены расширить бесполетную зону для дронов вокруг аэропортов

Правительство Великобритании приняло решение ужесточить правила пользования беспилотными летательными аппаратами (БПЛА), расширив с 1 до 5 км бесполетную зону вокруг воздушных гаваней страны после инцидента в аэропорту «Гатвик». Об этом говорится в распространенном заявлении Управления гражданской авиации Соединенного Королевства. Данное решение вступает в силу 13 марта. В настоящее время уже действует запрет на полеты дронов на высоте более 122 м. По словам министра транспорта Великобритании Криса Грэйлинга, полеты беспилотников вблизи аэропортов — «серьезное преступление и ответственность должна быть соразмерной».

### В Петербурге запустили дрон для выявления нарушений в сфере благоустройства города

Государственная административно-техническая инспекция запустила БЛА для выявления нарушений в сфере благоустройства, в том числе скоплений наледи и снежных масс на кровлях зданий, рассказали в аппарате вице-губернатора Петербурга Олега Маркова. В настоящее время, по его поручению, ГАТИ ведет работу по модернизации информационных систем в сфере благоустройства, а также техническому перевооружению инспекции. Специалисты разрабатывают мобильное приложение, с помощью которого будет возможно актуализировать информацию о состоянии территорий, объектов и элементов благоустройства городского хозяйства.

### На обучение операторов для беспилотного транспорта в России будет потрачен миллиард

В стране планируется создать 12 центров по обучению управлению беспилотным транспортом. Проект курируют Минпромторг РФ и НП «ГЛОНАСС». Обучение потребуется в связи с несоответствием законодательной базы и инфраструктуры в России к широкому применению беспилотной техники. Проект по созданию центров одобрен рабочей группой Национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» под руководством замминистра промышленности и торговли Александра Морозова и главы НП «ГЛОНАСС» Александра Гурко. Его стоимость оценивается в 1,13 млрд рублей. Часть средств на реализацию проекта будет выделена из бюджета.

# Доверимся автопилоту

## Оптимизация систем бортового оборудования решает также и задачи безопасности полетов

Существующие подходы к управлению избыточностью бортовых комплексов имеют ряд недостатков. Наиболее существенным из них является неоднородность и отсутствие универсальности. С помощью системы управления избыточностью решается ряд задач, в частности, формализация данных, выработка рабочих цепочек компонентов, сравнение альтернатив, выбор критериев.

Основным предметом доклада были тестирование и интеграция внутренних связей комплексов бортового оборудования. В числе исследуемых параметров — угол тангажа, угловая скорость тангажа и пр. Актуальность проведённых исследований состоит в том, что современная авионика состоит из множества компонентов, которыми сложно управлять. Задача разрабатываемых методик состоит в том, чтобы не возникла ситуация, когда один самолёт несёт на себе нагрузку, равнозначную двум таким же самолётам.

Кандидат технических наук, представлявший 929 ГЛИЦ имени В.П. Чкалова, инженер по авиа-

ционному оборудованию **Максим Кравцов** представил доклад «Поиск инновационных методов испытаний режимов работы систем автоматического управления». Все системы объединяются одной вычислительной частью. Автором названы основные автоматические режимы, перспективные для применения инновационных методов оценки: режим увода от земли, маловысотного полёта, ухода от осколков собственных средств поражения и атакуемой цели, захода на посадку на необорудованные аэродромы вплоть до касания, и пространственного маневра при бомбометании. Оценка характеристик проводится сначала на имитационном стенде полунатурного моделирования, а затем в лётном эксперименте. Каждый этап имеет свои достоинства и недостатки.

Достоинства этапа полунатурного моделирования состоят в безопасности оценки, возможности проверки большого количества начальных условий и низкие экономические затраты. Недостатками являются отсутствие достоверной модели динамики полёта, внешней среды и рельефа. Помимо этого, невозможно получить достоверные данные в полном объёме.

Достоинством характеристик в лётном эксперименте являются реальные условия воздействия на объект (внешняя среда, рельеф), полное взаимодействие комплексов, систем и оборудования объектов, а также отражение динамики полёта объекта (т.е. воздушного судна). Результаты оценки отличаются высокой степенью достоверности.

Недостатками являются высокая вероятность аварии или катастрофы, высокие экономические затраты и ограниченное количество начальных условий оценки режима. Увод воздушного судна от поверхности земли осуществляется по информации, полученной с цифровой карты местности. Он осуществляется с применением «метода виртуального полигона» и состоит в том, что в базу данных цифровой каты местности, содержащую участок равнинной и слабопересечённой местности, вносятся искусственно созданные препятствия, соответствующие формам рельефа, от которых согласно техническому заданию воздушное судно должно уйти. При этом существует возможность синтеза препятствий с учётом достижимой маневренности летательного аппарата.

*Окончание. Начало на с. 2*

При маловысотном полёте с использованием цифровой карты местности помимо «метода виртуального полигона» используется и звеньевой метод. Его сущность состоит в построении траектории полёта над виртуальным рельефом местности в виде произвольной последовательности виртуальных звеньев. Элементарное звено при этом представляет собой созданный искусственным способом элемент подстилающего рельефа, расположенного по траектории полёта с характеристиками, записанными в тактико-техническом задании на летательный аппарат и характерной для данного элемента высотно-скоростной областью безусловного облёта.

Актуальность данных исследований сомнений не вызывает. Её показателем является, в частности, недавняя трагедия в Оленегорске, когда при посадке разбился бомбардировщик Ту-22М3. Случаи столкновения вертолётов с препятствиями являются предметами обсуждения многих конференций, связанных с безопасностью полётов. Представленные исследования и сделанные по их итогам разработки будут актуальны не только в военной авиации, но и в гражданской, не только в магистральном и региональном сегментах, но и в АОН.

Майор **Максим Оношко,** старший инженер по авиационному оборудованию, представлявший командование Дальней Авиации, познакомил с исследованиями по автоматическим системам управления для самолётов данного рода военной авиации. В его докладе были рассмотрены проблемы эксплуатации и ремонта этого оборудования. Автор, в частности, назвал модели автопилотов, установленных на различных самолётах Дальней Авиации, и охарактеризовал их.

Бомбардировщик и ракетоносец Ту-160 оснащён автопилотом АБСУ-200 серия 1, на самолёте такого же назначения Ту-22М3 установлена АБСУ-145М, на Ту-95МС — АП-15-ПС. Все названные автопилоты изготавливались на московском предприятии «Авиаприбор-РА». Заправщик Ил-78 оснащён автопилотом САУ-1Т-2Б, который изготавливался на Саратовском электромеханическом заводе.

В докладе Оношко были перечислены проблемы эксплуатации и ремонта автоматических бортовых систем управления. К ним относятся сложность диагностирования отказов, отсутствие запасных частей и принадлежностей, невозможность выполнения войскового ремонта, устаревшая элементная база, отсутствие взаимозаменяемости блоков и длительный цикл выполнения заводского ремонта.

Между тем, статистические данные по надёжности работы АБСУ-200 серии 1 у самолёта Ту-160 показывают, что наименьшее количество отказов происходило в 2017 году, когда произошло не более 100 отказов в год. Самым проблемным стал 2016 год, когда число отказов доходило до 400. Для бомбардировщика Ту-95МС самым тяжёлым стал 2015 год (288 отказов), а самым благополучным 2011-й (60 отказов). Для заправщика Ил-78 наихудшие показатели пришлись на 2009 (196 отказов), 2010 (203 отказа), 2015 (202) и 2018 (249 отказов) годы.

Аналоговое оборудование в настоящее время морально устарело, но перечисленное оборудование именно таковым и является. По словам докладчика, наиболее уязвимой для всех автопилотов является система встроенного контроля, предназначенная для определения исправности оборудования. Проблемным аспектом является то, что сама система встроенного контроля подвержена отказам!

В случае отказов приходится выяснять, где он произошёл – в каком-то элементе или в самой системе. Следует иметь в виду, сто АБСУ связана с другими самолётными системами: гидравлической, электроснабжения, вычислительными, астроинерциальными и т.п. При отказе любой из перечисленных систем АБСУ работать не будет. Предприятие «Авиаприбор-РА» в настоящее время не производит ни одного блока для автопилотов, установленных на стратегических бомбардировщиках, и может только ремонтировать имеющиеся.

С бомбардировщиком Ту-95МС положение дел является достаточно благополучным, так как парк воздушных судов этого типа достаточно большой и при выходе из строя автопилота либо одного из его компонентов есть возможность снять их с другого самолёта. Но для самолётов Ту-160 такой возможности уже нет, и отказ любого из блоков приводит к остановке эксплуатации данного «борта».

Отдельным проблемным аспектом является войсковой ремонт. Для его проведения необходим специально обученный личный состав. Подготовку он проходит в специализированных учебных центрах, а для допуска к ремонтным работам необходимо пройти практику на заводе, изготавливающем тот или иной агрегат либо ремонтирующем его. В настоящее время отсутствует практика обучения личного состава на заводах, при этом авиаремонтным предприятиям она невыгодна, так как заказы они потеряют. Так как аналоговое оборудование сегодня на промышленных предприятиях не производится, заводской ремонт возможен до тех пор, пока запчасти, произведённые ранее, естьна складах.

Главная проблема состоит в том, что блоки автопилотов не являются взаимозаменяемыми и применяются на самолётах определённых типов, в то время как радиоэлектронное оборудование рассчитано на несколько. Эту проблему следует иметь в виду, создавая современные автоматические системы управления для перспективных летательных аппаратов.

Проблему создаёт и длительность выполнения заводского ремонта — от 6 до 9 месяцев. АБСУ-200 является самым проблемным автопилотом, так как существует всего 16 комплектов этого оборудования. Непростым делом является и проверка системы управления. Для её осуществления необходимо запустить двигатель, маршевый либо ВСУ, чтобы вырабатывать необходимую электроэнергию. Альтернативой может являться передвижная гидроустановка УПГ-30, построенная на шасси автомобиля ЗиЛ-131. Но даже на такой крупной авиабазе, как Энгельс, их всего четыре. Для модернизированных самолётов Ту-160 разработана модификация автопилота АБСУ-200МЦ. В перспективе инженерно-авиационные службы начнут осваивать систему автоматического управления данной модификации.

Выступления участников круглого стола позволяют сделать вывод, что в государственной авиации существуют проблемы, схожие с гражданской, где состояние инфраструктуры по ТОиР во многом зависит от численности парка воздушных судов того или иного типа, равно как и от статуса программы. Участники круглого стола также сошлись во мнении о том, что цифровизация является одним из важнейших направлений развития боевой авиации. Стратегическая авиация проблемна и сама по себе в силу того, что те самолёты, которые входят в ее состав, созданы в прошлом веке. Флагман Дальней авиации Ту-160 был создан ещё в 1988 году, а Ту-95 находится в строю более 60 лет. Ту-22М3 существует с 1977 года.

Известно, что в среде военного руководства шёл спор о том, по какому пути должна развиваться стратегическая авиация: проводить глубокую модернизацию Ту-160 или создавать ПАК ДА. По проекту последнего работы в настоящее время ведутся. Но какомубы самолёту не было отдано предпочтение заказчика, предметом первой необходимости станет инновационная авионика.

***Валентин ПЕТРОВСКИЙ***

# Подъемная сила дизеля

## Авиационная версия этого двигателя создана советским инженером Алексеем Чаромским

В те годы в НАМИ изучались иностранные авиадвигатели «Либерти», «Испано-Сюиза», БМВ и другие, а также разрабатывались авиационные, автомобильные и транспортные двигатели. Экспериментальная база была бедной, а опытное производство практически отсутствовало. Заказы на изготовление единичных экземпляров двигателей размещались на разных заводах.

По решению Правительства в НАМИ начали строить опытный завод, лабораторный и инженерный корпуса. Когда строительство приблизилось к концу, стало очевидным, что заложенные проектные мощности совершенно недостаточны. Поэтому 13 августа 1930 года группа авиационных специалистов из 19 человек, которую возглавил А.Д. Чаромский, обратилась к И.В. Сталину, К.Е. Ворошилову, П.И. Баранову и в Бауманский РК ВКП(б) г. Москвы с письмом, в котором освещалось состояние авиамоторостроения и обосновывалась необходимость создания Института авиационного моторостроения. В письме говорилось о необходимости основать собственную авиадвигателестроительную отрасль.

Реакция последовала незамедлительно. Уже 5 сентября вышло постановление Правительства об объединении авиационного отдела НАМИ, винтомоторного отдела ЦАГИ и ОКБ 24-го завода. Так родился Центральный институт авиационного моторостроения, носящий нынеимя П.И. Баранова (ЦИАМ).Сразу были сформированы два основных отдела: отдел бензиновых двигателей — руководитель В.Я. Климов и отдел нефтяных двигателей (ОНД) — руководитель А.Д. Чаромский.

Впоследствии из ОНД вырос центр быстроходного дизелестроения, на базе которого в 1952 году была создана самостоятельная научно-исследовательская лаборатория двигателей (НИЛД), ставшая в 1966 году Научно-исследовательским институтом двигателей (НИИД). Поэтому А.Д. Чаромского по праву можно считать одним из основных инициаторов и организаторов создания ЦИАМ и НИИД. С 1930 по 1938 годы в ОНД был выполнен огромный объем исследовательских и опытно-конструкторских работ по газообмену, топливоподаче, смесеобразованию, горению, наддуву, горюче-смазочным материалам и др.

Работы А.Д. Чаромского только по изучению двухфазного процесса впрыска топлива (1933 г.) на 20 лет опередили аналогичные работы за рубежом. Особо следует отметить инициативу А.Д. Чаромского в разработке методологии проектирования и доводки двигателей и их отдельных узлов.

Уже будучи руководителем ОНД, Алексей Дмитриевич одновременно являлся главным конструктором ЦИАМ. Им лично и под его руководством было выполнено в этот период более 15 проектов опытных четырехтактных и двухтактных дизелей различных схем. Венцом этих работ стало создание в 1936 году авиационного дизеля АН-1, самого мощного в те годы. По

*Окончание. Начало на с. 2*

многим параметрам он оказался лучшим в сравнении с известными зарубежными образцами.

Основные конструкторские решения и опыт доводки двигателя АН-1 были использованы при создании танкового дизеля В-2, нашедшего самое широкое применение в танках и самоходных артиллерийских установках во время Великой Отечественный войны. По заказу ВМФ была создана модификация дизеля АН-1 под индексом М-50. Кстати, дизели типа В-2 и М-50 в послевоенные годы получили широкое распространение в различных отраслях народного хозяйства, а М-50 выпускается до сих пор. Но тогда завершить его разработку пришлось В.М. Яковлеву: в 1938 году А.Д. Чаромский был арестован.Он попал в Особое Техническое бюро НКВД (ОТБ), в котором возглавил моторную группу. Его заместителем был Б.С. Стечкин. В ОТБ находились и другие специалисты, многие их которых впоследствии стали видными учеными, конструкторами в авиации и ракетостроении.

В период работы в ОТБ А.Д. Чаромский спроектировал два образца авиационных дизелей. Двигатель М-20 не был достроен, зато М-30, оснащенный четырьмя турбокомпрессорами (ТК), производился малой серией на заводе № 82 и устанавливался на самолеты БОК-15 и ТБ-7. В ночь на 11 августа 1941 года в налете на Берлин приняли участие 6 тяжелых бомбардировщиков ТБ-7, оснащенных авиационными дизелями. На одном из самолетов были установлены М-30, а на остальных — дизели М-40Ф конструкции В.М. Яковлева. М-40Ф имел «общие корни» с М-30, поскольку разрабатывался на основе АН-1.

В 1942 году А.Д. Чаромский был освобожден из заключения и назначен главным конструктором вновь созданного завода №500, где быразвернут серийный выпуск дизелей М-30Б. Этот двигатель, получивший в 1944 году новое наименование АЧ-30Б по имени создателя, являлся в то время самым мощным в мире авиационным дизелем (взлетная мощность 1102 кВт (1500 л.с.), номинальная 920 кВт (1250 л.с.) на высоте 6000 м).

С декабря 1943 года началось серийное производство бомбардировщиков Ер-2, оснащенных дизелями АЧ-30Б. Самолеты поступили на вооружение семи полков. В апреле 1945 года бомбардировщики Ер-2 выполнили 80 боевых вылетов. Они участвовали и в массированном ударе по Кёнинсбергу.

После окончания войны выпуск авиадизелей АЧ-30Б из-за недостаточно отработанной технологии массового производства был прекращен, а самолет Ер-2 в 1946 году снят с производства. За годы войны выпущено более 1500 двигателей АЧ-30Б. За его создание и освоение в серийном производстве А.Д. Чаромскому в 1943 году была присуждена Сталинская премия первой степени. В 1944 году ему было присвоено звание генерал-майора инженерно-технической службы. Его работы как главного конструктора были отмечены рядом высоких правительственных наград: орденами Ленина в 1945 и 1948 годах, Суворова II степени в 1944 году, орденом Трудового Красного Знамени в 1943 году.

В 1947 году А.Д. Чаромский возвращается в ЦИАМ и продолжает работы по созданию двухтактного авиадизеля, разрабатывая проект двигателя М-305 с взлетной мощностью 7360 кВт (10 000 л.с.) и одноцилиндровый отсек этого двигателя У-305. Однако в связи со свертыванием работ по поршневым двигателям в ЦИАМе опытные работы по двигателю У-305 были продолжены в НИЛДе. Результаты этих работ стали основой для докторской диссертации, успешно защищенной в 1953 году.

В 1954 году А.Д. Чаромский выходит с предложением о создании дизеля для среднего танка на основе У-305. Это предложение совпало с требованием главного конструктора нового танка А.А. Морозова, и А.Д. Чаромский был назначен главным конструктором завода им. В. Малышева в Харькове (до войны — Харьковский паровозостроительный завод, в одном из КБ которого созданы легендарный Т-34 и танковый дизель В-2). Так как танковое моторное КБ этого завода осталось в основном своем составе в Челябинске, то А.Д. Чаромскому пришлось формировать новое КБ, создавать опытную базу, налаживать опытное и серийное производство, заниматься отработкой технологии, которой заводне располагал. И все это в крайне сжатые сроки.

***В «шарашке» многие идеи рождались методом «мозгового штурма»***

В 1959 году танковый двухтактный двигатель 5ТД мощностью 426 кВт (580 л.с.) успешно прошел межведомственные испытания. В это время главный конструктор танка А.А. Морозов выдвинул требование повышения мощности до 515 кВт (700 л.с.). А.Д. Чаромский, который уже достиг пенсионного возраста, обратился к руководству с просьбой об освобождении его от должности главного конструктора по состоянию здоровья, рекомендовав в качестве своего преемника молодого инженера Л.Л. Голинца. Просьба была удовлетворена, хотя и вызвала большое недовольство руководства.

Необходимая мощность была достигнута у форсированного дизеля 5ТДФ.Создание танка и его двигателя было отмечено присуждением Ленинской премии, но об основном авторе его конструкции забыли и лишь в 1971 году наградили орденом Трудового Красного Знамени.Большие возможности танкового дизеля позволили в его 6-цилиндровом исполнении без принципиальных изменений в конструкции достичь мощности 880 кВт (1200 л.с.).

С 1961 по 1976 годы А.Д. Чаромский продолжал трудовую деятельность в институте двигателей АН СССР в должности начальника отдела, заместителя главного конструктора института (ОКБ «Заря» НПО «Красная звезда»). Он активно участвовал в деятельности Ученых Советов НИИД, МВТУ им. Н. Баумана, уделяя много внимания подготовке молодых кадров моторостроителей, работе по истории отечественного дизелестроения. Алексей Дмитриевич Чаромский был выдающимся ученым, конструктором, организатором, педагогом и воспитателем. До последних дней жизни Чаромский являлся консультантом харьковского завода им. В. Малышева и НИИДа.

Следует отметить связь творческой деятельности Алексея Чаромского и с историей гражданской авиации. Самолёт Ил-12, ставший первым гражданским воздушным судном конструкторского бюро С.В. Ильюшина, изначально планировалось оснастить авиадизелями АЧ-31. Но они требовали доработки и поэтому были заменены на бензиновые АШ-82ФН. Можно сказать, что этот двигатель стал «лебединой песней» в авиационном направлении деятельности Алексея Чаромского. В связи с началом газотурбинной эпохи тема авиадизеля утратила актуальность. И тем не менее, труды учёного не пропали даром. Двигатель АН-1, с которого началась история отечественного авиадизелестроения, был доработан до версии М-50, нашедшей применение, в частности, на «ракетах», «метеорах», «кометах» и дизельных поездах.

Но на дизеле как авиационной силовой установке не поставлен крест. В нынешний реактивный век она кажется анахронизмом, однако «тема авиадизеля сегодня вновь актуальна. Правда, не для стратегических бомбардировщиков и не для магистральных воздушных судов, а для АОН. Дизельными двигателями оснащён, например, самолёт DA-42 в версиях TDI иNG. Недавно Американская компания EngineeredPropulsionSystems совместно с ВВС США провели испытания авиационного двигателя Graflight 8. Не стоят на месте и российские специалисты. На предприятии «Агат» (Гаврилов Ям Ярославской области) создаётся авиадизель семейства АПД-250/300 для лёгких самолётов, каковым может быть и Як-152. По тематике авиадизелей работают и специалисты УЗГА.

У Михаила Булгакова в романе «Мастер и Маргарита» есть крылатые слова: «Рукописи не горят».То же самое можно сказать и о проектах Алексея Чаромского. В послевоенные годы он прекратил строить авиадизели, но его труды стали востребованы сегодня. И не только для тепловозов, тракторов, грузовиков и кораблей, но и для самолётов.

***Григорий ГОРДОН***

ОТРАСЛЕВАЯ НАУКА

### Вышла в свет книга ЦАГИ о системах увеличения подъемной силы самолетов

Монография главного научного сотрудника ФГУП «ЦАГИ», доктора технических наук, профессора МАИ Альберта Петрова «Аэродинамика транспортных самолетов короткого взлета и посадки с энергетическими системами увеличения подъемной силы» обобщает итоги исследований, выполненных в ЦАГИ и за рубежом, за последние 40 лет. Многие результаты до настоящего времени не были опубликованы в широкой печати. Одной из основных целей, которые поставил автор, явилось освещение вклада российских ученых в перспективное направление авиационной науки и техники. Предисловие написал почетный генеральный конструктор ПАО «Ил», академик РАН Г.В. Новожилов.

### В ЦИАМ подтверждена работоспособность РПД с керамическими композиционными материалами

В Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова успешно проведены испытания демонстратора авиационного роторно-поршневого двигателя (РПД). Работа выполняется при поддержке Фонда перспективных исследований, представители которого присутствовали на испытаниях. Для повышения эксплуатационных, экономических и мощностных показателей при изготовлении двигателя применены интеркерамоматричные и металлокерамоматричные материалы. Наиболее важные узлы и детали двигателя из керамических композиционных материалов, а также со специальными покрытиями, защищены патентами РФ.

### Филиал НПО «Наука» посетила делегация администрации главы Владимирской области

Гости осмотрели производственные площадки предприятия, в частности, цех сборки теплообменников, участок станков с ЧПУ, цех радиоэлектронной аппаратуры и испытательно-контрольную лабораторию. Заместитель губернатора Владимирской области Максим Брусенцов посетил строительную площадку, где в настоящее время идет возведение нового производственно-испытательного комплекса общей площадью 16 тысяч мl. Общий объем инвестиций в реализацию проекта составит свыше 2 млрд рублей. Новый завод будет производить системы жизнеобеспечения летательных аппаратов и авиационных агрегатов. В филиале появится более 350 новых рабочих мест.

### В Массачусетском технологическом институте успешно провели испытания электросамолета

Воздушное судно способно летать без турбин и пропеллеров. Для своих полетов самолет использует чистое электричество. Весит он 2,45 килограмма. Размах крыльев — 5 метров. В этом самолете, похожим на планёр полностью отсутствуют движущиеся детали. Тяга возникает под большим напряжением в 40000 вольт. Благодаря высокому напряжению в движение приходят ионы, они начинают свое передвижение по воздуху между электродами. На своем пути они сталкиваются с молекулами воздуха и приводят их в движение. Именно поэтому многие ученые называют его ионный самолет. Благодаря такой системе он абсолютно бесшумный, а главное экологически чистый.

### Специалисты ЦАГИ им. Жуковского разработали преобразователь давлений повышенной точности

ПДДМ представляет собой тонкую (порядка 0,5 мм) гибкую пластину со встроенными датчиками, которую можно наклеить на изогнутую аэродинамическую поверхность без изменения ее метрологических характеристик. «Новое изобретение позволило объединить два преимущества — многоканальность и широкий диапазон частот. Мы уже сравнили точность измерений ПДДМ и одиночными датчиками пульсаций давления, и наши преобразователи показали отличные результаты. Устройство можно применять в разных областях авиационной науки, в частности, в аэроакустике», – отметил один из разработчиков — начальник сектора отделения метрологии ЦАГИ Георгий Бирюков.

### «Авиастар-СП» посетила с визитом делегация Петербургского политехнического университета

В рамках визита на базовой кафедре Ульяновского государственного университета (УлГУ) при АО «Авиастар-СП» состоялось совещание по вопросам сотрудничества самолетостроительного предприятия с вузами в области цифровых технологий. Стороны предметно обсудили приоритетные задачи авиапроизводителя и определили желаемые новации в области внедрения новых IT-технологий, направленные на повышение качества производства самолетной продукции, сокращение издержек и улучшение условий труда. Представители «Авиастара» и УлГУ рассказали об успешном опыте проведения совместных проектов в интересах авиационного предприятия.

### Научному руководителю СибНИА им. Чаплыгина Алексею Николаевичу Серьёзнову исполнилось 85

За 61 год безупречной трудовой деятельности в СибНИА он прошёл путь от инженера до директора института (1989–2007 гг.) и научного руководителя института в настоящее время. Доктор технических наук, профессор, академик Международной и Российской инженерных академий А.Н. Серьёзнов награждён медалями «Ветеран труда», «За добросовестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», знаком «Почётный авиастроитель», Лауреат премии Совета Министров СССР, премии им. А.Н. Косыгина. Под его руководством выполнено более 100 научно-исследовательских работ, он является автором и соавтором 133 статей, 10 книг, 43 изобретений и 10 патентов.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

## В Совфеде РФ рассказали о скором возобновлении рейсов на курорты Египта

**Это подтвердил журналистам на брифинге председатель комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев по окончании встречи с послом Египта Ихабом Насром.**

«Полеты по маршруту Москва — Каир уже восстановлены... На других популярных маршрутах дело близко к тому, чтобы восстановить их в полном объеме к взаимному интересу сторон», — сообщил Косачев. Он напомнил, что после трагедии над Синайским полуостровом приняты «обширные меры» для обеспечения безопасности полетов. Авиасообщение между странами было прекращено в ноябре 2015 года после крушения самолета «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ квалифицировала случившееся как теракт. В январе 2018 года Владимир Путин подписал указ о возобновлении регулярных авиаперевозок в Каир.

## МВД пресекло распространение поддельных пилотских свидетельств

**Как сообщила официальный представитель МВД России Ирина Волк, в отношении участников организованной группы, подозреваемых в мошенничестве, возбуждено уголовное дело по статье 159 УК РФ.**

«Оперативниками Главного управления на транспорте МВД России во взаимодействии с коллегами из транспортной полиции Уральского и Центрального ФО, при участии Росгвардии установлено, что злоумышленники действовали под видом авиационных учебных центров. Они вводили граждан в заблуждение, рассылая информацию в сети Интернет о возможности сдачи экспресс-экзаменов и получения необходимых документов за денежное вознаграждение без обязательного обучения. По предварительной оценке, незаконный доход от противоправной деятельности превысил 10 миллионов рублей», — рассказала Ирина Волк. В результате оперативно-розыскных мероприятий задержаны все пятеро участников преступной группы.

## Пора паниковать? О тайных кодовых словах на борту рассказали бортпроводники

**Как рассказывают бортпроводники и пилоты, на борту самолета используются кодовые слова, которые обозначают различные нештатные ситуации, сообщает британская The Sun.**

По словам Кевина Барретта, бортпроводника с 20-летним стажем, если вы слышите фразу «Easy Victor» на борту зарубежной авиакомпании, это означает, что экипаж так сообщает друг другу о необходимости эвакуации. При этом, он уверяет, что слышал «Easy Victor» только во время тренировок и никогда — в реальной жизни. Как пишет газета, есть еще несколько распространенных кодовых слов, которые обозначают нештатную ситуацию. Например, «7500» — код, который используется пилотами в сообщениях для диспетчеров, если самолет угнанили находится под угрозой угона.«Mayday» — аварийная ситуация на борту: например, отказ двигателя или пожар. А «Pan-pan» используется для менее серьезных ЧС.

## Сотрудники АП «Уфа» награждены за профессионализм при спасении жизни людей

**На коллегии Гострансa РБ состоялось торжественное вручение наград сотрудникам аэропорта «Уфа», принявшим участие в ликвидации последствий вынужденной посадки Ту-204 авиакомпании Red Wings.**

Напомним, инцидент произошел 22 августа 2018 года около 5 часов утра. У самолета, следовавшего по маршруту Уфа-Сочи, во время взлета загорелся левый двигатель, на борту находились 202 пассажира, в том числе 41 ребенок. Как позже выяснили специалисты, пожар произошел из-за разрушения лопаток компрессора высокого давления. К счастью, никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал. «Все службы аэропорта сработали четко, оперативно выдвинулись в квадрат Е4, — рассказывает сменный руководитель Владислав Пруссаков. — Это был серьезный инцидент, речь шла о жизни пассажиров, поэтому действовали без промедления. Спасибо, что нашу работу отметили наградой».

## Российские авиакомпании получили рекомендации после инцидента в Кашмире

**Авиавласти РФ рекомендовали авиаперевозчикам учитывать данные о частичном или полном закрытии воздушного пространства Афганистана, Индии и Пакистана при планировании полетов.**

На прошлой неделе пакистанская армия заявила, что сбила два индийских военных самолета, нарушивших воздушное пространство страны в спорном регионе Кашмир. Индийские ВВС в ответ сбили пакистанский многоцелевой истребитель F-16, вторгшийся в индийское воздушное пространство страны. «Информируем вас о том, что в связи с напряженной геополитической обстановкой на индийском субконтиненте, авиационными властями Индии, Пакистана и Афганистана изданы НОТАМы относительно частичного и полного запрета на использование воздушного пространства указанных государств: Индия, Пакистан, Афганистан», — говорится в телеграмме авиавластей РФ. Текст ее доведен до сведения штурманских служб.

## Количество авиационных происшествий в Западной Сибири выросло на 16 процентов

**«В 2018 году допущено 148 авиационных событий, сюда включаются инциденты, серьезные инциденты, градация существует, исходя из последствий», — рассказал транспортный прокурор Денис Костенко.**

Однако, по его словам, рост обусловлен увеличившимся количеством пассажирских авиаперевозок целом. Авиакомпании существенно расширили парк, выросло количество рейсов. Говоря о причинах роста, он также отметил, что, как и ранее, на первом месте выступает человеческий фактор. В 90 процентах авиационных инцидентов — это ошибки пилотирования, самоуверенность, самонадеянность членов экипажей. В 2018 году Западно-Сибирская транспортная прокуратура выявила, в сфере воздушного законодательства более 3 тысяч нарушений закона, привлекла к дисциплинарной отвесности 246 лиц, еще 393 человека — к административной. Кроме того, было возбуждено 17 уголовных дел.

# Весна улыбается

## Королевой «Пермских моторов» стала технолог кузнечного цеха

**Как сообщили в пресс-службе предприятия, Королевой «Пермских моторов» стала Юлия Туктарова, технолог кузнечного цеха: она набрала максимальное количество баллов, по оценке членов жюри. Она же стала обладательницей приза зрительских симпатий, который вручался по результатам голосования сидящих в зале.**

Юлия рассказала, что недавно вышла из декрета, и конкурс стал для нее отличным поводом вернуться к активной деятельности. Последний месяц стал для Юлии непростым: в рабочее время она занималась разработкой технологических процессов для кузницы, а все вечера проводила на репетициях с профессиональным хореографом. Творческим номером ЮлииТуктаровой стал танец, основанный на миксе различных стилей и направлений, включающий в себя и джаз-модерн, и элементы классического балета, и латиноамериканские страсти.

«Что победа будет моей, я почувствовала уже на репетициях. Но без группы поддержки замечательных болельщиков я бы не стала Королевой», – рассказала Юлия.

Первой вице-королевой стала Анастасия Шаркова, студентка Пермского техникума промышленных и информационных технологий. Она же получила специальный приз от партнеров конкурса — компании «Техноавиа».

Вторая вице-королева, Екатерина Аминова, работает секретарем в цехе сборки двигателей промышленного применения. Ей достался еще один приз — победа в номинации «Лучшее фото».

Самой дружелюбной участницей конкурса стала Оксана Толоконцева, ведущий специалист планово-экономического управления «ОДК-ПМ»: ее выбрали сами конкурсантки.

И специальный приз жюри за стремление к победе получила Анна Микова, ведущий специалист отдела информационной политики. Она прочитала стихотворение собственного сочинения — о том, как судьба привела ее на завод.

— Это было грандиозное шоу, — резюмировал директор по производству АО «ОДК-Пермские моторы»Олег Скачков. — Девушки основательно подготовились. Организация конкурса — на высоте, все было слаженно и без сбоев. Понравилось, что все участницы оказались креативные, увлеченные, и у каждой есть своё хобби. Надеюсь, что качества, приобретенные во время подготовки к конкурсу, позволят им проявлять себя творчески и во время рабочего процесса.

*АО «ОДК-Пермские моторы» — серийный производитель авиационныхдвигателей, промышленных газотурбинных установок для электростанций и транспортировки газа. Входит в состав АО «Объединенная двигателестроительная корпорация».*

*Во всех вы, душеньки, нарядах хороши!*

# Прямая связь с небом

## Голос ростовского авиадиспетчера Яны Ким стал для пилотов надежной нитью Ариадны

**Профессию диспетчера УВД в авиации всегда считали мужской. Психологические и эмоциональные нагрузки, высокий уровень стресса — основные вредные факторы. Диспетчеры, как и пилоты, имеют медицинские допуски к работе и отправляются на пенсию в 45 лет. Технический прогресс в этой сфере деятельности привел к тому, что женщин в ней становится все больше. В России их 1239 человек или 16 процентов от всего диспетчерского состава. И все же эта профессия остается для женщины весьма нестандартным выбором.**

30-летняя Яна Ким более 10 лет работает в филиале «Аэронавигация Юга» (г. Ростов-на-Дону). Диспетчер УВД первого класса, имеет четвертый уровень языковой подготовки по шкале ИКАО. Занимается общественной деятельностью. Член профкома Ростовской первичной профсоюзной организации Федерального профсоюза авиадиспетчеров (ФПАД) России. В 2008 году удостоена благодарности Министра транспорта РФ, 21 февраля 2019 года награждена нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта».

«Все самое лучшее, что говорят о человеке, можно смело сказать о ней», — так отзываются о Яне Ким коллеги-мужчины. И перечисляют длинный список добродетелей: позитивная, открытая, обаятельная, спокойная, надежная, внимательная, отличные организаторские способности... В общем, — «комсомолка, спортсменка, красавица».

— Такие характеристики смущают и радуют одновременно, — признается Яна и легко соглашается рассказать о профессии и о себе.

***— Как к 17-летней школьнице из Кабардино-Балкарии пришла идея управлять воздушным движением?***

— Идею подала мама, потомственный медицинский работник, никакого отношения к самолетам не имеющая. Все решил случай. Я поступила в Санкт-Петербургский авиационный колледж (СПАТУ ГА), девушек в группе было немного. После выпуска не все пошли работать по специальности. Остались в профессии те, кто родом из авиационных семей. По окончании школы будущую профессию выбрать сложно. Ты мало что знаешь, не имеешь жизненного опыта. Потом остаешься наедине с этим выбором. Я не пожалела о нем ни разу. Приехала в Ростов-на-Дону, поскольку тут больше работы и больше перспектив. В Московский центр УВД тогда девушек не принимали и сейчас берут не всегда.

***— Зарплата диспетчера в Москве — 250 тысяч рублей. Сколько вы зарабатываете, если не секрет?***

— Меньше половины этой суммы. Но деньги не даются просто так. Это очень стрессовая работа. Каждый день — разный, иногда выходишь после смены с мокрой спиной. И не обязательно это значит, что было много самолетов. Иногда достаточно трех бортов с нештатными ситуациями, сложными метеоусловиями, постоянным цейтнотом. Диспетчер должен обладать определенным набором личных качеств. Конечно, женщине порой приходится доказывать свою профессиональную состоятельность. Но специфика работы такова, что может прийти мужчина и с ней не справиться.

***— Какие нужны личные качества?***

— Быстрая реакция, самодисциплина, способность держать себя в руках и справляться со стрессом, принимать решения и нести за них ответственность, помнить о юридических последствиях каждого сказанного слова. Мы изучаем огромное количество документов. В этой сфере все строго регламентировано. Нужен отличный английский, как специальная фразеология, так и разговорный, который может пригодиться в любую минуту. Нужно постоянно быть в тонусе.

***— В профессиональной биографии случаются ситуации, когда рассчитываешь только на себя. Например, отказы техники. С вами случалось такое?***

— Я ощущала этот ужас, когда внезапно перед тобой оказывается погасший черный экран, а люди в это время в воздухе. Это произошло с коллегой на моих глазах. Дальше все по инструкции: оповестить об отказе экипажи, доложить старшему диспетчеру, руководителю полетов, инженерам. Действия отрабатываются на тренажерах. На все уходит 5 минут. Включаются резервные серверы. Метки появляются на экране. Восстановить полную картину происходящего в воздухе можно только по памяти. Тут все зависит от профессионализма диспетчера. Полностью быть готовым к нештатной ситуации невозможно, некий экзистенциальный ужас все равно присутствует.

Менее экстремальные случаи — это сообщение о больном пассажире на борту. Тогда стараешься дать этому самолету приоритет на посадку. Случалось, с борта просили разузнать о действии лекарственного препарата, сомневались можно ли его принимать ребенку, с которым случился приступ астмы.

***— Правда ли, что девушкам доверяют менее сложные участки работы?***

— Скорее нет, чем да. Девушки работают диспетчерами аэродрома, руления, старта, круга, подхода — это участки действительно разные по степени загруженности. Связь в верхнем воздушном пространстве Ростовского диспетчерского центра (РДЦ) по объему движения лишь немного уступает московской. В нашей смене кроме меня еще шесть девушек, успешно ее обеспечивающих. Пожалуй, только в Московском центре (МАДЦ), имеющем супер-высокую интенсивность движения, диспетчерами «подхода» остаются исключительно мужчины с супер-способностями.

***— Ваши коллеги помнят: когда профсоюз объявил бессрочную голодовку, вы были единственным человеком, кто догадался привезти забастовщикам несколько 20-литровых канистр питьевой воды. Что это за история?***

— Конечно, я привезла тогда воду, я ведь тоже находилась среди голодающих и понимала, что нам необходимо, чтобы продержаться как можно дольше. В 2010 году или даже раньше такие формы протеста были. Тогда нас не слышали, в переговоры не вступали, забастовки уже запретили законодательно, но голодовка оставалась действенным методом. Мы ходили на работу, а после смены отправлялись голодать в довольно-таки спартанских условиях. Нас поддержали коллеги в других городах. Это был коллективный протест, он длился три недели примерно. Некоторых уже стали отстранять врачи медпункта, где проводится обязательный медицинский контроль перед каждой сменой. Но в целом народ был крепкий и позиции свои отстоял. Как-то все решилось, требования коллектива выполнили. Это были справедливые требования, надо сказать. Сейчас все решается мирным путем.

***— Чем вы увлекаетесь помимо работы и общественной деятельности?***

— Люблю водить машину. Читаю классику. Иногда хожу в местный театр, хотелось бы, конечно, в Мариинский... Люблю выращивать цветы, которым уже тесно в квартире. Мечтаю построить собственный дом в пригороде Ростова, очень хочется простора. Уверена, что этот проект осуществится.

***— Во всем, что вы делаете, вы добиваетесь высоких результатов. Быть отличницей — ваш жизненный принцип?***

— Стремлюсь, чтобы так было. Школу закончила с отличием. Колледж и вуз (МГТУ ГА) — с красными дипломами. За активную общественную деятельность и отличную учебу министр транспорта наградил меня памятным подарком — часами. Недавнее вручение знака «Отличник воздушного транспорта» стало для меня полной неожиданностью. Мне всегда казалось, что есть люди достойнее меня. Я и сейчас так думаю.

***— Вы полностью вписываетесь в классический американский стандарт — selfmadewoman, «женщина, сделавшая себя сама». Мама гордится вами?***

— Об этом не принято говорить у нас в семье. Но по косвенным признакам догадываюсь, что мама гордится моей самостоятельностью. В конце концов, все началось с ее идеи — получить профессию, которая традиционно считалась мужской.Очень люблю бывать в родительском доме, это для меня «место силы».

***Галина ТОМАШЕВСКАЯ***

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

### Представители России и США в Вашингтоне обсудили вопросы развития гражданской авиации

Встреча прошла «в рамках регулярного диалога», отметил представитель Госдепартамента США. Предыдущая встреча авиационных властей двух стран прошла в июне 2018 года. Сообщалось, что на ней, в частности, поднимались вопросы транзитных грузоперевозок американских авиакомпаний через воздушное пространство России. В последнее время в авиасообщении между Соединенными Штатами и Россией существует ряд проблем. В частности, из-за вопроса транзита американских компаний Вашингтон в мае прошлого года ужесточил требования к трем российским авиакомпаниям — «Аэрофлоту», «Эйр-бриджкарго» (входит в группу «Волга-Днепр») и «Якутии».

### Суд в Бразилии приостановил создание совместного предприятия Boeing и Embraer

Федеральный судья ВикторияДжузиоНето написал в своем решении, что причиной отмены собрания акционеров стал иск профсоюза против Embraer. По мнению профсоюза, руководство компании допустило ряд нарушений бразильского законодательства в процессе переговоров с Boeing. В частности, по мнению профсоюза, до сих пор не решен вопрос о том, какие решения должны приниматься акционерами, а какие — руководством компании. Напомним, в рамках сделки по созданию СП Boeing будет принадлежать 80 процентов его акций, за которые он заплатит $4,2 млрд. Правительство Бразилии уже одобрило создание СП Boeing и Embraer.

### Беспилотное аэротакси Airbus проекта Vahana испытали в США полетами в переходном режиме

Согласно сообщению подразделения A3, испытания проводились на скорости полета в 50 узлов (около 93 км в час) и были признаны полностью успешными. Демонстратор аэротакси Vahana, проходящий летные испытания, выполнен по схеме конвертоплана с передними и задними поворачивающимися консолями крыла. На них размещены по четыре электромотора с воздушными винтами. Режим полета, при котором плоскости воздушных винтов находятся между крайними горизонтальным и вертикальным положениями, называется переходным. Он является достаточно трудным с точки зрения пилотирования: в таком режиме конвертопланы теряют в устойчивости.

### «Республиканцы» призвали Эммануэля Макрона отказаться от приватизации аэропортов Парижа

Вице-президент партии «Республиканцы» ГийомПельтье призвал главу Франции отказаться от плана приватизации, сообщает Le Figaro. «Приватизация аэропортов в Париже, навязанная парламентариям, еще больше ослабляет способность государства защищать людей и выполнять свои задачи», — заявил Пельтье, к которому присоединились еще 103 парламентария. По его словам, Ле-Бурже, Шарль-де-Голь и Орли образуют стратегическую границу. С почти 100 млн пассажиров в год аэропорты позволяют осуществлять строгий контроль за миграцией. «Ни один аэропорт США не приватизирован. Ни одна граница не управляется частной компанией», — отметил он.

### … а сам Эммануэль Макрон призвал Нидерланды прояснить позицию относительно AirFrance-KLM

Президент Франции считает необходимым, чтобы правительство Нидерландов прояснило свою позицию после неожиданного приобретения им 12,7 процента акций франко-нидерландской авиакомпании Air France — KLM. Об этом Макрон заявил, выступая в Елисейском дворце перед началом рабочей встречи с канцлером Германии Ангелой Меркель: «Безусловно, не может идти и речи о том, чтобы оспаривать суверенное право Нидерландов на вхождение в капитал AirFrance - KLM. Это означало бы оспаривать принцип суверенитета в Евросоюзе. Однако власти Франции не были проинформированы о таком решении. Теперь нидерландской стороне надлежит прояснить свои намерения».

### Vietnam Airlines и Sabre Corporation объявили о расширении стратегического сотрудничества

Национальный авиаперевозчик Вьетнама, и ведущий поставщик технологий для мировой индустрии туризма, подписали Меморандум о взаимопонимании (MOU) в присутствии президента США Дональда Трампа и президента Социалистической Республики Вьетнам, Нгуена Фу Чонга. Действие подписанного документа распространяется на инновационные технологии портфеля Sabre Air Vision и Air Center, которые дополнят недавно обновлённую Систему обслуживания пассажиров (PSS) Vietnam Airlines Sabre Sonic. Решения от Sabre помогут повысить рентабельность и цифровые возможности авиакомпании в рамках ее стратегии развития до 2020 года, а также достичь 10-процентного сокращения издержек.

### Аэрофлот вошел в топ-10 международного рейтинга по лучшему клиентскому сервису

В отчете аудиторской компании KPMG говорится, что Аэрофлот занимает восьмое место в международном рейтинге клиентоориентированности. «Аэрофлот — единственный российский бренд в десятке лидеров. Авиакомпания обладает самым молодым воздушным флотом, что создает у потребителя уверенность в комфортности и безопасности», — отмечают составители доклада. В качестве примера высокого качества обслуживания указывается, что на бортах авиаперевозчика кормят пассажиров, есть возможность транспортировки негабаритного багажа, подарки детям и пунктуальность. «Еще одно преимущество Аэрофлота — удобная бонусная программа», — сказано в докладе.

# «Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование» холдинга «Технодинамика»

признан лучшим поставщиком авиационно-технического имущества в России

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

**Поставка авиационных компонентов**

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

**Обмен авиакомпонентов**

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

**Ремонт авиационных компонентов**

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

**Лизинг авиакомпонентов**

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

**Поставка расходных материалов**

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

**Сервис AOG**

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

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

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

## Контактная информация

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

115184 Россия, г. Москва, ул. Большая Татарская,
дом 35 стр. 5, 9й этаж
**АО «Авиационно-сервисный центр «Авиационное оборудование»**



Воздушный транспорт
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ПОДПИСНОЙ КУПОН
на газету «Воздушный транспорт» гражданской авиации

На номера

| | | |
|---|---|---|
| Январь_____ | Февраль_____ | Март_____ |
| Апрель_____ | Май_____ | Июнь_____ |
| Июль_____ | Август_____ | Сентябрь_____ |
| Октябрь_____ | Ноябрь_____ | Декабрь_____ |

Количество экземпляров каждого номера_____
Ф.И.О._____
Организация_____
Юридический адрес_____
ИНН_____КПП_____
Адрес для доставки с указанием почтового индекса_____
_____
Телефон_____Факс_____

Подписку можно оформить в любом почтовом отделении.
Наши индексы:
**82220** — в «Объединенном каталоге «Пресса России»;
**П3187** — в каталоге ФГУП «Почта России»
а также интернет-подписка: https://podpiska.pochta.ru/
на II полугодие 2019 года — **4392 руб**
Адресная (редакционная) подписка позволяет подписаться на еженедельник «Воздушный транспорт» с любого месяца и на любой срок, независимо от сроков и порядка проведения почтовой подписной кампании.
Издание вы будете гарантированно получать бандеролью непосредственно из редакции сразу после выхода очередного номера из печати.
Для оформления заказа заполните подписной купон и отправьте его в отдел распространения по факсу: (495) 953-34-89.
Стоимость редакционной адресной подписки на I полугодие 2019 года — **4272 руб.**
Редакция: (495) 953-34-89


СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

### В Москве за дачу взятки сотруднику Росавиации осужден экс-гендиректор iFly Евгений Филатов

Евгений Филатов приговорен к 3,5 года заключения условно и штрафу в 6 млн рублей за дачу взятки в 2,1 млн рублей. Как рассказали в пресс-службе Следственного комитета, он признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 291 УК РФ («Дача взятки должностному лицу в особо крупном размере»). Как установлено следствием и судом, Филатов в 2017-2018 годах за организацию выдачи для авиакомпании разрешения на разовые полеты международных чартерных рейсов ежемесячно передавал заместителю начальника управления регулирования перевозок Росавиации взятку в сумме 180 тысяч рублей. Общая сумма переданной взятки составила 2 млн 160 тысяч рублей.

### Главное агентство воздушных сообщений Якутии выплатит авиакомпании «Якутия» 300 млн рублей

Арбитражный суд Якутии утвердил мировое соглашение между АО «Авиакомпания Якутия» и АО «Главное агентство воздушных сообщений Якутии» (ГАВС) в рамках дела о взыскании задолженности в размере 300,027 млн рублей. АК «Якутия» в конце декабря заявила о взыскании с ГАВС 300 млн рублей задолженности по «соглашению о продаже пассажирских перевозок». В ходе разбирательств стороны пришли к мировому соглашению.ГАВС должно оплатить задолженность в течение четырех лет: в 2019 году — 68,025 млн рублей, в 2020 году — 77 млн, в 2021 году — 77 млн, в 2022 году — 78,002 млн. Причем в январе 2020 года компании сверят суммы поступлений и оставшегося долга.

### Суд арестовал бывшего топ-менеджера РКЦ «Прогресс» по делу о хищении 5 млн рублей

Самарский районный суд избрал меру пресечения бывшему первому заместителю генерального директора АО Ракетно-космический центр «Прогресс» (Самара) по экономике Константину Наумову.По решению суда Наумов заключен под стражу.По версии следствия, 1 июля 2013 года между РКЦ «Прогресс» в лице Наумова и руководителями ООО «Технокомплектлинии» был заключен фиктивный договор на выполнение работ,которые уже были выполнены в июне 2013 года по госконтракту при монтаже комплекса.В результате, полученные 4 млн 935 тысяч рублей были просто похищены, считает следствие. Наумов уволился из РКЦ «Прогресс» в июле 2018 года.

### Обвиняемые в кражах запчастей с Казанского вертолетного завода отказались признать вину

По версии следствия, участники группы разработали схему, по которой вывозили украденные детали с территории завода. Потом продавали их в другие регионы. В 2016 году участников преступной группы задержали. Было возбуждено уголовное дело по статье «Кража, совершенная организованной группой в особо крупном размере». Ущерб Казанскому вертолетному заводу составил порядка 11 миллионов рублей. Все десять подсудимых свою вину не признали. «Мы ни в чем не виноваты. То, что нас обвиняют в данном преступлении, это ошибка следствия. К тому же, никаких недостач на заводе не было, значит никакого ущерба не было», — рассказал подсудимый Олег Суин.

### Арбитражный суд Москвы продлил конкурсное производство Воронежской авиакомпании «Полет»

«От конкурсного управляющего Бориса Литти поступило ходатайство о продлении срока конкурсного производства на шесть месяцев, до 23 августа т.г., мотивированное тем, что не завершены все мероприятия, предусмотренные законом о банкротстве... Продолжается работа по формированию конкурсной массы и расчеты с кредиторами», — поясняется в определении суда. Конкурсное производство в компании началось в апреле 2016-го, с тех пор неоднократно продлевалось. Первая частная авиакомпания в России добралась до конкурсного производства в апреле 2016 года по иску лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко». На тот момент в реестре требований было больше 3 млрд рублей.

### Суд в Петербурге принял иск Росприроднадзора к «Пулково» о загрязнении реки к рассмотрению

Департамент Росприроднадзора по Северо-Западному федеральному округу требует взыскать с компании «Воздушные ворота Северной столицы» 162 млн рублей за загрязнение реки Новая. По вине ВВСС, нормативы вредных веществ в водах реки превышены по некоторым показателям — в несколько тысяч раз, в частности,концентрация этилового спирта превышена в 540 раз. Также ведомство подало к ВВСС еще один иск с требованием запретить аэропорту использовать реку для сбросов. «Возбудить производство по делу. Назначить предварительное судебное заседание первой инстанции на 24 апреля 2019 года», — говорится в определении суда.

### Прокуратура выясняет причины отравления детей, летевших из Москвы в Магнитогорск

Транспортной прокуратурой выясняются обстоятельства отравления детей, летевших самолетом рейса Москва – Магнитогорск. На борту находилась организованная группа детей, 2003 года рождения, в количестве 11 человек и 3 взрослых, проживающих в Южно-Сахалинске и прибывших в Магнитогорск для участия в соревнованиях по горнолыжному спорту. По прибытии рейса четверо детей обратились за медицинской помощью и госпитализированы с предварительным диагнозом пищевое отравление. Состояние пострадавших – удовлетворительное». По данному факту Карталинской транспортной прокуратурой проводится проверка исполнения закона о защите прав потребителей.

### Таможенники в Татарстане изъяли у пассажиров два чучела крокодилов редких исчезающих видов

«Два чучела сиамского крокодила из Вьетнама изъяли должностные лица татарстанской таможни в международном аэропорту Казани. Таксидермические изделия находились в багаже пассажиров авиарейса Камрань — Казань», — говорится в сообщении таможенной службы. В отношении владельцев возбуждены административные дела по ст. 16. 2. ч. 1 КоАП РФ («Сокрытие товаров, по установленной форме подлежащих таможенному декларированию» и 16. 3. КоАП РФ («Несоблюдение запретов и (или) ограничений на ввоз товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза или в Российскую Федерацию или вывоз»), отметили в таможне.