



АЛЕКСАНДР ПОДКИН: «ЛЕНАЭРОПРОЕКТ» БУДЕТ АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В ОБНОВЛЕНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ СЕТИ АЭРОПОРТОВ СТРАНЫ»

НОВОСТЬ первой полосы

России для выполнения требований FIFA к чемпионату мира по футболу 2018 года не хватает взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и мест стоянки самолетов в аэропортах. На текущий момент дефицит средств на эти цели составляет почти 74 млрд рублей, следует из письма Министерства транспорта в правительство. Об этом пишут Известия.

Общие нужды на авиационную инфраструктуру Минтранс оценивает в 215 млрд рублей — из них 156 млрд рублей планируется вложить в аэропорты столичного авиаузла. Сейчас в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015)» на развитие аэропортов городов, принимающих чемпионат, предусмотрено 141 млрд рублей, в том числе 88,7 млрд рублей — для аэропортов московского авиаузла.

Таким образом, как посчитали в Минтрансе, для работ нужно изыскать из дефицитного бюджета еще 74 млрд рублей, из которых 67 млрд рублей пойдет в модернизацию столичных аэропортов. Всего ЧМ-2018 примут 11 городов — хозяев чемпионата, в них 13 аэропортов, но только в Казани и Сочи «финансирование работ по реконструкции обеспечено», — говорится в письме Минтранса.

— Александр Леонидович, как вы оцениваете перспективы развития российской региональной аэропортовой сети в ближайшие годы?

— Сегодня государственная политика в области авиационной деятельности — это модернизация аэропортов гражданской авиации, обновление парка воздушных судов, повышение качества и доступности авиационных услуг. Следует также отметить, что в силу географических особенностей и размеров территории нашей страны, недостаточного развития наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, состояние и развитие воздушного транспорта играет важное политическое и экономическое значение для решения текущих и стратегических задач как социально-экономического характера, так и оборонного.

По моему мнению, благодаря Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России», удастся изменить тенденцию к сокращению аэродромной сети и заложить основы для решения задач по ее развитию.

— Какие меры необходимо предпринять для динамичного развития аэропортов в регионах России?

— Поскольку наземная инфраструктура воздушного транспорта является одной из составляющих по обеспечению транспортной мобильности населения нашей страны, то средства на ее модернизацию и развитие инфраструктуры необходимо предусматривать в первую очередь за счет бюджетных инвестиций, а также за счет привлечения средств субъектов Российской Федерации и внебюджетного финансирования.

Продолжение на стр. 2—3

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ПД-14



В настоящее время полным ходом идут обсуждение и формирование планов подготовки самолета к испытаниям. Для наземных тестов газогенератора ПД-14 построен самый современный в мире испытательный стенд, который полностью компьютеризован и регистрирует до двух тысяч параметров. На нем газогенератор находится полностью в тех же условиях, что и в самом двигателе.

Основными преимуществами ПД-14 относительно современных аналогов являются снижение удельного расхода топлива на 10–15 процентов, уменьшение стоимости жизненного цикла на 15–20 процен-

В 2014 году планируется начать летные испытания нового авиадвигателя в составе силовой установки самолета — летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, пишет Военно-промышленный курьер.

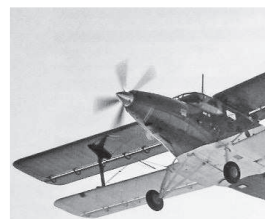
тов, снижение шума и уровня эмиссии.

Разработкой самолета MC-21 занимается корпорация «Иркут». Лайнер способен перевозить 150–215 пассажиров на расстояние до 5,5 тысячи километров. Первый полет намечен на 2014 год. Сертификацию по российским нормам летной годности предполагается завершить в 2015-м, по международным — в 2016 году.

Разработкой самолета MC-21 занимается корпорация «Иркут».

Лайнер способен перевозить 150–215 пассажиров на расстояние до 5,5 тысячи километров. Первый полет намечен на 2014 год. Сертификацию по российским нормам летной годности предполагается завершить в 2015-м, по международным — в 2016 году.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ



Почему именно Ан-2МС?

4



В рамках форума
«Транспорт России»

5



Скороподъемность
и энерговооруженность

10



Надо изучать мусор...

13

ISSN 1680-4449



9 771680 444002

РОСАВИАЦИЯ:
«АЭРОСВИТ»

Росавиация сняла ограничения на использование воздушного пространства Российской Федерации для украинской авиакомпании «АэроСвит», сообщает пресс-служба ведомства.

«В связи с погашением задолженности перед ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» и поступлением на его счета 246 тысяч долларов США, Росавиация, руководствуясь требованиями воздушного законодательства, отменяет ограничения на предоставление государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию рейсов авиакомпании «АэроСвит» в воздушном пространстве Российской Федерации», — говорится в сообщении ведомства.

ПО ВЗЫСКАНИИ
ЗАДОЛЖЕННОСТИ

Международный аэропорт Шереметьево в рамках заявленного ранее сообщения организовал отправку пассажиров авиакомпании «АэроСвит» с вылетом 11 декабря 2012 года за счет собственных средств, сообщает пресс-служба аэропорта.

По состоянию на 20.40 мск. аэропорт Шереметьево организовал вылет 187 пассажиров перевозчика, которые в итоге были перевезены рейсами авиакомпании «Аэрофлот». Часть пассажиров будет отправлена завтра утром. Кроме того, ряду пассажиров были куплены билеты за счет средств ОАО «МАШ». 15 пассажиров размещены в гостинице за счет средств ОАО «МАШ» и будут отправлены в пункты назначения утренними рейсами. Аэропорт Шереметьево также сообщает о перечислении авиакомпании «АэроСвит» 15 500 000 рублей в счет оплаты долга по наземному обслуживанию за июль 2012 года.

«В аэропорту Шереметьево создана рабочая группа, которая занимается вопросами отправления, информирования, организации питания и размещения пассажиров авиакомпании «АэроСвит». Для взаимодействия с пассажирами украинской авиакомпании в Терминале Е выделена специальная зона. В настоящее время ситуация в терминалах аэропорта стабильная, скопления пассажиров авиакомпании «АэроСвит» не происходит», — говорится в сообщении аэропорта.

Напомним, начиная с 00.00 мск 11 декабря 2012 года аэропорт Шереметьево прекратил наземное обслуживание всех рейсов а/к «АэроСвит» на прилет и вылет (начиная с рейса VV 451 00.20 Киев (Борисполь) — Москва (Шереметьево)). Это связано с тем, что авиакомпания «АэроСвит» не исполняет обязательства по оплате счетов за оказание ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» аэропортовых услуг и услуг по наземному обслуживанию рейсов. За все возможные последствия для пассажиров ответственность несет авиакомпания «АэроСвит».

Суммарный долг авиакомпании «АэроСвит» перед ОАО «Международный аэропорт Шереметьево», ЗАО «ТЗК Шереметьево» и ЗАО «АэроМАШ — АБ» превысил 165 500 000 рублей.

АЛЕКСАНДР ПОДКИН: «ЛЕНАЭРОПРОЕКТ»
БУДЕТ АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В ОБНОВЛЕНИИ
РЕГИОНАЛЬНОЙ СЕТИ АЭРОПОРТОВ СТРАНЫ»

Продолжение. Начало на стр. 1

При формировании соответствующих условий, привлечение внебюджетных источников финансирования будет играть значительную роль и такие примеры уже есть.

— **Какие меры должно предпринять государство для привлечения инвестиций в развитие аэропортов?**

— Как я уже сказал выше, отмечается рост бюджетного финансирования, но его объемы все еще недостаточны. При формировании соответствующих условий основными формами государственной поддержки может быть:

- 1) Использование механизмов государственного — частного партнерства;
- 2) Максимальная унификация по составу зданий и сооружений аэропортов для региональных и особенно местных авиалиний, что позволяет сократить стоимость возведения и эксплуатации этих объектов, в том числе за счет численности персонала;
- 3) Разработка государственных программ по поддержке региональных (местных) перевозок;
- 4) Применение механизмов концессии прав владения и пользования объектами аэродромной инфраструктуры;
- 5) Увеличение доли в доходах аэропортов от непрофильных видов деятельности.

— **Но пока налицо процесс сокращения аэропортов страны. В том числе и переводом некоторых региональных аэропортов в категорию посадочных площадок. С чем это связано?**

— У нас сейчас требования ко всем аэропортам, независимо от их

Александр Леонидович Подкин в 1971 году окончил Высшее авиационное училище гражданской авиации, факультет «Эксплуатация аэропортов». По распределению год работал в аэропорту г.Кургана Уральского управления гражданской авиации, а в 1972 году был переведен в «Ленаэропроект» инженером в аэродромный отдел. С 1978 года работал в должности главного инженера проекта. С 1982 по 1985 годы находился в командировке в Афганистане, где во время боевых действий осуществлял технический надзор за реконструкцией аэропортов Кабула, Кандагара, Герата и других в должности главного инженера аэродромного контракта. Вернулся в «Ленаэропроект» на прежнюю должность. Через полгода был назначен заместителем главного инженера института по производству, с 1988 года — главный инженер института. С июня 2005 года — директор института. С ноября 2007 года — генеральный директор ОАО «Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта «Ленаэропроект» (ОАО «ПИИНИ ВТ «Ленаэропроект»), член Совета директоров. Кандидат технических наук. Указом Президента РФ от 30.07.2010 г. № 945 присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации».

класса и масштаба, во многом одинаковые. Это ограждение и охрана периметра аэропорта, солидная служба авиационной безопасности, аварийно-спасательная, пожарная службы и так далее. Маленькому аэропорту такие требования за свой счет просто не выполнить. Кстати, в советские времена это четко понималось, а потому и структурно аэропортовая сеть в регионах строилась более органично и эффективно.

— **С какими основными проблемами могут столкнуться проектные компании на этапе проектирования региональных аэропортов?**

— Для проектных организаций проблем не вижу. Но должна быть выработана развернутая государственная программа возрождения аэродромной сети. Должны быть определены реальные требования к малым аэропортам, которые бы позволяли им нормально, экономически оправданно, работать. И здесь ничего не надо изобретать, надо вспомнить свой опыт, использовать опыт других стран.

В тех же Швеции, Норвегии, например, есть маленькие аэродромы с минимумом обслуживающего персонала, где люди совмещают сразу несколько профессий: скажем, он же и директор, и механизатор, и пожарный... Сейчас даже светосигнальную систему на малых аэродромах включают пилоты при полете. Есть и отра-

жающие светосигнальные системы, которые работают на отраженном свете фар воздушных судов. То есть, в мире идет активная оптимизация трудозатрат аэропортового обслуживания. А у нас — непрерывное разрушение штатов.

— **Рациональность, наверное, требуется и при проектировании, строительстве малых аэродромов: использование отечественного оборудования, местных строительных материалов и так далее...**

— Безусловно, здесь нужна максимальная оптимизация. Сейчас, кстати, начинается возвращение к сборным покрытиям, которые раньше широко применялись, особенно военными. Считаем целесообразным возродить производство сборных металлических плит на российских заводах. Они будут весьма востребованными, их применение не требует специального укрепления грунтов, которое необходимо для бетонных плит, особенно на Севере, в условиях вечной мерзлоты. Делают уже легкие плиты и из композитных материалов. Пока для дорог. Мы просчитывали — аэродромные нагрузки они не выдерживают. Но мы можем подготовить технические условия и для композитных плит аэродромного покрытия, а заводы смогут наладить их производство.

— **То есть у вас идут перспективные проработки?**

— Конечно, научно-исследовательский отдел «Ленаэропроекта» работает на будущее. Наши специалисты следят за всем новым, что появляется в мире, используют его в своих перспективных разработках. Как говорится, мысль не остановить. Есть и старые, проверенные технологии, которые вполне перспективны. Например, покрытия из грунта-щебеня. В местном карьере берется щебень, перемешивается с определенным грунтом, укатывается — и получается хорошее, но дешевое покрытие, спо-

собное принимать небольшие ВС. А есть районы с грунтом, который достаточно выровнять, укатать, засеять специальной травой — и принимать небольшие самолеты. Ан-2 в основном то и летал на такие полевые аэродромы.

Еще мы совсем забыли гидроавиацию. А ведь почти все российские города находятся у рек, озер или морей. Есть речные вокзалы. И не нужно вкладываться в наземные объекты...

К сожалению, Ан-2 остался в прошлом, и сейчас главный вопрос региональных перевозок — отсутствие подходящего небольшого самолета. Есть импортные, но они проблему не решат, нужен свой недорогой, надежный, долговечный преемник Ан-2.

— **Какова роль инновационных решений в строительстве современного регионального аэропорта?**

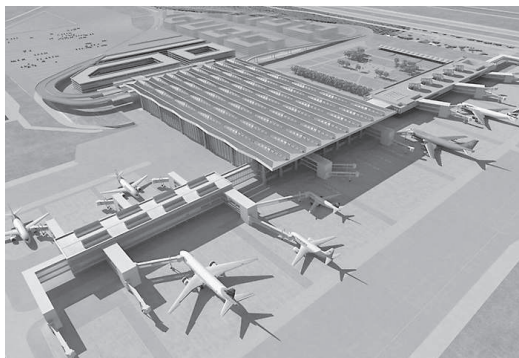
— Очевидно, что для успешной реализации транспортной стратегии Российской Федерации и концепции развития аэродромной (аэропортовой сети) Российской Федерации необходимо максимальное использование инновационных ресурсов. Это является одним из ключевых факторов модернизации и экономического роста не только наземной инфраструктуры воздушного транспорта, но и всей отрасли в целом.

Представляется особенно важным применение инновационных решений уже на стадии проектирования объектов воздушного транспорта.

«Ленаэропроект» уже применяет инновационные решения и технологии как при проектировании аэродромных покрытий и оснований, так и при проектировании пассажирских и грузовых терминалов, ангаров, складов ГСМ, что обеспечивает минимизацию финансирования, максимальную безопасность и энергоэффективность.

— **Насколько сильна конкуренция между проектными компаниями на российском рынке?**





— Конкуренция жесткая. Но главное — на рынке должна быть здоровая конкуренция. Ведь нужно оценивать не только то, во сколько обойдутся те или иные проектные работы государству (или корпоративному заказчику), но и то, насколько технические решения, которые будут получены в результате этих работ, обеспечат экономии государственных средств или же их разбазаривание. Другими словами, надо, создать такие правила игры, которые бы учитывали не только стоимость проектных работ как таковых, но и эффективность строительных решений, которые будут в результате этих работ разработаны, чтобы обеспечить минимизацию финансирования. Это центральный вопрос конкуренции между проектными организациями.

— Ваша компания принимала участие в проектировании аэропортов в сложных климатических условиях. Как вы считаете, какие региональные аэропорты на севере России нуждаются в реконструкции и модернизации?

— История современного предприятия «Ленаэропроект» началась задолго до даты образования и уходит в 30-е годы XX века, когда стремительное развитие гражданской авиации потребовало создания инфраструктуры самого молодого и перспективного вида транспорта.

С начала своей деятельности институт является также ведущей организацией по проектированию объектов Крайнего Севера и Антарктики. Объекты проектирования, расположенные в условиях вечной мерзлоты, имеют свою специфику, связанную с климатическими условиями. Разрабатывая проектные решения для аэродромов, помимо соблюдения всех технических требований, специалисты должны исключить оттаивание грунта под взлетно-посадочной полосой, а также учесть дальнейшее влияние местных условий по эксплуатации объекта. Как правило, отсутствие местных материалов для обеспечения строительства жестких покрытий аэродромов также требует от проектировщиков поиска решений, обеспечивающих надежность и в то же время — экономическую эффективность.

В стенах «Ленаэропроекта» был разработан и предложен ряд новых технологий для указанных условий строительства. Из последних проектов — аэропорт в Анадыре, являющийся единственным способом связи Чукотки с Большой землей; реконструкция аэропортов «Якутск», «Мирный» и Российская антарктическая станция «Прогресс» в Восточной Антарктиде. Институт является разработчиком всех нормативных документов по проектированию, строительству и эксплуатации аэродромов в Антарктиде. Мы также выполняем работы в сейсмически районах, в районах с распространением карстовых явлений — это проекты по реконструкции аэро-

дрома «Ширак» в городе Гюмри (Армения), аэропорта «Уфа», проект нового аэропорта на острове Итуруп (Курилы), реконструкция аэродрома «Петропавловск-Камчатский», аэродрома в Сарове для Российской ядерного центра и другие.

В текущем 2012 году мы разрабатываем проекты по реконструкции аэропорта «Архангельск», «Мирный (АК «Алроса)», «Петропавловск-Камчатский», «Краснодар».

Сегодня нуждаются в реконструкции аэропорты — Норильск, Тикси, Певек, Чокурдах и другие.

Взлетно-посадочные полосы российских аэродромов построены в основном 20 — 30 лет назад и требуют значительных затрат на поддержание их эксплуатационных характеристик, в связи с чем на указанные цели предусматривается приоритетное направление капитальных вложений за счет федеральных средств.

Дать новый импульс развитию транспортной системы страны может малая авиация. Небольшие самолеты, вертолеты, гидросамолеты позволяют сделать доступнее всю территорию Российской Федерации. Для нашей страны это не роскошь, а крайняя необходимость.

— В связи с дефицитом кадров, низкой загруженностью региональных аэропортов трудно обеспечить стабильную работу аэропортов. Как вы считаете за счет чего можно найти решение этой проблемы?

— На мой взгляд, это разработка нормативных требований по максимальной унификации состава зданий и сооружений для аэропортов региональных и местных авиалиний, а также требований по численности работающих.

Это не новое, это хорошо забытое старое, в 1970 — 1980 годах во многих крупных поселках (селах) были аэродромы местных воздушных линий, где штат состоял из 2-3 человек. При этом осуществлялись регулярные полеты самолетов Ан-2 из областного центра в эти населенные пункты.

В 1971 — 1972 годах я молодым специалистом работал в аэропорту Курган. У нас в строю было около полсотни Ан-2. Ежедневно, круглогодично выполнялись полеты по области в восемь населенных пунктов, а я отвечал за содержание этих аэродромов класса «Е» в эксплуатационном состоянии. По сути дела, это были посадочные площадки с ВПП 600 метров. В некоторых местах — круговые, позволявшие садиться с любого направления, в зависимости от направления ветра. Конечно, затраты на содержание таких аэродромов были минимальные, тем не менее, обеспечивалась должная безопасность полетов. Я как инженер МВЛ летал на эти аэродромы два раза в год — на весенне-летнюю и осенне-зимнюю навигации. Проверять состояние аэродромов, составлял акт о допуске к полетам. Если надо,

указывал недостатки, которые необходимо устранить, потом контролировал устранение замечаний — и все.

— И сейчас нужна такая кустовая система?

— Да, ныне этим занимается, например, авиакомпания «ЮТэйр». Таким образом, она обеспечивает региональное сообщение и собирает себе пассажиров на дальние перевозки. И во многих регионах, где, практически нет наземного сообщения, только так и можно удовлетворить потребности людей в перемещении.

— Вам интересен зарубежный опыт реконструкции и модернизации аэропортовых комплексов? Если «да», то чей опыт вам показался наиболее интересным?

— Конечно. «Ленаэропроект» сегодня выполняет разработку проектной документации для реконструкции и строительства нескольких аэропортов, это Сочи, Краснодар, Петропавловск-Камчатский, Архангельск, Нижний Новгород, Саранск, Тюмень, Самара и других. При этом у нашего предприятия многолетний опыт делового сотрудничества с зарубежными фирмами, работающими в области проектирования и разработки оборудования для аэропортов.

В частности:

— участие института в работе над мастер-планом аэропорта «Пулково» в сотрудничестве с «Fraport» (Frankfurt Airport Services Worldwide) и работе с этой же фирмой по разработке рекомендаций по развитию аэропорта «Иркутск»;

— участие в работе «Аспекты транспорта Калининградской СЗЗ» в сотрудничестве с «Uniconsult» (Гамбург, Германия);

— совместная работа с фирмой «Siemens» по проектированию и сопровождению строительства светосигнального оборудования по II категории ИКАО в Национальном аэропорту «Минск» (Республика Беларусь), а также аналогичные работы в аэропортах Вильнюс и Каунас (Республика Литва) и в аэропорту «Кольцово» (Екатеринбург);

— совместная работа, начиная 1995 года по настоящее время, с одной из ведущих фирм Европы «Rohde» (Германия) по продлению ре-

сурса аэродромных покрытий в аэропортах «Пулково», «Кольцово», «Калининград», «Минск», «Якутск», «Шереметьево»;

— совместная работа с фирмой «Планум» (Сербия) в аэропортах «Анадырь» и «Якутск»;

— сотрудничество с фирмой «Sayers Buck Pty» (Австралия) по созданию комфортабельного зимовочного комплекса для Российской антарктической станции «Прогресс».

Кроме того, следует отметить плодотворное сотрудничество с фирмами «Идман» и «Уропог» (Финляндия), «Transcop» (Чехия), «ABB», «Pozenberg» (Германия), «BAV Corporation», «Parson», «KWI» (США), «Airport Consulting Vienna» (Австрия), «Ramboll», «LAS-1» (Латвия) и многими другими.

Мы хорошо знакомы с опытом немецких коллег по реконструкции взлетно-посадочных полос без прекращения летной эксплуатации аэродромов (это аэропорты Ростоки, Франкфурт-на-Майне, Ганновер, Баден-Баден). В наших проектах такие методы применялись в аэропортах Якутск, Ростов-на-Дону, Минск (Республика Беларусь), Салехард и другие.

В настоящее время по такому методу проводится реконструкция аэродрома в аэропорту «Краснодар». Взлеты и посадки будут осуществляться на параллельную МРД, специально подготовленную для этой цели.

Нам также хорошо известны исследования фирмы «Боинг» в вопросах взаимодействия опор самолетов с аэродромными покрытиями, влияние ровности покрытий на ресурс элементов шасси.

Совместная работа с зарубежными коллегами позволяет обмениваться опытом, использовать все лучшее, что достигнуто в аэродромном и аэропортовом строительстве. Кстати, и информеры не гнушаются использовать все лучшее, что разработано учеными России, в частности, имеющийся опыт проектирования, строительства и эксплуатации в сложных климатических условиях на Крайнем Севере, Антарктиде.

Беседу вел наш корр.

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 ЦЛД ГА «Аэротранс»
ООО «Редакция газеты «Воздушный флот»»

Издатель:
ООО «Редакция газеты «Воздушный флот»»

Редакционный совет

А. Нерадько,
руководитель Федерального агентства воздушного транспорта
И. Васин,
почетный председатель Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава ГА
С. Гаврилов,
председатель Комитета по собственности Думы РФ
А. Илларионов,
генеральный директор ОАО «Аэропорт Якутск»
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 «Тинии ВТ «Ленаэропроект»
С. Скуратов,
генеральный директор ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии»
П. Трубаев,
генеральный директор ОАО «АК БАРС АЭРО»
В. Уткин,
зам. начальника управления авиационного сервиса НК «Роснефть»
Л. Тимофеев,
председатель УТО ОПАР

Адрес редакции

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

Наш телефон:
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 ЗАО «Московские учебники — СидПресс»
125252, Москва, ул. Зорге, д. 9-а

Тираж 1500 экз.
Объем: 4 печатных листа
Цена договорная
Заказ № 440



ДЛЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ В МАДРИД И ПЕКИН

Авиационные власти РФ назначили авиакомпании для осуществления регулярных перевозок из РФ в Мадрид (Испания) и Пекин (КНР), сообщает на сайте Росавиации.

Так, ОАО «Авиакомпания «Россия» назначаются российской стороной для выполнения регулярных авиоперевозок пассажиров, багажа, грузов и почты из Санкт-Петербурга в Мадрид.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» назначена для выполнения регулярных перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты по маршрутам: Самара — Пекин — Самара с частотой полетов один рейс в неделю, Уфа — Пекин — Уфа с частотой полетов один рейс в неделю, Челябинск — Пекин — Челябинск с частотой полетов два рейса в неделю, Владивосток — Харбин — Владивосток с частотой полетов два рейса в неделю, Хабаровск — Харбин — Хабаровск с частотой полетов один рейс в неделю.

Авиакомпания «Якутия», по данным Росавиации, будет выполнять регулярные перевозки пассажиров, грузов, багажа и почты по маршрутам: Краснодар — Пекин — Краснодар три раза в неделю и Сочи — Пекин — Сочи также три раза в неделю.

Кроме того, авиакомпания «Сибирь», ранее назначенная для выполнения регулярных перевозок по маршруту Иркутск — Пекин — Иркутск, увеличивает частоту полетов по этому маршруту с шести до семи рейсов в неделю, говорится на сайте Росавиации.

ФИГУРАНТЫ ДЕЛ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖКИ АВИАРЕЙСОВ

Крупнейшие авиакомпании РФ стали фигурантами дел об административных нарушениях в 2012 году из-за задержек авиарейсов и нарушений прав пассажиров, говорится в сообщении, опубликованном 7 декабря на сайте Генпрокуратуры РФ. Ведомство установило, что авиакомпании задерживают запланированные рейсы на два часа и более, а в некоторых случаях задержки длились и до 18 часов. «Указанные нарушения выявлены в ОАО «Авиапредприятие «Газпром-Авиа», ЗАО «Рэд Вингс», ОАО «Авиакомпания ЮТЭЙР», ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», ООО «Северный Ветер», ОАО «Авиакомпания «Якутия», ОАО «Авиационные линии Кубани», ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» и других. В этой связи прокуратурой возбуждено 27 дел об административных правонарушениях», — говорится в пресс-релизе ведомства. Также отмечается, за 2012 год ЗАО «Рэд Вингс», ОАО «Авиакомпания ЮТЭЙР», ООО «Северный Ветер», ОАО «Авиационные линии Кубани» к административной ответственности привлекались неоднократно.

Федеральное медико-биологическое агентство, входящее в состав Министерства здравоохранения РФ, приступило к разработке концепции создания федеральной системы санитарной авиации, половину парка которой могут составить модернизированные легкие многоцелевые самолеты Ан-2. Если агентство обеспечит твердый заказ на самолеты, производившиеся с 1947 года, их выпуск в России может быть возобновлен. Правда, решение о закупке «кукурузников» будет странным, ведь в России разработано несколько более новых легких самолетов.

САМОЛЕТЫ АН-2 ЗАПИСАЛИ В ОСНОВУ САНИТАРНОЙ АВИАЦИИ МЧС



ДЕТИ КУКУРУЗЫ

Свою концепцию Федеральное медико-биологическое агентство (ФМБА) разрабатывает совместно с МЧС. Санитарная авиация необходима, в частности, для целей медицинской эвакуации. В рамках новой системы планируется создать несколько центров трех уровней: международный и межрегиональный, региональный и для эвакуации внутри субъектов России. Эти центры будут создаваться на базе многопрофильных медицинских организаций. Самолеты для системы войдут в консолидированный госзаказ до 2020 года.

Как пишет газета «Известия», ФМБА пока не определилось с типом самолетов, которые планируется закупить, однако классы воздушных судов уже известны. В частности, для создания полноценной системы санитарной авиации потребуются приобрести дальнемагистральные, среднемагистральные и легкомоторные самолеты, а также санитарные вертолеты. Вся авиационная техника должна быть оборудована медицинскими модулями. Для создания системы, по оценке ФМБА, потребуется закупить десять среднемагистральных и 28 легкомоторных самолетов. Предположительно, половину парка санитарной авиации составят самолеты Ан-2.

В августе 2012 года Сергей Шойгу, занимавший тогда пост губернатора Подмосковья, предложил возобновить производство многоцелевых самолетов Ан-2. По его словам, их следует выпускать в Жуковском на мощностях перспективного авиастроительного кластера. В октябре текущего года тогда еще губернатор Московской области даже пообещал «лечь костями» ради выполнения этой задачи. Помимо Ан-2 кластер также будет выпускать чешские многоцелевые самолеты L-410 и американские M9-235B.

Предполагается, что авиастроительный кластер будут выпускать модернизированные самолеты Ан-2МС. В советское время санитарная версия Ан-2 имела индекс С. Кластер в Жуковском, по предложению Шойгу, также будет заниматься ремонтом и техническим обслуживанием новых Ан-2МС. В частности, через подмосковный кластер могут пройти около полутора тысяч Ан-2, в настоящее время выполняющих полеты в России (к их модернизации можно будет приступить уже в 2015

году). Программа модернизации существующих Ан-2 относительно проста: потребуется заменить лишь двигатели и бортовое оборудование современными образцами. Модернизация одного самолета будет стоить 600—850 тысяч долларов.

Проект модернизации Ан-2 предложил Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени Чеплыгина. В частности, предполагается заменить на Ан-2 поршневым мотор АИШ-62МР мощностью тысяча лошадиных сил более мощным двигателем. Тип силовых установок пока точно не определен. В качестве одного из вариантов рассматриваются американские турбовинтовые двигатели Honeywell TFE731-3 мощностью 1,1 тысячи лошадиных сил. Эти силовые установки позволят снизить расход топлива на 15-20 процентов. При этом дальность полета Ан-2 увеличится с 800 до 1,4 тысячи километров с полной загрузкой.

По оценке СибНИА, новые двигатели для Ан-2 являются мультитопливными: они могут одинаково эффективно работать на дизеле, бензине и керосине. Срок эксплуатации нового двигателя составляет десять лет, или семь тысяч часов. В результате модернизации Ан-2 станет легче оригинального самолета на полтонны. По предварительной оценке СибНИА, развернуть модернизацию можно будет уже в феврале 2013 года. Шойгу же полагал, что начать производство модернизированных «кукурузников» можно будет в мае будущего года, причем, вероятно, речь шла о полном цикле выпуска самолетов, включая планер.

Следует отметить, что с 2000-го по 2009 год омское производственное объединение «Полет» занималось модернизацией Ан-2 до версии Ан-3Т, а также выпуском таких самолетов. Основное отличие модернизированного самолета заключалось в использовании двигателей ТВД-20 мощностью 1,38 тысячи лошадиных сил. Кроме того, в левом борту была установлена грузовая дверь с пассажирским проемом, кабина пилотов получила систему обогрева и вентиляции, а фонарь кабины был выполнен в виде двух половин, позволяющих откинуть его назад и вниз. В результате основные летные характеристики самолета немного улучшились.

За девять лет модернизации подверглось ограниченное количество самолетов Ан-2, но и массовым спросом услуга не пользовалась. Не по-

могла даже опциональная установка навигационной спутниковой системы, аварийных маяков, приборов контроля двигателя, высокоточного радиовысотомера и современного оборудования связи. Основными эксплуатантами Ан-3 в настоящее время являются авиакомпании «Полетные авиалинии» и МЧС России (министерство полностью модернизировало свои Ан-2 до версии Ан-3Т). Судя по тому, что Шойгу, ранее возглавлявший МЧС, решил возродить производство именно Ан-2, модернизированные Ан-3Т спасатели не устроили.

Между тем, выбор в пользу Ан-2, выпускавшегося в СССР с 1947-го по 1971 год (в Китае его производство осуществляется и ныне), выглядит странным, учитывая, что российские компании за последние несколько лет предложили несколько новых альтернативных самолетов. Например, в 1990-е годы в России был создан легкий многоцелевой самолет М-101Т «Гжель», а в 2010 году первый полет совершил «Рысачок». Наконец, в конце 1990-х — начале 2000-х годов «Сухой» занимался созданием самолета Су-80. Все они по своим характеристикам превосходят уже значительно устаревший Ан-2. В настоящее время в состав авиации МЧС России входят 53 летательных аппарата: 18 самолетов и 35 вертолетов. Самолетный парк состоит из воздушных пунктов управления Ил-62М и Як-42Д, транспортных Ил-76Д, Ан-74, многоцелевых Ан-3Т (та самая модернизация Ан-2) и гидро-самолетов Бе-200ЧС. Кроме того, спасатели выполняют полеты на вертолетах Ми-8, Ка-32, Во.105, ВК-117 и Ми-26Т.

При существующих предложениях на рынке непонятно, чем имен-

но Ан-2 так понравился Шойгу и МЧС, находившемуся под его руководством. Да, стоимость этого самолета зачастую в два раза меньше более современных летательных аппаратов, но, учитывая, что его производство в СССР и России не велось уже почти 42 года, на восстановление производственных линий (речь уже фактически идет о строительстве новых предприятий со сборочными линиями) могут потребоваться значительные средства. В результате Ан-2 будет уступать более новым многоцелевым самолетам не только по характеристикам, но еще и по цене.

Впрочем, часть затрат на восстановление производства «кукурузника» можно будет компенсировать новыми заказами. Однако захотят ли региональные транспортные компании разоряться на советскую классику? Особенно учитывая, что большинство из небольших перевозчиков не по карману даже простая модернизация уже имеющихся Ан-2 (притом что, по разным оценкам, абсолютно новые Ан-2 будут дороже самой модернизации на 200—400 тысяч долларов). ФМБА же своим относительно небольшим заказом сделать выпуск Ан-2МС рентабельным просто не сможет.

Почему именно Ан-2МС должен составить основу санитарной авиации МЧС России, ФМБА пока не объясняет. Вероятно, таким образом агентство просто демонстрирует готовность исполнять планы правительства. Ведь именно по инициативе премьер-министра Дмитрия Медведева и президента Владимира Путина, несмотря на сопротивление авиакомпаний и производственного комплекса, «кукурузнику» предстоит вернуться к жизни.

Василий СЫЧЕВ



АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО: СУБСИДИРОВАНИЕ ЛИЗИНГА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ДОЛЖНО БЫТЬ ДОСТУПНЫМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ И КРАЕВЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ



Росавиация предлагает распространить программу субсидирования лизинга воздушных судов на государственные унитарные и краевые предприятия, сообщает агентство ПРАЙМ.

«Росавиация подготовила соответствующие корректировки, чтобы субсидирование было доступным не только акционерным обществам, но и государственным и краевым предприятиям», — сказал глава Росавиации Александр Нерадько в рамках форума «Транспорт России».

«Субсидирование лизинга воздушных судов оказалось очень востребованной мерой государственной поддержки развития местных и региональных перевозок», — добавил он.

В текущем году данной мерой

воспользовались пять авиакомпаний, среди них «Руслайн», «Ак Барс Аэро», «Томск авиа», «Таймыр». Данные авиакомпании приобрели 20 самолетов, востребованными оказались самолеты CRJ, ATR-42, Pilatus, Cessna. Авиакомпании заключили договора лизинга на общую сумму более 1 миллиарда рублей.

Глава Росавиации отметил, что если расширить действия программы на унитарные и краевые предприятия, то результат был бы более эффективным.



IATA: 3,6 млрд К 2016-му

Международная ассоциация авиационного транспорта ожидает, что в ближайшие годы число авиапассажиров будет расти на 5,3% в год и к 2016 году составит 3,6 млрд. человек в год, пишет Коммерсантъ.

IATA прогнозирует рост числа авиапассажиров к 2016 году на 28,5%, до 3,6 млрд человек в год. Причем каждый четвертый новый авиапассажир будет китайцем или путешествующим в Китай.

По сравнению с 2011 годом число авиапассажиров в 2016 году увеличится на 831 млн человек. Почти 500 млн новых пассажиров, как ожидается, появятся на внутренних рейсах, 331 млн — на международных. Ежегодные темпы роста рынка составят 5,3% для международных рейсов и 5,2% — для внутренних.

Наибольший рост до 2016 года покажут развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Латинская Америка и Ближний Восток. Особое место в прогнозе отводится Китаю. Из 831 млн новых пассажиров 193 млн появятся на рейсах внутри Китая или в Китай. К 2016 году на Азиатско-Тихоокеанский регион будет приходиться 33% авиапассажиров всего мира. В то же время на США и Европу — 21% пассажиров.

Тем не менее, говорят в IATA, США останутся крупнейшим рынком для гражданской авиации (710 млн пассажиров на местных рейсах и 223 млн — на международных), однако ежегодные темпы роста (2,6% для внутренних рейсов и 4,3% — для международных) будут значительно ниже общемировых показателей.

«Спрос на развитость сети воздушного транспорта остается очень высоким, даже несмотря на сохраняющуюся в мире экономическую неопределенность», — отметил генеральный директор IATA Тони Тайлер. Он напомнил, кроме того, что гражданская авиация прямо или косвенно поддерживает 57 млн рабочих мест и \$2,2 трлн экономической активности.

PH-AЭРО: ASIANA AIRLINES

Топливозаправочный комплекс «Кневичи» в аэропорту Владивостока, построенный ООО «PH-Aэро» (дочерней структурой ОАО «НК Роснефть»), приступил к заправке ВС южнокорейского национального авиаперевозчика Asiana Airlines, выполняющего ежедневные рейсы по маршруту Сеул — Владивосток — Сеул. «На сегодняшний день ООО «PH-Aэро» осуществляет заправку ВС авиакомпаний-партнеров во «Внуково» и в аэропортах городов: Минеральные воды, Ростов на Дону, Ставрополь, Элиста, Красноярск, Иркутск, Благовещенск, Игарка, Комсомольск-на-Амуре, Владивосток, а также на аэродромах при Ванкорском и Верхнеконском месторождениях».



Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство воздушного транспорта

РОСАВИАЦИЯ



В СВЯЗИ С ИНФОРМАЦИЕЙ, РАСПРОСТРАНЕННОЙ ОАО «АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ КУБАНИ» ОБ ИТОГАХ ПРОВЕДЕННОЙ РОСАВИАЦИЕЙ ВНЕПЛАНОВОЙ ПРОВЕРКИ, ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ ЗАЯВИТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ

12 декабря 2012 года

Москва

В распространенном ОАО «Авиационные линии Кубани» пресс-релизе руководство авиакомпании со ссылкой на итоги проверки Росавиацией безопасности заявило о том, что одной из основных причин остановки деятельности авиакомпании является невозможность соблюдения и несовершенство ряда новых положений Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки» (ФАП-11).

Однако в официальном Уведомлении о прекращении полетов, направленного руководством авиакомпании в Росавиацию 10 декабря 2012 года, Генеральный директор ОАО «Авиационные линии Кубани»

С. Мордвинцев единственной и основной причиной прекращения операционной деятельности называет невозможность «немедленно удовлетворить требования лизингодателей и кредиторов в полном объеме, поскольку у авиакомпании отсутствуют достаточные для этого денежные средства».

При этом на момент выдачи запрета на эксплуатацию воздушных судов (т.н. ground notice) лизингодателями, авиакомпания полностью соответствовала новым сертификационным требованиям. До настоящего времени в сертификате эксплуатанта авиаперевозчика находится 11 воздушных судов вместимостью более 55 пассажирокресел. Авиакомпания в нарушение установленных правил продолжала до ве-

чера 10 декабря 2012 года выполнять полеты и продавать билеты на регулярные рейсы, не проинформировав своевременно Росавиацию о запрете на эксплуатацию шести самолетов лизингодателями и своем несоответствии воздушному законодательству.

В соответствии с ФАП-11 и на основании Уведомления ОАО «Авиационные линии Кубани» о прекращении полетов из-за своей финансовой несостоятельности 11 декабря с.г. в авиакомпании была направлена комиссия Росавиации для проведения внеплановой инспекционной проверки на соответствие сертификационным требованиям. По ее итогам составлен Акт инспекционной проверки, констатирующий несоответствие авиакомпании требованиям

воздушного законодательства в части финансово-экономического состояния и наличия достаточного количества воздушных судов для выполнения регулярных пассажирских авиаперевозок. На основании Акта Росавиация приняла решение о приостановке действия сертификата эксплуатанта ОАО «Авиационные линии Кубани».

Таким образом, реальной причиной невозможности продолжения операционной деятельности ОАО «Авиационные линии Кубани» является исключительно его финансово-экономическая несостоятельность и неспособность руководства выстроить эффективную финансово-экономическую политику с лизингодателями и кредиторами.

ДЕНЬГИ НА ПРОЕКТ ДОЛЖНО ВЫДЕЛИТЬ ГОСУДАРСТВО..?



Государственная корпорация «Курорты Северного Кавказа» попросила 65-100 миллиардов рублей на создание региональной авиакомпании. Об этом пишут «Ведомости» со ссылкой на презентацию КСК, а также на источники в госкорпорации и в Министерстве транспорта.

общения туристов будет тяжело привлечь на курорты Северного Кавказа.

По прогнозам КСК, авиакомпания должна стать окупаемой к 2026 году, когда туристический поток в регион превысит четыре миллиона человек. До этого ей будет требоваться субсидирование, более миллиарда рублей будет необходимо уже в ближайшие два года. К 2026 году, по прогнозам КСК, капитализация авиакомпании достигнет шести миллиардов рублей, и государство сможет привлечь инвестора в проект.

По данным издания, в Министер-

стве транспорта не отрицают проект, но считают, что для его реализации лучше всего привлечь уже действующего федерального перевозчика. Правительство должно принять окончательное решение в ближайшее время.

Госкорпорация КСК занимается строительством курортов в Дагестане, Северной Осетии, Адыгее, Кабардино-Балкарии и Карачаево-Черкесии. Со стороны государства компания предоставляет земли и необходимые разрешения, а также презентует проекты, а строительство курортов должно осуществляться за деньги част-

ных инвесторов под государственные гарантии.

К данному моменту около десяти иностранных инвесторов уже заявили о готовности участвовать в проектах КСК. Общий объем соглашений превышает 16 миллиардов евро. Интерес к кавказским курортам проявили китайские Dalian Wanda Group Corporation и China Oceanwide Holdings Group, корейская компания Western Power, которая занимается зеленой энергетикой, а также французский банк Caisse des Depots et Consignations (CDC) и компания Suprema Associates.



КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОПОЗНАВАНИЯ

Совет министров обороны СНГ утвердил концепцию развития Единой системы государственного радиолокационного опознавания между вооруженными силами стран СНГ, сообщает РИА Новости.

«Мы утвердили концепцию, по которой будет работать и развиваться система государственного радиоло-

кационного опознавания между вооруженными силами стран СНГ», — сказал министр обороны РФ генерал армии Сергей Шойгу по итогам 63-го совещания СМО СНГ в Москве.

Он отметил, что концепция предполагает пути дальнейшего решения и развития этого вопроса, включая систему засекречивания.



ОПЛАТИТЬ БИЛЕТЫ В «ЕВРОСЕТИ» И «СВЯЗНОМ»

Пассажиры, бронирующие авиабилеты на официальном сайте авиакомпании «ЮТэйр» — www.utair.ru, теперь могут оплатить покупку билета в салонах сотовой связи «Евросеть» и «Связной» по всей России.

Во время бронирования билета пассажир получает 14-значный код, который необходимо предъявить в «Евросети» или «Связной». Никаких дополнительных сборов за оплату билета не взимается.

Новый сервис делает покупку авиабилетов на рейсы «ЮТэйр» для пассажиров удобнее — салоны связи «Евросеть» и «Связной» образуют широкую сеть по России.

Билеты также можно оплатить при помощи банковской карты на сайте www.utair.ru, в банкоматах «Газпромбанка» и в кассах авиакомпании.

РУССКИЙ ТРАНЗИТ

В ноябре 2012 года ООО «Грузовой терминал Баландино» стал назначенным агентом по бронированию и продажам грузовых перевозок авиакомпании «Россия».

С этого момента «Грузовой терминал Баландино» предлагает жителям и предприятиям Южного Урала грузоперевозки авиационным транспортом из Челябинска практически по всем городам РФ, в которые эта авиакомпания совершает регулярные перелеты. Сегодня к числу новых маршрутов добавились такие города как Иркутск, Казань, Краснодар, Ростов-на-Дону, Пермь, Тюмень, Сочи и другие. С 1 декабря 2012 года по данным на направлениям действуют оптимизированные тарифы, величина которых значительно ниже среднерыночной.

В 2013 году ООО «Грузовой терминал Баландино» планирует расширить круг российских авиакомпаний-партнеров, а также приступить к эксплуатации современного грузового терминала, строительство которого активно ведется на территории челябинского аэропорта. Новый терминал с пропускной способностью в 10 тыс. тонн в год, будет предназначен для обработки всех видов авиационных контейнеров и паллет, используемых для перевозок грузов российскими и международными перевозчиками.

ООО «Грузовой терминал Баландино» является дочерней компанией ОАО «Челябинское авиапредприятие» (доля авиапредприятия составляет 60%) и осуществляет бронирование и продажу грузовых перевозок на рейсы авиакомпаний, выполняющих вылеты из аэропорта «Челябинск» по территории РФ.



ОАО «Туполев» — единственное предприятие из всех заявителей, ставшее победителем сразу в трех номинациях конкурса «Авиастроитель года — 2011»

5 декабря 2012 года в Зале Церковных Соборов Храма Христа Спасителя в торжественной обстановке состоялась церемония награждения победителей и лауреатов конкурса «Авиастроитель года-2011», проводившегося по итогам 2011 года

Учредителями конкурса «Авиастроитель года» выступили НП «Союз авиапроизводителей», ОАО «УК «ОДК», ОАО «Вертолеты России» и ЗАО «АКБ «Новикомбанк», генеральный партнер — Внешэкономбанк. Официальные партнеры: ОАО «ОАК», ФГУП «ЦАГИ», ОАО «Авиа-техприемка», ФГУП «НИИСУ», ОАО «Уралэлектромедь» и ОАО «Камениск-Уральский металлургический завод».

Конкурс проводился при поддержке Правительства г. Москвы, ГК «Ростехнологии» и Союза машиностроителей России.

Конкурс «Авиастроитель года», который в этом году состоялся впер-

«ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ РАБОТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СТРУКТУР»

вые, проводится с целью развития общественного стимулирования коллективов корпораций, предприятий авиационной промышленности, учреждений, ассоциаций, а также обществ, организаций и отдельных физических лиц, добившихся выдающихся результатов в научной, производственной и социальной сферах в области авиационной и внешних весомый вклад в развитие отрасли.

Церемония награждения лауреатов и победителей премии проводилась в торжественной обстановке, с участием широкого круга представителей авиационной общественности, деловых кругов и средств массовой информации.

В мероприятии приняли участие Генеральный директор ФГУП «ЦАГИ», Председатель Оргкомитета Борис Сергеевич Алешин, Генеральный директор ФГУП «НИИСУ» Анатолий Алексеевич Алесашин, Председатель комитета ТПП РФ по развитию авиационно-космического комплекса Александр Николаевич Белоусов, генеральный директор

ФГУП «ЦИАМ» Владимир Иванович Бабкин, член ВПК при Правительстве РФ Михаил Иванович Каштан, председатель НТС ГК «Ростехнологии», президент НП «Союз авиапроизводителей» Юрий Николаевич Коптев, генеральный директор ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» Борис Викторович Обносков, президент ЗАО «Двигатели «Владимир Климов — Мотор Сич» Анатолий Петрович Ситнов, председатель Профсоюза трудящихся авиационной промышленности Николай Кириллович Соловьев, генеральный секретарь НП «САП», научный руководитель, первый заместитель генерального директора ФГУП «ГосНИИАС» Евгений Александрович Федосов, президент НП «Безопасность полетов» Евгений Иванович Шапошников, генеральный директор НП «Союз авиапроизводителей» Евгений Алексеевич Горбунов и другие представители предприятий и организаций авиационной отрасли.

Победитель конкурса определялся по 16 номинациям. В конкурсе

приняло участие 117 юридических и физических лиц. Работы заявителей рассматривались членами Экспертного совета.

ОАО «Туполев» — единственное предприятие из всех заявителей, ставшее победителем сразу в трех номинациях конкурса. 1 место, награду и диплом победителя конкурса «Авиастроитель года-2011» получил заслуженный конструктор РФ, ветеран труда, почетный авиастроитель, руководитель работ по созданию самого массового отечественного пассажирского самолета Ту-154 Александр Сергеевич Шенгардт, который был признан лучшим в номинации «За многолетнюю успешную работу в отрасли».

Коллектив ОАО «Туполев», по итогам голосования Экспертного совета, высоко оценившего работу предприятия, был награжден дипломами за III место в номинациях № 2 «За организацию работы по подготовке и переподготовке молодых специалистов для научно-производственных структур» и № 8 «За создание нового образца».

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА: «ЗА МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО» И «ЗА СОЗДАНИЕ НОВОГО ОБРАЗЦА»



По итогам голосования Экспертного совета конкурса столь высокой оценки заслужили проводимые ТАНТК программы создания самолета ДРЛО ИИ (номинация «За международное сотрудничество») и легкого многоцелевого самолета-амфибии Бе-103 (номинация «За создание нового образца»). «Авиаци-

онный комплекс ДРЛО ИИ был создан в результате сложной и многоуровневой международной кооперации между израильской фирмой ELTA/IAI и российскими предприятиями. В реализации этого контракта заключенного ФГУП «Рособоронэкспорт» приняли участие ТАНТК им. Г.М. Бериева, Ташкентское АПО им.

В.П. Чкалова, Авиационный комплекс им. С.В. Ильющина, ОАО «Концерн радиостроения «Вега» и ОАО «Пермские моторы», — отметили в пресс-службе.

В качестве носителя выбран транспортный самолет Ил-76Д1, строящийся на Ташкентском авиационном производственном объединении им. В.П. Чкалова, который оснащается новыми российскими двигателями ПС-90А-76 и радиотехническим комплексом MSA израильской компании ELTA. Головным исполнителем работ по доработке планера самолета, модернизации, комплектации его системами российского производства, проведению испытаний, а так же адаптации его к израильскому РТК стал Таганрогский

авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева, одновременно возглавив сложную и многоуровневую международную кооперацию, пояснили в ТАНТК.

Разработка легкого многоцелевого самолета амфибии новой гидроавиационной схемы Бе-103 ведется на ТАНТК им. Г.М. Бериева с 1990 г. Выпуск таких самолетов освоено Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением (КнААПО). Самолет-амфибия Бе-103 сертифицирован по АП-23 (Россия) и FAR-23 (США), а также по нормам летной годности Бразилии, Китая и Европы. Первые серийные амфибии уже поставлены иностранным заказчикам. Начаты пассажирские перевозки на Бе-103 и в России.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ООО «ГОРИЗОНТ»

В ПРЕДДВЕРИИ ЮБИЛЕЯ — 90 ЛЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

— ПРИСТУПАЕТ К ИЗГОТОВЛЕНИЮ ЗНАКОВ «ВЕТЕРАН — ТУ — ИЛ — АН — ЯК — МИ»



В зависимости от пожелания заказчика изготавливаем знаки и медали всех типов и размеров.

Используем любые материалы; применяем различные эмали: холодные и горячие;

различные покрытия: золочение и серебрение.

Разместить заказ можно по адресу: 197046, Россия, Санкт-Петербург, ул. Куйбышева, дом 21, оф. 94.

Коммерческая служба: Тел. + 7 931 288 62 74, +7 911 91 91 2 52

www.gorizont-znak.ru, e-mail: uermakov@gmail.com

В МОСКОВСКОЙ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЕ

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте в 2012 году при осуществлении надзора за соблюдением прав пассажиров выявила многочисленные нарушения в деятельности авиаперевозчиков.

Так, выявлены нарушения прав пассажиров, связанные с задержкой в выполнении запланированных авиаккомпаниями рейсов на два и более часов. В некоторых случаях задержки в выполнении авиарейсов доходили до 18 часов, при многочасовых задержках в нарушение закона пасса-

МЕРЫ ПО УСТРАНЕНИЮ НАРУШЕНИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

жирам не предоставлялись прохладительные напитки, горячее питание, место в гостинице, что не могло не привлечь внимания прокуратуры и принятия мер реагирования.

В этой связи, прокуратурой возбуждено 27 дел об административных правонарушениях по ч. 3 ст. 14.1 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности с нарушением условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией)) и по ч. 3 ст. 14.1.2 (осуществление пред-

принимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией) в отношении таких авиакомпаний как ОАО «Авиапредприятие «Газпром-Авиа», ЗАО «Рэд Вингс», ОАО «Авиакомпания ЮТэйр», ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА», ООО «Северный Ветер», ОАО «Авиакомпания «Якутия», ОАО «Авиационные линии Кубани», ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» и других.

В настоящее время по 19 делам об

административных правонарушениях Арбитражными судами приняты решения о привлечении авиаперевозчиков к установленной ответственности, в виде штрафов в размерах от 30 до 40 тысяч рублей.

За указанный период ЗАО «Рэд Вингс», ОАО «Авиакомпания ЮТэйр», ООО «Северный Ветер», ОАО «Авиационные линии Кубани» к административной ответственности за вышеуказанные правонарушения привлекались неоднократно.



СОГАЗ: СЛО «РОССИЯ»

Страховая компания СОГАЗ застрахует воздушные суда и гражданскую ответственность специального летного отряда (СЛО) «Россия», специализирующегося на перевозках первых лиц государства, сообщает агентство Прайм.

СЛО «Россия» объявил открытый конкурс в начале ноября с начальной ценой контракта 564,4 миллиона рублей. СОГАЗ стал единственным страховщиком, подавшим заявку на участие в конкурсе. Его цена составила 422,9 миллиона рублей. Таким образом, конкурс был признан несостоявшимся, и контракт будет заключен с единственным участником.

Согласно документации, по авиакаско планируется застраховать в общей сложности 55 воздушных судов, из которых 16 — вертолеты, с совокупным лимитом ответственности 52,9 миллиарда рублей. При этом самыми дорогими самолетами являются два Ил-96-300. Страховая сумма по машине 2012 года выпуска на 30 пассажиров составляет 5,66 миллиарда рублей, 2013 года выпуска также на 30 пассажиров — 4,74 миллиарда рублей.

Есть в автопарке спецотряда и два Airbus A319, рассчитанных на 19 пассажиров каждый. По объему страхового покрытия они идут следом за Ил-96-300 — их стоимость оценена в 3,4 и 3,3 миллиарда рублей, соответственно.

Гражданскую ответственность авиаперевозчика планируется застраховать в отношении этих же аппаратов. Страховые суммы здесь определены в соответствии с международными и внутренними нормами.

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Специальный летный отряд «Россия» управления делами президента РФ обеспечивает полеты высших лиц государства, в том числе президента РФ.

ЗА КОРРУПЦИЮ НА ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКАХ

Британский производитель автомобилей и авиадвигателей Rolls-Royce может быть привлечен к уголовной ответственности в рамках расследования Управления по борьбе с мошенничеством в крупных размерах (Serious Fraud Office, SFO) о взыскании и коррупции на зарубежных рынках компании, пишет Газета.ру со ссылкой на The Telegraph.

Получив запрос от SFO, компания заявила, что направила в Управление информацию, касающуюся дела о взыскании и коррупции с участием посредников в Индонезии и Китае. «Пока слишком рано предсказывать какие-либо последствия, но среди них могут быть обвинения в отношении отдельных лиц или компаний», — говорится в заявлении Rolls-Royce.

Акции Rolls-Royce упали на 5% на фоне новостей о расследовании.

«ПУЛКОВО»: У ПАССАЖИРОВ ИЗЪЯТ КАСТЕТ И СЮРИКЕН

Накануне сотрудниками отдела по досмотру ЛО МВД России в аэропорту «Пулково» в терминале «Пулково-1» на пункте предварительного досмотра в багаже у 27-летнего жителя Камчатской области, вылетающего в Москву, был обнаружен и изъят кастет, сообщает БалтИнфо.



«В «Пулково-2» при досмотре на входе в зал отправления аэропорта из багажа 20-летнего безработного гражданина Республики Молдова, вылетающего в Кишинев, был изъят сюржикен», — рассказали в пресс-службе ЛО МВД в «Пулково».

«Попытки обезопасить себя предпринимаются не только мужчинами. Ранее в «Пулково-1» из багажа у 34-летней жительницы Челябинска, вылетающей из Санкт-Петербурга домой, полицейскими был изъят кастет, — добавили в пресс-службе. — В соответствии с Общими правилами воздушных перевозок, граждане, у которых производилось изъятие, не допускаются на рейс».

Кроме того, полицейскими от-

дела по досмотру в аэровокзале «Пулково-1» был выявлен 30-летний житель Северной столицы, который был задержан при прохождении пункта предварительного досмотра. В его багаже были обнаружены винтовочный патрон, являющийся боеприпасом к нарезному оружию калибра 7,62 мм. В виду отсутствия у пассажира разрешительной документации на оборот, хранение и ношение боеприпасов, патрон был изъят. «В отношении петербуржца был составлен протокол об административном правонарушении по части 4, статьи 20.8 КоАП РФ», — уточнили в ЛО МВД.

«Желание защитить себя и незнание норм и правил, допускающих провоз подобных спецсредств и боеприпасов, может привести к проблемам с законом в сфере оборота оружия», — подчеркивают в «Пулково».



В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПОМОГУТ ЗАМЕРЗАЮЩИМ АЛКОГОЛИКАМ

Калужская межведомственная комиссия по профилактике правонарушений задумалась, как помочь замерзающим на улице пьяным гражданам, которые не могут самостоятельно добраться до дома. Об этом сообщает ИА Regnum.



Вопрос о помощи алкоголикам возник из-за участившихся вызовов бригад скорой помощи к пьяным калужанам — за 2012 год количество вызовов к таким гражданам увеличилось почти в два раза. Обычно «ско-

рая» привозит нетрезвых пациентов в больницы, где зачастую возникает проблема с их госпитализацией из-за неадекватного поведения и психических расстройств.

Однако чиновники не решились вновь возродить вытрезвители в ре-

гионе, поскольку на их содержание уходят значительные средства. Вместо этого планируется выделить отдельные палаты для алкоголиков в больницах, но окончательное решение по этому вопросу члены комиссии примут после дополнительного обсуждения.

Начиная с октября 2011 года, в России были ликвидированы все медицинские вытрезвители, а функции помощи пьяным гражданам переданы лечебно-профилактическим учреждениям. «Днем рождения» этого вида медучреждений считается 7 ноября 1902 года, когда в Туле открылся первый в стране «приют для опьяневших». В числе сотрудников приюта были только кучер и фельдшер. Первый советский медвытрезвитель появился в ноябре 1931 года в Ленинграде.

В «ТОЛМАЧЕВО» ЗАДЕРЖАН НАРКОКУРЬЕР ИЗ ДУШАНБЕ

Сотрудники Управления ФСКН России по Новосибирской области совместно с сотрудниками Новосибирской таможни пресекли попытку переправить контрабандой из Душанбе в Новосибирск запрещенные наркотические средства в особо крупном размере, сообщила пресс-служба УФСКН по Новосибирской области.



«В ходе проведения оперативно-розыскных мероприятий на территории аэропорта «Толмачево» нарко-

полицейскими был задержан гражданин Республики Таджикистан 1964 года рождения, который совер-

шил попытку незаконно перевезти через границу РФ героин массой 798 г и гашиш массой 20 г», — рассказали в пресс-службе.

«Часть наркотиков была расфасована по специально изготовленным капсулам в количестве 111 штук, которые поместились в желудке

48-летнего наркокурьера, остальное он прикрывал к ноге», — добавили в ведомстве.

В отношении задержанного возбуждено уголовное дело по п. «г» ч. 3 ст. 228.1 (пересылка, хранение, приготовление к сбыту наркотических средств в особо крупном размере).



«ТРАНСПОРТ РОССИИ»: ШЕРЕМЕТЬЕВО

Международный аэропорт Шереметьево принимает участие в VI Международной выставке «Транспорт России 2012».

Аэропорт Шереметьево принимает участие в «Транспорте России» с фирменным экспозиционным стендом, который выполнен с применением современных технологий и инновационных решений. Стенд воплощает основные принципы работы аэропорта: высокий уровень сервиса для пассажиров и партнеров, внедрение инноваций, непрерывное развитие.

На стенде представлены важнейшие проекты аэропорта Шереметьево. В частности, проект строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3), который является стратегическим для развития пропускной способности аэропорта.

Длина ВПП-3 составит 3200 м, ширина — 60 м. Это позволит осуществлять взлет и посадку с полосы практически всех типов воздушных судов, включая средне- и дальнемагистральные самолеты.

28 августа 2012 года Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация) выдано ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГА(а)») разрешение на строительство комплекса третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) Международного аэропорта Шереметьево. ФГУП «АГА(а)» выполняет функции заказчика-застройщика работ по данному проекту. Подрядчиком выступает ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой».

Строительство ВПП-3 позволит построить волновое расписание хаба и обеспечить полномасштабное развитие национального авиаперевозчика «Аэрофлот» и других авиакомпаний — партнеров аэропорта Шереметьево, а также увеличить мощности по обслуживанию пассажиров к 2030 году до 65 млн человек ежегодно и сбалансировать пропускную способность пассажирских терминалов с пропускной способностью аэродрома Шереметьево.

Кроме того, на выставке «Транспорт России» Шереметьево представляет Центр управления аэропортом (ЦУА), который с момента своего открытия в декабре 2011 года получил признание бизнес-сообщества и ряд престижных наград в деловой сфере.

Международный аэропорт Шереметьево — крупнейший российский аэропорт по обслуживанию регулярных внутренних и международных рейсов. Основным акционером ОАО «МАШ» является Российская Федерация в лице Росимущества (83,04%). Маршрутная сеть аэропорта Шереметьево составляет более 200 направлений.



Новая программа будет финансироваться правительством и предприятиями отрасли в равных долях (50 на 50). Общий объем финансирования программы составит 3,6 миллиарда евро (\$4,7 миллиарда). CleanSky 2 является продолжением технологической программы CleanSky с общим объемом финансирования 1,6 миллиарда евро, работа над реализацией которой ведется в настоящее время. Однако окончательный бюджет новой программы будет зависеть от исхода переговоров по вопросу финансирования более крупного инновационного проекта ЕС под названием Horizon 2020, на реализацию которого предполагается выделить порядка 80 миллиардов евро.

Программа CleanSky 2 будет иметь две основных цели. Первая — это продолжение развития технологий, разработанных в рамках первого этапа программы, за счет создания демонстраторов технологий с высокой степенью интеграции, что, в свою очередь, будет способствовать решению задач, поставленных перед европейской авиационной отраслью в рамках программы Vision 2020. Вторая — начало разработки технологий, необходимых для решения задач, поставленных в рамках программы Flightpath 2050.

«Мы должны полностью выполнить задачи, стоящие перед нами в рамках Vision 2020, и начать разработку технологий новой волны, которые смогли бы обеспечить достижение целей, поставленных в рамках Flightpath 2050», — сказал Эрик Дотриа, исполнительный директор про-

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ

Европа готовит планы по созданию демонстраторов технологий в рамках подпрограмм создания перспективного пассажирского самолета, регионального самолета и винтокрылых машин в рамках крупной исследовательской программы, которая рассчитана на период с 2014 по 2020 годы, сообщает AviationWeek.

граммы CleanSky. «Мы должны взглянуть дальше 2020 года и начать работу над технологиями, которые будут использоваться в 2030-2035 годах, уже сейчас».

Программа Clean Sky рассчитана на период с 2008 по 2017 год. В рамках ее реализации будут созданы шесть демонстраторов технологий в следующих областях: пассажирские и региональные самолеты, бизнес-джеты, винтокрылые ЛА и авиационные двигатели. Одна из основных целей первого этапа CleanSky: снижение выбросов CO₂ авиационной техники примерно на 30% (в рамках программы Vision 2020 поставлена задача снижения выбросов CO₂ на 50%, при этом 40%-ное снижение должно обеспечиваться по средствам



разработки новых технологий, а оставшиеся 10% — за счет модернизации существующей системы управления воздушным движением).

Для полного выполнения целей, поставленных в рамках Vision 2020, необходимо обеспечить снижение выбросов CO₂ еще на 10%, — сказал Дотриа. «В ходе реализации CleanSky 2 мы должны продолжить развитие ранее разработанных технологий и снижение выбросов CO₂». В то время как CleanSky-сосредоточена исключительно на решении экологических проблем», CleanSky 2 «имеет цели, связанные не только с защитой окружающей среды», добавил он. Новая исследовательская программа может войти в тематику «интеллектуальный и экологичный транспорт» в рамках

проекта Horizon 2020, призванного решить ряд задач в области защиты окружающей среды, повышения мобильности населения и уровня конкурентоспособности европейских компаний и их продукции.

В то время как CleanSky нацелена на повышение уровня готовности широкого спектра технологий, CleanSky 2 будет решать вопросы повышения уровня готовности систем, воплощающих в себе технологии, разработанные в рамках первого этапа. «Мы хотим перейти от уровня готовности самих технологий к повышению уровня готовности систем», — сказал он. «Поэтому мы планируем создание большего количества демонстраторов по сравнению с CleanSky».



МЫ ПРОДОЛЖИМ ДЕЛАТЬ СВОЕ ДЕЛО

Бортпроводники гонконгской авиакомпании Cathay Pacific перестанут улыбаться пассажирам и предлагать им алкогольные напитки на борту самолетов. На такие шаги сотрудники компании могут пойти в рамках забастовки против отказа руководства повысить им зарплату на пять процентов, сообщает Agence France-Presse.

Как сообщил представитель профсоюза бортпроводников Cathay Pacific 10 декабря, стюарды провели совещание, на котором было решено не устраивать полноценную забастовку, а вместо этого просто выполнять свою работу по минимуму и не проявлять сверхзаботы о пассажирах.

«В двух словах это означает, что

мы продолжим делать свое дело, только за пятизвездочные цены пассажиры будут получать трехзвездочный сервис», — пояснил собеседник агентства. Он отметил также, что точный список действий, от которых бортпроводники намерены отказаться, еще не разработан, но в него, вероятно войдут, улыбка, подача напитков и еды.



Сроки забастовки бортпроводников Cathay Pacific пока тоже не определены, однако, вероятнее всего, что она пройдет в период зимних праздников. В руководстве авиакомпании в свою очередь заявили, что стюарды собираются бастовать не вовремя и это может сорвать возобновление пе-

реговоров. Бортпроводников попросили проявить терпение и понимание.

Cathay Pacific пытается сократить расходы в связи с затруднительным финансовым положением. В первой половине 2012 года убытки компании составили 935 миллионов гонконгских долларов (около 121 миллиона долларов США). Частично это связано с ростом цен на топливо.

Авиакомпания базируется в Международном аэропорту Гонконга и осуществляет перелеты в 114 направлениях. В парке компании более 130 самолетов, включая грузовые. В Cathay Pacific работают около 30 тысяч человек.

ПОДХОД К АВИАБЕЗОПАСНОСТИ



Соответствующее положение зафиксировано в протоколе, который подписали российские и израильские авиационные власти по итогам консультаций в Иерусалиме. Расхождения сторон в подходах к авиационной безопасности в прошлом не раз становились причиной задержек и отмены взаимных авиарейсов.

«Зафиксирован прогресс в этом вопросе. Несколько дней назад был подписан протокол между авиакомпаниями, который дает возможность продолжать перевозки с соблюдением необходимых мер авиационной безопасности. Достигнуты догово-

Досмотр пассажиров авиакомпании El Al в российских аэропортах займется специальное подразделение, отвечающее израильским требованиям, которые предъявляет эта страна к безопасности на воздушном транспорте, сообщают РИА Новости со ссылкой на вице-премьера РФ Аркадия Дворковича.

ренности о том, какой будет механизм. Теперь в ближайшие недели мы должны этот механизм ввести в действие», — сказал г-н Дворкович по итогам заседания российско-израильской межправкомиссии в Иерусалиме.

Он пояснил, что в службах безопасности российских аэропортов, куда летает El Al, предполагается сформировать подразделения, которые будут заниматься обеспечением подобных рейсов, включая досмотр пассажиров и проверку их багажа. «Работать в них будут сотрудники, которые будут рекомендованы израильской стороной и пройдут соответствующую подготовку», — пояснил вице-премьер.

Подписанный протокол, по его словам, заменяет действовавшие до

сих пор временные соглашения и позволяют осуществлять сотрудничество без ограничений во времени. «Мы также договорились, что будем

работать над новым соглашением в области авиации», — сообщил Аркадий Дворкович.



«РОССИЯ»: ЧЕТЫРЕХМИЛЛИОННЫЙ

«Авиакомпания «Россия» достигла показателя в 4 миллиона перевезенных пассажиров в 2012 году. Эта отметка стала рекордом в новейшей истории компании: в предыдущие годы пассажиропоток держался на уровне 3 миллионов человек», — сообщили в пресс-службе авиакомпании.

Церемония встречи четырехмиллионного пассажира проходила в Пулково — базовом аэропорту авиакомпании «Россия». Пассажир был выявлен во время регистрации рейса ПЛ145 Санкт-Петербург — Москва, им стала петербурженка Наталья Гришанова.

«Примечательно, что впервые регистрация «миллионника» произошла не на стойке, а в киоске саморегистрации», — отметили в пресс-службе. — Таким образом, ничего не подозревавший пассажир самостоятельно выписал себе счастливый «билет», точнее счастливый посадочный талон».

Саморегистрация через киоски в Пулково-1 стала доступна пассажирам «России» в начале декабря. Среди первых пользователей сервиса оказалась Наталья Гришанова. Ее поздравили представители авиакомпании «Россия» и ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы». Авиакомпания вручила ей сертификат на бесплатный перелет, действительный на два лица, и коллекционную модель самолета Airbus A319, а «BВСС» — электронную книгу, которая не даст Наталье заскучать в следующем путешествии.

Заместитель генерального директора по коммерции авиакомпании «Россия» Дмитрий Звонарев отметил, что достижение отметки в 4 миллиона — это важный рубеж, к которому компания шла на протяжении нескольких лет: «Сегодня авиакомпания «Россия» демонстрирует стабильный рост по всем производственным показателям. То, что уже в начале декабря мы достигли рекордного пассажиропотока — еще одно подтверждение нашего планомерного движения вперед. Учитывая эту тенденцию, мы продолжаем работать над расширением географии полетов и пополнением парка воздушных судов, совершенствованием предлагаемых услуг».

BOEING И ICELANDAIR: СОГЛАШЕНИЕ

Американский концерн Boeing Co., один из крупнейших мировых производителей авиационной, космической и военной техники, заключил соглашение с исландской авиакомпанией Icelandair на поставку 12 самолетов Boeing 737 MAX, каталожная стоимость которых составляет 1,2 миллиарда долларов, сообщает агентство Прайм.

В настоящее время Icelandair ведет переговоры с Экспортно-импортным банком США (Export-Import Bank of the United States) относительно предоставления компании поддержки в финансировании сделки.

ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНАЯ АТМОСФЕРА, УВЕРЕННОСТЬ В СЕБЕ

С 1 декабря 2012 года бортпроводники S7 Airlines встречают пассажиров в новой форме — авиакомпания поменяла строгий темно-серый цвет на смелый малиновый. Оригинальный цвет призван не только дополнить яркий образ S7 Airlines, но и создать доброжелательную атмосферу в салоне самолета, сообщает пресс-служба авиакомпании.

«Мы стремились сформировать образ внимательного, приветливого и профессионального бортпроводника. Ведь первое впечатление о полете создается именно бортпроводниками, встречающими пассажиров в салоне самолета. При разработке моделей мы учитывали пожелания самих сотрудников — максимум комфорта, больше яркости и элегантности. Мы также запускаем очередную серию специальных тренингов по развитию коммуникационных навыков. Мы понимаем, что какой бы привлекательной ни была форма, она не может заменить улыбку», — отметила директор по маркетингу S7 Group Татьяна Филева.

Сейчас введена зимняя форма, в ближайшее время будет разработан летний вариант из более легких материалов. Впервые в комплекте формы для бортпроводников S7 Airlines представлены платья, которые подчеркивают фигуру, но при этом позволяют свободно двигаться в салоне. пояснили в пресс-службе.

«Наша работа — это постоянное движение. Нужно помочь пассажирам разместить вещи, пройти по салону, чтобы предложить обед — новая форма дает возможность делать это свободно. Любая форма дисциплинирует, но наша — позволяет при этом чувствовать себя элегантно и комфортно. Это придает уверенности в себе. Яркий цвет поднимает настроение, а с искренней улыбкой проще найти подход к любому, даже самому требовательному пассажиру», — рассказала бортпроводник-инструктор S7 Airlines Анна Корнышева.

Концепция формы была разработана дизайнерами российской компании «Фусмода». «Нам удалось создать классический женственный образ стюардесс. Главный акцент — яркий и неожиданный малиновый цвет. В то же время он идеально сочетается с любым оттенком кожи и волос. Принт в виде гороха, подчеркнутая талия, а также воротнички и манжеты закру-



ленной формы придают строгому силуэту мягкости», — отметил дизайнер Александр Терехов.

При создании формы использовались натуральные, немнущиеся, дышащие ткани — шерсть и шелк с добавлением искусственного волокна для устойчивости к износу и большой эластичности.

«Комплект женской формы состоит из 12 предметов — малинового платья и жакета, украшенного брен-

дированными пуговицами, серых брюк и юбки, белой и серой блузки, а также съемного воротника и манжеты, кожаного ремня и головного убора с фирменной символикой S7 Airlines. Мужской комплект состоит из костюма-тройки и рубашки. В комплект также входит фартук. Завершает образ яркая деталь — шейный бант зеленого цвета у женщин и галстук у мужчин», — рассказали в авиакомпании.

УРАЛЬСКИЕ «ТРАНСФОРМЕРЫ»

Новую технику Аэродромной службы аэропорта «Челябинск» восторженно встретили уральские споттеры.

Свой характер, своя красота. Они нам очень напомнили «Трансформеров» — делится своими впечатлениями постоянный участник споттингов Антон Харисов.

Сегодня на вооружении международного аэропорта «Челябинск» находится более 40 единиц самой современной спецтехники, которая справляется как с обильными снегопадами, так и с прочими капризами уральской погоды. За последние два года технический парк челябинского аэропорта обновлен оборудованием западных производителей «Rolba», «Autobren», «Dynaset» на базе «Volvo», «Vammas» на базе «Scania».

Последней новинкой в ряду спецтехники аэропорта стала вакуумно-уборочная машина «Autobren», необходимая для завершающего этапа подготовки взлетно-посадочной по-

лосы. В ближайшее время также ожидается поступление новейшей снегоуборочной машины «Vammas SB 4500», единственной в уральском регионе.



Специальный споттинг, посвященный зимней работе челябинского аэропорта состоялся в разгар декабрьских снегопадов. Такие погодные условия позволили споттерам увидеть авангард технического парка аэропорта во всей красе, а именно — в процессе подготовки взлетно-посадочной полосы.

«Настоящие титаны-снегоборцы! Эти машины — мощные, яркие, огромные и почти живые. У каждой



«ЮТЭЙР»: ОБЪЕМ РАБОТ — НА 19,5%

Объем выполненных вертолетами группы компаний «ЮТЭЙР» работ по итогам одиннадцати месяцев 2012 года опережает показатели аналогичного периода 2011 года.

За период с января по ноябрь 2012 года вертолеты «ЮТЭЙР» провели в воздухе 156 049 часов, что на 19,5% превышает показатель соответствующего периода 2011 года. За первые 11 месяцев 2012 года перевезено 739 815 пассажиров и 154 288,6 тонны грузов.

Сохраняющийся рост производственных показателей связан с расширением спектра предоставляемых «ЮТЭЙР» услуг и увеличением портфеля заказов компании на внутрироссийском рынке.

В конце ноября авиакомпания «ЮТЭЙР» представила в Ростове-на-Дону услугу воздушного такси на легком многоцелевом вертолете Eurocopter AS 355N.

В цеха ОАО «ЮТЭЙР-Инжиниринг» для проведения капитального ремонта прибыл первый вертолет Robinson R44. Летом 2012 году предприятие получило от завода Robinson Helicopter Company (США) и российских авиационных властей право на выполнение капитального ремонта вертолетов Robinson R44. Это позволило «ЮТЭЙР-Инжиниринг» стать авторизованным сервисным центром компании Robinson в России.

«ЮТЭЙР» — крупнейшая в мире авиакомпания по величине и грузоподъемности вертолетного флота, использует парк из более чем 350 вертолетов разных типов — преимущественно семейства «Миль» и Eurocopter. Вертолеты компании обслуживают клиентов на 4 континентах. Основные заказчики вертолетных работ «ЮТЭЙР» в России — ведущие нефтегазовые компании, с которыми авиакомпания сотрудничает на протяжении более 40 лет. С 1991 года «ЮТЭЙР» является основным поставщиком авиатранспортных услуг для гуманитарных миссий ООН. Возможности парка и профессионализм персонала «ЮТЭЙР» обеспечивают высокое качество и безопасность авиационных работ любой степени сложности во всех географических и климатических зонах планеты. Компания входит в группу «ЮТЭЙР».

ДЕСЯТЫЙ ФОРУМ РОССИЙСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ОБЩЕСТВА

28—29 ноября 2012 г. ЦАГИ принял участие в Десятом форуме Российского вертолетного общества. Собрание специалистов состоялось в Москве, в Доме культуры МАИ.

Работу Форума открыло пленарное заседание, на котором выступили: академик РАН, президент РосВО, генеральный конструктор ОАО «КАМОВ» С.В. Михеев, генеральный директор ОАО «Вертолеты России» Д.Е. Петров, генеральный конструктор ОАО «МВЗ им. М.Л. Милля» А.Г. Самусенко, начальник отдела «Аэродинамика и динамика вертолетов» ФГУП «ЦАГИ» М.А. Головкин и другие.

Выступающие рассказали о состоянии российского вертолетостроения и описали стратегию его дальнейшего развития. Михаил Алексеевич Головкин представил доклад об исследованиях ЦАГИ по винтокрылым летательным аппаратам. В своей речи он отметил, что со времени последнего форума прошло два года, но это время было чрезвычайно насыщенным и в целом для вертолетостроения, и для ЦАГИ в частности — в особенности по линии создания НТЗ для перспективного скоростного вертолета. «За последнее время в отделе пришли работать 25 человек, коллектив увеличился на четверть. Для нас эти изменения очень значимы. Перед сотрудниками подразделения сегодня поставлена серьезная задача — увеличить скорость полета вертолета. И вот с какими трудностями мы сейчас сталкиваемся: это проблемы снижения качества, падение пропускной способности несущего винта, существенное увеличение вибраций, нарастание шума винтокрылых летательных аппаратов и увеличение сопротивления корпуса.



На решение этих проблем в настоящий момент и направлены основные наши усилия», — подчеркнул начальник подразделения.

Далее работа приняла формат секционных заседаний, на которых было заслушано 103 доклада, в том числе 18 — от ЦАГИ. Лучшими докладами Десятого форума РосВО решение правления признаны 13 работ, из которых 5 принадлежат ЦАГИ:

1. Численные и экспериментальные исследования нестационарных аэродинамических характеристик колеблющихся профилей в условиях тубного эксперимента. Авторы: Бузыкин О.Г., Голубев Н.В., Казаков А.В.;
2. Исследование обтекания и расчет стационарных и нестационарных аэродинамических характеристик вертолетных профилей. Авторы: Аникин В.А. (ОАО «Камов»), Владимирова Н.А. (ФГУП «ЦАГИ»);
3. Принципы построения ЭДСУ ПСВ. Авторы: Кувшинов В.М., Леонтьев

В.А., Халецкий Л.В., Орлов А.А. (ФГУП «ЦАГИ»), Аникин В.А. (ОАО «Камов»), Касьянов И.Ю. (ОАО «МИЗ»);

4. Анализ текущего состояния разработок по системам индивидуального управления лопастями несущего винта вертолета. Авторы: Анимца В.А., Борисов Е.А., Миргазов Р.М.;

5. Исследование виброперегрузки, вызванной пульсацией силы тяги несущего винта с индивидуальным управлением лопастями по высоким гармоникам. Анимца В.А., Крицкий Б.С., Борисов Е.А., Миргазов Р.М.

В общей сложности в работе Форума приняли участие 230 специалистов из 19 организаций России, а также представители Украины, Грузии, Великобритании и Израиля.

В заключение встречи президент РосВО С.В. Михеев поблагодарил всех участников международного форума за свежие идеи, добросовестный ежедневный труд на благо развития российского вертолето-

строения. И призвал всех продолжать традиции вертолетной школы России.

Российское вертолетное общество (РосВО) образовано в 1993 г. по инициативе ряда ведущих российских специалистов в области вертолетостроения, опытных конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов и высших учебных заведений, связанных в своей деятельности с вертолетной тематикой.

Целями общества являются: содействие развитию науки, теории и практики российского вертолетостроения, установление взаимовыгодных международных научно-технических связей. В числе коллективных членов РосВО — ведущие разработчики и производители вертолетной техники России, эксплуатирующие организации, отраслевые институты. Индивидуальными членами Российского вертолетного общества состоят около 80 ведущих специалистов вертолетной отрасли России и других стран.



«На модернизированном вертолете установлены два двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В. Вертолет Ми-24 с новыми двигателями показал значительное повышение летно-технических характеристик, прежде всего, по скороподъемности», — сказал А.Ситнов. По его словам, летные испытания модернизированного

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ МИ-24 С ДВИГАТЕЛЯМИ ПОВЫШЕННОЙ ТЯГИ

Летные испытания модернизированного вертолета Ми-24В с двигателями повышенной тяги ТВ3-117ВМА-СБМ1В разработки АО «Мотор Сич» (Запорожье, Украина) проводятся в Белоруссии, сообщает «Интерфакс-Запад» со ссылкой на президента, председателя совета директоров российско-украинского СП «Владимир Климов — Мотор Сич» Анатолия Ситнова.

белорусского вертолета Ми-24 велось по тому же графику, который был ранее отработан в Феодосийском научно-испытательном центре Украины при летных испытаниях украинского вертолета Ми-24 с такими же двигателями.

А.Ситнов отметил, что двигатели ТВ3-117ВМА-СБМ1В обладают

повышенными показателями надежности, ресурса и мощности на чрезвычайном режиме. Особенностью двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В являются повышенная до 2500—2800 л.с. по сравнению с базовым двигателем ТВ3-117ВМА (2200 л.с.) мощность. Вертолет с новыми двигателями сможет успеш-

нее эксплуатировать в горных районах и в условиях жаркого и влажного климата.

Установка двигателей на вертолетах Ми-24 и Ми-8МТВ показала в ходе испытаний на Украине возможность очень существенного повышения скороподъемности вертолетов и их энергооборуженности.



Контракт на поставку Албании пяти транспортных вертолетов Cougar был подписан в декабре 2009 года. Сумма сделки составила 78,6 миллиона евро. По условиям сделки,

АЛБАНИЯ ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ COUGAR

Европейский консорциум Eurocopter передал министерству обороны Албании первый средний военно-транспортный вертолет AS532AL Cougar, сообщает Jane's. В общей сложности стране должны быть поставлены пять таких вертолетов. Как ожидается, последний будет передан албанскому военному ведомству до конца 2013 года. Церемония передачи первого вертолета военным состоялась 3 декабря 2012 года.

министерству обороны Албании должны быть поставлены два вертолета в транспортной конфигурации для перевозки войск, один — в VIP-версии, один — в конфигурации для медицин-

ской эвакуации и один — в версии для поисково-спасательных работ.

Вертолеты были закуплены у Eurocopter по итогам тендера, в котором также принимала участие американ-

ская компания Sikorsky, предлагавшая вертолеты S-70i Black Hawk. В феврале 2010 года Sikorsky подала в правительство Албании протест на итоги тендера, который властями был отклонен.



Продолжим наше общение с Александром Вениаминовичем Акименковым. И предположим очередную публикации этого автора несколько слов о нем. Кому-то он уже хорошо знаком, а кто-то, может быть, впервые станет его читателем. И всегда интересно, что за человек так «многоопытно» рассказывает о небе и тех, кто ему служит. Работая в военной и гражданской авиации, он накопил огромный, можно сказать, «эксклюзив-

ный» опыт. Еще бы! Ведь Александр Вениаминович многие годы испытывал самолеты. За плечами у полковника запаса А. Акименкова служба в ВВС, военная академия, Центр подготовки летчиков-испытателей ВВС, Московский авиационный институт, Национальная школа летчиков-испытателей США... И полеты, полеты, которые по определению — всегда опасные.

Статью с таким названием начала публиковать 15 октября 2000 года заводская многотиражка «Родина», которая имеет распространение в коллективе Авиационного научно-технического комплекса (АНТК) им. О. К. Антонова. Публиковала целый месяц. Позже статья гуляла по сайтам Интернета, но для авиаторов России осталась неизвестной. Вспомнить о ней меня, ее автора, заставила ситуация, возникшая во время посещения премьер-министра Д. А. Медведева восточных регионов страны. Аборигены этих регионов жаловались, что выпали, фактически, из российского государства, поскольку долететь до них можно только на самолете, а такого самолета сегодня нет. Следовательно, нет там ни доктора, ни почты, ни пенсии, ни самой власти. Завоз продуктов и топлива только по рекам в летнее время, которое очень короткое. Но 70% (по некоторым оценкам — 82%) территории России составляют именно такие места и без них это уже не территория, а сыр голландский. И тем более не государство, способное распространить свой суверенитет на всю его территорию и обеспечить целостность этой территории, как того требует Конституция Российской Федерации.

Премьер-министр должен был прийти в ужас от такой информации и, наверное, пришел, потому что задал вопрос «что делать?» не своим чиновникам, а все тем же аборигенам, которые попросили его вернуть им самолет Ан-2. Представляю эмоции чиновников, которые уже настроились брать откаты у американских и прочих фирм, производящих небольшие самолеты.



НЕБЕСНЫЙ ПАХАРЬ

Но делать нечего. Народ просит, нужно дать. И вот уже появились проекты по реанимации производства самолета Ан-2, на который почему-то приспосабливают иностранные двигатели. Судя по всему, идея откатов не исчерпала себя. Более того, турбовинтовой самолет Ан-3 решено переименовать в Ан-2 с какой-нибудь буковкой, чтобы распространить относительно недавно полученный сертификат Ан-3Т на все большое семейство самолетов Ан-2. Поэтому вернемся к тексту статьи из нулевого года, ничего в нем не меняя, что придаст вопросу «что делать?» аромат времени. А затем я расскажу, что произошло с самолетами Ан-2 и Ан-3 за последние двенадцать лет.

Легенда авиастроения и ее наследники

По большому счету, самолеты Ан-2 и Ан-3 отличают только двигатели. Поэтому начало совокупной биографии самолета Ан-3 нужно отсчитывать от далекого теперь 1946 года, когда группа энтузиастов предложила свое видение легкого многоцелевого самолета. Видение было не только оригинальным, но и революционным. Самолет обладал системообразующими свойствами, которые обеспе-

чили возникновение и развитие народнохозяйственных систем с функциональностью, не имевшей аналогов в жизни мирового сообщества.

В свою очередь, самолет Ан-3 стал ответом на требования уже сформированных народнохозяйственных систем. А его концепция оказалась жестко увязанной с особенностями их существования и функциональностью.

Естественно, что оглядка на системы с форматом сельского хозяйства страны или воздушных перевозок ее регионов требовала дополнительных согласований и времени. Более того, замена самолета наложила на рыночные реформы этих систем. Если судить по сути явлений, то вместе с самолетом Ан-3 на испытания, которые были возобновлены в 1997 году, выводились отчасти и сами реформированные системы. Глобальность задач выросла на несколько порядков и она распыляла изнутри комплексную программу испытаний самолета, приводя в шоковое состояние финансистов украинского АНТК им. О. К. Антонова и российского ПО «Полет». Новые полетные задания возникали как из мешка циркового фокусника. Так создание нового самолета, сохранявшего планер и оборудование самолета Ан-2, растянулось на два долгих десятилетия.

Авиационные проблемы продовольственной безопасности

Наверное, ко всему можно привыкнуть. Постепенно мы привыкаем к тому, что саранча съедает всю растительность значительной части постсоветских территорий, сравнимой по площади с Европой или Австралией. Зерновые вредители регулярно травят 70% всего собираемого урожая, делая его недоступным для потребления граждан. А давно забытый персонаж сатирических упражнений 50-х годов, долгоносик, возвратил свою потерянную популяр-

ность, сожрав весь урожай сахарной свеклы на Украине. И теперь бывшая «всесоюзная сахарница» сама ввозит кубинский сахар. Кстати, в следующем году такая же участь ждет свеклосеющие провинции России, которые еще вчера разворачивали свои посевы под флагом борьбы с украинской сахарной экспансией.

Все идет к тому, что разделять братские народы будут не пограничные столбы, о которых вождь мечтает националисты, а полосы выжженной земли в качестве преплаты для сельскохозяйственных вредителей.

Такие же проекты существуют для российско-казахского пограничья. Только дальность полета казахской саранчи несравнима с возможностями украинских долгоносиков. Третью Западной Сибири придется выжечь.

Ситуация более, чем абсурдна. Но это не заумь Кафки, а реалии наших дней. Причем без каких-либо преувеличений или гипербола. Несколько десятилетий массивной и разносторонней борьбы с сельскохозяйственными вредителями и сорняками, предшествующих нынешнему «смутному времени», разучили наши культурные растения бороться за свое существование. Сейчас в эту беззащитную и беспомощную биологическую «нишу» ломанулись вчерашние изгои-сорняки, приобретшие за упомянутые десятилетия хорошую бойцовскую форму.

Биологическая ситуация один в один повторяет ситуацию общественную. Но все это к тому, что бессмысленно надеяться на биологические циклы, где за засильем вредителей и сорняков закономерно следует расцвет культурных растений. Такого уже не будет. Борьбе за выживание учатся миллионы лет, а разучаются в два-три поколения. Отсюда следует, что постсоветские государства про-



НА ПОЛЯХ БЫЛЫХ СРАЖЕНИЙ

Бойцы отряда «Находка», крупнейшей в России Новгородской поисковой экспедиции «Долина», по архивным документам установили имя летчика, погибшего в воздушном бою в годы Великой отечественной войны на территории современного Демянского района, сообщает РИА Новости.

«Им оказался старший лейтенант Алексей Иванович Стальков, воевавший в составе 21-го истребительного авиаполка, 1913 года рождения, уроженец хутора Михайловского Хоперского района Сталинградской области», — сказал командир «Находки» Александр Морзунов.

Алексей Иванович Стальков был сбит у деревни Ползуны 2 октября 1941 года. Фрагменты его истребителя ЛАГТ-3 спустя 70 лет обнаружили поисковики. По информации Александра Морзунова, к моменту гибели на счету фронтовика было три самолета противника, сбитых им лично и в составе группы в июне 1941 года под Ригой и в августе под Старой Руссой.

Отряду «Находка» удалось оперативно найти 89-летнюю племянницу Сталькова Татьяну Дмитриевну Калачеву, проживающую в населенном пункте Михайловская Урюпинского района Волгоградской области. В настоящий момент «Находка» ищет сына Валерия и других родственников летчика.

Группа энтузиастов основала экспедицию «Долина» в 1988 году. Экспедиция ежегодно проводит на полях бывших сражений весеннюю и летнюю «Вахты памяти». В районах области, где части Красной армии в 1941 — 1944 годах вели ожесточенные бои с подразделениями вермахта, отряды «Долины» занимаются поиском еще не захороненных на мемориалах останков фронтовиков и документов. Поисковики установили имена и места гибели более 20 тысяч солдат и офицеров.

«Долина» обнаружила значительное количество боевой техники — самолетов, пушек, танков, а также личных вещей красноармейцев. Многие бойцы экспедиции получили госнаграды.

В ЧЕСТЬ ЛЕТИКА АЛЕКСЕЯ МАРЕСЬЕВА

Власти Москвы приняли решение о переименовании трех улиц, которые имеют дублирующие названия с другими улицами города, сообщает Московские новости со ссылкой на председателя комитета общественных связей столицы Александра Чистякова.

В частности, улица Преображенская на востоке Москвы будет переименована в улицу Маресьева. «В районе Преображенского Восточного административного округа уже есть Преображенская улица, Преображенская площадь, Преображенская набережная, Преображенский вал», — подчеркнул Чистяков.





RZECZPOSPOLITA ПРИЗНАЛА ОШИБКУ ...

Польские эксперты доставят из России в Варшаву лабораторные пробы фрагментов разбившегося под Смоленском польского президентского Ту-154, первичный анализ которых ранее породил слухи о якобы найденных следах взрывчатых веществ, сообщает РИА Новости.

«Пробы после доставки в Польшу будут переданы в центральную криминалистическую лабораторию полиции в Варшаве, где будут проведены специальные лабораторные исследования. Эксперты прогнозируют, что они продлятся от нескольких месяцев до полугода, — сказал пресс-секретарь главной военной прокуратуры Збигнев Желя. — Пробы будут доставлены в Польшу специальным рейсом».

Польская газета Rzeczpospolita в октябре опубликовала статью, в которой утверждалось, что посетившие Смоленск специалисты якобы обнаружили на обломках самолета следы тротила и нитроглицерина. В тот же день военная прокуратура в Варшаве эту информацию опровергла. По данным ведомства, в сентябре — октябре в Смоленске работала группа из 11 человек из Польши, эксперты использовали ионные масс-спектрометры для химического анализа веществ на месте трагедии. Использованное оборудование срабатывает при соприкосновении с веществами, имеющими схожий химический состав со взрывчатыми веществами, поэтому оборудование может среагировать на пестициды, растворители и даже на некоторые виды косметики. Газета Rzeczpospolita признала ошибку, были уволены главный редактор газеты, автор материала и два других сотрудника. Прокуратура же заявляла о возможности проведения более тщательных лабораторных исследований.

Польский президентский борт Ту-154 разбился 10 апреля 2010 года под Смоленском при заходе на посадку. Погибли 96 человек — восемь членов экипажа и 88 пассажиров, в том числе президент Лех Качиньский, его супруга и часть руководства Польши. Межгосударственный авиационный комитет в 2011 году опубликовал окончательный отчет о результатах технического расследования, согласно которому непосредственной причиной крушения признано решение экипажа не уходить на запасной аэродром, а системными причинами — недостатки в обеспечении полета и подготовке экипажа.



сто обречены на техническую поддержку жизненных приоритетов своих культурных растений, которая почти вся выстроена на использовании сельскохозяйственной авиации. Поддержка с воздуха осуществляется через внесение удобрений, уничтожение сорной растительности, борьбу с болезнями растений и уничтожение вредителей.

Ежегодно внесение удобрений по талой почве должно производиться в течение всего марта месяца. Внекорневая подкормка озимой пшеницы осуществляется между 20 мая и 5 июня.

Сорная растительность по озимым уничтожается с 25 марта до 15 апреля, по яровым — с 25 апреля до 10 мая, по кукурузе — с 10 до 30 мая, по скошенным полям — с 10 августа до 15 сентября.

Десикация подсолнечника производится с 15 сентября до 15 октября.

Борьба с болезнями по озимой

пшенице осуществляется с 17 до 30 мая.

Вредители уничтожаются с 20 марта до 3 апреля, с 10 по 30 июля и по озимым с 1 октября до 20 ноября.

Если сложить все эти сроки в единый график работ, то у сельскохозяйственной авиации для отдыха людей и профилактики техники остается только зима. Но если добавить борьбу с вредителями лесов и дефолиацию хлопчатника, то график будет еще более плотным.

Так оно и было в недавние времена.

Более 90% всех авиарбот в отечественном сельском хозяйстве всегда выполняли самолеты Ан-2. За сорок лет своего активного использования они обработали свыше 9 миллионов гектаров полей и лесов.

Из расчета один самолет на 3—5 хозяйств района, 3—4 самолета на район и 70—120 самолетов на область, а областей с аграрным про-

филем у нас было около полусотни, можно определить размеры, существовавшей тогда, армады сельскохозяйственных самолетов Ан-2. Получается, что в своем пике их количество могло достигать пяти тысяч. Или же, вслед за перемещением фронта полевых работ, осуществлялся маневр авиационных подразделений и тогда хватало меньшего количества самолетов. Хотя было все. И маневр в рамках государства или даже вне его, когда саранчу встречали далеко на подступах к своим границам. И расчетное количество самолетов, обшарпанные ряды которых до сих пор загораживают территории региональных аэропортов.

Их давно бы списали и растащили по усадьбам, но нельзя. Все они на учете Генштаба как носители. В войсках еще помнят славу V-2, да и специальные применения закрывать больше нечем. Вот самолеты и стоят, ждут своей участи. А захочешь

списать — уму чаешься. Хотя вполне возможно, что их просто забыли. Как гражданские хозяева, так и военные потребители. Идет нормальный процесс коррозии и распада. Однако очевидный и якобы никому ненужный металлолом довольно сложно приобести для переделки в Ан-3.

Оказываются, существуют весьма влиятельные силы, которых очень даже устраивает наша зависимость от ввоза зерна, сахара и других сельхозпродуктов. Это бывшие советские чиновники, «сидевшие» на соответствующих закупках.

Сидельцы эти определились со своей личной выгодой еще во времена Хрущева, когда начались ежегодные закупки американского зерна. Тогда вроде бы что-то еще преследовалось. Сейчас они вполне респектабельны и абсолютно безнаказанны. Более того, спасают нас от голода.

Продолжение следует

БЕЗБАРЬЕРНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Продолжение. Начало в № 44

Стоимость перевозки пассажира с ограниченными возможностями зависит только от количества занимаемых пассажиром данной категории мест. В пресс-службе авиакомпании сообщили, что, как правило, пассажир-колясочник занимает одно место, при этом перевозка кресла-каталки производится бесплатно. Если состояние здоровья позволяет, то пассажир на кресле-каталке может следовать самостоятельно, без сопровождающего. Носилочный больной, согласно требованиям безопасности полетов, размещается в салоне воздушного судна вдоль борта на креслах трех, следующих друг за другом рядов. Рядом с ним размещается сопровождающий, который обязательно должен следовать с таким пассажиром. Следовательно, учитывая компоновку пассажирского салона воздушного судна, для перевозки пассажира на носилках необходимо оплатить шесть мест, при этом авиакомпании предусмотрена возможность покупки билетов по более низкому тарифу или со скидкой. Агентства должны заранее письменно уведомлять авиакомпанию о наличии на рейсе пассажира вышеуказанной категории, для организации надлежащего обслуживания данного пассажира в аэропортах. При этом, аэропорты и обслуживающие компании взимают с авиакомпании дополнительную плату за обслуживание таких пассажиров, хотя авиакомпания не взимает с пассажира с ограниченными возможностями каких-либо дополнительных сборов за специальное обслуживание.

Turkish Airlines

Turkish Airlines предоставляет скидку маломобильным пассажирам в размере 25% по всем направлениям гражданам всех стран, независимо от гражданства, ранее рассказывал «АвиаПорту» генеральный директор российского представительства компании Мефайл Дерибаш. «Не все перевозчики придерживаются данного правила, но мы его применяем», — отметил он.

История вопроса

В начале октября 2012 года авиакомпания Air Berlin отказала в перевозке делегации, вылетавшей на форум «Опыт Германии в создании доступной среды, инклюзивного образования и трудоустройства инвалидов» в Дюссельдорфе. В ее составе было шесть колясочников. Air Berlin предложила перевозить их по двое (компания выполняет два рейса из Москвы в сутки). Россияне отказались от такой услуги, в результате чего из 34 членов делегации 13 человек (шесть инвалидов и семь сопровождающих) не смогли вылететь на форум, как планировали. Немецкая авиакомпания объяснила отказ пустить инвалидов-колясочников на борт самолета, вылетавшего в Дюссельдорф из аэропорта «Домодево», тем, что перед полетом ей предоставили неверную информацию о количестве «полностью немобильных» пассажиров.

В апреле 2012 года представители компании «Владивосток Авиа» отказали в перевозке 17-летней жительницы Бурятии, которая проходила курс химиотерапии в Москве и должна была вернуться в Улан-Удэ.



За день до полета, а это был выходной день — суббота, представители авиакомпании потребовали от девушки справку от врача, в которой должно было быть сказано, что ей не противопоказан полет. Девушка из-за выходных дней такую справку предоставить не смогла, и ей было отказано в перелете.

В 2009 году S7 не пустила на борт инвалида по зрению Павла Обиуха на рейс Москва — Казань. Позже представители авиакомпании S7 заявили, что ответственность за инцидент с инвалидом Павлом Обиухом, которому продали билет, но не допустили в самолет, лежит на агенте по продаже билетов, сотрудник фирмы «РусАэро». Работник «РусАэро» якобы не ввел в систему бронирования билетов информации о том, что пассажир является инвалидом, и не согласовал возможность посадки в самолет.

Также летом 2009 года инвалиду-колясочнику Светлане Каневой отказали в продаже билета на борт

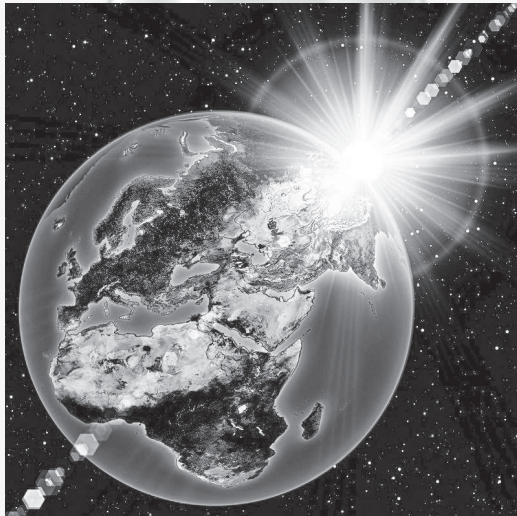
«ЮТэйр». Кассир пояснила женщине, что внутреннее положение «ЮТэйр» гласит, что у компании нет сервиса для обслуживания инвалидов, а также о том, что даже если инвалид обеспечит себе сопровождающего помощника во время полета за свой счет, необходимо предоставить справку о своем здоровье.

Авиакомпания «Аэрофлот» в феврале 2008 года не дала разрешение на полет инвалиду Евгению Прихону. 27 февраля житель Петропавловска-Камчатского, находящийся в бездвижном состоянии после ДТП должен, лететь домой после операции в Новосибирске, однако сотрудники «Аэрофлота» отказались пускать его на борт лайнера.

30 сентября 2008 года с неудобствами при полете рейсом авиакомпании S7 столкнулась жительница Улан-Удэ Александра Дугарова. Ее не пустили на борт самолета, утверждая, что инвалид-колясочник не может лететь без сопровождающего.

Ник МАРКИН, Ольга РОМАНОВА

КОСМОС ПОД КОНТРОЛЕМ



Это был даже не метеорит, а так, небольшой осколок. Однако ущерб нанес серьезный — солнечную батарею видимо придется ремонтировать. Микрометеорит был настолько мал, что на Земле его сближение с орбитальной станцией попросту не заметили. И заметить не могли.

Российская система контроля космического пространства, сердце которой в подмосковном ЦУПе, фиксирует лишь приближение гораздо больших объектов.

«На этом экране видны параметры опасного сближения МКС с космическим объектом, — рассказывает заместитель начальника Центра управления полетами Николай Соколов. Вот на картинке видно контуры МКС, контуры космического мусора и вот на данный мо-

мент максимальное сближение составляет около 12 километров».

Локаторы на Земле могут засечь тела размером больше 20 сантиметров. Отработавшие спутники, ступени ракет и многое другое — все то, что оставило человечество на земной орбите. Когда незваный гость вдруг приближается к МКС ближе 15 километров, его берут на контроль здесь, в Королеве, и в американском ЦУПе, в Хьюстоне. Если расстояние еще меньше, принимаются совместное решение об уклонении МКС от опасного объекта.

«Если вероятность столкновения МКС с объектом космического мусора превышает 10^{-4} , то здесь уже сразу повышенное внимание к этой ситуации, и принимаются меры подготовительные, — объясняет Директор Института астрономии РАН Борис

Не так давно МКС подверглась атаке из космоса. Неизвестный объект, скорее всего маленький метеорит, повредил солнечную батарею МКС. Угрозы работе станции и жизни космонавтов нет. Но есть повод задуматься о создании глобальной системы контроля и защиты от космических пришельцев.

Шустов. Если 10^{-3} , то меры не только, скажем, отклонение орбиты станции. Даже предпринимались такие меры, как перегрузка в транспортный корабль».

За последние 4 года мусор угрожал МКС 22 раза. Делать maneuvers приходилось не каждый раз. Объекты в космосе движутся не прямолинейно и порой меняют траекторию, например, под воздействием атмосферы и Солнца.

«Средняя скорость МКС больше 7 километров в секунду», — рассказывает Николай Соколов. Скорость движения космического мусора на тех же орбитах примерно такая же. Космический мусор может двигаться в разных направлениях. И если берем худший случай, если он движется навстречу МКС, и тот и другой объект летит со скоростью больше 7 километров в секунду, и они сталкиваются, то относительная скорость получается около 15 километров в секунду».

Внимание, опасный номер, космический таран на скорости 5400 километров в час. Даже современные технологии при столкновении на таких скоростях не выдержат. Это на себе проверил американский спутник связи «Иридиум», который в 2009-м столкнулся с уже не работавшим российским аппаратом серии Космос.

«Пуля 9 грамм, если она не летит, она никакой опасности не представляет, — подчеркивает Генеральный конструктор системы контроля космического пространства Виктор Шилин. 400 метров в секунду из ствола выпустили, она уже смер-

тельно опасна для человека. Те же 9 грамм осколка какого-нибудь космического аппарата, которые летят со скоростью 8 километров в секунду, они в 20 раз быстрее пули. Они могут поразить уже не только космонавта, но и космический аппарат».

Сегодня по инициативе Роскосмоса в нашей стране разрабатывается новая система контроля космического пространства. Сеть автоматических телескопов и локаторов сможет пристально следить за всем небосводом и при опасности брать под наблюдение объекты, которые представляют угрозу.

«Если есть шанс уклонения от столкновения и новых разрушений, то надо его использовать, — объясняет Виктор Шилин. Надо тратить топливо, надо фактически тратить средства, чтобы дополнительные запасы топлива были на борту. Или рассчитывать на то, что будет укороченная жизнедеятельность у космического аппарата, но не произойдет столкновения, не произойдет замусоривания не только для себя, а для всего человечества тех орбит, на которых мы работаем. Надо изучать мусор и стараться уйти, избежать этих столкновений».

Проблема космического мусора становится планетарной. Рождаются идеи, как очистить орбиту, например, запустив в космос автоматического уборщика. Но даже если человечество перестанет запускать ракеты и спутники, уже существующие на орбите объекты будут разрушаться и окончательно замусорят космос. Пройтись на земную орбиту станет невозможно.

3D-ТКАНИ
ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ
И КОСМИЧЕСКОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Костромская область в течение ближайших двух лет может наладить на своей территории серийное производство 3D-тканей для авиационной и космической промышленности, сообщает РИА Новости.

Текстильная промышленность, расположенная на территории Костромской области, в ближайшее время может составить серьезную конкуренцию металлургии благодаря новейшим разработкам ученых в сфере производства бесшовных трехмерных тканей.

«Костромские предприятия и текстильная наука на протяжении нескольких лет работают над изготовлением трехмерных тканей, аналогов которым в России нет. Эти ткани могут после обработки специальными смолами стать основой для композитных деталей, способных заменить сталь. Они могут найти применение во многих отраслях. В частности, в авиации, вместо титановых или алюминиевых сплавов», — сказал губернатор Костромской области Сергей Ситников.

«Опытные образцы уже готовы. Мы их демонстрировали. Они представляют серьезный интерес. В качестве основы для 3D-тканей костромичи использовали естественные волокна, например, лен, использовали полиэфирные волокна, а также углеводород. Трехмерная ткань, которая создается, абсолютно бесшовная. Соответственно, имеет очень серьезные возможности по физическим нагрузкам», — отметил глава региона.

Он уточнил, что министерство промышленности поддержало развитие направления по созданию трехмерных тканей, над которыми работают костромские ткачи.

«Мы же сейчас не будем биться за то, чтобы самим создавать производство. Понятно, что это производство нужно в первую очередь промышленности, в том числе оборонному сектору. Наша задача сегодня — сблизить заказчика с нашими поставщиками, чтобы они могли договориться об ассортименте, о вложениях в ассортимент. Я полагаю, что в ближайшие два-три года это движение пойдет», — подчеркнул губернатор.

ДОЧЬ НАЗАРБАЕВА ПРИЗВАЛА
ОТВЛЕЧЬСЯ ОТ КОСМОСА РАДИ СКОТОВОДСТВА

Депутат парламента Казахстана, старшая дочь президента Дарига Назарбаева выразила сомнение в целесообразности финансирования космической отрасли страны. Соответствующее заявление, как передает Tengrinews, она сделала на заседании парламентского комитета по социально-культурному развитию.

«Вчера мы выслушивали, как развивается у нас космическая отрасль. Сколько денег просто как в черную дыру уходит туда, — заявила дочь Нурсултана Назарбаева. — Хотя, зачем? Многие страны в мире живут без космической индустрии. Нужен спутник — закажи, купи — запустят».

По мнению Назарбаевой, следует пересмотреть приоритеты в экономике и «направить все силы на то, что мы умеем хорошо делать». Сама она в качестве приоритетного направления назвала животноводство.

«Есть у нас исконно традицион-

ный путь развития нашей экономики — это всегда было мясо, — пояснила она. — Всегда мы этим кормились и многие поколения наших предков выжили, благодаря мясу». Депутат отметила, что нынешнее состояние животноводческой отрасли в Казахстане является неудовлетворительным. «Сегодня мы мясо ввозим, у нас мясо дороже, чем в Америке — это конечно куда не годится», — сказала она.

Заявления дочери президента диссонируют с вчерашним выступлением главы Казахского космического агентства Талгата Мусабаява

в парламенте. Выступая перед депутатами, напомним, глава Казкосмоса выразил намерение пересмотреть договор об аренде космодрома Байконур. При этом он ссылался на задачу, поставленную Нурсултаном Назарбаевым.

В частности, по словам чиновника, казахстанская сторона хотела бы вывести из-под аренды пусковую площадку ракеты «Зенит». «Вот это первый этап — то, что мы сегодня докладывали по «Зениту» — это практически правый фланг космодрома «Байконур»... Вот если мы из аренды выведем это правое крыло и войдем

туда уже как полноправные участники — это огромный шаг вперед Казахстана», — рассуждал он. Мусабаяв также упрекал российскую сторону в затягивании проекта «Байтерек» (по созданию комплекса для запуска ракет-носителей «Ангара»).

В российском руководстве неофициально выразили недовольство словами казахстанского чиновника. Источник в правительстве РФ заявил «Коммерсанту», что, в частности, вопрос «Байтерека» может обсуждаться на уровне первых лиц страны, «к коим Мусабаяв не относится».

КНДР: ЗАПУСК РАКЕТЫ ПРОШЕЛ УСПЕШНО

Запуск ракеты КНДР с космодрома «Сохэ», предположительно, успешен. Полет трехступенчатой ракеты со спутником проходил по намеченной траектории, сообщают РИА Новости со ссылкой на агентство Ренхап.

Запуск ракеты КНДР, по различ-

ным данным, состоялся около 9.50 по местному времени с космодрома «Сохэ». Японское правительство ранее сообщило, что в 10.20 по местному времени ракета КНДР миновала японскую префектуру Окинава, операции по ее перехвату начато не было. Первая ступень

упала в Желтое море у южнокорейского полуострова Пенсан, вторая — у Филиппин. Токио и Сеул объявили об экстренных совещаниях по безопасности в связи с запуском.

Сделанное Северной Кореей 1 декабря заявление о намерении с 10 по 22 декабря произвести запуск ра-



кеты с научно-исследовательским спутником вызвало резкое осуждение со стороны мирового сообщества.



ДИВИДЕНДЫ — НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

В Кыргызстане в 2013 году дивиденды от региональных аэропортов будут направляться на их реконструкцию, пишет КАНТ.kg. «Сейчас делается все для того, чтобы поднять аэропорт «Манас» до уровня международного в соответствии с его официальным статусом», — заявил премьер-министр Жанторо Сатыбалдиев на правительственном дне в парламенте, посвященном обсуждению поправок в бюджет текущего года.

«В следующем году аэропорты будут реконструировать за счет их же дивидендов. Прошу поддержать в бюджете норму о том, чтобы дивиденды направлялись на развитие предприятий», — обратился Сатыбалдиев к депутатам.

«КАМАЗ»: 99,9% «БЕГИШЕВО»

ОАО «КамАЗ» стало единственным акционером ОАО «Аэропорт «Бегишево» в результате приобретения у миноритариев оставшейся у них доли акций, сообщает пресс-служба «КамАЗа».

В июне 2008 года ОАО «КамАЗ» стало владельцем 99,96% акций ОАО «Аэропорт «Бегишево». Основным активом компании является одноименный аэропорт, построенный в 1971 году.

«В обновление основных фондов и средств наземного обеспечения полетов были вложены немалые инвестиции. Это позволило обновленным «воздушным воротам» принимать иностранные воздушные суда первого и второго классов», — пояснили в пресс-службе.

Сегодня «Бегишево» — единственный международный аэропорт Закамья и его промышленных городов: Набережные Челны, Нижнекамск, Зайнск, Елабуга, Менделеевск, Мензелинск с населением около 1,35 млн человек и объемом валового регионального продукта более половины ВРП Татарстана. Число обслуживаемых за год пассажиров превышает 300 тыс. Кроме того, на данный момент это единственный в Татарстане аэропорт, прошедший международную сертификацию соответствия системы менеджмента требованиям международного стандарта ISO 9001:2008. Советом директоров ОАО «Аэропорт Бегишево» избран единоличный исполнительный орган общества — его генеральный директор Сергей Романов.

По итогам 2011 года «Бегишево» получило выручку от продажи в размере 524,2 млн рублей. Валовая прибыль составила 62,74 млн рублей, чистая прибыль — 17,92 млн рублей.

ТРЕНЕР ПУТИНА МОЖЕТ СТАТЬ РЕКТОРОМ СТОЛИЧНОГО ВУЗА



Конструктор

Владимир Путин в начале сентября по дороге на саммит АТЭС принял участие в эксперименте, проводимом в рамках проекта «Полет надежды» по спасению стерхов — редкого вида журавля, занесенного в Красную Книгу. Находясь вместе с другим пилотом на мотодельтаплане, который птицы принимают за своего вожака (их заранее приучают к шуму мотора), Путин совершил три полета: первый, ознакомительный, и два с птицами. Имя пилота Игоря Никитина тогда фигурировало в СМИ — он заявлял, что общий налет Путина на мотодельтаплане составил 17 часов, и когда общий налет составит 25 часов, он сможет получить пилотское свидетельство.

Председатель комиссии по выборам ректора Виктор Горобец пояснил «Известиям», что Игорь Никитин — работник университета, доктор технических наук, старший научный сотрудник.

Он по совместительству читает лекции по авиационным дисциплинам. Основное его место работы за последние 30 лет — студенческое конструкторское бюро (СКБ), которое работает на принципах хозрасчета, — отмечает Виктор Горобец.

Он также пояснил, что по формальным квалификационным требованиям (возраст до 65 лет, наличие ученой степени и ученого звания) Игорь Никитин подходит на должность ректора вуза, но ему не хватает необходимого опыта управленческой работы.

Он является ведущим научным сотрудником СКБ, а такая должность относится к категории «специалист»,

которая не является руководящей должностью. Между тем по кандидатам на должность ректора в Росавиацию (нашему учредителю), необходимо указать стаж и характер управленческой деятельности кандидата, — отмечает Виктор Горобец.

Бизнесмен

Студенческим конструкторским бюро были разработаны несколько типов дельтапланов (подвид мотодельтаплана), которые используются в различных областях, а также в деятельности спецслужб. Как выяснили «Известия», Игорь Никитин возглавляет и владеет ООО «Промавиа инжиниринг» (по данным ЕГРЮЛ).

«Промавиа инжиниринг» с момента создания в 2008 году выполняет заказы различных войсковых частей ФСБ по поставке, ремонту, модернизации и профилактике «многоцелевых сверхлегких летательных аппаратов» и дельтапланов. Были и заказы для МВД. Сейчас — исторически лучшие показатели компании. В 2010 году фирма Никитина таким образом заработала порядка 2 млн рублей, в прошлом году — около 4 млн рублей, в 2012-м — это 15 млн рублей.

Сам Игорь Никитин подтвердил «Известиям», что именно он сопровождал первое лицо государства в полете на дельтаплане со стерхами. Он отметил, что почти полтора года был инструктором Путина и учил его полетам на дельтаплане. Баллотироваться на должность ректора он решил недавно.

— На счет опыта управления — я 20 лет являюсь вице-президентом

На сайте Московского университета гражданской авиации опубликован список четырех претендентов на должность ректора вуза. Наряду с нынешним ректором, директором Иркутского филиала МГТУ ГА и советником губернатора Еврейской автономной области, в списке значится Игорь Никитин. Как выяснили «Известия», именно Никитин сидел позади президента Владимира Путина в полете на дельтаплане со стерхами.

3 декабря документы по выборам ректора были направлены в Совет ректоров вузов Москвы и Московской области, который должен высказать свою позицию по кандидатурам на должность ректора. Сами выборы ректора МГТУ ГА должны состояться в первой половине февраля 2013 года.

Ассоциации сверхлегкой авиации, сначала Советского Союза, потом России — это 300 организаций, — отметил Игорь Никитин.

Работа со стерхами

Он добавил, что дельтаплан такого типа, который использовался для полета Путина, был специально разработан с учетом особенности этих полетов в студенческом КБ, при его участии. По его словам, сотрудничество с Окским биосферным заповедником, где занимаются охраной птиц, началось давно, и полеты со стерхами проходили уже не раз.

— Эту работу ведет наш вуз примерно с 2005 года. Намерены продолжать эту работу, если орнитологи будут нуждаться в этом, — отметил Никитин.

Люди, которые занимались спортом вместе с первым лицом государства, и ранее делали хорошую карьеру. Вице-президент Центра политических технологий Алексей Макашкин напомнил, что Леонид Тягачев, который в 1996—1999 годах возглавлял Госкомитет по физкультуре и туризму и с 2001—2010 года —

Олимпийский комитет России, как сообщалось, в 90-х был тренером Путина по горным лыжам. Правда, отмечает Макашкин, на тот момент Тягачев уже был значимым человеком в лыжном спорте.

Макашкин напомнил, что подобные истории были и в советское время. В частности, Борис Бугаев, который позже стал министром гражданской авиации СССР, до этого выполнял полеты по заданию правительства и был пилотом Леонида Брежнева.

Такие случаи нередки и за границей. В начале 2000-х президент Туркмении Сапармурат Ниязов назначил своего личного пилота руководителем Государственной национальной службы «Туркменские воздушные пути». А президент США Барак Обама после победы на выборах многих своих друзей и знакомых (особенно тех, кто помог ему в предвыборной гонке перед его первым президентским сроком) отправил посылки в разные страны, причем большинство из них не имели дипломатического опыта.

Мария КИСЕЛОВА



«САБЕТТА» В ЯМАЛО-НЕНЕЦКОМ



Проект аэропорта стоимостью несколько десятков миллиардов рублей реализует холдинг «НоваТЭК», бене-

фициары которого и пригласили Шварца в «Сабетту». Аэропорт «НоваТЭК» планирует построить в рамках проекта ОАО «Ямал СПГ», связанного с разработкой Южно-Тамбейского месторождения, которую холдинг Леонида Михельсона ведет совместно с французской нефтегазовой компанией Total.

Последние несколько месяцев Леонид Шварц вел переговоры с потенциальными работодателями. Сам Леонид Шварц подтвердил, что в ноябре стал директором проекта по строительству и сертификации аэропорта «Сабетта».

По словам г-на Шварца, перед ним поставлена задача создать аэропорт с нуля, а непосредственно строительные работы начнутся в конце 2013 года. Менеджер подчеркнул, что его офис будет находиться в Москве. Тем не менее г-н Шварц останется председателем совета директоров создающейся в регионе авиакомпании ОАО «Эйр Самара».

AIR ART ДЛЯ АВИАПАССАЖИРОВ АЭРОПОРТА «ЯКУТСК»

В зоне ожидания на втором этаже пассажирского терминала международного аэропорта «Якутск» появились яркие стенды. Это новый проект для пассажиров, который носит название Air Art (Эйр Арт).

Первой экспозицией стала авиационная фотовыставка. Она демонстрирует работы участников

фотоконкурса «За кулисами авиации», который осенью этого года был проведен силами молодежных советов авиапредприятий республики. Вниманию пассажиров представлены интересные моменты рабочих будней авиации, которые обычно остаются незамеченными обычными пассажирами. Всего вы-

ставка включает в себя более 30 фотографий.

Ежедневно через зал ожидания в среднем проходит более двух тысяч пассажиров. Как считают в ОАО «Аэропорт Якутск», стенды Air Art помогут пассажирам не только интересно провести время в ожидании рейса, но и получить новые знания о

нелегком и ответственном труде авиаторов.

Предполагается, что экспозиция будет меняться каждые два месяца. В феврале будущего года стенды Air Art займет фотовыставка, посвященная 90-летию Гражданской авиации России. На этот раз авторами фотографий станут сами авиаторы.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ХОДА РАБОТ ПО НОВОМУ ЦУП

В 2011 году в небе Российской Федерации было выполнено 1.248.106 полетов воздушных судов. Более 56% из них контролировали авиадиспетчеры филиала «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» (МЦ АУВД).

Шведская автоматизированная система управления воздушным движением ТЕРКАС установленная в МЦ АУВД функционирует с 1981 года и была рассчитана на 15 лет эксплуатации. Благодаря многочисленным доработкам специалистами МЦ АУВД, ТЕРКАС поддерживается в работоспособном состоянии и по сей день.

Необходимость замены устаревшего оборудования на новую автоматизированную систему обслуживания воздушного движения (АС ОВД) назрела давно. Согласно рас-

поряжению правительства от 27 августа 2007 года, ввод в эксплуатацию новейшей АС ОВД для Московского укрупненного центра планировался в декабре 2011 года. В дальнейшем, из-за отставания работ по вводу новой системы, дата ввода была перенесена на декабрь 2012 года.

23 октября 2012 года Генеральный подрядчик ОАО Концерн ПВО «Алмаз-Антей» уведомил ФГУП «Госкорпорация по ОВД» о готовности к приемочным испытаниям элементов технологического оборудования.

В состав элементов подлежащих приемочным испытаниям вошли:

- ✓ Комплекс средств автоматизации планирования использования воздушного пространства (КСА ПИВП);
- ✓ Подсистема речевой связи (ПСРС);
- ✓ Комплекс средств автоматизации УВД (КСА УВД);
- ✓ Комплекс обеспечения справочной информацией (КОСИ);
- ✓ Комплекс средств автоматизации «Метео» (КСА «Метео»);
- ✓ Средства единого времени (СЕВ);
- ✓ Подсистема технического управления и контроля (ПСТУК);
- ✓ Комплекс средств защиты информации (КСЗИ);

✓ Комплекс системного тренажера (КТ);

✓ Комплекс средств передачи информации (КСПИ).

Приемочные испытания начались 29 октября, окончание планировалось 29 ноября текущего года, но из-за технических трудностей испытания продолжались до сих пор.

По состоянию на 7 декабря, из 10 элементов технологического оборудования закончены испытания по двум (КСА «Метео» и КОСИ). По остальным элементам испытания либо продолжаются, либо еще не начались (СЕВ, КСТ).

В процессе приемочных испытаний выявляются замечания и рекомендации, которые в оперативном порядке устраняются специалистами ОАО

«ВНИИРА», разработчиками программного обеспечения новой АС ОВД.

В дальнейшем, после доработки элементов технологического оборудования и их сопряжения друг с другом, планируется проведение очередного этапа — комплексных испытаний АС ОВД.

Параллельно с приемочными испытаниями планируется проведение Комиссией Межгосударственного авиационного Комитета сертификационных испытаний оборудования КСА УВД и КСА ПИВП, окончание которых намечено на 27 декабря 2012 года.

Михаил ВАТУЛИН,
руководитель экспертной группы
по вводу в эксплуатацию
ЦУП МЦ АУВД

«ОГРОМНЫЙ ЗАПАС» ПО СОЗДАНИЮ НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ



Она отметила, что таких показателей Россия еще не достигала в

России зарегистрирован беспрецедентно низкий уровень безработицы, составивший 5,2 процента. Как сообщает «Интерфакс», об этом заявила вице-премьер Ольга Голодец.

своей истории. По словам Голодец, достигнутый уровень должен быть сохранен и в 2013 году. Кроме того, по ее мнению, в России, в отличие от европейских стран, накоплен «огромный запас» по созданию новых рабочих мест.

В то же время, как отмечает РИА Новости, вице-премьер добавила, что молодым людям после института все еще трудно найти работу.

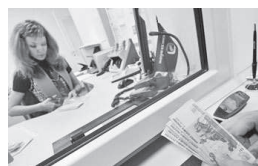
В настоящее время уровень безработицы в России измеряется по двум основным методикам. Первая, о

которой говорит Голодец, подсчитывает число безработных по методологии Международной организации труда (МОТ). Она позволяет учитывать в общем числе безработных всех граждан, не имеющих постоянного и приносящего доход занятия.

Вторую методику использует Росстат. Она учитывает официальную безработицу — число граждан, которые встали на учет в службы занятости. В начале октября сообщалось, что

уровень официальной безработицы в России достиг минимума с начала века. Число зарегистрированных безработных составило миллион человек при более чем 70 миллионах занятых.

По данным Росстата, использующего методику МОТ, безработица держалась на уровне в 5,2 процента в августе и сентябре. До этого показатель постепенно снижался. Однако в октябре уровень безработицы немного вырос — до 5,3 процента.



МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПОНИЗИЛО ПРОГНОЗ ПО РОСТУ ЗАРПЛАТ В 2013 ГОДУ

Рост реальной заработной платы в России в следующем году составит восемь процентов. Об этом сообщил заместитель министра экономического развития Андрей Клепач, передает РИА Новости. Ранее чиновники прогнозировали, что данный показатель увеличится на 9,1 процента.

В министерстве также пересмотрели в сторону понижения прогноз по росту ВВП в 2013 году — с ожидавшихся 3,7 до 3,6%. Промышленное производство, как ожидают чиновники,

повысится только на 3,2, а не на 3,6%, как прогнозировалось ранее.

Кроме того, в министерстве вновь пообещали резко сократить отток капитала из страны. Если в текущем

году он составит 73—75 млрд долларов, то в следующем не должен превысить 10 млрд.

Чиновники также несколько повысили прогноз по добыче нефти в стра-

не — в 2012—2013 годах она составит 516 млн т. Экспорт нефти в текущем году составит 239,6 млн т, в следующем — 240 млн. При этом средняя цена на российскую нефть Urals в 2012

году достигнет 110,4 доллара за баррель. По инфляции на 2013 год прогноз понижен с 7,1 до 6,7%.

Средняя зарплата в России, по данным Росстата, составляет 26—27 тысяч рублей (по данным на июнь 2012 года — 27,5 тысячи рублей, по данным на сентябрь — 26 тысяч рублей). При этом за семь месяцев зарплата выросла на 16,3% а при инфляции меньше шести процентов, но во второй половине года темпы роста цен ускорились, а зарплаты стали меньше.

Воздушный Флот
ГАЗЕТА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ ГА

ПОДПИСКА ✓
на первое полугодие 2013 года

1. Подписка через редакцию с рассылкой газеты по адресам.
✓ Цена подписки на январь — июль 2013 г. — 840 руб. (Стоимость доставки включена)
2. Подписка через редакцию с получением газеты в редакции.
✓ Цена подписки на январь — июль 2013 г. — 600 руб.
3. Через каталог Агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы».
Индекс — 35807

Наш телефон: 8 917 588-0117
e-mail: vflot@yandex.ru

Ф. СП - 1

Министерство связи РФ

АБОНЕМЕНТ на _____ газету _____ (индекс издания)

Количество комплектов _____

на 2013 год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда _____ (индекс издания) _____ (адрес)

Кому _____ (фамилия, инициалы)

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА

ПВ	место	литер	на _____ газету _____ (индекс издания)								
Стоимость	подписки	руб.	Количество комплектов _____								
	переадресовки	руб.									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда _____ (почтовый индекс) _____ (адрес)

Кому _____ (фамилия, инициалы)