

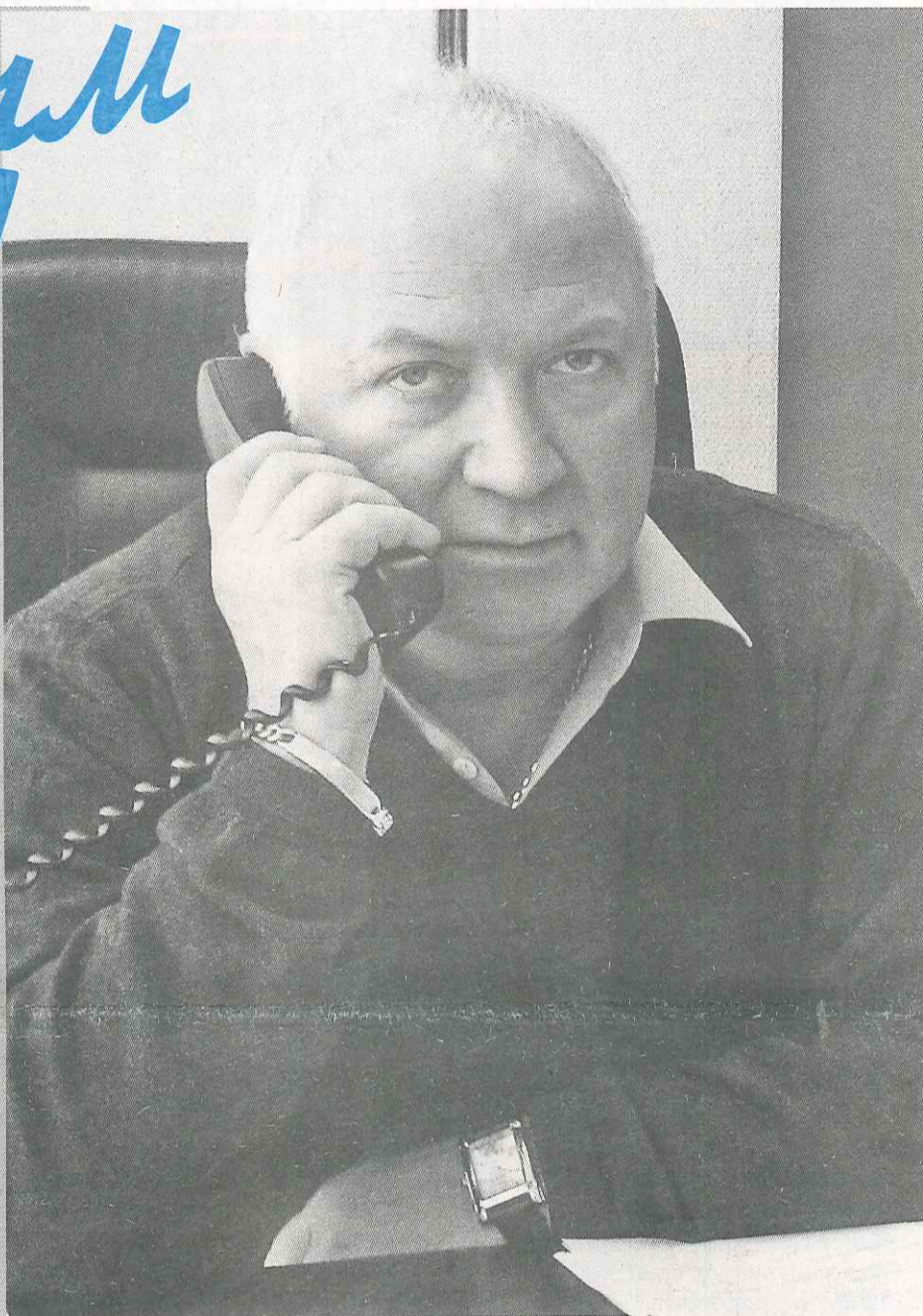


С Новым годом!



**ВЛАДИСЛАВ
ИВАНОВ:**

«ЛЕНАЭРОПРОЕКТ»
РАБОТАЕТ
НА 100%
СВОЕЙ
МОЩНОСТИ»



– Владислав Григорьевич, каков сейчас главный объект деятельности «Ленаэропроект»?

– Говорить о единственном главном объекте, наверно, не совсем правильно. Сегодня у нас «в работе» такие значимые проекты, как аэропортовый комплекс нового космодрома «Восточный», реконструкция Национального аэропорта Минск со строительством комплекса взлетно-посадочной полосы № 2, объекты, связанные с подготовкой чемпионата мира по футбо-

лу 2018 года. Это аэропорты Саранска, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Калининграда.

– Можно сказать, что сейчас «Ленаэропроект» загружен на 100% своей мощностью?

– В последние годы мы постоянно в таком режиме и работаем.

– Об увеличении кадрового состава не думаете?

– Больше думаем о качестве подготовки наших кадров. Численность для выполнения поставленных задач пока достаточна.

– Конечно, прежде всего, интересно узнать, чем именно институт «Ленаэропроект» занимается на космодроме «Восточный», каково его место там среди других проектных организаций?

– Генеральная проектная организация по космодрому – проектный институт «ИПРОМАШПРОМ». Это организация с богатой историей, существует с довоенных времен. С конца 1965 г. «ИПРОМАШПРОМ»

Продолжение на стр. 2-3

НОВОСТЬ первой полосы

Автономные испытания технологического оборудования завершены на техническом комплексе космодрома Восточный в Амурской области, все системы готовы к испытаниям ракеты-носителя «Союз-2.1а». Об этом сообщает пресс-служба «Космического центра Восточный» (филиал Центра эксплуатации наземной космической инфраструктуры – ФГУП «ЦЭНКИ»).

Следующий этап работы с технологическим оборудованием – это комплексные испытания, которые проводятся непосредственно с ракетой-носителем «Союз-2.1а». Их старт планируется на январь.

По данным ведомства, автономные испытания идут почти на всех системах стартового комплекса.

Строительство космодрома «Восточный» началось в Амурской области в 2012 году. Общая площадь «Восточного» – около 700 квадратных километров. Он станет первым национальным космодромом гражданской авиации, позволит обеспечить полный доступ России в космическое пространство и уменьшит зависимость отечественной космонавтики от казахстанского Байконура.



СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ



То взлет, то посадка

4



Точная траектория?

7



Сервисное обслуживание «Ми» и «Ка»

10



Самовозобновляемый эволютивный

14-15

ISSN 1680-4449



9 771680 444002

ПРЕМИЯ «КРЫЛЬЯ РОССИИ – 2015»: НОВЫЕ НОМИНАЦИИ

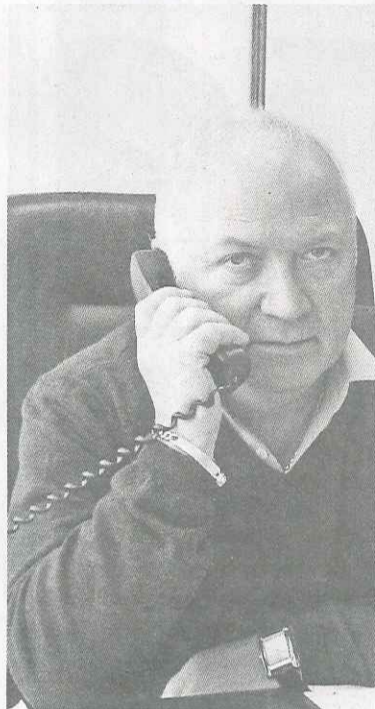
Оргкомитет национальной премии для авиакомпаний «Крылья России» опубликовал условия проведения конкурса по итогам деятельности предприятий воздушного транспорта в 2015 году, с которыми можно ознакомиться на официальном сайте конкурса.

«2015 год стал годом серьезной реконфигурации авиатранспортного рынка страны, — считает Борис Рыбак, один из соучредителей премии «Крылья России». — На фоне роста внутренних перевозок драматически сократился поток пассажиров на международных рейсах. Жесткая конкуренция, падение платежеспособного спроса и высокорискованная стратегия развития привели к краху второй по величине авиакомпании России, поставили на грань выживания еще несколько. На этом негативном фоне особенно ярко выделяются те авиаперевозчики и предприятия отрасли, которые умело преодолевают трудности, демонстрируют стабильность и веру в дальнейшее развитие. Надеюсь, что профессиональное экспертное сообщество в ходе проведения очередного цикла конкурса на соискание премии «Крылья России» сумеет определить самых достойных представителей гражданской авиации страны».

Лидеры российского рынка авиаперевозок будут удостоены наград по итогам уходящего года в 11 номинациях, большая часть из которых существенно обновлена по сравнению с предыдущим конкурсом. Выдвижение соискателей будет осуществляться до 14 февраля 2016 года.

Традиционным остается интернет-опрос пассажиров, определяющий лучшую российскую и зарубежную авиакомпанию. В опросе могут принять участие все желающие, заполнив специальную анкету на сайте организатора проекта ATO Events или перейдя на нее по баннерам, размещенным на сайтах информационных партнеров: ATO.ru, AVIA*RU Network, Aviation Explorer, AviaPort.Ru. Со временем список партнеров будет расширяться. Победители и лауреаты национальной авиационной премии «Крылья России — 2015» будут названы на торжественной церемонии, которая состоится в Москве 4 апреля.

Ежегодный конкурс на соискание премии «Крылья России» имени Евгения Чибирева, который проводится с 1997 года, учрежден Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта России, отраслевым изданием «Авиатранспортное обозрение» и консалтинговой компанией Infomost Consulting. Многолетнюю поддержку конкурсу «Крылья России» оказывает спонсор — Страховая группа «АльфаСтрахование».



Продолжение. Начало на стр. 1

являлся головным проектным институтом ракетно-космической промышленности (РКП): до 1991 г. — в составе Министерства общего машиностроения (МОМ), в настоящее время — в составе Федерального космического агентства. Распоряжением Президента Российской Федерации ОАО «ИПРОМАШПРОМ» назначено единственным исполнителем проектных работ по созданию космодрома «Восточный». Со временем эта организация стала очень мощной, собралась вокруг себя массу субподрядчиков. В данном случае у нас самый крупный из объектов космодрома — аэропортовый комплекс. Мы же проектировали базу падения и спасения космонавтов, уже сделали метеорологический комплекс, устройства водозаборных сооружений. Аэропортовый комплекс будет иметь взлетно-посадочную полосу длиной 4400 м и шириной 60 м. Таких аэродромов на Дальнем Востоке нет. Полоса в состоянии принимать любые существующие в мире типы воздушных судов. В дальнейшем этот аэропортовый комплекс будет решать не только чисто производственные задачи космодрома, но и впишется в сеть крупнейших дальневосточных гражданских аэропортов, подстраховывая их на случай неблагоприятных климатических условий.

— Вы привыкли работать в сложных условиях на вечной мерзлоте.

ВЛАДИСЛАВ ИВАНОВ: «ЛЕНАЭРОПРОЕКТ» РАБОТАЕТ НА 100% СВОЕЙ МОЩНОСТИ»

Иванов Владислав Григорьевич после окончания Высшего авиационного училища гражданской авиации в городе Ленинграде в 1971 году был направлен на работу в Хабаровский филиал Дальневосточного «Аэропроекта». В 1972 году переведен в «Ленаэропроект». С января 1975 года работал в проектном институте Министерства обороны. В 1991 году вернулся в «Ленаэропроект» в качестве главного инженера проекта. Последние 10 лет является главным инженером Проектно-изыскательского и научно-исследовательского института воздушного транспорта «Ленаэропроект».

Космодром строится в умеренных широтах. Есть ли там какие-то природные особенности, сложности?

— Во-первых, любой аэродром — это совершенно новая задача, и она каждый раз решается по-новому. Типовых решений не существует. Для космодрома «Восточный» это грунтовые условия, достаточно сложные из-за наличия пучинистых грунтов при промерзании, поэтому с целью их защиты и повышения долговечности аэродромных покрытий нами в их основании применена эффективная теплоизоляция из экструзионного пенополистирола. Особых сложностей при проектировании гораздо больше на Крайнем Севере. У нас сейчас есть два арктических объекта: аэродромы на острове Котельный в Восточно-Сибирском море и на Земле Франца Иосифа. Вот там классическая вечная мерзлота.

— Тем не менее, эти объекты находятся в столь высоких широтах, что такой опасности, как подтаивание вечной мерзлоты — нет?

— При летней повышенной солнечной активности подтаивание и там происходит. Поэтому техническое решение традиционное: сначала создается термоизоляционная насыпь из какого-либо местного грунта, зачастую с применением армирующих геосинтетических материалов, обеспечивающих ее устойчивость. Этот слой должен доходить до естественного грунта, где влияния

солнечной активности уже нет. В зависимости от района и от типа подстилающих грунтов такая насыпь, выполняющая и несущую, и теплоизолирующую функции, может быть от 1,5 до 4 метров высотой.

— В наше время не существует каких-либо искусственных материалов, которые бы усиливали теплоизоляционные свойства покрытия?

— Есть отечественные теплоизоляционные материалы — пенополистиролы высокой плотности, специально разработанные для дорог и аэродромов. Это известные марки: Пеноплекс-Аэро, Карбон и др.

— Эти островные аэродромы строятся в интересах Вооруженных Сил?

— Да, задача Министерства обороны.

— А требования по качеству у всех одинаковые по сравнению с гражданскими аэродромами?

— Конечно. Они, в первую очередь, продиктованы безопасностью полетов, и здесь необходимо строго соблюдать общие нормы и правила.

— Вы проектная организация. После того, как спроектировали, каковы ваши функции на этом объекте?

— Если нас приглашает застройщик от имени государства, мы выполняем функции авторского надзора. Это нововведение появилось в конце XX века. Раньше автор проекта в обязательном порядке осуществлял авторский надзор. Теперь на ряде объектов надзор осуществляют

организации по конкурсу, который организывает заказчик. Проектировщик там иногда и не участвует. Но для повышения качества строительства лучше, если надзор осуществляет проектировщик.

— Сколько вам еще работать на космодроме?

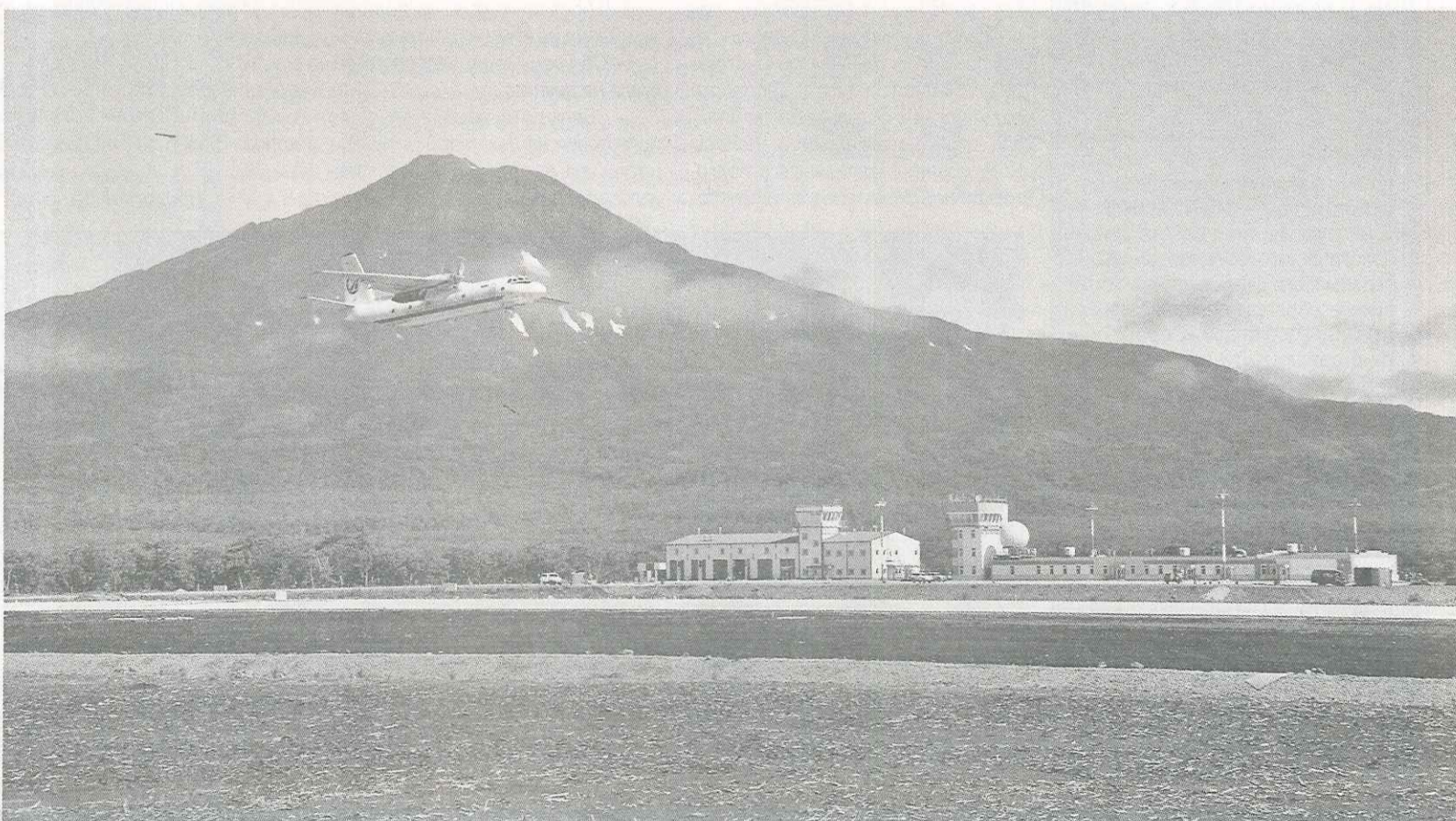
— До 2018 года точно.

— И там у вас есть постоянная группа?

— Постоянная группа есть у проектировщика. Мы по условиям договора на авторский надзор ездим по вызову. Кроме того, идет постоянная переписка. Надо сказать, что ведь никто не любит строить точно так, как запроектировано. Начинается с замены материалов. Мы, проектируя, естественно ориентируемся на те материалы, которые нужны, стремимся найти их в регионе. Но не всегда так получается, и тогда возникает противоречие между нашей рекомендацией и сметными нормами, принятыми в данном районе. Ну и вообще, строители всегда стремятся к «упрощению» проекта, поэтому процесс проектирования заканчивается тогда, когда объект сдан.

— А минский подряд для вас интересен?

— Да, очень интересен, мы ведь в Белоруссии работаем еще со времен СССР. Был небольшой перерыв, когда не было большого проектирования, но всегда было наше научное сопровождение. Давались рекомен-





дации по ремонту покрытия. Минская полоса уже больше двух нормативных сроков отслужила и до сих пор эксплуатируется.

– А кто ее первоначально проектировал?

– Первоначально мы и стояли у истоков этого проекта.

– Там обычная работа и ничего сложного для вас нет?

– На каждом объекте есть свои проблемы. В Минске масса вопросов с внешними сетями, с газопроводом, который когда-то был построен не по нормам, а теперь нам надо его переносить.

– Наверное, в готовом аэропорте труднее работать из-за всяких стеснений и ограничений?

– Я же начинал заниматься проектированием в 1971 году, когда был бум строительства аэропортов и аэродромов, и в проектном понимании новое строительство гораздо проще. А теперь нам все время ставят дополнительные условия, например, такой объект, как Норильск. Аэропорт для норильчан – единственная связь с внешним миром. Мы вынуждены дробить его реконструкцию на три этапа так, чтобы аэропорт круглогодично выполнял взлетно-посадочные операции. Поток воздушных судов несколько сужается, и в этом, как раз, основная трудность. Реконструкция – она гораздо сложнее, чем новое строительство. Там, где есть хотя бы две полосы, там все решается довольно быстро. Был у нас проект Сургут, и мы его реконструировали, ни на день аэропорт не закрывая, а полоса то у них одна. Белые ночи в условиях Севера способствовали. В 20.00 аэропорт закрывался, работы проводились всю ночь до 8.00 утра. Вот в таком световом режиме.

– Сейчас для вас наиболее сложным будет Краснодар?

– Краснодар завершается. Уже заканчивается реконструкция существующей полосы № 2. Поскольку первая полоса вообще выводилась из эксплуатации на момент, когда требовалось запустить полосу № 2 в реконструкцию, было принято решение из существующей магистральной РД сделать временную полосу. По ней отлетали, теперь заканчивается реконструкция и 2-й полосы. В этом году объект должны сдать.

– На каких перспективах вы сейчас сосредоточены? На что нацелены ваши проектные изыскания?

– В далекую перспективу не заглядываем, а сейчас реализуются проекты реконструкции Норильска, Челябинска. Весь следующий год будем заниматься Минском. И космодром от нас много сил требует.

Работы на следующий год достаточно.

– У вас, наверное, есть и научно-исследовательское подразделение?

– У нас такое подразделение есть, хотя по нынешним временам это, может быть, и роскошь, но нам без него не обойтись, чтобы быть комплексным институтом. Работа исследовательского отдела – это то, над чем потом

– Задачи менялись, масштаб менялся. Содержать такие мощные институты, которые были раньше, уже нерационально. Например, в Москве был военный проектный институт – 5000 человек. В нашем институте сейчас 250 человек (когда-то было в два раза больше), и пока справляемся. Технология проектного производства радикально изменилась. Я ко-

моменту проведения чемпионата мира они были в полной готовности. По пропускной способности мы должны принимать около 15% вместимости стадиона. Т.е. реконструкция аэропортов нацелена не просто к чемпионату, она уже назревала. Теперь это будут в некотором смысле качественно новые аэропорты. В том числе они будут в состоянии принять пиковые нагрузки во время проведения чемпионата мира по футболу. Вся наша работа посвящена этим двум задачам. Есть объекты, где идет удлинение полосы, например, Храброво в Калининградской области (меняются геометрические размеры на 800 метров).

Нормативный срок эксплуатации покрытий такой: для цементобетона – 20 лет, для асфальтобетона – 10-15 лет. Тот аэродромный бум, во времена которого было построено много нового, уже давно история. Сейчас все объекты тех лет состарились и морально, и физически, их надо серьезно обновлять.

– Вы упомянули управление воздушным движением. А вот светосигнальным оборудованием вы тоже занимаетесь?

– Да. У нас комплексный институт, мы все проблемы, что есть в аэропорту, решаем, что называется, под ключ.

– В России сейчас начинается создание светосигнальных систем на светодиодах. Для вас это имеет значение?

– Это просто развитие техники. Есть нюансы, технические требования, так же как для оптоволоконной или обыкновенной связи. Да, появляется новое оборудование на новой элементной базе, но для нас это не проблема. Это проблема для разработчиков, которые новое изготавливают и внедряют, а мы его применяем.

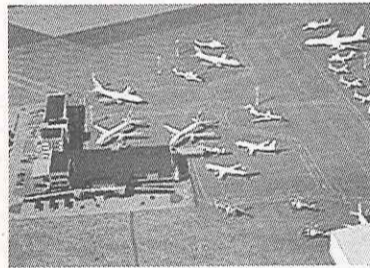
– Раньше «Ленаэропроект» работал на Чукотке. А сейчас?

– И сейчас работаем. Например, над проектами аэродромов Залив Креста, Кеппервеем. Наш исконный объект – это Анадырь, который живет и развивается.

– Вы ведь по всему побережью Северного Ледовитого океана или работаете, или намереваетесь работать?

– Да, можно сказать, что это наша вотчина. Здесь в перспективе работы непечальный край. Вот и для Газпрома построили аэродром Бованенково, а для Новотэка – аэродром Сабетта. Россия прирастает Севером и Сибирью, а, значит, институт «Ленаэропроект» по-прежнему востребован.

Беседу вел Сергей Быстров



работают проектировщики: топографическая съемка местности, геологические изыскания, экологические и метеорологические изыскания, подборный материал для дальнейшего проектирования. А «наука» наша следит за всеми новшествами, за новыми разработками, непосредственно участвует в процессах проектирования, выезжает на объекты, обследует их, дает рекомендации проектировщикам. С этих передовых отрядов и начинается наша работа по проектированию. От их оценки и рекомендаций многое зависит, и, в первую очередь, качество проектирования, исключение ошибок.

– У нас сейчас очень активно осваивается Арктика. Как ваши планы связаны с этим направлением?

– Мы хотим продолжать сотрудничать с Министерством обороны, считаем это перспективным направлением. Наши специалисты по Северу работали еще 55 лет назад.

– Может и не нужно параллельных институтов, если уже существует один, зачем еще? Одна мощная проектная структура может выполнять все заказы.

да-то вместе с директором работал в одной группе. У нас были кульманы, линейки, карандаши и резинки. Теперь об этом никто и не вспоминает. Производительность труда увеличилась в разы. Новая современная техника и программное обеспечение дали возможность сделать рывок. Но это просто инструмент. Инженерные мысли и задумки должны генерироваться еще энергичнее. И инженерная мысль активно развивается, а мы, ветераны, стараемся передать нынешнему поколению то, что сами умели. Нахождение новых технических решений – это процесс постоянный и нескончаемый.

– Те аэропорты, которые готовят к чемпионату мира по футболу, требуют серьезной реконструкции?

– Можно сказать, что этим аэропортам повезло. Мы их модернизируем с точки зрения качества аэродромов, обеспечения радиотехническим, метеорологическим оборудованием, меняем и модернизируем оборудование управления воздушным движением, и, естественно, обновляем искусственные покрытия и водосточные системы так, чтобы к

Газета зарегистрирована в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации ПИ № 77-15275

**Главный редактор
Сергей Быстров**

Учредители:

**ОАО ЦПДУ ГА «Аэротранс»
ООО «Редакция газеты
«Воздушный флот»**

Издатель:

**ООО «Редакция газеты
«Воздушный флот»**

Редакционный совет

А. Нерадько,

руководитель
Федерального агентства
воздушного транспорта

С. Гаврилов,

председатель
Комитета по собственности
Государственной Думы РФ

Л. Гамей,

генеральный директор
ОАО «Комсомольский аэропорт»

И. Кабачник,

зам. генерального директора
ОАО «АльфаСтрахование»

А. Карпов,

генеральный директор
ЗАО АК «Полет»

В. Курочкин,

председатель
ПРИАС ГА России,
шеф-редактор газеты
«Воздушный флот»

А. Подкин,

генеральный директор
ОАО «ПИИНИИ ВТ «Ленаэро-
проект»

С. Скуратов,

генеральный директор
ОАО Авиакомпания
«Уральские авиалинии»

В. Уткин,

советник Руководителя
ФАВТ МТ РФ

В. Шлыков,

председатель
Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего
состава ГА

Адрес редакции

Для писем:
125993, ГСП-3, г. Москва,
Ленинградский пр., д. 37,
для редакции газеты
«Воздушный флот»

Наши телефоны:
8 917 588-0117,
8 916 686-0151
e-mail: vflot@yandex.ru

При перепечатке материалов
ссылка на «Воздушный флот»
обязательна.

Рукописи не рецензируются
и не возвращаются.

Мнение авторов не всегда
совпадает с мнением редакции.
Авторы в полном объеме
несут ответственность
за достоверность
публикуемых материалов
и точность приводимых
фактов.

За содержание рекламных
материалов редакция
ответственности не несет.

Препресс – А. Витальева
Номер отпечатан
с готовых диапозитивов
в ООО «СидиПрессАрт»
125252, Москва, ул. Зорге, д. 9-а

Тираж 1500 экз.
Объем: 4 печатных листа
Цена договорная
Заказ № 103