

Воздушный ТРАНСПОРТ

Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 7-8 (44156)
Февраль 2018

ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**Поставка и ремонт
АВИАКОМПОНЕНТОВ**

Широкая номенклатура в наличии на складах
Центра Дистрибуции



24/7 AOG Desk +7 (916) 580-08-08

wcd@asc.aero, mro@asc.aero

ТЕХНОДИНАМИКА

Авиационно-сервисный центр

ФАП 285-16-017, EASA 145.0792



Везделёт ставят на крыло

Улан-Удэ готов к выпуску самолетов ТВС-2-ДТС

Улан-Удэнский авиационный завод (входит в холдинг «Вертолеты России») готов начать выпуск легких самолетов ТВС-2-ДТС, которые заменят самолеты Ан-2», — рассказали в пресс-службе авиапредприятия. Разработчиком самолета является ФГУП Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С.А. Чаплыгина (г. Новосибирск).

По мнению главы Бурятии Алексея Цыденова, новый самолет сможет закрыть потребности регионального авиасообщения — от авиалесоохраны и санавиации до пассажирских и грузоперевозок. «В России нет производства региональных самолетов аналогов Ан-2. В реестре Росавиации находится 1200 бортов Ан-2. Из аналогов только импортные — это Cessna, Pilatus и прочее. На сегодня разработана модель самолета ТВС-2ДТС, который уже произведен в опытном экземпляре. Мы предложили наладить его производство на базе Улан-Удэнского авиазавода и включить его в программу по развитию авиационной промышленности России до 2025 года», — сообщил Алексей Цыденов на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике в начале февраля.

Подробности на с. 3



Интерьер вашего борта — наша забота



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



АЭРОСТАЙЛ

Воздушный транспорт гражданской авиации № 7-8 Еженедельник

Главный редактор
Сергей ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

В. Шапкин,
генеральный директор
ГосНИИ ГА

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

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

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

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

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

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

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

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ

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

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

Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.

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

При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»

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

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

Заказ Тип. № 274

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Похож ли аэропорт на стадион?

По крайней мере, там также многолюдно и кипят страсти. Экспозиция NAIS 2018 оказалась «заточена» на мундиаль

Гражданской авиации России исполнилось 95 лет. До века не хватает пяти лет, но проделан такой путь, какой за это время не прошел ни один вид транспорта. Из чего состоит сегодня гражданская авиация? Что нужно знать и уметь, чтобы работать в этой отрасли? Прошедшие недавно выставка и форум NAIS 2018 дают наглядные ответы на эти вопросы. На страницах нашего издания уже был опубликован репортаж об основных событиях мероприятия. Вниманию читателя предлагается обзор выставочной программы.

В нынешнем году её особенностью стало то, что доминанту составили павильоны, посвящённые аэропортам. Такой акцент сделан не случайно — тематику выставки и форума во многом определяет предстоящий Чемпионат мира по футболу. Особо запомнился павильон, посвящённый международному аэропорту Шереметьево. Ударным

экспонатом стал макет аэропорта, изготовленный таким образом, чтобы на первом плане находился новый терминал В. Расчётная пропускная способность этого терминала составит 20 миллионов пассажиров в год. Терминал имеет 19 телескопических трапов, 8 из которых предназначены для широкофюзеляжных воздушных судов.

Уникальным проектом стал межтерминальный переход, соединяющий Северный и Южный секторы аэропорта. Он состоит из двух тоннелей — пассажирского и багажного. Протяжённость тоннелей — 1936 метров, что сопоставимо с таким железнодорожным перегонном, как, например, Петровское-Разумовское —



НАТИ. Максимальная глубина заложения — 19,5 метров. Время проезда между терминалами не превысит 5 минут, в то время как сегодня поездка на автобусе между ними может занять от 30 до 40 минут даже ночью, когда пробки есть только около шлагбаумов перед подъездом к терминалу. Но после реконструкции дороги, идущей вокруг лётного поля, поездка не займёт более 10 минут.

Межтерминальный тоннель, как и скоростное шоссе, станут компенсацией за отсутствие в Северном секторе электричек-экспрессов. Но в перспективе экспрессы начнут ходить по Центральному диаметру между станциями Лобня (3 километра от аэропорта Шереметьево) и Одинцово.

Продолжение на с. 6-7



Помимо По-2 существовал и Як-12, с которого Сталин снял опалу так же неожиданно, как и наложил её (за то, что оказался неспособен приземлиться около грузинской дачи вождя). Позже появился и Як-18П. В качестве «воздушного таксомотора» мог использоваться и L-200 («Морава»), активно применявшийся для решения санитарных задач.

Воздушные суда подобного класса забыты не были и в пореформенную эпоху. К 1994 году был создан Ил-103, сертифицированный по нормам АП-23 в 1996 году. Самолёт способен перевозить 4-х пассажиров на расстояния до 1000 километров. Практически в этот же период появился и М101 «Гжель», совершивший первый полёт в 1995

Таксисты к взлёту готовы

Минтранс намерен дать такое разрешение

Может ли таксомотор быть летающим? Почему бы нет. Летательные аппараты соответствующего класса есть, и проблем с их наличием никогда не было. «Классикой жанра» был У-2 (По-2), которым воспользовался Александр Вертинский во время концертного турне по городам СССР, чтобы попасть из Владикавказа в Нальчик. Во второй половине 40-х годов другого способа преодолеть путь между этими двумя городами за короткое время не было.

году. Он рассчитан на перевозку семи пассажиров в стандартной компоновке или четырех – в VIP-версии и обладает такой же дальностью полёта, что и Ил-103. В отличие от последнего ему повезло больше: в первом десятилетии нынешнего века он совершал полёты в качестве воздушного такси (точнее сказать, в качестве воздушной

маршрутки) из Москвы в Нижний Новгород. Эксплуатантом являлась компания DEXTER, впоследствии отказавшаяся от «гжелки» и заменившая его на более вместительный и скоростной Pilatus PC-12.

Одним словом, с «таксомоторными» самолётами положение дел представляется достаточно благополучным, что, к сожалению, про

вертолёты сказать трудно. В вертолётной индустрии сложилась парадоксальная ситуация. Её история началась с вертолёт Ми-1, после чего под влиянием успехов фирмы Сикорского в США был создан Ми-4. Последний стал отправной точкой для Ми-6 и Ми-8.

Продолжение на с. 8

Первый авианосец России

Жизнь и удивительные превращения «Орлицы»

В конце прошлого года на аукцион «Российские награды», который провела нумизматическая фирма «Монеты и медали», был выставлен уникальный и весьма необычный лот из четырёх фотографий авиаматки «Орлица» и базировавшихся на ней гидросамолетов.

Появление на аукционе столь редких фотографий подвинуло заняться изучением вопроса, а что это за авиаматка — практически первый российский авианосец, который поступил на вооружение Российского императорского флота в 1915 году. «Орлица» была единственной авиаматкой Балтийского флота. Другие, а именно «Николай I» и Александр I» действовали в ходе Первой мировой на Чёрном море.

Первоначально «Орлица» была грузопассажирским пароходом «Вологда», который был построен на английской верфи в 1903 г. Уже в ходе эксплуатации пароход переименовали в «Императрицу Александру», который течение 10 лет совершал рейсы между Санкт-Петербургом и Лондоном. Пароход водоизмещением 3800 т с помощью паровой машины мощностью 2200 лошадиных сил развивал скорость 12 узлов.

Начало Первой мировой войны «Императрица Александра» встретила в Санкт-Петербурге. В январе 1915 года пароход был приобретён русским Морским ведомством с целью оборудования под авиаматку и переименован в «Орлицу». Зачислили его во второй ранг судов. Переоборудование корабля провели на Путиловской верфи и командиром был назначен капитан 2-го ранга Б. П. Дудоров. Переоборудование коснулось



верхней палубы, где были построены два ангара, вмещавшие по два гидросамолета; еще один аппарат находился в разобранном виде в трюме. На корабле имелись необходимые для самолетов запасы авиабомб, бензина и масла, а также сласарная, сборочная, моторная и деревообра-

бочная мастерские. Самолеты спускали на воду и поднимали на борт с помощью двух стрел и электромоторов. Над машинным и котельным отделениями была натянута сеть для защиты палубы от вражеских авиабомб.

Продолжение на с. 9



Исходя из исследования, бизнес-туристы забронировали в полтора раза больше авиабилетов на даты проведения форума, чем годом ранее. Если в 2017 году интерес к форуму несколько ослабел, в этом — деловое сообщество вновь активизировалось.

Больше всего посетителей форума прилетело в Сочи из Москвы, Краснодар и Санкт-Петербурга. При этом число делегатов из Краснодар утирилось по сравнению с 2017 годом. Среди гостей форума этого года преобладают сотрудни-

ки энергодобывающих, FMCG- и фармацевтических компаний.

Большинство деловых путешественников отправились в Сочи авиакомпаниями «Аэрофлот», Utair и S7. Доля перелетов бизнес-классом составила 7 процентов от числа всех билетов, приобретенных на даты форума. Самый дорогой авиабилет приобрел сотрудник табачной компании, отправившийся в Сочи из Москвы бизнес-классом авиакомпании «Аэрофлот» за 138 тысяч рублей. На время проведения форума

Полезное с приятным

Сочинский форум привлек в полтора раза больше бизнес-туристов, чем в 2017 году

Эксперты лидера рынка делового туризма — Группы компаний «Аэроклуб» проанализировали результаты бронирования авиабилетов на период проведения инвестиционного форума в Сочи и выяснили, как изменился интерес к мероприятию среди компаний, работающих в России.

значительно выросли цены в сочинских гостиницах. В особенности увеличилась стоимость ночи в отелях категории 5* (79 процентов), трехзвездочные гостиницы подорожали на 20 процентов, рост цен в гостиницах 4* оказался наименее значительным и составил 14 процентов. Дороже всего проживание обошлось сотруднику компании из сферы науки и образования в гостинице Radisson Blue Paradise — за три ночи в двухместном

стандартном номере бизнес-турист заплатил 120 500 рублей.

Существенной частью бюджета поездки в Сочи также стал трансфер из аэропорта до гостиницы. В среднем деловые путешественники тратят 4 с половиной тысячи рублей, чтобы добраться до отеля. Самым дорогим бронированием стала аренда минивэна на 16 часов стоимостью 38 900 рублей.

Наша справка. Группа компаний «Аэроклуб» — лидер в сфере

организации деловых путешествий и мероприятия для корпоративных клиентов. Компания была основана в 1994 году, сейчас в офисах в Москве, Санкт-Петербурге и Владивостоке работает более 500 сотрудников. Среди основных услуг — консалтинг и аудит по оптимизации расходов, разработка индивидуальных программ сокращения затрат на деловые путешествия, а также развитие уникальных IT-решений в сфере бизнес-туризма.

Везделёт ставят на крыло!

Улан-Удэ готов к выпуску самолетов ТВС-2-ДТС



Всем увиденным на Улан-Удэнском авиационном заводе глава Правительства Дмитрий Медведев остался доволен!

Своими техническими характеристиками ТВС-2-ДТС будет отличаться от аналогов, представленных на рынке малой авиации (Cessna, Pilatus, Ан-2). В частности, машина, по данным разработчиков, будет обладать приемлемой стоимостью летного часа, увеличенной дальностью и продолжительностью полета, а также адаптирована для эксплуатации в северных регионах. Новый самолет оснащен современным комплексом авионики, благодаря которому может эксплуатироваться в любое время суток в любую погоду.

По данным правительства Бурятии, серийное производство самолета возможно уже в 2019 году. Перед этим необходимо привести в соответствие нормативно-правовую базу. Ранее полпред президента в Сибирском федеральном округе Сергей Меньялло сообщал журналистам, что связано это с тем, что раньше не было композитов, работали только с металлом.

Дальше — больше. Процесс, как любил повторять последний советский лидер, пошел. И он действительно пошел. В рамках Российского инвестиционного форума в Сочи власти Якутии, Бурятии, Минпромторг и Минтранс РФ подписали соглашение о создании в Республике Саха (Якутия) авиакомпании для эксплуатации самолетов ТВС-2ДТС. Работа над проектом четырехстороннего соглашения велась в рамках исполнения поручения Президента Российской Федерации Владимира Путина по повышению транспортной доступности, развитию малой авиации и определению оптимального типового ряда воздушных судов для осуществления местных авиaperевозок пассажиров на территории Дальневосточного федерального округа. Документ подписали глава — председатель правительства Бурятии Алексей Цыденов, председатель правительства Якутии Евгений Чекин, министр транспорта РФ Максим Соколов, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, генеральный директор «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Окончание. Начало на с. 1

«Документ позволит начать совместную выработку финансовых и юридических механизмов, позволяющих организовать транспортно-логистическую сеть с применением парка самолетов ТВС-2ДТС и их серийного производства на базе Улан-Удэнского авиационного завода», — говорится в сообщении пресс-центра форума.

Эксплуатантом выступит новая авиакомпания, которая будет создана на базе одного из уже существующих в Якутии авиаперевозчиков. В настоящий момент об-

гине ее присутствия, необходимо сделать эти перевозки рентабельными. Кроме того, нужно решить вопрос правовой базы, регламентирующей эксплуатацию малой авиации», — сообщил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

«Мы благодарны Министерству промышленности и торговли России, Министерству транспорта РФ за выбор Улан-Удэнского авиационного завода в качестве производственной площадки. Предприятие, безуслов-



Подписание в Сочи соглашения о создании в Якутии авиакомпании для эксплуатации самолетов ТВС-2ДТС

суждается возможность поставки воздушных судов с привлечением Государственной транспортной лизинговой компании.

Со своей стороны, Минпромторг России решит вопрос финансовой поддержки для завершения ОКР по самолету ТВС-2ДТС, сертификации и других возможных мер государственной поддержки с целью организации серийного производства.

«Нам предстоит большая работа. Фактически, региональную авиацию приходится создавать заново. Государство готово субсидировать производителям воздушных судов для местных и региональных перевозок часть затрат на их сертификацию, а также на реализацию проектов по подготовке и сертификации производства. В бюджете на это предусмотрено 220 миллионов рублей на 2018 год и по 230 миллионов на 2019 и 2020 годы. Для новой авиакомпании требуется создать маршрутную сеть в каждом ре-

гионе, обладает всеми компетенциями для успешной реализации этого проекта, тем более что разработчик самолета — СибНИА — ранее также высказывал пожелание организовать выпуск ТВС-2ДТС именно в Улан-Удэ», — заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Ранее глава Якутии Егор Борисов поручил специалистам авиакомпании «Якутия» изучить воздушное судно ТВС-2ДТС. По итогам работы эксперты выяснили, что цельнокомпозитный самолет ТВС-2ДТС является наиболее адаптированным к морозам Якутии. Самолет имеет возможность взлета и посадки с неподготовленных и предельно коротких площадок с низкой плотностью грунта. По поводу американского воздушного судна Cessna Ил Дархан — высшее должностное лицо Республики Саха (Якутия) сказал: «Это не наш

самолет, он на северах не сможет летать. У нас есть другие направления по малой авиации, над которыми мы сегодня работаем».

Власти Якутии сообщают, что регион может стать базовой площадкой для внедрения новых самолетов. «Компетенции авиаперевозчиков Якутии, большой опыт по выполнению полетов в сложных климатических условиях на обширную сеть аэродромов, состоящую из 120 посадочных площадок и вертодромов и 32 аэропортов позволяют региону стать базовой площадкой для внедрения новых самолетов. Согласно проекту соглашения на базе АО АК «Полярные авиалинии» планируется организовать авиакомпанию для эксплуатации парка самолетов ТВС-2ДТС», — сообщает правительство региона.

Проблема обновления парка малой авиации является острой не только для Якутии, но и для всего Дальнего Востока, где низкая плотность населения, малая интенсивность пассажиропотоков, суровые климатические условия требуют особой спецификации воздушных судов. Понимая приоритет повышения транспортной доступности населения, руководство республики принимает необходимые действия по поддержке авиакомпаний и местных аэропортов. Тем не менее, в этой сфере есть проблемы, которые невозможно решить без поддержки федерального правительства, рассказали в пресс-службе.

Соглашение позволит объединить усилия по улучшению транспортной доступности малонаселенных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, развитию внутри- и межрегиональных связей, повышению медицинской защищенности населения, конкурентоспособности российской промышленности на рынке самолетов малой авиации.

ТВС-2ДТС — турбовинтовой всепогодный самолёт малой авиации, имеющий цельнокомпозитную конструкцию из углепластика. Спроектирован ФГУП СибНИА на замену Ан-2. Самолет может взлетать и садиться на неподготовленных площадках, предназначен для использования в недоступных районах, в санитарной авиации, сельском хозяйстве, условиях Крайнего Севера. Крейсерская скорость — 350 километров в час, грузоподъемность — до 3,5 тонны при доставке на расстояние до 1,2 тысячи километров. Максимальная дальность полета — 4,5 тысячи километров. ТВС-2-ДТС был изготовлен в 2017 году на Улан-Удэнском авиазаводе и продемонстрирован на авиасалоне МАКС.

Соб. инф.

ОФИЦИАЛЬНАЯ АВИАХРОНИКА

Система tax free будет введена в пилотном режиме в аэропортах четырех регионов России

«Я подписал постановление Правительства на эту тему. Пилотный проект стартует в четырех наиболее популярных у иностранных туристов регионах — Краснодарский край, Московская область, Москва и Санкт-Петербург, где наиболее мощный туристический поток», — сказал Дмитрий Медведев на совещании с вице-премьерами. Он пояснил, что режим tax free будет действовать для иностранцев, которые вывозят купленные в России товары за пределы таможенной территории Евразийского экономического союза. Глава российского Правительства отметил, что tax free, как система возврата НДС, действует во многих странах и этот механизм неплохо себя зарекомендовал по всему миру.

Российским авиакомпаниям тоже придется отчитываться о выбросах парниковых газов

Минтранс России разрабатывает модель компенсационных мер для российских авиакомпаний за выбросы углерода в атмосферу при выполнении международных полетов. В декабре ICAO разослала странам-участницам письмо с предложениями о внедрении мониторинга, отчетности, верификации, а также создании системы компенсации выбросов углерода. Запустить систему нужно в 2019 году. Новые требования к схеме регулирования выбросов (ETC) приняты на ассамблее ICAO в октябре 2016 года. Тогда же согласована всемирная схема их регулирования (CORSIA). После анализа документов ICAO Минтранс планирует начать работу над внедрением системы.

Совфед предостерег от ликвидации небольших авиакомпаний из-за катастрофы самолета Ан-148

«Искусственно защищать рынок нельзя. Конкуренция и здесь — двигатель прогресса, двигатель отрасли. Нельзя довести до того, чтобы была монополия на этом рынке», — сказала Валентина Матвиенко журналистам. По мнению спикера Совета Федерации, ограничение рынка приведет к ухудшению качества обслуживания, а также скажется на ценах на билеты. «У нас есть Росавиация. Вопросы надо и ей задавать, и Росавианадзору, каким образом осуществляется контроль за деятельностью компаний, в первую очередь, с точки зрения жесткого соблюдения требований правил авиационной безопасности. Это должно быть «во первых строках», все остальное потом», — сказала спикер СФ.

Юрий Слюсарь останется во главе корпорации при вхождении ПАО «ОАК» в состав «Ростеха»

«ОАК возглавляет Слюсарь. Его никто никуда соответственно не убирает. Он руководитель», — сообщил журналистам министр промышленности и торговли Денис Мантуров. Отвечая на вопрос о сроках вхождения в «Ростех», Мантуров сказал: «Рассчитываем, что в этом году». «Ростех» выполнит задачи по принятию в свой контур Объединенной авиастроительной корпорации в установленные сроки, заявили в пресс-службе госкорпорации. «Решение за Президентом и Правительством — они определяют целесообразность и сроки. Если такие решения будут приняты, мы их, безусловно, выполним в те сроки, которые будут поставлены», — заявил представитель «Ростеха».

Росавиация поручено мониторить стоимость авиабилетов к Чемпионату мира с 10 марта

Минтранс поручил Росавиации с 10 марта мониторить цены на авиабилеты к Чемпионату мира по футболу и информировать Федеральную антимонопольную службу (ФАС) при необоснованном повышении, заявил министр транспорта РФ Максим Соколов, выступая в Совете Федерации. Ранее Росавиация уведомила авиакомпании о запрете повышения стоимости авиабилетов на перелеты в города, принимающие Чемпионат мира по футболу. Чемпионат в России пройдет с 14 июня по 15 июля 2018 года. Матчи турнира примут Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Волгоград, Казань, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург и Сочи.

Минтранс предложил более четкие правила освобождения от НДС услуг в аэропортах РФ

Сейчас от обложения НДС, согласно ст. 149 Налогового кодекса (НК), освобождены услуги, «оказываемые непосредственно в аэропортах РФ и воздушном пространстве РФ по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание». Министерство же предлагает освободить от НДС только аэронавигационное обслуживание в российском воздушном пространстве. Прочие услуги в аэропортах, например, наземное обслуживание пассажиров, багажа, воздушных судов, тогда должны облагаться в общем порядке по ставке 18 процентов. По мнению юристов, такая модель поведения аэропортов не влечет значимых проблем для российских авиакомпаний.

Максим Соколов рассказал сенаторам о работе по созданию в РФ отрасли ремонта самолетов

Вопрос о создании условий для ремонта пассажирских ВС зарубежного производства на территории России поднял сенатор Максим Ковчерадзе. Он отметил, что самолеты российских перевозчиков ремонтируются сейчас в таких странах как Монголия, Румыния и Болгария. Он заявил, что объем этого рынка составляет \$2 млрд ежегодно и призвал разработать программу поддержки отрасли ремонта самолетов в РФ, чтобы избежать оттока этих денег за границу. Соколов пояснил, что зарубежные производители ВС, используемых компаниями из России, сами определяют места организации ремонтных баз: «Но мы вместе с Минпромторгом ведем работу в этом направлении».

Росавиация настаивает на обязательной регистрации российских самолетов в России

«Ведущими пятнадцатью авиакомпаниями нашей страны эксплуатируется 644 воздушных судна. Из них только 12 находятся в собственности авиакомпаний. Остальные находятся в лизинге. Когда у тебя в собственности ничего нет, то решение многих вопросов может быть гораздо более легкомысленным», — заявил глава ведомства. Это говорит о том, что необходимо принимать большой комплекс мер, чтобы авиабизнес почувствовал свою ответственность. Это, в том числе, и возвращение воздушных судов под юрисдикцию Российской Федерации. Глава Росавиации отметил, что если не принять такие меры, то Россия может вообще остаться без флота.



БИЗНЕС И ФИНАНСЫ

Выплаты каждой семье погибших в катастрофе самолета Ан-148 составят более 3 млн рублей

Общие выплаты каждой семье погибших в катастрофе Ан-148 в Подмосковье составят более 3 млн рублей. Об этом заявил вице-премьер РФ Аркадий Дворкович на совещании у председателя Правительства России Дмитрия Медведева со своими заместителями. «Кроме того, организована работа по составлению паспортов жизненной ситуации для каждой семьи с тем, чтобы определить, какая дополнительная помощь нужна в связи с тем, что в семьях есть несовершеннолетние дети, различные ситуации, которые требуют дополнительных действий. Это касается и семей погибших пассажиров, и членов экипажа», — доложил Дворкович Медведеву о работах по расследованию катастрофы.

За январь 2018 года российские авиакомпании перевезли в общем более 7,536 млн пассажиров

По оперативным данным Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) за январь 2018 года воздушные суда российских авиакомпаний перевезли 7 536 074 пассажиров, что на 13,5 процента больше, чем за аналогичный период 2017 года. Об этом говорится в материалах ведомства на его сайте. Кроме того, за первый месяц 2018 года российскими авиакомпаниями было перевезено 82 944,46 тонн почты и грузов, что выше показателя января прошлого года на 6,9 процента. В целом пассажирооборот российских авиакомпаний за январь 2018 года составил 19,469,409.47 тысячи пасс.км, что на 14,8 процента выше данных за январь 2017 года.

За последние 2-3 года менее трети россиян воспользовались авиационными перелетами

Все больше граждан России начинает пользоваться самолетами: если в 2014 году 19 процентов сообщали, что летали в последние несколько лет, то сегодня таких насчитывается 29 процентов, сообщает Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ). Ядро группы авиапассажиров составляют жители Москвы и Санкт-Петербурга (54 процента), респонденты с высоким, по их оценкам, достатком (44 процента), молодые люди (36 процентов среди 18-24-летних, 37 процентов среди 25-34-летних). Преимущественно граждане путешествуют самолетом по личным делам (68 процентов), выбирая воздушный транспорт в первую очередь за быстроту.

В авиакомпании Utair планируют создать пояс региональных перевозок от юга РФ до Сибири

«Исторически у нас было много региональных перевозок внутри большой Тюменской области, но мы поняли, что надо двигаться дальше, мы хотим развивать транспортный пояс с юга до Сибири. Основная модель, которую мы выбрали — это мини-хабы», — рассказал на пресс-конференции в рамках NAIS-2018 президент компании «Utair — Пассажирские перевозки» Павел Пермяков. В качестве пилотного проекта выбран Краснодарский край, где у Utair базируется несколько самолетов ATR 72, которые летают между Сочи и Краснодаром, а также в Минеральные Воды и Махачкалу. Кроме того, Utair рассчитывает в скором времени начать выполнять рейсы из юга России в Поволжье.

ГСС инвестирует в новый склад запасных частей для Sukhoi SuperJet 100 три миллиарда рублей

Об этом сообщил журналистам в кулуарах Singapore Airshow генеральный директор ГСС Александр Рубцов. «Всего мы планируем инвестировать порядка 3 млрд рублей в новый склад запасных частей к тем 4,5 млрд рублей, которые у нас там сейчас есть», — сказал Рубцов. Кроме того, компания собирается увеличить количество запчастей на складах, отметил гендиректор ГСС. Это планируется сделать за счет поддержки Правительства Российской Федерации. «Мы рассчитываем в этом году получить достаточно серьезный объем поддержки через Минпромторг России, чтобы увеличить запасы запасных частей на наших центральных складах», — сказал Рубцов.

Росавиация не будет выдавать авиакомпаниям разрешение на полеты без подтверждения слотов

Об этом на пресс-конференции в рамках NAIS-2018 заявил журналистам глава Росавиации Александр Нерадько. «Ведем работу в тесном взаимодействии с Ростуризмом именно для того, чтобы сгладить те острые углы во взаимоотношениях, которые возникают между туроператорами и авиакомпаниями. Туристический бизнес в сочетании с авиационным бизнесом — гремучая смесь, как показывает жизнь. И проблемы одной отрасли очень часто переносятся на проблемы в другой отрасли. Мы в ежедневном режиме ведем работу совместно с Ростуризмом, и такая работа приносит результат», — заявил глава ведомства. Росавиация уже получила позитивный отзыв со стороны Ростуризма.

AZUR air стала лидером отрасли по проценту занятости пассажирских кресел в прошлом году

В соответствии с опубликованной Росавиацией статистикой по итогам 2017 года, AZUR air стабильно занимает 8 место в отрасли по числу перевезенных пассажиров и пятое место — по пассажирообороту. По данным регулятора, с января по декабрь авиакомпания AZUR air перевезла более 3 млн 747 тысяч пассажиров, что на 59,9 процента больше показателя 2016 года. По итогам 2017 года AZUR air заняла первое место среди ведущих авиакомпаний России по проценту занятости пассажирских кресел. В 2017 году 96,6 процента кресел на рейсах авиаперевозчика было занято пассажирами, при этом компания увеличила данный показатель по сравнению с 2016 годом на 1,8 процента.

S7 Airlines впервые предлагает пассажирам оплачивать дополнительные услуги милями

Участник глобального авиационного альянса oneworld, S7 первой среди российских авиакомпаний предоставила возможность пассажирам оплачивать дополнительные услуги милями программы лояльности S7 Priority. При онлайн-регистрации на рейс или на стойке регистрации в аэропорту можно оплатить милями выбранное место в салоне, в том числе место повышенной комфортности, или перевозку сверхнормативного багажа. Чтобы получить услугу, необходимо, чтобы на счете участника S7 Priority было достаточно миль, в том числе хотя бы за один перелет S7 Airlines в текущем или предыдущем году. Мили спишутся со счета в момент оформления услуги автоматически.

Едва эксперты в области безопасности полётов успели порадоваться, что с коммерческими воздушными судами вместимостью более 50 кресел за минувший год не произошло ни одной катастрофы (местный сегмент, к сожалению, не обошёлся без потерь — вспомним трагедии с Ан-2 и L-410), как началось омрачено страшной трагедией: 11 февраля в Подмосковье, рядом с деревней Аргуново на границе Раменского и Воскресенского районов, разбился самолёт Ан-148.

Ан-148 мог войти в историю гражданской авиации как самолёт, не «убивший» ни одного пассажира...

Весть об этом стала громом среди ясного неба. В Подмосковье уже давно ничего подобного не происходило. Последняя громкая катастрофа случилась в сентябре 2002 года в Шереметьево, где разбился Ил-86, но на его борту пассажиров не было. Поэтому про этот самолёт говорят, что он никого не убил (из пассажиров). До 11 февраля авиационная ответственность была уверена, что Ан-148 будет обладать столь же безупречной репутацией. Но надежды были перечёркнуты разом.

В названный день самолёт Ан-148 авиакомпании «Саратовские авиалинии» вылетел из аэропорта Домодедово, чтобы выполнить регулярный пассажирский рейс в Орск. Спустя 10 минут с высоты 200 метров самолёт неожиданно устремился к земле, упал и взорвался. Все, кто находился на борту, 65 пассажиров и 6 членов экипажа, погибли. Обломки самолёта были разбросаны по площади в 30 гектаров. Когда начались поисково-спасательные работы, на месте падения было обнаружено более 2000 (!!!) фрагментов человеческих тел и около 500 обломков воздушного судна.

От самолёта данного типа чего-либо подобного было трудно ожидать. Хотя, справедливости ради, напомним, что в 2011 году в Белгородской области разбился точно такой же самолёт, который планировалось поставить в Мьянму. Но на его борту пассажиров не было: он совершал испытательный полёт и в реестр гражданских воз-



душных судов еще не был внесён. Причина трагедии 2011 года была выяснена — самолёт был выведен на режимы, на которые не был рассчитан.

делении «Почты России» вертолёт нег вообще.

Непременной версией для нынешних реалий, разумеется, стал теракт. Удивляться не приходится

а взорвался в воздухе. Рассматривалась и версия отказа двигателей, но она не подтвердилась. Впрочем, если бы отказ двигателей был, экипаж попытался бы посадить самолёт в режиме планирования. Известен случай такой посадки Ту-204 в Новосибирске.

Рассматривалась и версия о том, что самолёт перед взлётом не был обработан противообледенительной жидкостью. Это представляется маловероятным, но на чём зиждется данная версия, понять нетрудно: вспоминается трагедия в Тюмени 2012 года с самолётом ATR-72. Но он упал рядом с аэродромом, а Ан-148 находился уже достаточно далеко от него. Коллеги погибшего командира отмечают, что, вероятнее всего, в обработке не было нужды: самолёт едва успел вернуться из предыдущего рейса и льдом обрасти не успел.

Конец пересудам положила находка «чёрных ящиков». Расшифровав параметрический самописец, эксперты Межгосударственного авиационного комитета установили, что катастрофа могла быть вызвана тем, что экипаж не располагал объективными данными об истинной ско-



Верный соратник Чубайса Аркадий Евстафьев — владелец заводов, турбин, самолетов... Преданность нынче дорого ценится. В отличие от жизни

Что же произошло с самолётом «Саратовских авиалиний»?

В отличие от катастроф предыдущих лет версий о причинах трагедии выдвигалось сравнительно немного, и все они по ходу расследования быстро отменялись. Одна из них сводилась к столкновению с вертолётom «Почты России». Эта версия представлялась маловероятной с самого начала — на той высоте, с которой Ан-148 начал падать, вертолёты, как правило, не летают, и обломков второй машины не было найдено. Выяснилось также, что в авиационном подраз-

— события развивались стремительно, и экипаж сигнала бедствия на землю не передал. При аналогичных обстоятельствах в 2015 году разбился A321 в небе над Синаем, но он на землю не падал,



рости самолета. Перед взлетом по какой-то причине не был включен обогрев приемников полного давления (ППД), что привело к искажению и расхождению показаний приборов.

За неделю до катастрофы аналогичные случаи были выявлены на семи самолётах SSJ 100 авиакомпании «Аэрофлот», что, к счастью, к трагедии не привело. По версии экспертов, на 150-й секунде полета возникли разночтения между показателями модуля воздушных параметров (МВП), которые видел командир воздушного судна Валерий Губанов, и данными, которые считывал и выводил на отдельную панель резервный модуль. В этот момент Ан-148 находился на высоте около 1,3 км по отношению к ВПП аэропорта Домодедово.

Скорость, которую видел пилот Губанов, была выше, чем та, которую указывал резервный модуль. Спустя почти полминуты расхождения достигли почти 30 км/ч, и автоматика дала экипажу команду сравнить приборную скорость. Через 50 секунд, уже на высоте 2 км, эта команда повторилась, после чего экипаж, по всей видимости, отключил автопилот и повел самолет на снижение, видимо, пытаясь таким образом набрать недостающую по приборам скорость. Тангаж при этом достигал 30 градусов. В этот момент «командирский» МВП показывал, что скорость самолета равна нулю, а резервный — крайне низкие для подобной ситуации 200 км/ч.

Изученный экспертами черный ящик не фиксировал показатели, которые передавались автоматикой второму пилоту Сергею Гамбарьяну. Они могли отличаться от тех, что видел Валерий Губанов, и тех, что фиксировала резервная панель. Дело в том, что по конструкции Ан-148 каждый из трех ППД отвечает за сбор данных для своего модуля — «командирского», резервного и того, что должен был получать пилот Гамбарьян.

Впрочем, вряд ли истинную картину видел и он. Из расшифровки параметрического самописца следует, что обогрев всех трех ППД был выключен, а значит, они, вероятнее всего, были попросту заморожены и не работали. Это прямо противоречит контрольной карте и летному руководству для Ан-148. Они требуют включения этой системы на исполнении старте, то есть непосредственно перед взлетом самолета. В МАК пока не нашли причины, почему это требование не было исполнено.

Хотя данная версия и выглядит правдоподобно, окончательные выводы делать преждевременно. Расследование не завершено, и новые выявленные факты могут внести в его ход существенные коррективы.

Обломки самолёта доставлены в Жуковский, где должна быть произведена их выкладка. А сейчас мы обратим внимание на те сопутствующие детали, которые сомнения не вызывают.

При расследовании подобных трагедий, разумеется, предметом внимания становится система подготовки лётчиков. Комментируя происшедшее, Герой России, лётчик-испытатель Магомед Толбоев подверг её резкой критике, заявив, что вместо лётчиков остались только «операторы и тыкалки».

Но едва ли стоит сказанное им в сердцах относить на счёт экипажа разбившегося лайнера. Командир — Валерий Губанов, ро-



дившийся в 1966 году, изначально был военным лётчиком и воевал в Афганистане. После увольнения из армии Валерий поступил в гражданскую авиацию. Он окончил Тамбовское авиационное училище, и попрекать его «тыкалками» определённо не приходится. К тому же его общий налёт составляет 5800 часов, около половины из которых приходится на Ан-148.

Второй пилот Сергей Гамбарьян в 2006 году окончил МГТУ ГА, в 2012 году поступил в СПбГУ ГА, который закончил в 2016 году. До поступления в «Саратовские авиалинии» работал в «Оренбургских авиалиниях». Лётный стаж составляет 12 лет. Это не так уж мало и, кроме того, владение специальностями пилота и инженера идёт только на пользу.

А как была организована работа в авиакомпании? Вот об этом можно не спрашивать. На форуме клиентов размещено немало не лестных отзывов, касающихся старого парка, низкого уровня безопасности полётов и неудовлетворительного качества обслуживания. Известно также, что в 2015 году Росавиация отозвала лицензию «Саратовских авиалиний» на международные перелеты из-за того, что во время рейса в Анталию в кабине пилотов находилась 22-летняя дочь генерального директора авиакомпании Игоря Третьякова, зарегистрированная как служебный пассажир. Чем могут

закончиться подобные вольности — хорошо известно, достаточно вспомнить трагедию в Междуреченске с самолётом А310 1994 года.

Авиакомпания была образована в 1994 году на базе государственного предприятия «Саратовский объединенный авиаотряд». Сейчас 55,55 процентов «Саратовских авиалиний» принадлежит компании «Союз Инвест» бизнесмена Аркадия Евстафьева. Он же является генеральным директором ЗАО «Инвестиционный холдинг «Энергетический союз», контролирующего 26,63 процента акций «Саратовских авиалиний», а также вла-

дельцем ЗАО Банк «Агророс» и предприятия «Тольяттинский трансформатор». Такой вот сверхэффективный менеджер — и швец, и жнец, и на дуде игрец.

Евстафьев известен тем, что с 1992 по 1995 годы работал пресс-секретарем и помощником Анатолия Чубайса. С 1996 года Евстафьев сотрудничал с избирательным штабом Бориса Ельцина и оказался замешан в скандале с «коробкой из-под ксерокса» (был задержан при выносе из Дома Правительства коробки с 538 тысячами долларов). Впоследствии баллотировался в Госдуму, представлял интересы Михаила Прохорова, в 2011 году был избран руководителем регионального отделения партии «Правое дело». В авиации, что называется, ни сном, ни духом...

Что касается ветхости воздушного флота, эта претензия справедлива отчасти и касается самолётов Як-42, которые некогда составляли основу парка данного перевозчика. Ориентация на этот тип легко объяснима: Як-42 серийно строился в Саратове, и задача по организации его обслуживания и ремонта была легко решаемая. Но Ан-148 старым самолётом не является. Разбившийся самолёт был построен в 2010 году в Воронеже и первоначально эксплуатировался в авиакомпании «Россия», а в 2016 году был продан «Саратовским авиалиниям».

Проблемы с эксплуатацией этого самолёта возникали и прежде, но до серьезных происшествий дело не доходило. Напомним, что Ан-148 разработан на Украине. Данное обстоятельство на организации его эксплуатации и технической поддержки может также сказаться не лучшим образом.

В настоящее время эксплуатация самолётов Ан-148 приостановлена до выяснения причин случившегося. Но в маршрутной сети это брешь не пробьет: помимо авиакомпании «Ангара» гражданских эксплуатантов Ан-148 в России сегодня больше нет. Последняя, однако не видит проблем с эксплуатацией этих ВС и останавливать парк не собирается.

Нет слов, трагедия страшная, и боль от неё утихнет не скоро. К сожалению, вопросы вызывает организация не только деятельности «Саратовских авиалиний», но и поисково-спасательной операции. Министр здравоохранения Московской области Дмитрий Марков сообщил, что первый вызов поступил в службу скорой помощи в 14:40. Машина приехала через 10 минут, и после этого медики и специалисты МЧС пешком в течение часа добирались до места падения. Почему — спрашивать не приходится. В нынешнем году зима нам задала жару: такого количества снега давно мы не видели. Но почему медики и спасатели оказались невооружёнными? Неужели нет специальной техники? Свежо предание, да верится с трудом. На каждой выставке «Интерполитех» демонстрируется техника, предназначенная для МЧС — гусеничные тягачи, тяжёлые трёхосные грузовики «КамАЗ», «Урал» и пр., которые пройдут «там, где пехота не пройдёт и бронепоезд не промчится». Казалось бы, исключительный случай доказать, что эта техника не напрасно строилась! И для вертолётов нашлось бы дело — не прошёл грузовик, высадили бы десант с воздуха. Впрочем, на второй день после трагедии было задействовано уже 200 единиц техники. Ждали высочайшей команды?

В предыдущем номере «ВТ» мы обсуждали, что есть человеческий фактор. Трагедия в Подмоскowie подчёркивает многогранность этого понятия. Искать ответ на вопрос «кто виноват?» бессмысленно, так как вины какого-то одного конкретного лица нет. Если мы начнём устанавливать причинно-следственные связи, то вывод, скорее всего, сформулируется словами Роберта Бёрнса: беда случилась «оттого, что в кузнице не было гвоздя».

Что же делать? Ответ на этот вопрос ищут специалисты по авиационной безопасности всего мира. Найти его — значит отдать дань памяти всем погибшим.

Пётр КРАПОШИН

КУРЬЕР АВИАПРОМА

ОЭЗ «Титановая долина» и ОАК создадут центр новых технологий обработки титана

Документ подписали президент ОАК Юрий Слюсарь и генеральный директор ОЭЗ «Титановая долина» Артемий Кызласов. Центр механообработки позволит увеличить переделы титана в Верхней Салде. Благодаря нему российские авиастроители получат возможность снизить себестоимость титановых изделий. «Создание новых российских самолетов связано с увеличением доли использования перспективных материалов. С развитием авиастроения применение титановых сплавов в конструкции самолета будет возрастать», — заявил президент ОАК Юрий Слюсарь. Ранее руководство ОЭЗ объявило о начале аналогичных проектов с холдингами «Вертолеты России» и «Технодинамика».

Дмитрий Rogozin допускает участие Европы в создании российско-китайского самолета

Вице-премьер Правительства РФ Дмитрий Rogozin допустил возможность участия компаний из Люксембурга и Бельгии в создании российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета в качестве поставщиков оборудования. «Считаем возможным с симпатией относиться к перспективе участия люксембургских и бельгийских компаний в проекте создания широкофюзеляжного дальнемагистрального российско-китайского самолета в качестве поставщиков оборудования», — заявил он журналистам после заседания межправкомиссии России, Бельгии и Люксембурга. Он пояснил, что прежде всего речь идет о поставке авионики, стекла.

Уменьшенная до 75 мест версия самолета SSJ 100 может выйти на рынок в 2022 году

Компания «Гражданские самолеты Сухого» начала разработку новой, уменьшенной до 75 мест (в базовой модели — 98 мест) версии российского самолета Sukhoi SuperJet 100. Как сообщил президент ГСС Александр Рубцов, «На сегодня принято принципиальное решение о глубокой проработке вопроса с тем, чтобы облегчить конструкцию, ориентированно на региональные перевозки в пределах 1500-2000 км. Такая работа стартовала буквально несколько недель назад, и мы будем рассчитывать, что эта машина действительно будет востребована на рынке, мы очень рассчитываем, что она будет легче, экономичнее». Как пояснил Рубцов, этот самолет может выйти на рынок в 2022 году.

«ОДК—Климов» реализует лучший отечественный проект импортозамещения по версии жюри РСПП

Конкурс ежегодно проводится Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП) и определяет лучшие компании страны, чей вклад в развитие российской экономики наиболее заметен. Напомним, на базе «ОДК-Климов» успешно реализуется программа импортозамещения вертолетных двигателей семейства ВК-2500 (разработаны «ОДК—Климов»), предназначенных для большинства вертолетов «Ми» и «Ка». ВК-2500 создан на замену вертолетному двигателю ТВ3-117. В сравнении с ним это — более современный, более технологичный двигатель. Ранее в страну поставлялись вертолетные двигатели, произведённые на Украине, а также мотокомплекты для финальной сборки.

Завершено грунтование топливозаправщика Ил-78М-90А перед испытательными полетами

В Ульяновске в специализированном окрасочном комплексе «Спектр-Авиа» завершены работы по грунтованию первого летного образца перспективного самолета-топливозаправщика Ил-78М-90А. Воздушное судно разработано Авиационным комплексом им. С.В. Ильюшина и построено на заводе «Авиастар-СП». Об этом сообщает пресс-служба завода. Впоследствии, после проведения ряда летных испытаний, Ил-78М-90А будет окрашен в ливрею заказчика — Министерства обороны России. Окраска также будет проводиться на «Спектр-Авиа» специальными эмалями, разработанными Всероссийским научно-исследовательским институтом авиационных материалов (ВИАМ).

Росавиация выдала Улан-Удэнскому авиазаводу сертификат одобрения организации производства

Федеральное агентство воздушного транспорта выдало Улан-Удэнскому авиационному заводу (У-УАЗ) сертификат одобрения производственной организации. Документ подтверждает соответствие изготовителя требованиям Авиационных правил и предоставляет право производить вертолеты гражданского назначения: Ми-171, Ми-171А, Ми-8АМТ и их модификации, в том числе вертолет Ми-171А2. Оценка соответствия организации проводилась с сентября по декабрь 2017 года. Аудит предприятия включал в себя оценку выполнения требований стандартных условий соответствия производства, системы качества и системы управления безопасностью полетов.

Исполнилось 5 лет со дня первого полета опытного самолета Sukhoi SuperJet 100LR

12 февраля исполнилось 5 лет со дня первого полета опытного самолета Sukhoi SuperJet 100 Long Range — модификации отечественного пассажирского самолета, разработанного АО «Гражданские самолеты Сухого». «Семейство SuperJet хорошо зарекомендовало себя на ближнемагистральных перевозках и активно экспортируется зарубежным партнерам. SSJ100 LR имеет увеличенную дальность полета: 4320 км против 2960 км у базовой модификации. Его максимальная крейсерская скорость — 0,81 Маха, крейсерская высота 12 200 м. Необходимая длина полосы для взлета SSJ100LR — 1 940 м. Кроме того, новая версия может брать на борт больше топлива», — отметили в ЦАГИ.

«Технодинамика» разрабатывает средства наземного обслуживания для самолетов МС-21

«Московский конструкторско-производственный комплекс «Универсал», холдинг «Технодинамика», разрабатывает подъемник аккумуляторов, предназначенный для семейства самолетов МС-21. Подъемник представляет собой конструкцию, обеспечивающую удобный и безопасный спуск из отсека фюзеляжа и последующий подъем-установку авиационного аккумулятора в отсек фюзеляжа. По словам генерального директора «Универсала» Ивана Андросова, подъемник обеспечивает простой и безопасный монтаж аккумуляторов на воздушных судах семейства МС-21. Низкая цена и удобство эксплуатации подъемника обеспечивается особенностью конструкции.



АЭРОПОРТ 2018

ФАС отложила рассмотрение дела о возможном картеле при строительстве ВПП для аэропортов

Рассмотрение дела отложено на 13 марта в связи с необходимостью изучения дополнительных материалов, говорится в сообщении ведомства. Как отмечает ФАС, признаки картеля между «Трансстрой-механизация» и «Трест Камдорстрой» усматриваются в 6 конкурсах: «Вторая очередь реконструкции МА Шереметьево», «МА Нижний Новгород. II этап строительства», «Реконструкция аэропортового комплекса «Новый» в Хабаровске, «Реконструкция покрытий ВПП с заменой светосигнального оборудования в МА Воронеж», «Реконструкция аэропортового комплекса Волгоград», «Модернизация МА Южно-Сахалинск». Общая сумма конкурсов составляет 24,66 млрд рублей.

Международный аэропорт Домодедово выпустил еврооблигации на сумму 300 млн долларов США

В пресс-службе Домодедово сообщили о завершении сделки по выпуску еврооблигаций на сумму 300 млн долларов США и ставкой купона 5,075 процента. Срок погашения облигаций — пять лет с даты размещения, выплата купона производится два раза в год. Привлеченные средства будут направлены на рефинансирование выпуска еврооблигаций, выпущенных Группой DME в 2013 году со ставкой купона 6 процентов. В ходе размещения спрос на новый выпуск со стороны инвесторов превысил предложение: на пике книга заявок была переподписана более чем в три раза. Эмитентом выпуска еврооблигаций выступила DME Airport Designated Activity Company.

Во Внуково рассчитывают, что АК «Россия» не откажется от услуг аэропорта в 2018 году

Об этом рассказал журналистам в кулуарах NAIS-2018 гендиректор аэропорта Внуково Василий Александров. «Мы поставили для себя целью в 2018 году перевезти 18,5 млн пассажиров, но прогнозы всегда носят вероятностный характер... Потому что провозгласили уже, например, что «Россия» собирается уйти. Однако они сказали, что уйдут в конце года. Поэтому мы считаем, что они будут обслуживаться во Внуково, а за это время надо кого-то привлечь, чтобы компенсировать уход авиакомпании», — сказал он. Ранее сообщалось, что вторая крупнейшая авиакомпания РФ «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») планирует перевести из Внуково все рейсы в Шереметьево.

В Новосибирском Толмачёво прошло обучение по системе SITA розыска багажа World Tracer

В Новосибирске на базе Авиационного учебного центра аэропорта Толмачёво прошло обучение по автоматической системе поиска и отслеживания багажа World Tracer. В тренинге приняли участие специалисты аэропортов Волгограда, Косово, Минеральных Вод, Мурманска, Новосибирска, Перми, Томска, Тюмени, Улан-Удэ и Читы. Информационно-поисковая система багажа World Tracer является многофункциональной программой, разработанной компанией SITA — швейцарской многонациональной информационной организации, представляющей телекоммуникационные и IT-услуги в авиационной отрасли. В Толмачёво World Tracer установлена и используется с 2014 года.

Пассажиропоток аэропорта «Жуковский» увеличится до 3 млн человек в год к 2020 году

Сегодня пассажиропоток аэропорта составляет около полумиллиона человек в год, к 2020 году этот показатель заметно вырастет, сообщил в рамках ежегодного послания к жителям Подмосковья губернатор Московской области Андрей Воробьев. «Жуковский» обслуживает 106 рейсов в неделю, а его пассажиропоток — порядка полумиллиона пассажиров в год. К 2020 году пассажиропоток увеличится до 3 млн человек в год. А мы со своей стороны будем работать над удобной инфраструктурой, транспортным сообщением и дорогами», — сказал Воробьев. Правительство Подмосковья обратилось к федеральному правительству с просьбой о реконструкции дороги М-5 «Урал».

Кредиторы аэропорта «Стрежевой» выступают за введение для него конкурсного производства

Кредиторы ООО «Аэропорт Стрежевой» на собрании приняли решение ходатайствовать в арбитражном суде об открытии конкурсного производства сроком на шесть месяцев, говорится в сообщении арбитражного управляющего Андрея Саранина, опубликованном в ЕФРСБ. Также кредиторы приняли решение не образовывать комитет кредиторов и определить Андрея Саранина в качестве кандидатуры арбитражного управляющего. Напомним, что арбитражный суд Томской области ввел наблюдение в компании ООО «Аэропорт Стрежевой» по иску Россельхозбанка в октябре 2017 года. На сегодня задолженность аэропорта перед Россельхозбанком составляет 30,9 млн рублей.

В аэропорту Махачкалы обсудили вопросы подготовки к Чемпионату Европы по борьбе

В аэропорту Махачкалы обсудили организационные вопросы подготовки к Чемпионату Европы по спортивной борьбе. На встрече присутствовали представители министерства по физической культуре и спорту Дагестана, а также представители таможенной и пограничной служб, сообщает пресс-служба аэропорта. Напомним, Чемпионат Европы-2018 по спортивной борьбе стартует 26 апреля. В нем примут участие команды из 40 стран Европы, среди почетных гостей из Европейских стран: делегаты UWW, делегаты международных федераций, так же среди почетных гостей руководители федеральных министерств, руководители субъектов РФ, олимпийские чемпионы.

Государственная компания «Автодор» построит новые транспортные развязки к АП Геленджика

В 2018 году «Автодор» реализует ряд масштабных проектов, которые обеспечат транспортную доступность города Геленджика и черноморских курортов в этом районе. Так, на 1513-ом километре трассы М-4 «Дон» «Автодор» построит две транспортные развязки. Это является частью комплексной программы развития местного авиаузла. В ближайшее время в аэропорту будет введен новый терминал, который значительно увеличит пропускную способность пассажиров и сможет принимать международные рейсы. Строительство начнется этой весной и завершится к концу 2018 года (в период проведения Чемпионата мира по футболу работы будут приостановлены).

Похож ли аэропорт на стадион?

По крайней мере, там также многолюдно и кипят страсти. Экспозиция NAIS 2018 оказалась «заточена» на мундиаль

Уже в настоящее время электрички «Регион-Экспресс» ходят от Лобни в Белорусском направлении — одна до Можайска, вторая до Звенигорода. А от станции Одинцово ходит автобус до аэропорта Внуково. Таким образом, между двумя аэропортами Московского авиаузла установится надежное скоростное сообщение.

Аэропорт Внуково был представлен на совместном стенде с авиакомпаниями «ЮТэйр», базирующейся в нем, и Turkish Airlines, выполняющей рейсы из этого аэропорта по многим популярным маршрутам.

Из региональных в экспозицию вошёл международный аэропорт Уфа. Здесь построен специальный терминал для обслуживания международных рейсов. Уфимский аэропорт имеет уникальный аэродром, который состоит из двух взлетно-посадочных полос с бетонным и асфальтовым покрытиями, соответствующих первой и второй категории метеоминимумов ICAO. Он способен принять воздушные суда всех классов как российских, так и зарубежных авиакомпаний практически при любых метеословиях. С ОАО «МАУ» сотрудничают около 40 авиакомпаний, успешно действующих на российском рынке, и для всех в аэропорту существуют равные условия: в 2009 году авиапредприятие объявило политику открытого неба. Это означает равенство перед аэропортом «Уфа» всех авиакомпаний, включая и зарубежные, независимо от формы собственности, принадлежности и аэропортов базирования.

Аэропорт предоставляет высококлассное наземное обслуживание воздушным судам, сохраняет единую тарифную политику и обеспечивает свободный и полный доступ к информации об услугах, порядке их выполнения, тарифам и сборам. Терминал для обслуживания внутренних рейсов будет реконструирован, пропускная способность составит 1200 пассажиров в час против 600 сегодня. Работы будут проводиться в два этапа. Первый состоит в увеличении зоны прилёта внутренних линий, для чего будет сделана пристройка к зданию. На втором этапе будет реконструировано существующее здание, которое должно быть перепланировано под обслуживание только внутренних рейсов.

Многие российские аэропорты перешли на качественно новую ступень развития. Примером является аэропорт Саранск, где будет действовать современный терминал и куда смогут прибывать магистральные воздушные суда разных типов, в частности, Боинг-737-800 и А321. Изначально этот аэропорт был рассчитан на приём и отправку только таких самолётов, как Ан-24.

Воистину революционные преобразования проходят в аэропорту Нальчик, который получит статус международного. Здесь строятся современный аэровокзал и новая ВПП длиной более 3000 метров. Чтобы подчеркнуть новые возможности воздушной гавани кабардино-балкарской столицы, создатели макета поместили на перрон модели двух самолётов — А320 и Ту-154. Последний, впрочем, сегодня для коммерческой эксплуатации не используется, но это не имеет значения: в реальном аэропорту мы можем увидеть та-

Окончание. Начало на с. 2



кой самолёт, как, например, МС-21. А та ВПП, которая будет введена в строй, примет даже Ил-96. Таким образом, на Северном Кавказе будут несколько аэропортов, способных обслуживать широкофюзеляжные дальнемагистральные воздушные суда. До недавнего времени таковым был только аэропорт Минеральные Воды, который ещё с 1981 года принимал Ил-86, а тремя годами ранее был сертифицирован для приёма Ил-62. Современный терминал с телетрапами будет построен и в аэропорту Махачкалы.



Значительная реконструкция была проведена в аэропорту Барнаул, носящем имя второго в мире космонавта Германа Титова. Он был построен в 1967 году: 12 марта сдан в эксплуатацию, а 20 июня в него был выполнен первый рейс на самолёте Ил-18. К 1975 году ВПП была удлинена с 2000 до 2500 метров, и рейсы из Москвы в Барнаул начали выполняться на самолётах Ту-154 — до начала 80-х годов из аэропорта Внуково, затем рейсы на Барнаул были переведены в Домодедово.

В Барнауле был и старый аэропорт, открытый 27 октября 1937 года. Столицу только что образованного Алтайского края обслуживало звено самолётов У-2 (По-2). Новый аэропорт был построен на 18-м километре Павловского тракта. 26 декабря 1976 года аэропорт Барнаул первый в СССР получил допуск на приём и отправку воздушных судов по 1-й категории ИКАО. В 1995 году он получил статус международного. В 1998 году была проведена реконструкция ВПП, удлинённой до 2850 метров, и наряду с этим установлено новое светосигнальное оборудование. С 2001 года взлёт и посадка воздушных судов осуществляется с двух курсов.

Значительный интерес вызвала экспозиция ФКП «Аэропорты Севера». В минувшем году

предприятию исполнилось 10 лет. Многие входящие в него аэропорты, например, Якутск, Витим, Хандыга, Чокурдах и ряд других своим появлением обязаны трассе АлСиб. В 50-60-х годах многие аэропорты, например, Оленёк и Нижнеяск, открывались с целью обслуживания золотых приисков и алмазных месторождений. К юбилею предприятия издана монография, посвящённая аэропортам Севера. При её составлении использовались, в частности, материалы музея истории авиации Якутии.

нировочный центр с конференц-залом, кафе и рестораны, магазин профессиональной экипировки, учебной литературы и лётных аксессуаров, музей авиации, тематический парк и развлекательный центр, детский клуб «Юный техник», яхт-клуб и многофункциональный центр.

Какими показателями будет отличаться аэропорт, зависит от того, как он будет спроектирован и построен. В выставке принял участие институт «Ленаэропроект», созданный в годы активного освоения Арктики и Крайнего Севера. Первыми созданными институтом аэропортами стали Хатанга, Тикси и Анадырь. Построить их было непростой задачей, так как типовых проектов и научных разработок не было. «Ленаэропроект» создавал эту базу самостоятельно.

В период с 1960-1976 годов институтом были выполнены комплексные проекты аэропортов Сургут, Ханты-Мансийск, Нижневартовск и Берёзово. Для Ишима и Усть-Балыка, где строить аэропорты было экономически нецелесообразно, были спроектированы вертолётные площадки. В этот же период были спроектированы аэропорты Томск, Актобинск, Братск, Тюмень и Улан-Удэ.

В 70-х годах «Ленаэропроект» решает более сложные задачи, состоящие в составлении технико-экономических обоснований и технических проектов модернизации аэропортов в Калининграде, Минске, Красноярске, Сухуми и в других городах. Крупнейшими проектами тех лет стали аэропорты в нефтегазодобывающих регионах — Стрежевой, Надым, Медвежье, Новый Уренгой, Ухта, Усинск, Харасавэй, Сыктывкар, Ноябрьск, Ямбург, Ижма и ряд других. С 1970 по 1980 годы сдавали в эксплуатацию аэродромы в Витебске, Череповце и Новгороде. В 1985 году все необходимые объекты инфраструктуры были построены в Омске.

К новейшим проектам относятся реконструкция аэродрома в Сочи, объектов аэропорта Петропавловск-Камчатский а также ВПП и РД аэропорта Иркутск. Институтом спроектирован Центр деловой и малой грузовой авиации в аэропорту Остафьево, по его проектам проведена реконструкция аэропортов Мирный (Якутия), Краснодар, Бугуруслан и Саранск, строительство Авиационного центра обеспечения надзорной деятельности и проведения спасательных работ в Санкт-Петербурге.

К проектам, начатым в 2010 году, добавились инженерные изыскания и проектирование патрульной автодороги для нужд ФКП «Аэропорты Чукотки», строительство аэропорта на острове Итуруп, ведомственного вертодрома перевалочной базы на Варандее для ООО «Газпром нефть шельф», а также



аэропорта Сабетта для ОАО «Ямал СПГ». К 2012 году добавились проекты аэропорта и метеостанции для космодрома Восточный, реконструкция аэропортов Талаги (Архангельск) и Горячинск, а также вертодрома на Талаканском газоконденсатном месторождении для ОАО «Сургутнефтегаз».

Для многих реконструируемых аэропортов, особенно тех, которые должны начать принимать воздушные суда более высокого класса по сравнению с теми, на которые они были рассчитаны изначально, одним из главных мероприятий является реконструкция имеющейся ВПП либо строительство новой. В выставке приняла участие московская компания «БиЭйВи», существующая с 2001 года и осуществляющая внедрение современных технологий строительства, ремонта и содержания дорожных и аэродромных покрытий, а также поставку техники и оборудования — приборы контроля качества и материалы от ведущих производителей России, США и Германии. С 2004 года компания является эксклюзивным поставщиком услуг по виброрезонансной деструктуризации цементобетонных покрытий в России и в Европе. Эти работы проводятся при капитальном ремонте автодорог и аэродромов.

Непременной составной частью выставок NAIS является аэродромная техника, которая производится, в частности, в республике Беларусь знаменитым заводом БелАЗ. Он известен не только большегрузными карьерными самосвалами, но и аэродромными тягачами. Модель БелАЗ-74212 способна буксировать самолёты взлётной массой до 260 тонн, а БелАЗ-74270 может сдвинуть с места самолёты с почти втрое больше взлётной массой — до 600 тонн.

Республика Беларусь была представлена на NAIS 2018 также заводом МАЗ, в продуктовую линейку которого входят перронные автобусы МАЗ-171. Они используются в ряде региональных аэропортов. В частности, в Тюмени. Городские автобусы марки МАЗ стали популярны на маршрутах, соединяющих город с аэропортом. Они используются на маршрутах в аэропорты Шереметьево и Внуково.

На поставках перронных автобусов европейских производителей специализируется компания CAVAG, ставшая также постоянным участником выставки NAIS. Эта компания предоставляет аэропортам различные виды аэродромной техники — пассажирские трапы, как самоходные, так и прицепные, автолифты для загрузки бортового питания, уборочную технику, тягачи, водила, топливозаправщики, пожарные машины, наземные источники питания, аэродромные подогреватели и пр. Компания также предоставляет аэродромные косилки, способные скашивать стебли высотой до 4 метров.

На аэродромном оборудовании специализируется и фирма «АЕГЭ-Аэро». Она поставляет наземные мобильные источники питания с дизельным двигателем. Источником питания Houchin 4400 является идеальным средством для обеспечения питания самолётов во всех местах, где он должен быть независимым.

Важной составляющей инфраструктуры гражданской авиации является система ОрВД. Уровень развития средств навигационного обеспечения полётов определяет как уровень безопасности, так и эффективность деятельности воздушного транспорта. В структуру себестоимости рейса входит аэронавигационное обслуживание, стоимость которого в России намного выше, чем в Европе и США. Один из путей снижения цен на авиаперевозки состоит в модернизации радиотехнических средств обеспечения полётов. В выставке NAIS данная те-

матика обеспечивает высокий уровень безопасности полётов на территории в несколько тысяч квадратных километров и используется для организации воздушного движения в укрупнённых центрах ЕС ОрВД Российской Федерации.

В преддверии Чемпионата мира по футболу одной из важнейших задач является обеспечение безопасности на воздушном транспорте. Создание средств обеспечения безопасности в аэропортах является частью профиля компании WEKEY, созданной в 2004 году. У истоков компании стояли эксперты в области безопасности и решений для аэропортов, участвовавшие в реконструкции аэропорта Домодедово с 1994 по 2004 годы.

На стенде компании экспонировался интроскоп Rapiscan. Его отличительной особенностью являются высококачественные трёхмерные изображения досматриваемых предметов, чётко различимых на мониторе. Такое свой-



ство исключает необходимость ручного досмотра в случае, если в чемодане или сумке выявлен предмет, который трудно определить.

Ударная экспозиция по данной тематике была развёрнута в павильоне фирмы «НИТА». В число её новейших разработок входит автоматизированная система организации воздушного движения «Альфа». Она предназначена для центров со средней и высокой интенсивностью воздушного движения. С её помощью решаются задачи по планированию и контролю использования воздушного пространства, а также непосредственному обслуживанию воздушного движения. Подсистемы «Альфы» построены на базе сертифицированных серийно выпускаемых унифицированных комплексов собственной разработки, что позволяет в кратчайшие сроки создавать конфигурации любой сложности, адаптировать её под требования Технического задания на конкретную автоматизированную систему, а также обеспечивать последующее наращивание и модификацию.

В системе реализованы интерфейсы с большим количеством источников информации о воздушной обстановке, метеорологической информации, а также с сетями связи, средствами передачи данных и т.д. «Альфа» позво-

ляет обеспечить высокий уровень безопасности полётов на территории в несколько тысяч квадратных километров и используется для организации воздушного движения в укрупнённых центрах ЕС ОрВД Российской Федерации.

В преддверии Чемпионата мира по футболу одной из важнейших задач является обеспечение безопасности на воздушном транспорте. Создание средств обеспечения безопасности в аэропортах является частью профиля компании WEKEY, созданной в 2004 году. У истоков компании стояли эксперты в области безопасности и решений для аэропортов, участвовавшие в реконструкции аэропорта Домодедово с 1994 по 2004 годы.

На стенде компании экспонировался интроскоп Rapiscan. Его отличительной особенностью являются высококачественные трёхмерные изображения досматриваемых предметов, чётко различимых на мониторе. Такое свой-

является скрытность, что не позволяет нарушителю подготовиться к осуществлению своих намерений. Аналогичные задачи решает также томская компания «МИК-РАН», создавшая радиолокационную систему мониторинга и охраны периметра Guard. Эта система строится на основе радиолокационной станции и тепловизионно-оптического оборудования. РЛС обеспечивает первичное сканирование территории и автоматическое обнаружение и ведение целей. Система может управляться как в автоматическом режиме, так и в ручном.

Актуальной темой является и противопожарная защита аэропортов. За примерами далеко ходить не надо: именно пожаром был уничтожен терминал красноярского аэропорта Черемшанка, который не восстановлен до сих пор. О том, насколько сложными бывают пожары на месте катастрофы воздушных судов, также хорошо известно. На месте падения самолёта Boeing-737-500 в Казани в 2013 году произошёл пожар, который пришлось тушить в течение нескольких часов.

Противопожарную тематику отражала экспозиция предприятия «Пожарная автоматика», которое обеспечивает защиту зданий аэропортов, ангаров, аэродромов и вертолётных площадок. Компания «АКМ-Коминвест» является дистрибьютером пожарных автомобилей различных классов. Для тушения пожаров на аэродромах строятся специальные автомобили, оснащённые мощными водяными пушками. Они изготавливаются на шасси грузового автомобиля MAN, а также других типов.

Опасность для воздушных судов могут представлять не только пожары, стихийные бедствия и террористы, но и... птицы. Получается парадокс: слово «авиация» происходит от латинского avis, что означает «птица. Между тем стальные (точнее алюминиевые и композитные) и пернатые птицы в небе не уживаются и при столкновении могут погибнуть вместе. Технические средства орнитологического обеспечения безопасности полётов производит ООО «Ладья». Для борьбы с птицами созданы биоакустические установки, а также пропальные пушки, действие которых состоит в хлопке, происходящем при быстром сгорании газа в специальной камере. Такие пушки стоят в Шереметьево, во Внукове, в Краснодаре и Владивостоке. Для отпугивания птиц создано также лазерное оружие, действующее на дистанции до 4 километров. Применяются также визуальные средства — воздушные шары с изображением глаз хищной птицы. Отпугивающий эффект производят и пугала, изображающие хищных птиц.

Непременной составляющей выставок NAIS является экспозиция, посвящённая учебным заведениям. В ней были отражены достижения ведущих вузов гражданской авиации — МГТУ ГА, СПбГУ ГА и УИ ГА. В разделе МГТУ ГА особый интерес вызвал стенд, посвящённый Институту повышения квалификации, осуществляющему, в частности, подготовку по английскому языку.

Прошедшая выставка показала, что инфраструктура гражданской авиации России имеет значительный научно-технический потенциал. А вот степень его реализации является проблемным вопросом. Напомним, что на прошедшем 8 февраля в МИА «Россия сегодня» круглом столе по развитию гражданской авиации генеральный директор Ассоциации «Аэропорт ГА» Виктор Горбачёв в качестве наиболее существенной проблемы выделил состояние российской аэропортовой сети, которая продолжает сокращаться. И с этим фактом мириться нельзя.

Валентин ПЕТРОВСКИЙ

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО

Мосгорсуд признал законным заочный арест владельца «ВИМ-Авиа» Рашида Мурсекаева

«Постановление Басманного суда Москвы оставить без изменения, жалобу защиты — без удовлетворения», — огласила решение судья. 12 декабря 2017 года Басманный суд Москвы заочно арестовал Мурсекаева и финансового директора авиакомпании Алевтину Калашникову. В отношении Мурсекаева, Калашниковой, бывшего генерального директора Александра Кочнева и главного бухгалтера авиакомпании Екатерины Пантелеевой возбуждено уголовное дело в связи с установлением новых фактов их противоправной деятельности. Ранее было возбуждено дело о хищении денег пассажиров работниками авиакомпании, уголовные дела объединены в одно производство.

Минобороны предъявило иск о неосновательном обогащении уфимской авиакомпании «Лайт эйр»

В ноябре прошлого года арбитражный суд Башкирии обязал авиакомпанию выплатить министерству 8,14 млн рублей неосновательного обогащения за незаконное использование федерального имущества в 2010-2015 годах. В 2007 году «Лайт эйр» (тогда предприятие называлось «Авиакомпания Уфимские авиалинии») получила от Уфимской квартирно-эксплуатационной части в аренду, а в 2010 году приватизировала здание казармы и хранилища для техники в поселке Булгаково в районе уфимского аэропорта. В 2014 году Минобороны потребовало признать эти сделки недействительными и истребовать имущество из незаконного пользования с выплатой компенсации.

Росприроднадзор требует с авиакомпанией «Ангара» 733 тысяч рублей за вред природе

В пресс-службе «Ангары» не согласны с требованиями иска и заявили, что долг сформировался в 2015-2016 годах. «Природоохранное ведомство вменяло авиакомпании несвоевременное оформление разрешительных документов на выброс вредных (загрязняющих) веществ. В связи с этим Росприроднадзор произвел перерасчет ранее производившихся платежей и направил требование о перечислении платы за негативное воздействие в повышенном размере», — пояснили в пресс-службе авиаперевозчика. «Отчетность о выбросах сдавалась службами предприятия своевременно, платежи производились надлежащим образом», — подчеркнул сотрудник «Ангары».

Арбитражный суд Москвы взыскал с «ВИМ-Авиа» 1,6 млрд рублей в пользу КБ «Российский кредит»

Банк и авиакомпания заключили договор об условиях и порядке открытия кредитной линии с лимитом задолженности от 27 мая 2013 года и кредитный договор от 27 января 2014 года. Всего по обоим договорам кредитная организация предоставила «ВИМ-Авиа» 2,45 млрд рублей. Авиакомпания рассчиталась с Банком векселями ООО «Ларго медиа». Арбитраж в ходе рассмотрения дела пришел к выводу, что векселя являлись «не обеспеченным каким-либо реальным имуществом». В результате совершения таких сделок ОАО «Банк Российский Кредит» потеряло ликвидное имущество в виде дебиторской задолженности в размере 1 630 879 308,62 рублей», — решил суд.

УФАС: АО «Ижавиа» не установила сумму платы для пассажиров за возврат билетов

С 2016 по 2017 год АО «Ижавиа» неоднократно увеличивало плату за возврат и обмен билетов от 600 до 2,5 тысячи рублей, сумма доходила до 40 процентов от стоимости. Антимонопольное ведомство дало срок для дачи разъяснений, однако авиакомпания посчитала предупреждение неисполнимым, так как на законодательном уровне нет методики расчета фактических расходов перевозчика по договору воздушной перевозки. «Плата, взимаемая с пассажиров, должна быть экономически оправдана, соответствовать реальным фактическим затратам перевозчика, что прямо установлено положениями Воздушного кодекса РФ, а также Законом о защите конкуренции», — считает ФАС.

В аэропорту Новокузнецка грузчики занимались хищениями мобильных телефонов из посылок

Новокузнецкой транспортной прокуратурой утверждено обвинительное заключение по уголовному делу в отношении шести работников ООО «Аэрокузбасс». «В период с июня 2016 года по февраль 2017 года грузчики занимались хищениями мобильных телефонов и аксессуаров к ним из поступающих посылок, а также сбытом похищенного. Всего ими было похищено более 450 мобильных телефонов на общую сумму 2 650 353 рубля. Участникам преступной деятельности предъявлены обвинения в совершении 29 преступлений. За совершение указанных преступлений Уголовным кодексом Российской Федерации предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок до 6 лет.

Московский арбитражный суд признал банкротом ООО «Авиакомпания «Когалымавиа» (METROJET)

Арбитражный суд Москвы признал банкротом авиакомпанию «Когалымавиа» и открыл в ней процедуру конкурсного производства сроком на полгода. Напомним, катастрофа лайнера Airbus A321 «Когалымавиа», разбившегося на Синае 31 октября 2015 года, стала крупнейшей в истории российской и советской авиации. Тогда погибли все находившиеся на борту 217 пассажиров и семь членов экипажа. По данным ФСБ РФ, это был теракт. Суд утвердил конкурсным управляющим должника Александра Волчкова. Его отчет о ходе конкурсного производства назначен на 7 августа. Начальную процедуру банкротства — наблюдение — суд ввел в апреле 2017 года по заявлению ФНС России.

Ленинградский облсуд рассмотрит жалобу о первом крупном штрафе за курение на борту

Ленинградский областной суд 1 марта приступит к рассмотрению апелляционной жалобы на судебное решение о штрафе в 190 тысяч рублей за курение на борту самолета авиакомпании «Победа». следует из материалов судебной картотеки. Тосненский районный суд Ленинградской области 7 декабря 2017 года удовлетворил иск АК «Победа» и оштрафовал пассажира М.Халилова за курение на борту рейса DP-511 Нальчик-Петербург. Как сообщала пресс-служба компании, 21 июля 2017 года самолет вынужденно сел в Волгограде из-за курения пассажира. Ранее авиакомпания заявила об ужесточении мер против курящих на борту пассажиров.

МИР ВЕРТОЛЕТОВ

Министерство обороны России намерено закупить дополнительно 114 вертолетов Ка-52 «Аллигатор»

Об этом сообщил журналистам заместитель главы оборонного ведомства Юрий Борисов: «Это будет новая модификация, обсуждали как раз детали, насколько конструкторы успевают провести все необходимые доработки». Он отметил, что для Ка-52 создают новые ракеты повышенной дальности. Кроме того, вертолет получит улучшенную оптическо-прицельную систему. По словам Борисова, в 2018 году ВКС должны получить шесть таких новых машин. Разведывательно-ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор» предназначен для уничтожения танков, бронированной и боевой техники, живой силы и летательных аппаратов противника. Оснащен самой современной авионикой.

За 5 лет «Вертолеты России» поставили более 250 машин в Азиатско-тихоокеанский регион

«Мы отмечаем динамичный рост спроса в Азиатско-Тихоокеанском регионе, за последние 5 лет мы поставили сюда более 250 машин, и сегодня общий парк вертолетов российского производства в АТР превышает 1200 единиц. На Singapore Airshow у нас запланирована обширная деловая программа с традиционными партнерами и потенциальными заказчиками. В конце декабря нами было подписано соглашение с сингапурской компанией Progression Pte. Ltd. о сотрудничестве, которое позволит нам дополнительно активизировать работу по продвижению техники и привлечению инвестиций в странах Азиатско-Тихоокеанского региона», — сообщил глава компании Андрей Богинский.

EASA выдало Airbus Helicopters сертификат одобрения производственной организации

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) выдало компании Airbus Helicopters единый сертификат одобрения производственной организации (Production Organisation Approval, POA). Документ заменяет предыдущий сертификат, одобренный Францией, Германией и Испанией. Единый комплекс норм позволяет упростить производственный обмен между предприятиями Airbus Helicopters и поддерживает индустриальную стратегию компании по организации заводов Airbus Group. POA обеспечит непрерывность производственных процессов на предприятиях компании в Европе в соответствии с самыми высокими европейскими стандартами безопасности.

Более 3000 пациентов перевезли вертолеты санитарной авиации «ЮТэйр» в прошлом году

В работах задействован новый многоцелевой вертолет Ми-8АМТ. Воздушное судно базируется в г. Тобольске, оборудовано специализированным медицинским модулем. Транспортировку пациентов из труднодоступных населенных пунктов осуществляют экипажи, имеющие соответствующие допуски к полетам в ночное время суток и в сложных метеословиях. Группа «ЮТэйр» является лидером в области предоставления услуг авиамедицины в России. В настоящее время для выполнения полетов по санитарным заданиям в Тюменской области, Ханты-Мансийском автономном округе, Красноярском, Хабаровском краях задействовано 7 вертолетов «ЮТэйр».

Швеция может отказаться от использования вертолетов NH90 из-за непомерных расходов

Многоцелевые вертолеты NH90, разработанные франко-германским консорциумом Eurocopter, были заказаны шведскими ВС еще в 2009 году. Но их поставка была отложена почти на десять лет. Теперь, когда все машины переданы Швеции, стало ясно, что они оказались непомерно дорогими в эксплуатации — их использование будет обходиться в 200 тысяч крон (\$25 тысяч) за час полета. При этом эксплуатация вертолетов Black Hawk, купленных из-за задержек с поставками NH90, стоит в 5 раз меньше — 40 тысяч крон за час полета. Из-за высоких затрат на новые вертолеты министерство обороны Швеции будет требовать от правительства увеличения финансирования, а у производителя — скидки.

Нормы перевозки багажа в вертолетах Ми-8 на Таймыре увеличены вдвое до 20 килограмм

«Норма провоза бесплатного багажа на субсидированные рейсы вертолета Ми-8 с учетом ручной клади установлена в размере 20 кг на человека. Увеличение бесплатной нормы багажа на субсидированные рейсы с 10 до 20 кг стало возможным благодаря работе руководства Таймыра, проведенной совместно с акционерным обществом «Норильск авиа», — сообщила пресс-служба Таймырского муниципального района Красноярского края. В большинство поселков Таймыра можно добраться лишь на вертолете Ми-8 либо долгой дорогой по зимнику. Таймырский является самым северным районом края, относится к регионам Арктики. В нем живут более 30 тысяч человек.

Минобороны России анонсировало создание сверхскоростного вертолета в рамках новой ГПВ

Работы по созданию сверхскоростного вертолета будут вестись в рамках реализации новой государственной программы вооружения на 2018-2027 годы, заявил замминистра обороны Юрий Борисов после совещания в Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина (Приморский край). «В планах министерства обороны на текущую ГПВ запланирована работа по созданию скоростного вертолета. Безусловно, военным всегда хочется, чтобы было быстрее. Скоростные характеристики нас устроили бы в таких пределах: крейсерская скорость от 350 до 400 км/ч. Как говорят конструкторы, у них есть технические решения для реализации этой задачи», — сказал Борисов.

В Японии погиб пилот упавшего и сгоревшего вертолета сил национальной самообороны

По информации телеканала NHK, который ссылается на представителей местных властей, инцидент произошел в условиях хорошей видимости в городе Кандзаки (префектура Сага). После падения недалеко от здания начальной школы вертолет воздушных сил самообороны Японии загорелся. Огнем также было охвачено жилое здание недалеко от школы. К месту падения были направлены противопожарные службы и медики. На борту вертолета находились два человека. Подтверждена гибель одного из пилотов, у второго зафиксирована остановка сердца. Также стало известно, что в результате инцидента незначительную травму получил ребенок, проживавший в загоревшемся доме.

Таксисты к взлёту готовы

Минтранс намерен дать такое разрешение



В сегменте средних и тяжёлых вертолётов (которых ни одна вертолётная держава не производит) Россия стала лидером, но для замены Ми-1составимый по взлётной массе и лёгко-техническим данным вертолёт не был создан. Ми-2 и начинающий внедряться в эксплуатацию «Ансат» принадлежат к более тяжёлому классу.

Впрочем, есть основания рассчитывать на то, что появится и «вертолётный таксомотор». В этом качестве может выступить VRT-500, презентация которого состоялась в рамках прошедшего в ноябре 2017 года очередного Вертолётного форума. В качестве летающих такси могут использоваться и автожиры. Напомним, что в Воскресенском авиационном центре ведутся работы по созданию многоцелевого автожира «ВАПУС».

Итак, с технической точки зрения проблема воздушного такси почти решена. Более важной является юридическая: нужно легализовать деятельность АОН в сегменте коммерческих перевозок, что станет импульсом для налаживания производства ВС соответствующего класса.

Инициатором этого процесса выступило Министерство транспорта Российской Федерации, начавшее подготовку федерального закона, направленного на смягчение требований к предприятиям авиации общего назначения. В пояснении к законопроекту говорится, что «предъявляемые повышенные требования для получения крупных авиапредприятиями сертификата эксплуатанта в значительной степени необоснованно высоки для так называемой «малой авиации», не способствуют ее развитию и не позволяют активно использовать сверхлегкие и легкие воздушные суда, включая тепловые аэростаты и планеры в интересах граждан Российской Федерации, в том числе с целью их применения для оказания экстренных, туристических услуг и выполнения воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и авиаработ, в том числе и перевозок в качестве такси в удаленных районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока».

Данный проект направлен на создание условий для государственного регулирования деятельности АОН в интересах не только отдельных граждан, но также в интересах общества и государства, интенсивного развития и повышения уровня безопасности полетов авиации общего назначения.

Окончание. Начало на с. 2

повышения мобильности населения, особенно в труднодоступных регионах, и уменьшения нагрузки на федеральный бюджет за счет сокращения субсидий.

В пояснении к проекту говорится также о том, что принятие закона позволит собственникам легких и сверхлегких воздушных судов легально заниматься предпринимательской деятельностью. Помимо этого закон позволит так называемой малой авиации обслуживать воздушные путешествия, участвовать в спортивных и развлекательных мероприятиях, выполнять аэросъемки, воздушное патрулирование и пр., дополняя тем самым услуги гражданской авиации, оказываемые населению.

Сам законопроект в настоящее время не опубликован, но в пояснительных материалах указано, что при условии его согласования он может вступить в силу в сентябре 2018 года. Учитывая те подводные камни, которые неминуемо окажутся на пути принятия столь революционного закона, можно сказать, что названный срок, составляющий 8 месяцев, невелик.

Для операторов АОН получить разрешение на коммерческую деятельность — это полдела. Проблемы начнутся при попытке реализовать полученное разрешение. В Москве сделать эту попытку тем более непросто, потому как полёты над городом до сих пор запрещены. Любой полёт потребует согласования с рядом инстанций, что потребует времени, и для заказчика данная услуга потеряет практический интерес. Впрочем, проблема запрета полётов над Москвой рано или поздно будет решена — интеграция отечественной гражданской авиации в мировую авиатранспортную систему без этого немыслима. Возникнут другие вопросы, в частности, касающиеся места базирования воздушных судов АОН, использующихся в качестве такси.

Если в качестве такового будут выбраны аэропорты Московского авиаузла, можно будет не рассчитывать на дешевизну перевозки, если, конечно, операторы аэропортов не примут легкокрылую технику на особых условиях. А если и примут, возникнет проблема, как встроить их полёты в расписание рейсов магистральных воздушных судов и, разумеется, как обеспечить безопасность полётов.

Более целесообразным представляется использовать аэродромы АОН. Но есть ли такие, что расположены достаточно близко к Москве? Вертодромы вопросов не

вызывают: из тех, которые расположены около МКАД, до любого можно добраться городским автобусом, а рядом с хелипортом Мякинино даже метро есть. А кто намерен добираться на автомобиле, для тех не имеет значения, насколько отдалён аэродром от центра Москвы. Лишь бы пробок не было.

Но если вопрос с вертолётным такси можно считать практически решённым, по поводу самолётного такое утверждение будет преждевременным. К сожалению, эту проблему во многом создала администрация Юрия Лужкова, закрывшая два находившихся в черте города аэродрома — Ходынское поле и Тушино (у которых даже совпадал курс ВПП). Оба аэродрома застроены. Из известных аэродромов можно также назвать Чёрное, который используется авиаремонтным заводом. Он доступен для автомобилистов (из Москвы можно доехать как по Горьковскому шоссе, так и по Носовихинскому). Те, кто намеревается добираться своим ходом, могут доехать на электричке до платформы Чёрное (27 километров от Курского вокзала по Горьковскому направлению), а от платформы ходит маршрут.

Ещё одним подходящим вариантом может стать аэродром Мячково, который способен принимать и отправлять даже такие самолёты, как Ан-24 и Ан-26. Руководство аэродрома приглашает к сотрудничеству как аэроклубы, так и авиакomпаний. Этот аэродром доступен и тем, у кого своего автомобиля нет: от метро Котельники до него ходит автобус 979-го маршрута. Кроме того, туда же ходит автобус от станции Люберцы. Других аэродромов, находящихся в небольшом отдалении от Москвы, нет. Существует правда аэродром Солнцево, но сегодня он является только вертодромом. До начала 90-х годов он был способен принимать даже такие самолёты, как Л-410 и Ил-14, но в дальнейшем также был застроен и для приёма самолётов стал непригоден.

К сожалению, ушло в прошлое то время, когда вся Москва была окружена аэродромами различного назначения. Свой аэродром имел, например, знаменитый 13-й НИИ, находящийся в Люберцах (115-й квартал). Аэродром был и в Долгопрудном, в ведении авиационного завода, на котором планировалось собирать самолёты ОКБ А.С. Яковлева Як-16. Позже завод был перефилирован в авиаремонтный для обслуживания Ан-2. В настоящее время территория застроена.

Собственно говоря, не было ни одной московской окраины, где бы ни было какого-либо аэродрома. Но кто мог предполагать, что летающее такси будет представлять собой не мечту, а реальность.

Впрочем, сегодня для базирования аэротакси двух аэродромов хватит вполне, возможно, достаточно будет и одного. Заказ полёта будет по карману далеко не каждому. В перспективе нужно будет принимать меры по снижению цен на услуги АОН. О многих ключевых аспектах этой проблемы мы уже писали. Так, например, сертификационные требования к операторам АОН должны отличаться от тех, которые существуют для магистральных перевозчиков. Кроме того, отдельные требования должны существовать и для аэродромов АОН.

Как и в магистральной авиации, в АОН стоимость услуг будет во многом зависеть от состояния инфраструктуры. Аэродромная составляющая не потребует таких затрат, как для тяжёлой авиации. Почти все самолёты, ориентированные на использование в качестве аэротакси, способны взлететь с грунтовых ВПП. Не будет необходимости и в громоздких терминалах со средствами для обработки багажа и т.п. Тягачи, перронные автобусы, самодвижущиеся трапы, машины для загрузки багажа и прочая спецтехника, необходимая для крупных аэропортов — всё это для аэродрома АОН не требуется. Но ангары для самолётов будут нужны. Не всякие виды работ удобно проводить под открытым небом.

Непростым может стать и вопрос топливообеспечения. Это связано с тем, что для АОН «не по нутру» то, что «употребляют в пищу» «боинги», «эрбасы», «ильюшины» и «туполя». Лёгкие самолёты оснащены поршневыми двигателями, которым нужен не керосин, а авиационный бензин. Этот продукт был «деликатесным» даже в советские годы, когда бензин для двигателя АШ-62ИР, установленного на самолёте Ан-2, производился только на Грозненском нефтеперерабатывающем заводе.

Сегодня в состав АОН за редким исключением входят зарубежные самолёты с зарубежными же двигателями. Производится ли на российских НПЗ бензин того сорта, который нужен для этих самолётов, неизвестно. И, разумеется, отсутствие отечественного двигателя для АОН негативно повлияет на себестоимость услуги данного рода авиации. К сожалению, решение этой проблемы в ближайшие годы не предвидится, и даже отечественные самолёты будут оснащаться зарубежными двигателями.

Зато новый сегмент гражданской авиации будет обладать важным преимуществом: не будет проблем с лётными кадрами. Управлять самолётами, которые могут применяться в качестве аэротакси, смогут не только выпускники лётных училищ первоначального обучения, но и воспитанники аэроклубов. Попавшие под сокращение военные лётчики также могут рассматриваться как потенциальные кадры — перейти с перехватчиков и штурмовиков на пропеллерные аэропланы соглашаются многие, только бы не расстаться с небом. А сегмент аэротакси станет ступенью на пути к магистральной авиации. Таким образом, возродится традиция, сложившаяся с советских времён: пилоты магистральных ВС начинали лётную биографию с Ан-2, а иные даже с По-2. Самолёты этого класса учат чувствовать небо, и с этим навыком позднее пилоты сядут за штурвал Ил-96, МС-21...

Будет лёгкая авиация — будет и тяжёлая.

Григорий ГОРДОН

Первый авианосец России

Жизнь и удивительные превращения «Орлицы»



На авиататке первоначально базировались гидросамолеты М-9 конструкции Григоровича, признанные одним из лучших гидросамолетов середины Первой мировой войны (всего было построено около 500 гидропланов этой модели).

М-9 — расчалочный биплан с толкающим винтом и двигателем водяного охлаждения «Сальмон» мощностью 150 л. с. Максимальная скорость — 110 км/час, посадочная — 85 км/час.

Широкая вместительная «лодка-фюзеляж» имела трехместную

кабину: спереди находился стрелок, в распоряжении которого на первых образцах самолета был пулемет на турели. Перед носком нижнего крыла в кабине рядом сидели пилот и летчик-наблюдатель. Под крылом гидросамолета были подвешены бомбы. По обеим сторонам двигателя располагались водяные радиаторы. Баки для горючего имелись в верхнем крыле и между третьей, внутренней парой межкрыльных стоек. Под концами нижних крыльев на стойках крепились небольшие опорные поплавки.

Фюзеляж, крыло с оперением, а также межкрыльевые стойки ле-

тающей лодки были изготовлены из дерева и обшиты фанерой и сверху полотном, крылья и хвостовое оперение было обшито только полотном. В результате постоянной эксплуатации в морских условиях фюзеляж М-9 набухал и вес его увеличивался на десятки килограммов.

Для подъема и спуска гидросамолетов на «Орлице» были установлены электрические лебедки и стрелы Темперлея. На палубе установили постоянные ангары с парусиновыми обвесами вместо дверей. Над двумя отделениями, машинным и котельным, натягивалась сеть, чтобы защитить палубу корабля от вражеских авиационных бомб.

Во второй половине 1915 года «Орлицу» отправили в Рижский залив для противодействия активизировавшейся в этом районе германской авиации. Гидросамолеты авиататки вели разведку, обеспечивали противовоздушную оборону кораблей на огневых позициях, корректирование артиллерийского огня, бомбардировали позиции противника. Так, 9 октября корабельная авиагруппа вела разведку и обеспечила противовоздушную оборону во время

удачной высадки десанта в районе Домеснеса. Кампанию 1915 года «Орлица» закончила, уйдя на зимовку в Гельсингфорс.

В кампанию 1916 года авиататку вновь включили в состав тактической группы морских сил Рижского залива. В июне немецкие самолеты несколько раз безуспешно пытались атаковать русский авиататку. 2 июля 1916 года «Орлица» приняла активное участие в артиллерийских ударах по позициям противника. 17 июля 1916 года четыре гидросамолета М-9 авианосного судна «Орлица» вступили в бой с четырьмя немецкими самолетами и сбили два из них. В 1996 году приказом Главнокомандующего ВМФ РФ этот день объявлен Днем морской авиации ВМФ России.

Дальнейшая судьба «Орлицы» весьма печальна. Проведя кампанию 1917 года, этот единственный авианесущий корабль Балтийского флота 27 июля 1918 года был разоружен и переименован в «Совет». В 1930 году пароход был переведен на Дальний Восток. Как окончательно устаревший он был списан на металлолом в 1964 году.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

Впервые авианосцы как самостоятельная военная сила в Тихом океане были использованы японцами 7 декабря 1941 года при нападении на Перл-Харбор. Несколько юбилеям этого события посвящено довольно много монет, в основном это тихоокеанские островные государства. Полувекотой отметили Соломоновы острова (серия из 5 золотых и серебряных монет номиналом 100, 50, 25 и 10 долларов, а также медно-никелевый 1 доллар). Это сделали и Токелау (2 монеты с одинаковым рисунком — серебряная в 50 тала и медно-никелевая в 5 тала).



Соломоновы о-ва. Нападение на Перл-Харбор. 1991

К 75-летию нападения на Перл-Харбор в 2016 году от имени Тувалу отчеканили один серебряный новозеландский доллар и золотые 15 долларов. Для Науру монетный двор Чехии выпустил памятную монету из золота номиналом 5 новозеландских долларов. На реверсе её изображены тонущие военные корабли, которых атакуют японские самолеты. Есть ещё две монеты, посвященные Перл-Харбору. Это полихромная Сомали номиналом 25 шиллингов и медно-никелевая Гибралтара 1999 года в 1 крону. На ней изображен Рузвельт, подписывающий закон об объявлении состояния войны с Японией и японский истребитель «Зеро».

Авианосцы на монетах



Маршалловы острова, рейд Дулиттла. 1992



Остров Джерси. 2009. 5 фунтов. Авианосец Ark Royal

Терпя от японцев одно поражение за другим, американцы приняли в конце апреля 1942 года скорее психологический шаг. Они послали с авианосца «Хорнет» 16 предельно облегченных сухопутных армейских бомбардировщиков В-25. Операция по бомбежке Токио получила название «Рейд Дулиттла» по имени ее руководителя — подполковника ВВС. И самому рейду, и авианосцу «Хорнет» посвящали монеты Маршалловы острова. Их номинал 5 долларов (медно-никелевый сплав), 10 долларов (бронза) и 50 долларов (серебро). Все монеты имеют одинаковый рисунок: портрет Дулиттла, летящие В-25 и внизу — авианосец.

Выпущены монеты и в память о других важнейших событиях Второй Мировой на Тихом Океане. Это несколько монет Соломоновых островов, связанных с 50-летием битвы в Коралловом море в мае 1942 года.

Так на 100 золотых долларах помещен один из трагических моментов, когда был потоплен тяжелый американский авианосец

«Ленгсингтон». На другой монете — атака американских самолетов на японские корабли. На 50 золотых долларах — два палубных самолета, на заднем плане которых горящий японский авианосец «Сохо». На 25 золотых долларах — самолеты, взлетающие с американского авианосца.

Изображение авианосца «Хорнет» присутствует на бронзовых 10 долларах и на 50 серебряных долларах Соломоновых островов. Второй авианосец того же класса «Энтерпрайз» мы видим на монете Маршалловых островов из

Китай. Лаонян, серебро



Франция. Шарль де Голль золото

медно-никелевого сплава номиналом в 5 долларов.

Либерия в 2001 году выпустила две монеты из медно-никелевого сплава номиналом по 5 долларов. Они посвящены атомному авианосцу «Нимиц». Позади этого корабля помещен портрет Честера Нимица. Этот адмирал флота был главнокомандующий Тихоокеанским флотом США во время Второй мировой войны.

Французский атомный авианосец «Шарль де Голль» помещен на трёх серебряных монетах. Первая номиналом полтора евро отчеканена в 2004 году от имени французской заморской территории — острова Реюньон. Вторая из серии «Знаменитые корабли Франции» выпущена в 2016 году и имеет номинал 10 евро. На переднем плане мы видим взлетающий истребитель-бомбардировщик «Рафаль-М». Третья монета танзанийская прямоугольная из серебра. Она входит в серию из 4 монет «Флагманы ВМС». Номинал монеты 500 шиллингов.

Английский авианосец «Арк Ро-йял» изображен на двух монетах Гибралтара (пол кроны из золота и медно-никелевая крона) и серебряных 5 фунта острова Джерси.

Китайскому «Ляонину» посвящены три монеты (две из серебра и одна из золота).

В России в 1996 году вышла серия монет, посвященная 300-летию российского флота. Среди них серебряная номиналом в 3 рубля «Авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов». На ее реверсе помещен портрет адмирала и сам крейсер.

Страницу подготовил Андрей Барановский

БОЕВАЯ АВИАЦИЯ

Пентагон заявил о серьезном снижении числа сблизений самолетов ВВС США и ВКС России

Об этом заявил командующий ВВС Центрального командования США генерал-лейтенант Джеффри Харригган. «Их (ВВС РФ – ред.) операции переместились на северо-запад Сирии для поддержки их задач. Честно говоря, наших сблизений с ними по сравнению с тем, что мы видели два месяца назад, стало существенно меньше», — заявил Харригган на брифинге. Он добавил, что авиация коалиции во главе с США проводит операции по левую сторону реки Евфрат, куда ранее залетали российские самолеты, что приводило к незапланированным сблизениям. Харригган также отметил, что военные США и России продолжают ежедневно общаться по специальным каналам связи.

Минобороны в 2018 году подпишет контракт на поставку двенадцати истребителей Су-57

«Мы берем Су-57 уже для опытно-боевой эксплуатации, а госиспытания первого этапа закончились», — сообщил журналистам заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов в ходе посещения «Комсомольского-на-Амуре авиационного завода им. Гагарина». По его словам, первые два самолета из этой партии могут поступить в войска уже в 2019 году. Борисов сообщил, что ранее в рамках опытно-конструкторской работы по ПАК ФА было изготовлено 12 самолетов, 10 из которых активно участвуют в летных испытаниях. Су-57 впервые поднялся в воздух в 2010 году. 5 декабря он совершил первый полет с новым двигателем. Сейчас на нем стоит так называемый двигатель первого этапа — 117С.

Корпорация Kawasaki Начались испытания японского самолета радиоэлектронной разведки

Японская корпорация Kawasaki Heavy Industries приступила к рулежным испытаниям перспективного самолета радиоэлектронной разведки RC-2. Как сообщает Defense News, испытания проводятся на базе Воздушных сил самообороны Японии в Гифу. Самолеты предназначены для обнаружения систем связи противника, его радиолокационных станций и систем радиоэлектронной борьбы. Оборудование таких самолетов позволяет производить перехват сообщений, которыми противник обменивается по радиосвязи. В настоящее время Япония располагает четырьмя турбовинтовыми самолетами радиоэлектронной разведки YS-11EB, их и планируется заменить новыми RC-2.

Самолеты Ан-22, Ил-76 и Ан-26 ВКС России отработали посадку на заснеженный грунт

Экипажи самолетов Ан-22 «Антей», Ил-76МД и Ан-26 военно-транспортной авиации Воздушно-космических сил России за два дня более 40 раз взлетали и приземлялись на заснеженный грунтовой аэродром в сложных метеословиях, сообщает департамент информации и массовых коммуникаций Минобороны. «Полеты проходили в условиях низкой облачности, во время выпадения осадков и при сильных порывах ветра», — сказано в сообщении. «Это необходимо для выполнения задач, которые стоят перед ВТА не только в сложных метеословиях, но и при отсутствии аэродромной сети», — отметил командующий ВТА ВКС России генерал-лейтенант Владимир Бенедиктов.

ВВС Китая приняли на вооружение новый истребитель пятого поколения «Цзянь-20» J-20

В ВВС заявили, что новая машина поможет лучше обеспечивать безопасность воздушного пространства, а также сохранность национального суверенитета и территориальной целостности. Китай представил «Цзянь-20» два года назад на авиакосмическом салоне Airshow China 2016 в городе Чжухай. Разработкой истребителя занимается корпорация Chengdu Aircraft Industry Corporation. Первый пробный полет он совершил в начале 2011 года. Кроме «Цзянь-20», Китай разрабатывает еще один истребитель пятого поколения — «Цзянь-31» (J-31), причем летать он будет на российском авиадвигателе РД-93. Этот самолет впервые поднялся в воздух 31 октября 2012 года.

В учебных центрах ВКС в 2017 учебном году прошли подготовку более 6,5 тысяч курсантов

Из них — более 800 военнослужащих, проходящих военную службу по контракту. Свыше 60 процентов курсантов учебных центров в ходе выпускных экзаменов оценены на «хорошо» и «отлично». Основным направлением подготовки младших специалистов в 2018 году определена подготовка военнослужащих, проходящих военную службу по контракту, при этом, не снижая требований к подготовке военнослужащих по призыву. Акцентом станет подготовка специалистов на современные образцы вооружения, военной и специальной техники, поступающей в войска. Учебные центры ВКС дислоцированы в Белгородской, Ростовской, Ярославской, Владимирской и Архангельской областях.

Министр обороны Индии Нирмала Ситараман совершила полет на истребителе Су-30МКИ

Первая женщина-министр обороны Индии Нирмала Ситараман совершила полет на российском истребителе Су-30МКИ, рассказало своим читателям издание The Economic Times. Истребитель с г-жой Ситараман взлетел с авиабазы в Джодхпуре, где базируется одна из эскадрилий самолетов Су-30. После 45 минутного полета, проходящего на высоте 8 км с преодолением звукового барьера, самолет вернулся на базу ВВС Индии. «Это был незабываемый опыт, а сам полет был спокойным», — рассказала журналистам 58-летняя министр обороны. Су-30МКИ выпускается на заводе индийской компании HAL в кооперации с корпорацией «Иркут» (входит в ОАК).



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

США предложили России оказать помощь в расследовании катастрофы Ан-148
Об этом президент Соединенных Штатов Америки Дональд Трамп заявил в телефонном разговоре с президентом Российской Федерации Владимиром Путиным, сообщила в коммюнике пресс-служба Белого дома.
«Президент Дональд Трамп сегодня провел разговор с президентом России Владимиром Путиным, чтобы выразить свои соболезнования в связи с катастрофой рейса 703 «Саратовских авиалиний» 11 февраля, — информировали представители американского лидера. — Президент Трамп заявил, что Соединенные Штаты готовы оказать помощь российским властям в их расследовании». Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний» пропал с экранов радаров через несколько минут после взлета из Домодедово. Обломки воздушного судна были найдены в районе деревни Степановское Раменского района Подмоскovie на площади более 30 гектаров. На борту находился 71 человек, в том числе 6 членов экипажа. Все они погибли.

СК, МАК и Росавиация объединились в расследовании ЧП Ми-8 в Томской области
«Прибыли на место. Проводим осмотр места происшествия, тел погибших, осмотр воздушного судна, выясняем характер организации транспортировки и повреждений судна совместно с МАК», — рассказал сотрудник СК России.
Инцидент произошел на прошлой неделе на севере Томской области. Вертолет совершал санитарный рейс от метеостанции Прохоркино в город Стрежевой. В 14:46 (10:46 мск) с ним была потеряна радиосвязь, сработал аварийный маяк, вертолет обнаружили с воздуха примерно в 42 километрах от села Александровского. Два члена экипажа погибли, троих пассажиров и пилота доставили в больницу. Полет организовало авиапредприятие «Ельцовка» из Новосибирска. Александровский район — самый северный в области. С большой землей он связан зимником (дорога через болота, поэтому работает только когда они замерзают) и авиасообщением. СК возбудил уголовное дело.

Версия теракта на борту Ан-148 рассматривается, но не является главной
Эксперты взрывотехники не нашли на обломках самолета следов взрывчатки. Сертификат летной годности потерпевшего катастрофу лайнера «Саратовских авиалиний» действовал до 1 июня этого года.
Оба бортовых самописца самолета уже найдены, их состояние нормальное, с ними уже работают эксперты МАКа. Между тем, специалисты проверяют информацию о возможном обледенении Ан-148. Как сообщили в оперативном штабе, по некоторым данным, самолет не прошел обработку противобледенительной жидкостью перед вылетом. Ответственность за обработку ВС спецреагентами лежит на командире экипажа. Самолет МЧС России обеспечил доставку проб ДНК родственников погибших в катастрофе самолета Ан-148 из Оренбургской области в Москву. Об этом сообщил глава МЧС Владимир Пучков в ходе селекторного совещания. По его словам, будет проводиться жесткий контроль работы всех медицинских служб.

Посол объяснил, почему Польша не вернула обломки самолета Качиньского
Обломки Ту-154, в катастрофе которого погиб президент Польши Лех Качиньский, остаются в России, так как польская сторона еще не завершила расследование, заявил РИА Новости посол в Варшаве Сергей Андреев.
«Тема возвращения в Польшу обломков чрезмерно политизирована, вокруг нее искусственно создается повышенный ажиотаж, как будто этот вопрос имеет некое символическое значение. Между тем, с точки зрения практической, вопрос о том, где находятся обломки — в России или в Польше, — существенного значения не имеет», — подчеркнул Андреев. Он напомнил, что польским следователям и экспертам на всех этапах расследования предоставляли полный доступ к материалам. «И обломки, и «черные ящики» исследованы и российским, и польским следствием «от и до» с применением самых передовых методов. Страсти, которые нагнетаются, — это просто одно из средств давления на нас».

Росавиация поручила провести имитации полетов на тренажере Ан-148
Полученная информация будет использована для выработки дополнительных рекомендаций по повышению безопасности полетов воздушных судов Ан-148 в российских авиакомпаниях.
Во взаимодействии с организациями ГА и их ведущими пилотами-инструкторами Росавиация разрабатывает программу проведения имитации полетов с отказами на комплексном пилотажном тренажере Ан-148, установленном в Санкт-Петербургском госуниверситете ГА. Тренажер способен обеспечить имитацию практически всех ожидаемых условий полетов. По результатам будет дана оценка полноте рекомендаций, содержащихся в Руководстве по летной эксплуатации Ан-148, а также эффективности работы предупреждающей сигнализации об опасных режимах полета в кабине экипажа. Также по результатам тестов будут приняты дополнительные меры по совершенствованию взаимодействия членов экипажа в кабине при различных отказах.

В Иране потерпел катастрофу самолет ATR-72 компании Aseman Airlines
На прошлой неделе в Иране, (провинция Исхафан) разбился самолет ATR-72 авиакомпании Aseman Airlines, погибли все находившиеся на борту 66 человек, сообщил пресс-секретарь Aseman Airlines государственному телевидению.
Самолет разбился примерно в 500 км к югу от столицы Тегерана, сообщает информационное агентство FARS. Он выполнял рейс из Тегерана в южно-иранский город Ясуй, сообщает FARS. Он исчез из экранов радаров примерно через 50 минут после взлета из Тегерана. Обломки самолета пока не обнаружены. Поисковые работы осложнены плохой погодой. Посольство РФ в Иране не располагает сведениями о том, что россияне могли находиться на борту разбившегося самолета. Сейчас дипломаты выясняют гражданство погибших, уточняет иранское агентство Tasnim. МЧС Российской Федерации предоставило иранской стороне предполагаемые координаты крушения самолета ATR-72.

Статистика:
2001, 4 июля, Иркутская область. При выполнении захода на посадку в Иркутске потерпел катастрофу самолет Ту-154 авиакомпании Владивосток-авиа. Все 145 человек погибли.
2001, 4 октября, Черное море. При следовании на эшелоне самолет Ту-154 авиакомпании Сибирь был сбит ракетой, выпущенной украинскими военными. Погибли 78 человек (все).
2001, 1 декабря, Новая Иня. На самолете Ил-76ТД погранвойск начался пожар. При попытке произвести срочную посадку самолет столкнулся с землей. Все 18 человек, находившиеся на борту, погибли. Самолет нес регистрационные знаки коммерческого воздушного судна.
2004, 24 августа, после вылета из Домодедова. Из-за взрыва бомб на борту при выполнении полета потерпели катастрофу самолет Ту-134 авиакомпании Волга-авиаэкспресс, на котором погибли 44 человека (все), и самолет Ту-154 авиакомпании Сибирь, на котором погибли 46 человек (все).
2005, 16 марта, Варандей. Самолет Ан-24РВ авиакомпании Регионавиа потерпел катастрофу при выполнении захода на посадку; из 52 человек 28 погибли.
2006, 9 июля, Иркутск. При выполнении посадки потерпел катастрофу самолет Airbus a310 авиакомпании Сибирь. Из 203 человек погибли 125.
2007, 17 марта, Самара. При выполнении посадки потерпел катастрофу самолет Ту-134 авиакомпании ЮТ-Эйр. Шесть человек из 57 погибли.

Распоряжением Правительства РФ 641-р 6 мая 2008 года была утверждена «Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации».

Не помогло:
2008, 26 мая, Челябинск. При возвращении в Челябинск из-за возникновения пожара на борту самолет Ан-12 авиакомпании Московия упал, не долетев 11 км до аэродрома. Погибли все 9 человек, находившиеся в самолете.
2008, 14 сентября, Пермь. При выполнении захода на посадку потерпел катастрофу самолет Boeing 737-500 авиакомпании Аэрофлот-Норд. Все 88 человек, находившиеся на борту, погибли.
2009, 9 января, Алтай. Во время охоты потерпел катастрофу вертолет Ми-171, в которой погибли 7 человек из 11 находившихся на борту.
2010, 22 марта, район а-ма Москва/Домодедово. Самолет Ту-204 авиакомпании Авиастар-Ту, в котором находились лишь восемь членов экипажа, потерпел катастрофу при выполнении захода на посадку на аэродроме назначения. Все остались в живых, самолет был разрушен.
2010, 3 августа, Игарка. Самолет Ан-24 авиакомпании Катавиа потерпел катастрофу при выполнении захода на посадку. Погибли двенадцать человек из пятнадцати.
2010, 4 декабря, Москва/Домодедово. При выполнении аварийной посадки самолет Ту-154М авиакомпании Дагестанские авиалинии выкатился за пределы полосы и разломился. Два человека погибли.
2011, 1 января, Сургут. Из-за начавшегося на земле пожара в электросистеме самолета Ту-154 авиакомпании Когалымавиа воздушное судно полностью сгорело, три человека из 134 погибли.
2011, 5 марта, Белгородская область. При выполнении испытательного полета перед передачей заказчику потерпел

Профиль безопасности полетов Российской Федерации в XXI веке



катастрофу самолет Ан-148. Все шесть человек, находившиеся на борту, погибли.
2011, 20 июня, Петрозаводск. При выполнении посадки потерпел катастрофу самолет Ту-134А-3 авиакомпании РусЭйр. Погибли 47 человек из 52 находившихся на борту.

Генеральному прокурору Российской Федерации Чайке Ю.Я.

Уважаемый Юрий Яковлевич,

Направляем Вам «Профиль безопасности полетов Российской Федерации в XXI веке» в порядке надзора за соблюдением Законов по обеспечению безопасности полетов.

Полагаем, что информация будет Вам полезна в деле борьбы за повышение уровня безопасности полетов, в том числе и в государственной авиации.

Используя опыт профессионалов, можно изменить положение дел к лучшему.

Помните, мы все пользуемся воздушным транспортом!

2011, 11 июля, р. Обь. После пожара двигателя экипаж самолета Ан-24РВ авиакомпании Ангара произвел посадку на водную поверхность реки Обь. Из 37 человек погибли семеро.
2011, 9 августа, Омсукчан. Из-за пожара двигателя самолет Ан-12 авиакомпании Авис-Амур возвращался в Магадан, однако потерпел катастрофу в районе Омсукчана. Все 11 человек, находившиеся на борту, погибли.
2011, 7 сентября, Ярославль. При выполнении взлета потерпел катастрофу самолет Як-42 авиакомпании Як-сервис. Из находившихся на борту 45 человек погибли 44.
2012, 2 апреля, Тюмень. После взлета потерпел катастрофу самолет АТР72 авиакомпании ЮТ-Эйр. Погибли 33 человека из 43 находившихся на борту.
2012, 12 сентября, Палана. Самолет Ан-28 авиапредприятия Петропавловск-Камчатский при выполнении посадки потрпел катастрофу, в которой 10 человек из находившихся на борту четырнадцати погибли.

25 декабря 2012 года принят Федеральный закон Российской Федерации № 260-ФЗ «О внесении изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации», который дополнил его статьей 24.1, ставшей важнейшей поправкой к Воздушному кодексу в вопросе о Системе управления безопасностью полетов в Российской Федерации.

Статья 24.1
Реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.
Правительство Российской Федерации в рамках обеспечения реализации государственной системы

управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов устанавливает порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами — разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов, юридическими лицами и индивидуаль-

Продолжение:
2013, 2 июля, Депутатский. Вертолет Ми-8 Полярных авиалиний потерпел катастрофу, в которой погибли 24 человека из двадцати восьми.
2013, 17 ноября, Казань. При выполнении ухода на второй круг потерпел катастрофу самолет Boeing 737-500, все 50 человек погибли.
2014, 20 октября, Москва/Внуково. Выполнявший взлет самолет Dassault Falcon 50EX столкнулся с остановившимся на взлетно-посадочной полосе снегоуборщиком. Все 4 человека в самолете погибли.
2016, 1 июля, Иркутская область. При тушении лесного пожара столкнулся с поверхностью земли самолет Ил-76 МЧС России. Самолет нес регистрационные знаки коммерческого воздушного судна. Все 11 человек, находившиеся на борту, погибли.
2016, 21 октября, п-ов Ямал. Не долетев 45 км до места назначения, столкнулся с поверхностью земли и завалился набок вертолет Ми-8 авиакомпании Скол, на борту которого находилось 22 человека. В результате катастрофы 19 человек погибли.
2016, 25 декабря, Сочи. После выполнения взлета столкнулся с поверхностью моря и затонул самолет Ту-154, эксплуатировавшийся 223 летным отрядом Министерства обороны РФ. Самолет нес регистрационные знаки коммерческого воздушного судна. Погибли все находившиеся в самолете 92 человека.
2018, 11 февраля, Подмосковье. После выполнения взлета потерпел катастрофу самолет Ан-148 авиакомпании Саратовские авиалинии. Погибли все находившиеся на борту — 71 человек.

Продолжение следует...
Что нужно сделать, чтобы безопасность полетов в России обеспечивалась на деле, а не на бумаге? Нам интересно Ваше мнение.
С уважением
Валерий ШЕЛКОВНИКОВ,
президент Международного Консультативно-аналитического агентства «Безопасность Полетов»,
Лауреат Государственной премии СССР в области безопасности полетов,
Член Правления Всемирного фонда безопасности полетов.
Сергей МЕЛЬНИЧЕНКО,
генеральный директор Международного Консультативно-аналитического агентства «Безопасность Полетов»,
член Всемирного фонда безопасности полетов



Вот он — нарушитель спокойствия.
Вполне себе мирная «птичка»

Утруска с наценкой

Что сулит новый расклад среди западных авиапроизводителей

В сегменте мировой авиационной промышленности, выпускающем узкофюзеляжные региональные самолёты, грядут решительные подвижки. Хотя до утверждения меняющейся конфигурации на этом рынке и расстановки его четырёх участников ещё далеко, их возможные последствия уже не могут не занимать, а подчас тревожить потребителей.

С одной стороны, авиационный дивизион канадского концерна Бомбардье принял решение уступить контроль над своей основной производственной программой CSeries европейскому Эйрбасу. Прицел сделан на то, чтобы под патронажем последнего открыть линию по сборке самолётов CSeries в США. С другой стороны, Боинг привлёк бразильский Эмбраер к поискам концепции совместного бизнеса, которая явилась бы весомым ответом на брошенный их конкурентами вызов. Перетасовка сил станет состоявшейся только если и когда оба начинания принесут осязаемый результат.

Точкой отсчёта в обоих случаях можно считать май прошлого года, когда под нажимом Боинга было начато расследование против Бомбардье по обвинению в демпинге и нарушении принципов справедливой конкуренции. Конкретно - в намерении поставить 75 экземпляров CSeries для американского перевозчика «Дельта Эйрлайнс» по цене, искусственно сниженной за счёт субсидий и дотаций. Жалоба, поданная в Минторг США, вскоре обернулась серьёзной проблемой для руководства компаний в Монреале, Тулузе и Сан-Жозе-дус-Кампус — там базируется Эмбраер — а затем бумерангом вернулась в чикагский штаб-квартиру самого Боинга.

Все карты спутал мало кем ожидавшийся ход Комиссии по международной торговле США. Она представляет собой независимое от правительства агентство, осуществляющее анализ и надзор за торговой деятельностью с точки зрения интересов экономического развития в целом, а не лоббистов отдельных отраслей, какими бы могущественными они ни были. Комиссия признала неправомерными запретительные импортные пошлины почти в 300 процентов на новый канадский самолёт, которые ввело министерство торговли. Сказался укоренённый в демократических институтах механизм, при котором нельзя предсказать, когда он сработает против «чужих», а когда — совсем даже наоборот.

Мотивировочная часть решения комиссии будет изложена в отчёте, намеченном к публикации в ближайшее время. Но это отнюдь не поставит точку во всей истории. В обнародованном сообщении сказано лишь, что комиссия не нашла доказательств, подтверждающих финансовый ущерб Боингу в результате сделки между «Дельтой» и Бомбардье. При этом её члены могли руководствоваться одним из двух соображений. Первое - в настоящее время Боинг не выпускает самолёты, которые напрямую конкурировали бы с CSeries. Второе - импорт канадских машин в США ещё не стал свершившимся фактом, а значит оснований говорить об ущербе сейчас тоже нет.

В первом случае у Боинга будет возможность оспорить решение комиссии, апеллируя к федеральным судебным инстанциям, вердикт которых также трудно предсказать. Во втором случае Бомбардье, возможно, придётся столкнуться с необходимостью уплаты непомерной пошлины на свои самолёты, как только начнётся их поставка, - угроза, которую пока считают если не снятой вовсе, то отодвинутой.

Однако Боинг уже дал понять, что не намерен отступать. «Мы по-прежнему уверены в весомости предъявленных фактов и будем документировать любой урон себе и обширной сети отечественных поставщиков в результате незаконных субсидий и ценового демпинга», — заявила компания. — «Мы не останемся в стороне когда осуществляется практика, вредящая американским рабочим местам и авиационной промышленности.»

План «Б»

Одновременно, создавая очевидную недостаточность доказательной базы в глазах арбитров, Боинг форсировал ранее начатые переговоры с Эмбраером. Их содержание не раскрывается, но мало у кого вызывает сомнение, что речь идёт о схеме, аналогичной сделке между Эйрбасом и Бомбардье. А в её центре — бразильская программа строительства региональных самолётов нового поколения E-Jet, претендующая на ту же рыночную нишу, что и CSeries, и собравшая 285 твёрдых заявок от заказчиков против 372 у конкурента.

— Переговоры идут продуктивно, хотя ключевые вопросы остаются нерешёнными, — говорит Фил Массер, вице-президент Боинга по коммуникациям. — Мы ищем выигрышное для обоих решение. Надеемся, окончательные условия и цена составят платформу, на которой мы достигнем общего успеха и предложим наилучший вариант для наших заказчиков и инвесторов.

По некоторым сведениям, Боинг ожидает одобрения бразильской стороной плана по созданию совместной с Эмбраером компании. Ей предстоит заняться производством самолётов E-Jet в трёх вариантах размерностью от 80 до 140 мест как для обычных перевозок, так и для корпоративных клиентов. Предполагается, что Боингу как старшему партнёру должны отойти операционный контроль за деятельностью компании и существенная, если не львиная, доля её акций.

Такой подход, по всей видимости, встретит противодействие со стороны правительства Бразилии. В 1994 году оно пошло на приватизацию Эмбраера, оставив за собой «золотую акцию» с правом вето на передачу контроля над компанией кому бы то ни было. Как заявил нынешний президент страны Мишел Темер, «пока я возглавляю правительство, Эмбраер не подлежит продаже.» В то же время его кабинет изъявил готовность обсуждать возможность ассоциации между двумя компаниями, подразумевая широкий набор вариантов, в том числе ограниченный допуск Боинга в качестве акционера, совместное производство, маркетинг и послепродажную поддержку продукции Эмбраера.

Как и Бомбардье, бразильский производитель нуждается в тандеме с мощным партнёром, чтобы обеспечить приток заказов на лайнеры семейства E-Jet, нарастить их выпуск и закрепиться с ними на мировом рынке. Ради этого, ему, очевидно, тоже придётся поступиться частью суверенитета.

План «А»

Что до программы CSeries, то ключ к её выживанию теперь находится в Мобиле, штат Алабама. Там, в одном из цехов Эйрбаса на бывшей базе американских ВВС, планируется развернуть сборку этих самолётов, значительную часть компонентов и деталей которых намечается покупать в США. Тогда их можно будет сбывать на вождельном местном рынке как отечественную продукцию, не облагаемую импортным тарифом.

Считают, что решающее значение при этом будет иметь соблюдение филигранного баланса между объёмами поставок изнутри США и из-за границы. Если доля первых окажется недостаточной, тарифный барьер останется непреодолимым. Если слишком высокой — налогоплательщики Квебека и остальной Канады, за счёт которых Бомбардье предоставили государственную помощь на несколько миллиардов долларов, могут выдвинуть законную претензию, что из их кармана фактически субсидируются рабочие места за пределами страны.

Пока этого не произошло, руководство компании, вдохновившись воскресшей перспективой сделки с «Дельтой», включающей помимо твёрдого контракта на 75 машин опцион на полсотни, утверждает, что реализация проекта их сборки в Алабаме набирает темп. В самом Эйрбасе, правда, придерживаются от конкретики на этот счёт.

Представление о будущей организации производства CSeries в Мобиле может дать то, как устроена поточная сборка аэробусов на уже существующих мощностях концерна в Европе. Укрупнённые фрагменты модели семейства A320 — переднюю и заднюю части фюзеляжа, центроплан и крылья — сначала изготавливают порознь на производственных площадках в трёх странах, а затем доставляют на заводы в Тулузе и Гамбурге. На первом посту сборочной линии в разных частях фюзеляжа монтируют кухонные галереи и туалеты. На втором — образуют из них одно целое. На третьем — приделывают крылья, шасси и начинают электропроводкой. Затем выкачивают на позицию, где добавляют хвостовое оперение, устанавливают в салоне панели, полки и направляющие для кресел. Наконец, на последнем посту к крыльям монтируют двигатели. С обеих линий сходит до 60 узкофюзеляжников в месяц.

Кто в накладе?

Остаётся гадать, что собирается противопоставить Боинг такой схеме в рамках намечаемого альянса с Эмбраером. Возможно, под его эгидой семейству E-Jet тоже будет дан толчок и облегчен вход на американский и другие рынки в качестве заслона от CSeries. Но достаточно ясно прорисовывается и долгосрочный эффект спровоцированной им пертурбации для потребителей.

Там, где прежде эксплуатанты могли ожидать и выигрывать от соперничества за свои заказы между четырьмя независимыми производителями, останется два, каждый со своим вассалом. Вопреки изначально декларируемой цели обеспечить равные условия для конкуренции, фактически утвердятся дуополия в производстве всех типов магистральных реактивных самолётов, начиная с региональных. Не стоит строить иллюзий: результатом такой «утруски» может быть только одно — усиление диктата продавца и, как следствие, наценка для покупателя.

Том ЗАЙЦЕВ,
корреспондент,
Flightglobal/Air Transport Intelligence
Специально для
«Воздушного транспорта»
Нью-Йорк.

МИРОВЫЕ НОВОСТИ

Минтранс США изучает варианты отмены части обязательств авиакомпаний перед пассажирами

Как сообщила газета The Wall Street Journal, воплощение таких предложений чревато серьезным ущемлением прав потребителей. Согласно публикации, в октябре прошлого года минтранс предложил авиакомпаниям США сформулировать идеи о внесении изменений в «существующие правила, необходимость в замене, отмене или модификации которых назрела». Авиаперевозчики направили на рассмотрение ведомства целые тома рационализаторских предложений. Их перечень только у United Airlines насчитывает 50 страниц, уточнила WSJ. Газета напоминает, что минтранс является по сути единственным гарантом прав потребителей в сфере воздушных перевозок в США.

Lufthansa официально представила сотрудникам и клиентам свой новый модернизированный имидж

Авиакомпания Lufthansa представила в узловых аэропортах во Франкфурте и Мюнхене новый модернизированный имидж. Среди самых заметных изменений — новая ливрея самолетов. Lufthansa торжественно представила Boeing 747-8 и Airbus A321 в новом облике более чем трем тысячам гостей, собравшимся во Франкфурте и Мюнхене, сообщает пресс-служба перевозчика. В целом новый дизайн был принят положительно, хотя некоторые и говорили, что им не хватает традиционного для Lufthansa желтого цвета. Все эти годы символом Lufthansa был журавль. Он и сегодня по-прежнему олицетворяет высочайшее качество, непревзойденный сервис, профессионализм и надежность.



В январе 2018 года компания Airbus поставила заказчикам 27 новых коммерческих самолетов

Европейская самолетостроительная компания Airbus начала свою деятельность в 2018 году с получения заказа в январе на 20 узкофюзеляжных самолетов семейства A320. Таким образом, общее количество заказов на самолеты данного семейства за все время его производства составило 14135 машин. Кроме того, компания в январе поставила заказчикам 27 узкофюзеляжных и широкофюзеляжных самолетов, в результате чего общий объем поставок компании с момента её создания составил почти 11 000 ВС. По состоянию на конец месяца общий портфель заказов Airbus составил 7,253 воздушных судна, что составляет примерно девять лет производства по текущим графикам.

Британский инженер и предприниматель побил мировой рекорд скорости в летающем костюме

Инженер и предприниматель Ричард Браунинг с третьей попытки развил скорость в 51,53 километра в час, прежде чем упал в воду. Падение не помешало рекорду: достижение было зафиксировано на сайте Книги рекордов Гиннеса, поскольку изобретателю удалось пролететь более ста метров. Его летающий костюм был оснащен шестью компактными газовыми реактивными двигателями (с тягой 22 килограммы), очками, отображающими параметры их работы, и легким экзоскелетом, распределяющим нагрузку. По словам Браунинга, костюм способен разогнать владельца до сотни километров в час, но пока полеты на таких скоростях слабо контролируются и небезопасны.

К 80-летию битвы в китайском Ухане откроется музей памяти советских летчиков-добровольцев

Открытие мемориального музея советским летчикам-добровольцам, которые вместе с китайским народом боролись против японских захватчиков в 1937-1941 годах, планируется в августе-сентябре этого года, сообщил руководитель представительства Минобороны РФ Андрей Кисенко. «Наши народы всегда будут помнить своих героев, отдавших жизни за свободу Китая. В 2018 году отмечается 80 лет с момента уханьского сражения, музей, посвященный советским летчикам-добровольцам, откроется в этом году», — заявил Кисенко. В парке Освобождения города Ухань находится братская могила летчиков-добровольцев, где увековечены имена 29 советских героев.

Новым генеральным директором компании Airbus Helicopters (AIR) назначен Бруно Эвен

Компания Airbus (биржевой тикер — AIR) назначила Бруно Эвена генеральным директором Airbus Helicopters. Г-н Эвен (49 лет) будет работать под руководством Томаса Эндерса, генерального директора Airbus, и присоединится к исполнительному комитету компании. Бруно Эвен переходит в Airbus из компании Safran, где он работал генеральным директором по развитию бизнеса вертолетных двигателей с 2015 года. С 2013 по 2015 год г-н Эвен занимал должность генерального директора компании Safran Electronics & Defense (ранее Sagem). Он сменил на посту Гийома Фори, который вступил в должность президента подразделения коммерческих самолетов.

Самолет SWISS совершил вынужденную посадку в МА Штутгарта из-за агрессивной пассажирки

Лайнер швейцарской авиакомпании SWISS, следовавший по маршруту Москва — Цюрих, совершил вынужденную посадку в Штутгарте из-за агрессивного поведения пассажирки. 44-летняя гражданка Швейцарии требовала принести ей шампанское и, получив отказ, начала ходить по салону лайнера и вести себя агрессивно по отношению к членам экипажа. Пилот принял решение посадить самолет. В Штутгарте женщину уже ждала полиция, там ей пришлось заплатить штраф в €5 тыс. Придется ли пассажирке оплатить все расходы, связанные с внеплановой посадкой, не сообщается. В Штутгарте 43 пассажира и экипаж провели около 45 минут, после чего продолжили путь в Цюрих.

Авиаметтелеком Росгидромета

Точные данные о погоде —
надежные взлёт и посадка

Авиаметтелеком Росгидромета — крупнейшее учреждение Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. У нашей организации 15 филиалов по всей стране, авиаметеорологические подразделения, расположенные в 188 аэропортах, общая численность работающих около 3000 человек.

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

Мы предоставляем авиационным пользователям всевозможную информацию:

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

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

ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» благодарит всех своих партнеров, которым полезна авиационная метеоинформация, за сотрудничество. Если вы с нами — значит вы заботитесь о безопасности полетов!

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

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АЭРОПОРТ
ИРКУТСК

Полёты начинаются на земле!

Крупнейшая воздушная гавань Восточной Сибири. Аэропорт Иркутска имеет богатейшую историю, основан в июне 1925 года. Сегодня предприятие относится к аэропортам федерального значения и обслуживает авиаперевозки пассажиров, почты и грузов регулярными и нерегулярными авиарейсами по международным, внутренним и местным воздушным линиям.



Характеристика аэропорта:
Соответствует I категории ИКАО.
Размеры основной ВПП — 3565 метров, 45 метров.

Пропускная способность аэровокзального комплекса
аэровокзал внутренних воздушных линий — 800 пасс./час;
аэровокзал международных воздушных линий — 400 пасс./час.
Грузовой комплекс:
общая площадь — 2,2 Га с производительностью 150 тонн в сутки

В настоящее время полёты из аэропорта Иркутска осуществляют 26 российских и 10 зарубежных авиакомпаний.



Количество обслуживаемых пассажиров постоянно растёт. В 2017 году аэропорт встретил полутораmillionного пассажира 21 сентября. Это почти на месяц раньше, чем годом ранее.

У международного аэропорта Иркутска есть своя гостиница «Воздушная гавань» и Медико-санитарная часть. Учебный центр по авиационной безопасности иркутского аэропорта проводит курсы специальной профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов служб авиационной безопасности и агентов СОПП. Иркутский аэропорт — активный участник культурной жизни региона. Каждый год в День воздушного флота России в аэропорту Иркутска проходит выставка воздушных судов для всех желающих.

