

100 ЛЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ!

Транспортный вестник

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



Уважаемые коллеги!

9 февраля 2023 года отечественная гражданская авиация отмечает вековой юбилей – 100-летие со дня образования.

Отечественная гражданская авиация – это великие свершения и открытия, героический труд и легендарные подвиги, славная история и всенародное признание. Огромный путь проделан от мечты человека о полете до создания мощной отрасли современной экономики России.

XXI век, век цифровизации и глобализации, приумножил достижения поколений прошлого века, наполнил мечту человека о покорении воздушного океана новыми гранями и дал нашей отрасли стремительный импульс развития. Сегодня гражданская авиация – надежный, удобный, технологичный и самый быстрый вид транспорта.

В наш профессиональный праздник хочу особые слова благодарности сказать ветеранам гражданской авиации. Тем, кто стоял у истоков формирования отрасли, кто заложил ее традиции. На протяжении всей истории гражданской авиации коллективы крылатой отрасли сохраняли и приумножали их богатый опыт.

Сегодня именно ответственное отношение, неравнодушный и новаторский подход всех работников гражданской авиации России двигают нашу отрасль вперед, динамично совершенствуя и поднимая ее на новые высоты. Убежден, что поступательное развитие гражданской авиации и в дальнейшем будет вносить существенный вклад в национальную экономику Российской Федерации, сохраняя связанность регионов и повышая качество жизни наших граждан.

Всех, кто управляет летательными аппаратами в воздухе, обеспечивает их полеты на земле, модернизирует аэропортовую инфраструктуру, обеспечивает авионавигационное обслуживание, готовит новые поколения покорителей воздушного океана, сохраняет здоровье авиационного персонала, всех, чья работа связана с гражданской авиацией, с праздником, с юбилеем!

Уважаемые коллеги, мирного неба, высоких достижений и побед на благо отечественной гражданской авиации!

Руководитель
Федерального агентства воздушного транспорта
А.В. Нерадько

Россия – авиационная держава

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько о перспективах развития гражданской авиации и новых горизонтах отрасли

9 февраля 2023 года российская и мировая авиационная общественность отмечает знаменательный юбилей – 100-летие со дня основания гражданской авиации России. Указом Президента Российской Федерации от 9 февраля 2013 года № 98 установлен профессиональный праздник – День работника гражданской авиации и определена дата его празднования – 9 февраля.

– Александр Васильевич, 100-летний юбилей гражданской авиации России пришелся на непростой период. Какие достижения вы считаете наиболее важными на данный момент, чем запомнился 2022 год?

– Достижений в гражданской авиации за век ее существования как отрасли народного хозяйства много. Она всегда играла и продолжает играть ключевую роль в развитии экономики России. Связывает различные регионы нашей большой страны и оказывает значительное влияние на развитие смежных отраслей экономики – промышленности, сельского хозяйства, строительства, торговли, сферы услуг и других.

Вовлеченность предприятий гражданской авиации в развитие народного хозяйства значительна: при участии специалистов крылатой отрасли возводятся трубопроводы и мосты, ведут геологоразведку, спасают людей и оказывают срочную медицинскую помощь. И это только несколько примеров, где участвуют авиационные предприятия.

Хотел бы остановиться на достижениях наших дней, в частности, на развитии региональных авиаперевозок и модернизации аэропортовой инфраструктуры. Именно отраслевые достижения и профессиональный подход сформировали фундамент, который позволил в условиях беспрецедентных санкций сохранить гражданскую авиацию.

В начале 2000-х годов, несмотря на рост международных авиаперевозок, объемы которых увеличились более чем на 20–30% и составили около 40% от общего объема перевозок, вызовом стало сохранение региональных авиаперевозок и авиатранспортной инфраструктуры.

Руководством страны ставится задача развития перевозок минуя Москву, увеличения авиационной подвижности граждан и модернизации аэропортовой инфраструктуры.

Эту задачу наша отрасль решает уже на протяжении ряда лет. Принятые в 2013 году решения о субсидировании авиаперевозок уже в первые годы их реализации показали свои положительные результаты. Сначала субсидировали региональные перевозки, затем программы были расширены: в них включили маршруты на Дальнем Востоке, в Симферополь и Калининград. В 2021 году во исполнение поручения Президента России для организации местных и региональных авиаперевозок в труднодоступные населенные пункты Дальневосточного федерального округа на базе АО «Авиакомпания «Аврора» создана единая авиакомпания.

Следует отметить, что со стороны жителей регионов отмечена востребованность субсидированных полетов. Напомню, что по итогам 2021 года Россия находилась на ведущих позициях в мире по внутристрановым темпам восстановления пассажирских авиаперевозок. Тогда объемы перевозок на внутреннем рынке превысили объемы международных перевозок. Порядка 87,5 млн пассажиров воспользовались воздушным транс-

портом при своих путешествиях по России, это почти 80% от общего объема авиаперевозок за 2021 год. Здесь еще раз подчеркну, что большой положительный эффект в развитии региональных перевозок, конечно, дали механизмы программ субсидирования. Важно, что реализация этих программ будет продолжена и в 2023 году.

Сегодня, подводя итоги 2022 года, хотел бы прежде всего выразить благодарность коллективам авиакомпаний и аэропортам. Несмотря на санкции и введенные ограничения, авиационные предприятия продолжили свою операционную деятельность. Хотя ситуация весной прошлого года была сложная, многие экономические и торговые цепочки были нарушены, сформированные линии взаимодействия перестали работать, пришлось оперативно искать новые рынки. При этом была затронута широкая линейка операционной деятельности: от запасных частей для воздушных судов до продажи авиабилетов.

Благодаря решениям руководства страны, Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации для сохранения стабильности отрасли оказываются своевременные меры поддержки. Почти 172 млрд руб. выделено из федерального бюджета предприятиям и организациям гражданской авиации на ниве-

лирование влияния санкционных ограничений. Это беспрецедентные решения по государственной поддержке гражданской авиации страны.

Субсидирование способствовало поддержанию текущей авиационной деятельности авиакомпаний, а также послужило обеспечению ценовой доступности воздушных перевозок. Субсидии позволили избежать существенного падения авиационных перевозок на внутренних воздушных линиях, а временно закрытым аэропортам юга и центральной части России – обеспечить содержание аэропортовой инфраструктуры и сохранить персонал. Меры поддержки позволили сохранить средний уровень тарифа на уровне последних двух лет и избежать роста стоимости билетов в летний период 2022 года.

Считаю результат 2022 года по объемам авиаперевозок, который составил более 95 млн пассажиров, значительным достижением (данные уточняются). Такие показатели достигли в условиях ограничения авиаперевозок по ряду востребованных ранее международных маршрутов и в условиях ограничения полетов в 11 аэропортов России. Также в течение года авиакомпания не имели возможности свободно использовать свой воздушный флот в полном объеме в связи с сохраняющимися ограничениями.

Говоря кратко о достижениях модернизации аэропортовой инфраструктуры, хотел бы отметить, что в последние годы наши аэропорты вышли на более качественный уровень.

Федеральные целевые программы развития, госпрограмма «Развитие транспортной системы» и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года позволили значительно обновить аэродромную инфраструктуру страны. С 2005 года построены и реконструированы сотни объектов аэродромной инфраструктуры в российских аэропортах, от Владивостока до Калининграда. Тем самым повышена безопасность полетов и снят ряд инфраструктурных ограничений.

Предлагаю вспомнить наиболее яркие достижения в этой сфере. Полностью обновлены аэропортовые комплексы Владивостока, Казани, Уфы, Сочи и все аэропорты городов, которые принимали Чемпионат мира по футболу 2018 года. Эти воздушные гавани принимали гостей и участников значительных международных мероприятий – саммита АТЭС-2012, Универсиады-2013, зимней Олимпиады 2014 года, саммитов ШОС и БРИКС в 2015 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Окончание на 2-й стр.



Пресс-служба ПАО «Аэрофлот»



Пресс-служба ПАО «Аэрофлот»

Россия — авиационная держава

Окончание.
Начало на 1-й стр.

В новейшей истории Российской Федерации также введены в строй новые инфраструктурные объекты гражданской авиации. На острове Итуруп в 2014 году построен аэропорт Ясный, в 2017 году введен в эксплуатацию новый современный аэропортовый комплекс Платов в Ростове-на-Дону, а в 2019 году — Гагарин в Саратове. При участии частных инвестиций построены аэропорты Сабетта, Тобольск, Уренный.

К 100-летию юбилею отрасли завершили два больших региональных проекта.

Вотчина Деда Мороза, Великий Устюг, после четырехлетней реконструкции аэропорта вернула себе статус авиационной резиденции любимого сказочного героя. Сегодня этот регион постепенно начинает наращивать объемы регулярных авиаперевозок.

Также в завершение 2022 года заработал обновленный аэропорт Новый Уренгой. Впервые в России в условиях Арктической зоны на принципах концессионного соглашения полностью реконструирован аэродром и построен современный аэровокзальный комплекс. Особо отмечу, что это уникальный аэровокзальный комплекс, он пока единственный в этой климатической зоне имеет телетрапы.

Важным фактором развития российских аэропортов является активное участие инвесторов в модернизации аэровокзальных комплексов. Сегодня аэропорты страны поступательно внедряют современные цифровые технологии, чтобы оставаться конкурентоспособными, обеспечивать возрастающие объемы авиаперевозок пассажиров и грузов, повышать доступность и качество оказываемых услуг.

— Государством проведена значительная работа по оптимизации структуры Госкорпорации по ОрВД. Считаете ли вы данную структуру оптимальной и удобной для пользователей воздушного пространства страны?

— Отмечая достижения отрасли последних лет, конечно, необходимо остановиться на развитии Единой системы организации воздушного движения.

В этом году, юбилейном для нашей отрасли, Единая система организации воздушного движения отмечает 50 лет.

За полувековой период развития Единая система организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД) постоянно совершенствуется и модернизируется. Внедряются самые перспективные и передовые технологии аэронавигационного обслуживания, вводятся в эксплуатацию и осваиваются уникальные комплексы технических средств и систем организации воздушного движения.

В последние годы модернизация сопряжена с использованием преимущественно отечественного оборудования и технологий. В текущих условиях вопрос импортозамеще-



ния стоит как приоритетная задача в этой сфере отрасли.

В 2022 году завершена модернизация укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения РФ, которая осуществлялась в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации. Работа велась в целях оптимизации использования воздушного пространства, повышения его пропускной способности, сокращения эксплуатационных расходов и повышения уровня безопасности полетов.

В настоящее время 14 региональных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации обеспечивают безопасные условия использования воздушного пространства. Это позволило улучшить взаимодействие между диспетчерами смежных секторов, повысить эффективность организации воздушного движения и предоставить более качественные, а главное — безопасные условия использования воздушного пространства.

На сегодня федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») является крупнейшим предприятием авиатранспортного комплекса России, занимающим ведущее место в мировой аэронавигационной системе.

— Александр Васильевич, говоря про развитие парка воздушных судов, хотелось бы уточнить о сертификации авиатехники. Продолжается ли эта работа или в связи санкциями она была приостановлена?

— Напомню, что в 2015 году Правительством России было принято важное решение о возврате полномочий в сфере сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей от Международного авиационного комитета (МАК) в национальный суверенитет РФ и передаче этих полномочий поэтапно в Росавиацию.

Результаты работы ведомства и Авиационного регистра России за семь лет существенные: под-

писаны (либо актуализированы) и применяются межведомственные договоренности о сотрудничестве в области летной годности с авиационными ведомствами 30 государств. Готовятся к подписанию соглашения в области летной годности с рядом дружественных стран Ближнего Востока, Южной Америки и Африки.

В 2022 году, несмотря на беспрецедентное санкционное давление, Росавиация продолжила оказывать поддержку отечественным разработчикам авиационной техники в части продвижения продукции на экспорт.

Прошлый год завершили подписанием с Генеральным управлением гражданской авиации Республики Индия Процедуры реализации одобрения конструкции, производственной деятельности, экспортных сертификатов летной годности, деятельности после выдачи одобрения конструкции и технической помощи между ведомствами. Это позволит упростить условия для экспортных поставок сертифицированной гражданской авиационной техники между двумя странами.

Продолжается работа по предоставлению всесторонней поддержки заявителям при проведении валидации гражданской авиатехники. За период с 2015 года по настоящее время были успешно завершены 15 проектов по валидации отечественной техники за рубежом.

Конечно, в отрасли продолжает развиваться импортозамещение.

В 2022 году завершился важнейший этап, связанный с импортозамещением в российском авиапроме. Росавиация выдала ПАО «Корпорация «Иркут» одобрение главных изменений в типовую конструкцию самолета МС-21, которые связаны с установкой российского двигателя ПД-14 и крыла из композиционных материалов отечественного производства.

Также получено соответствующее одобрение в Росавиации в части расширения возможности эксплуатации самолета МС-21 при низких температурах.

Получение данных документов — это еще одно достижение оте-

чественного авиастроения, в том числе это победа над санкциями, важная веха проекта МС-21 и основа для последующего импортозамещения всех агрегатов самолета. Все испытательные проверки самолета проводятся в соответствии с российскими и международными стандартами. Новый самолет показал отличные технические характеристики. У разработчика есть возможность двигаться дальше и принимать все необходимые меры для скорейшего внедрения данного воздушного типа в серию.

Не менее важным проектом в рамках импортозамещения является сертификация самолета RRJ-95NEW-100 с использованием отечественных компонентов.

Работы ведутся с 2021 года и перешли в активную стадию с целью завершения сертификации до конца 2023 года. Самолет будет оснащен отечественным двигателем ПД-8 разработки ПАО «ОДК-Сатурн», который создается и проходит в настоящее время сертификацию. Двигатель разрабатывается в максимально сжатые сроки с участием большой промышленной кооперации отечественных предприятий с соблюдением всех современных требований по безопасности полетов.

В последние годы также активно ведутся разработка и сертификация целой линейки отечественных воздушных судов для региональной авиации в диапазоне от 9 до 66 пассажирских кресел. Это легкий многоцелевой самолет ЛМС-901 «Байкал», турбовинтовой региональный самолет ТВРС-44 «Ладога» и самолет Ил-114-300. В 2022 году Росавиация выдала АО «ОДК-Климов» сертификат типа на двигатель ТВ7-117СТ-01, что является важным этапом в продолжающейся сертификации самолета Ил-114-300.

Также хочется отметить успехи в области сертификации вертолетной техники в 2022-м. В конце года завершилась работа по сертификации вертолетов «Ансат-М» и Ми-171А3.

Вертолет «Ансат» является одним из самых массовых сертифи-

цированных вертолетов для нужд санитарной авиации в европейском регионе России. Он используется для нужд Национальной службы санитарной авиации. Новая модификация «Ансат-М» является фундаментом для дальнейшего развития вертолета и расширения его эксплуатационных характеристик. В 2023 году Росавиация совместно с холдингом «Вертолеты России» предстоит большая работа по сертификации вертолета «Ансат-М» с отечественным двигателем и импортозамещенными компонентами.

Федеральное агентство воздушного транспорта в конце прошлого года впервые в России выдало сертификат типа ограниченной категории на беспилотную авиационную систему вертолетного типа БАС-200 взлетной массой более 30 кг. БАС-200 стал первым в России беспилотником, получившим сертификат типа ограниченной категории. Для развития рынка беспилотной авиации — это огромный драйвер, который позволит эксплуатировать БАС в целях оказания комплексных услуг в разных отраслях экономики государства, таких как недропользование, топливно-энергетический комплекс, логистика, экология, сельское хозяйство и лесное хозяйство.

— Ваш прогноз работы авиатранспортной отрасли на ближайшую и среднесрочную перспективы?

— В июне прошлого года по поручению Президента Российской Федерации Владимира Путина подготовлена и утверждена комплексная программа развития авиатранспортной отрасли, рассчитанная до 2030 года. В ней определены перспективные объемы перевозок и пассажиропотоков, исходя из которых определены количество и типы необходимых воздушных судов, а также меры по развитию технического обслуживания.

Реализация комплексной программы развития авиатранспортной отрасли до 2030 года — это задача для отрасли на ближайшую и среднесрочную перспективу.

Думаю, что и в 2023 году предприятия отрасли продолжат свою конструктивную работу, направленную на динамичное развитие. Это важно и для российских авиакомпаний и аэропортов, чтобы они развивались как рентабельный бизнес, и, конечно, для пассажиров, чтобы у них была возможность купить авиабилет по доступной цене, а уровень безопасности, комфорта и сервиса отвечал бы самым современным стандартам.

Россия в силу ее географии, масштабов, климата «обречена» быть авиационной державой. У нас есть все возможности для того, чтобы авиационная отрасль России не только преодолела текущие сложности, но и получила новый импульс к развитию. Успехи и достижения прошлого года показали, что коллективы гражданской авиации умеют решать поставленные задачи и готовы достойно встретить юбилей отрасли.



Двигатель ПД-14 – базовый двигатель семейства турбореактивных двухконтурных двигателей нового поколения тягой от 9 до 18 тс, созданный на базе унифицированного газогенератора. Двигатель предназначен для ближне-среднемагистрального самолета МС-21-310. Главным разработчиком двигателя является конструкторское бюро АО «ОДК-Авиадвигатель», головным изготовителем – АО «ОДК-Пермские моторы» (входят в Объединенную двигателестроительную корпорацию Ростеха).

Создание базового авиационного двигателя ПД-14 стало приоритетной задачей, выполнявшейся в рамках государственной программы РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы». С 2008 года в рамках государственного контракта с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации была начата опытно-конструкторская разработка двигательной установки, состоящей из двигателя ПД-14 и мотогондолы самолета МС-21-310, которая впервые в истории отрасли разрабатывалась двигателестроителями.

При создании ПД-14 была сформирована широкая эффективная кооперация ведущих двигателестроительных предприятий России, научных отраслевых институтов, институтов РАН и Министерства образования РФ. Благодаря этому удалось снизить риски создания нового двигателя и существенно сократить сроки его разработки. В рамках реализации программы ПД-14 прошло значительное техническое перевооружение предприятий – участников кооперации.

ПД-14 – современный турбовентиляторный авиационный двигатель с проверенными конструктивными решениями: компактной двухваловой схемой, прямым приводом вентилятора с полыми рабочими лопатками, оптимальной степенью двухконтурности, эффективным газогенератором, цифровой САУ (типа FADEC). Двигатель ПД-14 опережает международные требования к безопасности эксплуатации. Он единственный в мире успешно прошел испытания на попадание в двигатель кристаллического льда и вулканического пепла.

Первый полет летающей лаборатории Ил-76ЛЛ с ПД-14 на крыле состоялся 3 ноября 2015 года. В 2018 году получен сертификат типа от Росавиации, подтверждающий соответствие двигателя нормам летной годности и охраны окружающей среды Российской Федерации. В 2020 году «ОДК-ПМ» получен сертификат одобрения производственной организации – серийного изготовителя ПД-14, а в 2021 году конструкторской документации на двигатель ПД-14 присвоена литера А, что подтверждает готовность двигателя к серийному производству. 15 декабря 2020 года состоялся первый полет самолета МС-21-310 с двигательной установкой ПД-14. В 2021 году двигатель впервые был представлен за рубежом: самолет МС-21-310 с ПД-14 принял участие в летной программе авиасалона Dubai Airshow 2021. В октябре 2022 года первый полет с ДУ ПД-14 совершил модернизированный самолет МС-21-300.

На декабрь 2022 года запланировано получение одобрения главно-

Приоритетная задача решена

Создан двигатель для ближне-среднемагистрального самолета типа МС-21-310



Вручение генеральному конструктору АО «ОДК-Авиадвигатель» А.А. Иноземцеву сертификата типа на двигатель ПД-14

го изменения «Замена двигателей P&W1400G на двигателях ПД-14 на самолете типа МС-21» к сертификату типа РФ на самолет МС-21. В настоящий момент специалисты АО «ОДК-Авиадвигатель» совместно с коллегами из АО «ОДК-ПМ» и ПАО «Корпорация «Иркут» приступают к реализации следующего важного этапа – выходу программы МС-21-310 с ДУ ПД-14 в коммерческую эксплуатацию.

Одним из актуальных вопросов при запуске серийного производства двигателя становится организация его послепродажного обслуживания и ремонта.

Специалисты «ОДК-Авиадвигатель» понимали необходимость качественной и современной системы послепродажного обеспечения (ППО) с самого начала проектирования двигателя. Основные параметры составных элементов ППО были заложены еще на этапе разработки технического задания двигателя ПД-14. Это компоновка узлов двигателя, которая обеспечивает максимальную эксплуатационную технологичность, и использование цифровой системы автоматического управления, позволяющей выполнять параметрическую диагностику двигателя; оптимизированная по методам MSG-3-анализа программа ТО, что особенно важно для организации обслуживания в эксплуатации.

Детальная проработка системы ППО была осуществлена специ-

алистами пермского КБ на основе опыта эксплуатации двигателей семейства ПС-90А, а также на основе анализа принципов поддержки заказчика, используемых зарубежными коллегами.

Эксплуатация авиационного двигателя, особенно в начальный период «детских болезней», невозможна без неисправностей. Минимизировать эти риски позволяют создание пулов резервных двигателей и запчастей, оптимальная логистика, оперативная инженерная поддержка в режиме 24/7.

Пул резервных двигателей подразумевает создание у поставщика запаса двигателей, которые будут предоставляться в пользование взамен двигателей, уходящих в ремонт. Поставка запчастей будет максимально упрощена за счет доступного онлайн-заказа по принципу работы интернет-магазинов. Также планируется создание пула резервных линейно-заменяемых агрегатов. Подпорные склады в местах эксплуатации либо непосредственно на базах авиакомпаний существенно сократят сроки поставки запчастей.

Особое внимание уделено организации команды поддержки заказчика. Вся коммуникация, в первую очередь по техническим вопросам, будет осуществляться по принципу «одного окна» через Центр поддержки заказчика (ЦПЗ). ЦПЗ будет работать в режиме 24/7, организуя обработку обращений и оператив-

но предоставляя ответ. Общение будет осуществляться на базе web-портала. В зависимости от условий контрактов за каждым заказчиком будут закреплены персональные менеджеры контракта, постоянно находящиеся на связи по всем вопросам, как техническим и организационным, так и коммерческим. Также на web-портале будут размещены эксплуатационная и ремонтная документация, каталоги запчастей и сервисных услуг, расписание учебных курсов и другая информация, необходимая заказчику.

Следует отметить, что эксплуатационная документация двигателя ПД-14 разработана в соответствии с самым современным международным стандартом ASD S1000D, поэтому привычна и понятна работникам всех авиакомпаний. Главная особенность публикаций разработчика в том, что они созданы в цифровом формате. Это дает широкие возможности по их кастомизации, представлению в интерактивном формате и обеспечивает непрерывную связь с конструкторской документацией.

Двигатель ПД-14 эксплуатируется по техническому состоянию. Это означает, что он не имеет фиксированных межремонтных интервалов. В двигателе есть ряд основных деталей, имеющих ограничение по ресурсу, в остальном ресурс не ограничивается. Все работы выполняются в соответствии с руководством по ремонту двигателя, что позволяет привлекать к выполнению работ независимые центры ТО, имеющие сертификацию по требованиям ФАП-285. В конечном итоге планируется с помощью таких организаций создать сеть центров по ТО. Это будет удобно как заказчику, так и поставщику двигателя с точки зрения разгрузки своих производственных мощностей.

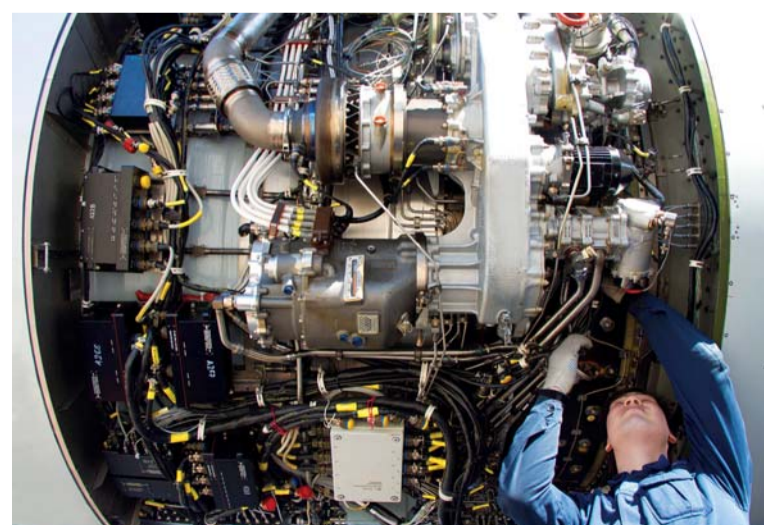
Важным фактором является экономическая составляющая ППО. На сегодняшний день специалисты пермского КБ приступили к детальной проработке будущих контрактов с потенциальными заказчиками. Очевидно желание будущих эксплуатантов пользоваться контрактами жизненного цикла, которые предполагают денежные отчисления с летного часа двигателя. Это является своего рода гарантией достижения показателей налета и готовности к вылету, оговоренных условиями контрактов. Также данный подход позволяет планировать денежные потоки всем участникам процесса эксплуатации.



Авиационный двигатель ПД-14 на Международном авиакосмическом салоне



Двигатель ПД-14 на крыле авиалайнера МС-21-310, авиасалон Dubai Airshow



Работа с двигателем во время летных испытаний. ЛИИ им. М. Громова, Жуковский

Более полувека в небе

«ЮТэйр» всегда был там, куда никто не мог долететь

В 2022 году компании «ЮТэйр» исполнилось 55 лет. История авиакомпании началась в феврале 1967 года, когда было образовано Тюменское управление гражданской авиации. Именно эта организация внесла огромный вклад в формирование топливно-энергетического комплекса Западной Сибири. Тюменские авиаторы выполняли четверть общего объема перевозок Министерства гражданской авиации СССР.

Осваивая огромную территорию Западной и Восточной Сибири, специалисты «ЮТэйр» организовали сотни посадочных площадок и вертодромов, построили десятки аэропортов. Пилоты авиакомпании первыми провели эксплуатационные испытания флагманов мирового авиастроения – грузового самолета Ил-76 и легендарного вертолета Ми-26, способного поднимать в воздух 20 тонн груза. В конце 90-х вертолетчики «ЮТэйр» совершают на Ми-26 экспериментальный полет к Северному полюсу. И сейчас воздушные суда компании продолжают полеты в Арктику, на архипелаг Земля Франца-Иосифа и в ледовый лагерь Барнео.

Более 140 направлений по России

«ЮТэйр» сегодня – один из ведущих в России авиахолдингов, который выполняет самолетные и вертолетные перевозки по стране и за рубежом, а также проводит техническое обслуживание воздушных судов и подготовку авиационного персонала.

Самолеты «ЮТэйр» летают более чем по 140 направлениям в России, из них 75 маршрутов – уникальны и доступны только пассажирам авиакомпании. «ЮТэйр» связывает регионы страны прямыми рейсами благодаря развитой системе трансферных хабов в Сургуте, Тюмени, Уфе, Ханты-Мансийске и других городах России.

Авиакомпания играет ключевую роль в обеспечении пассажирских и грузовых перевозок в регионах России. Основная задача – соединять прямыми рейсами Поволжье, Сибирь, Центральную Россию и Юг страны. Экипажи «ЮТэйр» имеют уникальный опыт полетов даже в самых тяжелых климатических условиях. Пилоты компании регулярно совершенствуют свои навыки в собственном учебном центре в Тюмени. «ЮТэйр» среди лидеров в списке самых пунктуальных авиакомпаний.

Когда без вертолета не обойтись

«ЮТэйр» также самый крупный вертолетный оператор мира по грузоподъемности флота. Авиакомпания эксплуатирует для широкого спектра работ свыше 320 вертолетов, в том числе – Ми-26, самые грузоподъемные вертолеты в мире.



Вертолеты «ЮТэйр» каждый год участвуют в ликвидации лесных пожаров, для выполнения этой работы привлекаются самые опытные пилоты. Ми-26 способен менее чем за минуту сбросить 15 тонн воды на очаг возгорания. Без вертолетов невозможно обойтись, когда нужно вывезти больного из труднодоступного населенного пункта. В 2021 году вертолеты «ЮТэйр» совершили более 2 тыс. вылетов по санитарным заданиям и эвакуировали около 3 тыс. пациентов из труднодоступных мест Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, Тюменской и Омской областей, Красноярского и Хабаровского краев.

В 2021 году компания «ЮТэйр» – Вертолетные услуги и холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации «Ростех» заключили соглашение о поставке 50 вертолетов Ми-8АМТ. Как отметил генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов, «50 вертолетов в новейшей модификации мы планируем задействовать для выполнения пассажирских и грузовых перевозок в рамках нефтегазовых проектов наших заказчиков. Основные полеты в сложных климатических условиях мы выполняем именно на отечественных воздушных судах. «ЮТэйр» уже эксплуатирует более ста вертолетов современного семейства Ми-17. Пополнение флота позволит создать множество новых рабочих мест для пилотов, инженеров и работников наземных служб».

В небе и на земле

Кроме компаний-эксплуатантов самолетной и вертолетной техники, в Группу «ЮТэйр» входят компании

по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

АО «ЮТэйр-Инжиниринг» – самый большой центр технического обслуживания вертолетов в России и один из мировых лидеров. В 2022 году Росавиация выдала АО «ЮТэйр-Инжиниринг» сертификат разработчика авиационной техники. Он позволяет модифицировать конструкцию и компоненты вертолетов, включая фюзеляж, пассажирский салон, оборудование грузовых и вспомогательных отсеков, систему электроснабжения, светотехническое оборудование, пилотажно-навигационное оборудование, кислородную и противопожарную системы, системы связи, аварийно-спасательное и бытовое оборудование. Главная база АО «ЮТэйр-Инжиниринг» находится в Тюмени. В 2023 году центр отмечает 90-летие со дня основания.

В Уфе функционирует центр «ТС Техник» Группы «ЮТэйр» – одно из крупнейших предприятий России по техническому обслуживанию самолетов отечественного и зарубежного производства. «ЮТэйр» является домашним авиаперевозчиком Республики Башкортостан, выполняя ежемесячно более 500 регулярных пассажирских рейсов из Уфы и обратно. В летном отряде и службе бортпроводников авиакомпании работают более 200 жителей республики и еще около 400 – в Центре «ЮТэйр» по техническому обслуживанию авиационной техники.

Авиационные традиции

С 1999 года в авиакомпании «ЮТэйр» существует традиция – присваивать своим самолетам и вертолетам имена выдающихся

людей, внесших большой вклад в освоение природных ресурсов Тюменской области и развитие гражданской авиации. Таких бортов уже более двух десятков. Накануне нового, 2023 года одному из лайнеров присвоено имя Валерия Грайфера (1929–2020) – нефтяника, заместителя министра нефтяной промышленности СССР, начальника производственного объединения «Главтюменьнефтегаз», впоследствии – председателя совета директоров ОАО «Лукойл».

Еще одна многолетняя традиция авиакомпании – организация бесплатных перевозок для ветеранов. В рамках круглогодичной акции «Ветеран» граждане Российской Федерации – ветераны Великой Отечественной войны, инвалиды боевых действий, бывшие узники концлагерей – в любое время года могут совершить бесплатный перелет регулярным рейсом «ЮТэйр». За последние 19 лет акцией воспользовались более 13 тысяч человек.

Все для удобства пассажиров

Ханты-Мансийский автономный округ – родной для авиакомпании. «ЮТэйр» – основной авиаперевозчик Югры. В аэропорту Сургута расположена штаб-квартира авиакомпании «ЮТэйр».

«В 2022 году в муниципальном и межмуниципальном сообщении в Югре – 12 самолетных и 25 вертолетных маршрутов. За пределы автономного округа авиакомпания «ЮТэйр» выполняет 71 маршрут. Цель авиакомпании – обеспечить максимальное количество маршрутов и частот для удобства наших

пассажиров», – рассказал президент компании «ЮТэйр – Пассажирские авиалинии» Олег Семенов.

Кроме того, «ЮТэйр» продолжает развивать маршрутную сеть из другого сибирского хаба авиакомпании – города Тюмени. В зимнем расписании 2022/2023 авиакомпания связывает Тюмень прямыми рейсами с 27 городами, из них 21 маршрут – внутрироссийский.

Жители региона отвечают авиаторам взаимностью. Летом 2022 года в Тюмени прошло крупнейшее в Западной Сибири авиашоу «В гостях у «ЮТэйр». Оно проходит регулярно, раз в два года. В прошлом году шоу посетило рекордное число гостей. «Авиашоу, без сомнения, ждали все – и наши сотрудники, и жители города. Это говорит о важности популяризации авиационной деятельности. Верим, что кто-то из 7 тыс. юных посетителей авиашоу, познакомившись с нашими авиаторами и легендарными образцами воздушных судов, примет решение связать свою судьбу с российской авиацией», – рассказал генеральный директор ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

В 2021 году пассажиропоток авиакомпании вырос до 7,2 млн пассажиров, в том же году «ЮТэйр» открыл 36 новых маршрутов, соединив города Северного Кавказа, Поволжья, Центральной России и Сибири. Стартовали прямые рейсы из регионов в Турцию, ОАЭ, Армению и Азербайджан.

Сибирский характер «ЮТэйр»

Ежедневно более 12 тыс. сотрудников «ЮТэйр» делают авиапутешествие пассажиров безопасным и комфортным. Не существует таких видов авиационных работ, техники и регионов, которые не смогли бы освоить профессионалы «ЮТэйр». Сотни сотрудников авиакомпании удостоены орденов и медалей, им присвоены почетные звания заслуженных пилотов, штурманов и работников транспорта СССР и России. Пятеро авиаторов удостоены высшего знака отличия – Золотой Звезды Героя Социалистического Труда. В авиакомпании трудились и трудятся Герои Советского Союза и России.

Глава компании Андрей Мартиросов сказал о «ЮТэйр»: «Более полувека мы прокладывали воздушные мосты между регионами и связывали отрезанные от цивилизации города с Большой землей. Вели разведку месторождений в Сибири и летали в Арктику на самых больших вертолетах Миля. Сегодня мы помогаем МЧС тушить пожары, больницам – доставлять пациентов из труднодоступных мест, поисково-спасательному отряду «Лиза Алерт» – находить пропавших детей... «ЮТэйр» всегда был там, куда никто не мог долететь».



Аэропорт Внуково – один из крупнейших авиатранспортных комплексов России. За годы своего существования он был свидетелем и участником великих событий, связанных как с историей нашей страны, так и с историей отечественной гражданской авиации. Внуково имеет особый статус – более 70 лет аэропорт осуществляет обслуживание рейсов воздушных судов высших должностных лиц страны, глав иностранных государств и правительств, прибывающих в Россию.

Аэропорт Внуково был открыт 2 июля 1941 года, раньше запланированного срока, так как началась Великая Отечественная война. На базе аэропорта была создана Московская авиагруппа особого назначения (МАГОН), куда вошли и авиаторы Внуково. Несколько цифр, характеризующих вклад внуконцев в Победу: более 60 тысяч вылетов на линию фронта и в тыл противника, около 300 тысяч перевезенных на фронты военнослужащих, более 365 тысяч тонн грузов, в том числе для блокадного Ленинграда, сражающихся Севастополя и Сталинграда. Одну из важнейших страниц в историю аэропорта вписал май 1945 года. Именно внуконские летчики МАГОН на самолете Ли-2 доставили в Москву Акт о безоговорочной капитуляции Германии.

После окончания Великой Отечественной войны, в сентябре 1945 года, руководством страны принимается решение о переводе Центрального Московского аэропорта с аэродрома им. М.В. Фрунзе на Ходынский поле столицы во Внуково, которому передаются функции главного гражданского аэропорта Москвы. В 1946 году во Внуково создаются авиагруппы для внутрисоюзных перевозок и международных сообщений, на базе которых в 1952 году было образовано Московское управление транспортной авиации. Именно из Внуково совершили свои первые пассажирские рейсы самолеты Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ил-86, Ту-104, Ту-114, Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ту-204 и Ту-204-300.

Важной вехой в истории аэропорта стало 14 апреля 1961 года. Спустя два дня после исторического старта космического корабля первый космонавт Земли Юрий Гагарин прибыл в аэропорт Внуково с космодрома Байконур. Торжественные встречи космонавтов во Внуково стали традиционными. Сюда прибывали практически все космические экипажи, в том числе первая женщина-космонавт Валентина Терешкова и Алексей Леонов, первый человек, вышедший в открытый космос.

9 февраля 1966 года указом Президиума Верховного Совета СССР коллектив Московского транспортного управления Гражданской авиации награжден орденом Ленина. 11 декабря 1987 года постановлением Верховного Совета СССР орден Ленина сохранен за коллективом Внуковского производственного объединения как за правопреемником Московского транспортного управления ГА, упраздненного в 1986 году.

В 1980 году аэропорт Внуково принимал участников и гостей Олимпиады. Подготовка аэропортового комплекса к проведению масштабного спортивного события началась заблаговременно. В результате проведенных работ была увеличена пропускная способность аэропорта, модернизирована сервисная оснащённость аэровокзала. 28 июля 1981 года коллектив

Аэропорт особого статуса

Внуково – одна из ведущих авиагаваней Европы



Внуковского производственного объединения гражданской авиации был награжден орденом Трудового Красного Знамени «за заслуги в производстве и внедрении новой авиационной техники».

Перемены в истории аэропорта произошли в начале 90-х годов. В 1993 году распоряжением Госкомимущества РФ на базе Внуковского производственного объединения гражданской авиации было создано ОАО «Аэропорт Внуково». В 2001 году в соответствии с решением правительства Москвы образовано ОАО «Международный аэропорт Внуково», осуществившее строительство нового международного терминала Внуково, который был открыт в апреле 2004 года.

18 ноября 2003 года Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал указ «О передаче в собственность города Москвы находящихся в федеральной собственности акций ОАО «Аэропорт Внуково». Этот шаг положил начало современному этапу преобразований в аэропорту Внуково.

Активные работы по модернизации аэродромного комплекса были начаты во Внуково в 2004 году в рамках реализации постановления правительства Москвы №541-ПП «О Концепции развития аэропорта Внуково». В результате в 2008 году введен в эксплуатацию новый командно-диспетчерский пункт, оборудованный новейшими радиотехническими средствами обслуживания воздушного движения и навигации, включая мощный вычислительный комплекс по обработке плановой информации и данных, получаемых от радиолокационных станций.

В октябре 2009 года после завершения реконструкции введена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса ИВПП 01/19 длиной 3060 м, оснащенная современным светосигнальным оборудованием. В декабре 2013 года завершилась ре-

конструкция взлетно-посадочной полосы ИВПП 06/24. Обновленная ВПП, протяженность которой была увеличена до 3500 м, способна принимать любые типы воздушных судов, включая Airbus A380 и Boeing 747, в самых сложных метеословиях. Внуково проводил работы по реконструкции аэродрома в условиях действующего аэропорта. После модернизации пропускная способность двух ВПП Внуково возросла до 62 взлетно-посадочных операций в час с перспективой дальнейшего увеличения.

Важнейшим этапом масштабной реконструкции явилось строительство и ввод в эксплуатацию в декабре 2012 года пассажирского терминала А, строительный проект которого был отмечен золотой медалью Всемирного салона инноваций, научных исследований и новых технологий «Брюссель – Эврика 2006». В 2014 году терминал получил приз «Хрустальный Дедал» на Международном фестивале «Золотое сечение», а в 2015 году стал победителем и обладателем Гран-при конкурса «Золотое сечение». Введение в строй нового пассажирского терминала А аэропорта Внуково общей площадью 270 тысяч квадратных метров и пропускной способностью до 35 млн пассажиров в год позволило привлечь крупнейших международных авиаперевозчиков, что привело к существенному росту производственных показателей предприятия. За достигнутые трудовые успехи и высокие показатели в профессиональной деятельности коллектив аэропорта Внуково в 2017 году был удостоен благодарности Президента России Владимира Путина.

В 2018 году на привокзальной площади аэропорта Внуково завершилось строительство гостиницы DoubleTree by Hilton Moscow – Vnukovo Airport 4* общей площадью более 30 тысяч квадратных метров. Международный аэропорт Внуково

стал одним из транспортных комплексов, которому была оказана честь принимать представителей и гостей Кубка конфедераций FIFA 2017 и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России, делегации команд, судей и болельщиков.

В 2019 году аэропорт Внуково побил исторический рекорд и обслужил свыше 24 млн пассажиров. В этом же году в соответствии с Указом Президента России от 31 мая 2019 года № 246 «О присвоении аэропортам имен лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством» аэропорту Внуково присвоено имя легендарного авиаконструктора А.Н. Туполева, стоявшего у истоков создания отечественной авиации.

Январь 2020 года ознаменовался важным этапом в развитии авиапредприятия: был дан старт работам по сооружению станции «Внуково» Калининско-Солнцевской линии метро. Это первая станция метрополитена в России, связывающая город с пассажирским терминалом аэропорта.

В 2020 году в мире сложилась неблагоприятная эпидемиологическая обстановка, вызванная коронавирусной инфекцией. В соответствии с введенным в России, и в Москве в частности, режимом ограничений в аэропорту Внуково был выполнен ряд мероприятий, необходимых для обеспечения безопасности пассажиров и предотвращения распространения COVID-19. В аэропорт прибывали специальные рейсы с гуманитарным грузом из других стран.

В феврале 2021 года по итогам участия во Всемирной программе оценки качества обслуживания пассажиров Airport Service Quality (ACI World) признан Внуково одним из победителей за приоритетное внимание к своим клиентам и обеспечение безопасности во время пандемии COVID-19. В рамках VIII Национальной выставки инфра-

структуры гражданской авиации NAIS-2021 Внуково был объявлен лауреатом премии «Воздушные ворота России» в номинации «Лучший аэропорт: противостояние вызовам 2020». А по данным ACI Europe за 2021 год, аэропорт Внуково вошел в топ-5 европейских авиагаваней с самым высоким уровнем пассажиропротока. В этом же году Международный аэропорт Внуково стал первым российским аэропортом, получившим высшую награду премии ACI Europe Best Airport Awards в номинации «Лучший аэропорт Европы» как транспортный узел, ежегодно обслуживающий от 10 до 25 млн пассажиров.

Сегодня Внуково продолжает совершенствоваться и расти вместе с авиакомпаниями-партнерами. Благодаря продуманной политике управления идет целенаправленное развитие внутрироссийской и международной маршрутных сетей аэропорта. Совместная работа с ведущими перевозчиками-партнерами Международного аэропорта Внуково: «ЮТэйр», «Победа», «Азур Эйр», «Азимут», «Алроса», «Россия», «Якутия», «РусЛайн» будет способствовать активному развитию внутрироссийской маршрутной сети. Основные приоритеты – увеличение количества рейсов по существующим направлениям, особенно курортным, и возобновление рейсов в города Дальнего Востока.

В число важнейших для аэропорта международных рынков и приоритетов входят: Китай, страны Ближнего Востока, Индия, Юго-Восточная Азия, дальнейшее стимулирование перевозок в Турцию, ОАЭ, Египет.

Важное значение в стратегии развития аэропорта занимают авиаперевозки грузов и почты, которые в 2022 году достигли рекордных показателей в московском авиационном узле. Благодаря стратегическому сотрудничеству с «Почтой России» и близости к ее ключевой инфраструктуре, а также за счет развития новых грузовых направлений и привлечения перевозчиков аэропорт Внуково с уверенностью смотрит в будущее в качестве лидирующего грузового хаба в Москве.

Динамичное развитие аэропорта Внуково – заслуга его сотрудников. Аэропорт стал родоначальником многих трудовых династий, благодаря которым из поколения в поколение передаются накопленный опыт, верность профессии, любовь к своему Отечеству.



ВНУКОВО
Международный аэропорт





Символы российского неба

Российская наука – для гражданской авиации

В феврале 2023 года отечественная гражданская авиация переагнет свой вековой рубеж. На этом продолжительном отрезке истории важно отметить те организации, деятельность которых внесла существенную лепту в становление отрасли. В частности, это Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации, который в текущем году отмечает 93 года со дня своего образования.

На начальном этапе деятельности основной задачей Института было проектирование, постройка опытных пассажирских самолетов, их испытание и ввод в эксплуатацию на воздушных линиях. Однако по мере развития отрасли и усложнения самих воздушных судов цели и задачи Института менялись. Сегодня ГосНИИ ГА является головной научно-исследовательской организацией гражданского воздушного транспорта, деятельность которой направлена на научно-методическое обеспечение отрасли. За эти годы были разработаны и введены в эксплуатацию более ста типов воздушных судов – от первого советского цельнометаллического самолета до современных пассажирских лайнеров, вертолетов и беспилотных систем. Специалисты института принимали и продолжают принимать непосредственное участие в судьбе таких символов современной гражданской авиации, как самолеты нового поколения МС-21-300, Бе-200, SSJ-100, Ил-96-300 и вертолеты Ми-38, Ка-62.

В настоящее время деятельность ГосНИИ ГА включает в себя достаточно широкий спектр направлений. В частности, Институт является одной из ведущих организаций в области сертификации новой и модифицированной авиационной техники. Авиационный сертификационный центр, Сертификационный центр «Летная годность», Сертификационный центр бортового оборудования и Сертификационный центр «Объекты гражданской авиации» осуществляют обязательную сертификацию типа пилотируемых гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, бортового оборудования, аэродромов, светосигнального и метрологического оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов (ВС).

В состав Авиационного сертификационного центра входит Летно-испытательный центр. Начиная с 2003 года летчики показывают свое высокое мастерство не только при проведении сертификационных испытаний, но и при полетах в Антарктиду для обеспечения работы российской антарктической экспедиции, проведения научно-исследовательских работ, осуществляя

воздушное десантирование грузов и топлива на полярные станции в Арктике.

Исследованием проблем поддержания летной годности воздушных судов, его научно-методическим, правовым и практическим сопровождением занимается Научный центр поддержки летной годности ГосНИИ ГА. Круг вопросов, входящих в компетенцию центра, достаточно широк. Это, например, исследования условий эксплуатации и технического состояния экземпляров воздушных судов, агрегатов и комплектующих изделий, проведение работ по неразрушающему контролю двигателей и планера, оценка остаточного ресурса несъемной проводки системы электроснабжения воздушных судов и др. В составе центра осуществляет свою деятельность Сертификационный центр «Летная годность», выполняющий работы по оценке усталостной прочности типовой конструкции воздушных судов, анализу соответствия применимым требованиям Инструкций по поддержанию летной годности. Это единственная структура в России, аккредитованная Росавиацией для работ в области сертификации для экземпляров воздушных судов и сертификации типовой конструкции.

Научный центр бортового оборудования ГосНИИ ГА обеспечивает потребности гражданской авиации в результатах научных исследований, аналитической и научно-технической информации, работ и услуг в части авионики. В состав этой структуры также входит Сертификационный центр бортового оборудования, являющийся головным центром гражданской авиации по сертификации бортового оборудования воздушных судов и беспилотных авиационных систем. Его специалисты выполняют работы, связанные с созданием, квалификацией, сертификацией, валидацией, внедрением средств автоматического управления полетом, навигации, связи, наблюдения, оборудования кабины экипажа, оборудования посадки и прочего в части бортового оборудования и других систем авионики.

Еще одним подразделением ГосНИИ ГА, осуществляющим обязательную сертификацию, является Сертификационный центр «Объекты гражданской авиации». Его сотрудники выполняют работы по обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки



гражданских ВС, осуществляется сертификация типа светосигнального оборудования.

В сфере деятельности системы добровольной сертификации находятся предприятия авиатопливообеспечения и организации контроля качества, а также авиаГСМ и противообледенительные жидкости (ПОЖ), специальные технические средства авиационной безопасности и поискового, аварийно-спасательного и светосигнального оборудования.

Специалисты ГосНИИ ГА принимают активное участие в разработке нормативных правовых актов, стандартов и инженерно-технических решений в различных областях, проводят научно-исследовательские работы по разработке и утверждению Методических рекомендаций по применению авиаГСМ, специальных и противообледенительных жидкостей, анализу результатов исследований авиаГСМ в рамках расследований авиационных событий, по оказанию методической помощи предприятиям авиатопливообеспечения и контролю качества. Лабораторная база института планируется к включению в национальную исследовательскую систему противообледенительных жидкостей, которая обеспечит необходимый уровень проверок ПОЖ наравне с действующей международной системой.

Институт является одним из основных исполнителей в части проведения исследований в области развития Аэронавигационной системы России, оказания услуг по сертификации типа оборудования

аэродромов (аэропортов), воздушных трасс и оборудования центров УВД. За это направление отвечает Научный центр Аэронавигации, разработавший в интересах ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Стандарт «Средства наблюдения, навигации, связи и автоматизации ОрВД гражданской авиации Российской Федерации», охватывающий весь спектр используемого радиотехнического оборудования обеспечения полетов в Российской Федерации.

Специальные и научные работы ведутся Институтом в области обеспечения авиационной безопасности, в том числе по разработке требований на усовершенствованные технические средства дозора, обнаружения взрывчатых, легковоспламеняющихся и химически опасных веществ. ГосНИИ ГА является обладателем сертификата на проведение работ, связанных с экологической экспертизой.

Отдельным важным направлением для ГосНИИ ГА является деятельность по комплексному информационно-аналитическому сопровождению процессов мониторинга жизненного цикла компонентов воздушных судов и оценке их аутентичности. Силами института разработана методика оценки аутентичности компонентов ВС, а также информационно-аналитическая система мониторинга летной годности воздушных судов, которая является эффективным инструментом минимизации рисков использования на воздушных судах контрафактных изделий авиационной техники, зачастую приводящих к происшествиям с ВС

и катастрофам. В настоящее время Центральная база этой системы обеспечивает проведение работ по мониторингу более трех тысяч воздушных судов и порядка 2 млн компонентов воздушного судна.

В Институте действует Центральная нормативно-методическая библиотека ГА, которая распоряжением Минтранса России определена в качестве официального информационного ресурса электронных копий нормативных документов, регламентирующих деятельность в области гражданской авиации. Фонды библиотеки содержат отраслевую нормативную и эксплуатационную документацию более чем по 150 отечественным и зарубежным типам и модификациям воздушных судов. Регулярно проводятся работы по наполнению и актуализации фондов библиотеки архивными и вновь выпускаемыми документами.

Научный центр обеспечения государственной политики в области гражданской авиации ГосНИИ ГА проводит работы по направлениям, связанным с подготовкой научно-обоснованных предложений по совершенствованию системы государственной политики и регулирования в области авиации, обеспечивает разработку и научно-методическое сопровождение реализации стратегий и программ государства в области воздушного транспорта с учетом собственного и международного опыта.

Отдельно надо отметить подготовку кадров. В структуру Института входят Московский региональный учебный центр ИКАО по авиационной безопасности (единственная структура в системе ИКАО на территории России) и Авиационный учебный центр, который осуществляет подготовку, переподготовку и повышение квалификации частных лиц, работников предприятий и организаций гражданской авиации.

Сегодня перед гражданской авиацией стоят сложные многоплановые задачи, направленные на обеспечение устойчивого развития отрасли и ее выхода на принципиально новый уровень. В условиях санкционного давления ключевыми глобальными целями являются обеспечение технологического суверенитета гражданской авиации в области ПО и компонентной базы, материалов для авиационной, экологических видов топлива, актуализация нормативной документации и др. При этом важную роль в сегодняшних реалиях играет поддержка государства: субсидирование авиаперевозок, выделение средств на научно-исследовательскую деятельность, льготы для авиакомпаний и финансовая поддержка аэропортов. Задача много, а это значит, что у ГосНИИ ГА и других организаций отрасли открываются новые горизонты и направления для использования уже накопленного опыта и дальнейшего развития компетенций на пути их успешного решения.

Коллектив ФГУП ГосНИИ ГА поздравляет со 100-летием отечественной гражданской авиации коллег и ветеранов! Выражает слова благодарности в адрес всех сотрудников и работников научно-исследовательских организаций, авиационной промышленности, конструкторских бюро, аэропортов, диспетчеров, бортпроводников, сотрудников служб безопасности. Благодаря таланту, самоотдаче и верности профессии этих людей пишется история Воздушного флота России, сохраняя преемственность лучших традиций отечественной авиации! Быть авиатором – это призвание и невероятный труд! Желаем вам крепкого здоровья, мирного и ясного неба, неисчерпаемой энергии, интересных и продуктивных решений!



Завершена масштабная программа

создания региональных центров Единой системы организации воздушного движения

Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации является крупнейшим предприятием авиатранспортного комплекса с широкой филиальной сетью от Калининграда до Петропавловска-Камчатского. Предприятие предоставляет аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве России, при этом его основная задача – обеспечение безопасности полетов.

Зона ответственности ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» простирается на 26 млн кв. километров, включая воздушное пространство над открытым морем. Действуют более 1 000 маршрутов общей протяженностью почти 900 000 километров. Техническое оснащение предприятия насчитывает более 15 000 различных средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, включая 14 автоматизированных систем управления воздушным движением.

Ежегодно ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» обслуживает около 1,6 млн полетов.

В 2022 году фактически завершена масштабная программа создания региональных центров Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД), которая последовательно реализовывалась с 2006 года. Текущий год ознаменован вводом в эксплуатацию Санкт-Петербургского и формированием Калининградского региональных центров ЕС ОрВД, в результате чего в Российской Федерации функционируют 14 региональных центров. Открыто новое здание КДП на аэродроме Петрозаводск, осуществлена передача функций по обслуживанию воздушного движения от районного центра ЕС ОрВД Петро-



павловск-Камчатский в региональный центр ЕС ОрВД Магадан.

Продолжается последовательная работа по модернизации старого и вводу в эксплуатацию нового оборудования отечественного производства с еще более современными системами автоматизации управления воздушным движением и техническими средствами.

В течение 2022 года введены в эксплуатацию 35 радиосредств ОВЧ- и ВЧ-диапазона, что обеспечило необходимый уровень поля радиосвязи на аэродромах и маршрутах обслуживания воздушного движения; 10 радиомаячных систем посадки, 7 аэродромных радиоло-

кационных комплексов, 5 средств моноимпульсной радиолокации, 3 доплеровских азимутально-дальномерных радиомаяков. Внедрение указанного оборудования повысило безопасность полетов и качество предоставления аэронавигационного обслуживания в регионах.

Реализация федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации» позволила выйти на принципиально новый технический и технологический уровень аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства.

ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» стремится шагнуть в ногу со временем и внедряет передовые технологии в перспективной сфере беспилотных авиационных систем. Активно внедряются передовые концепции использования воздушного пространства.

Персонал является важнейшим ресурсом и главной ценностью ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». Одна из стратегических целей предприятия предусматривает развитие квалифицированного социально защищенного персонала, обеспечивающего постоянное улучшение производственной деятельности.

В наступающем году гражданской авиации России исполняется 100 лет. По случаю векового юбилея хотелось бы с особой признательностью отметить личный вклад ветеранов и каждого работника предприятия в развитие отечественной крылатой отрасли. Во многом благодаря их знаниям, опыту, преданности делу обеспечивается удовлетворение потребностей пассажиров и экономики в воздушном сообщении, а полеты в небе нашей страны выполняются безопасно, регулярно и эффективно.

Выражаю слова благодарности тем, кто связал свою жизнь с небом. Нет никаких сомнений, что эти отважные люди будут и впредь беречь и приумножать добрые традиции, заложенные поколениями предшественников, вносить достойный вклад в решение стоящих перед национальным авиатранспортным комплексом задач.

Хочется пожелать отечественной гражданской авиации оставаться вечно молодой, продолжать непрерывное развитие, не склоняться перед лицом трудностей, находя в них новые возможности, становиться с каждым годом еще эффективнее и технологичнее!

Генеральный директор
ФГУП «Госкорпорация
по ОрВД»
Д.В. Бобылев



С ДНЁМ РАБОТНИКА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ!

В КАЖДОМ ПОСЁЛКЕ
ДОЛЖНА БЫТЬ ВЕРТОЛЁТНАЯ
ПЛОЩАДКА ВРОДЕ
АВТОБУСНОЙ

Миль
Михаил Леонтьевич



Стратегическое развитие. Инновационные решения

Центр стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ)



В беседе с Антоном Корениным, руководителем консорциума «Центр стратегических разработок на транспорте» (ЦСРТ), в преддверии 100-летия отечественной гражданской авиации мы обсуждаем стратегическое видение направлений развития отрасли в текущих условиях, государственного регулирования, а также новые решения консорциума «ЦСРТ» для отрасли.

— **Антон Владимирович, с вашей экспертной точки зрения, какие тренды определяют развитие отечественной гражданской авиации в юбилейный год? Каковы основные стратегические задачи развития, которые стоят перед отраслью сейчас, в период геополитических изменений?**

— Прежде всего мобилизованная экономика отрасли с ориентацией на полностью отечественное производство самолетов и вертолетов продолжает перестраиваться.

Юбилейный год будет временем, когда стабилизируется система снабжения отечественных авиакомпаний и аэропортов всеми необходимыми комплектующими, техникой для устойчивого развития бизнеса. Уже в первом полугодии ожидается решение всех основных задач прошлого года.

Конечно, должно продолжиться развитие внутреннего рынка авиаперевозок, поддерживаемого в том числе внутренним туризмом.

Также ожидается возврат инвестиционных процессов в части инфраструктуры аэропортов, которые были приостановлены, отложены на некоторое время. Причем сама подготовка инвестиционных инфраструктурных проектов не останавливалась, все проекты, в том числе с участием ЦСРТ, готовились в плановом режиме.

В части вопроса о стратегических задачах: их много, большинство сформулировано в госпрограммах. Среди тех, что на первом месте, необходимо выделить ускоренное импортозамещение во всех критических видах авиационной деятельности, начиная от авиационной и наземной техники, оборудования, программного обеспечения.

Второе — сохранить устойчивость авиационной системы, в том числе за счет сохранения мер государственной поддержки, которые не первый год обеспечивают стабильность авиаперевозок в нашей стране. Не менее важно продолжать совершенствовать механизмы развития и государственного регулирования, в частности, решить вопрос эффективной реновации инфраструктуры. Пока этот вопрос не решен, более 200 аэропортов нуждаются в финансировании, очередь увеличивается. В части инфраструктурного вопроса — база современного развития в эффективном проектировании — требуется поменять более 70% морально устаревших нормативов проектирования. Два крайних упомянутых аспекта — то, о чем редко говорят, но это очень важные задачи.

— **Ваш центр в последние годы также ведет исследования и разработки в области обоснования беспилотных авиационных систем, организацию инвестиционных проектов в этой сфере. Что ожидать в ближайшем будущем в части БАС?**

— Сейчас в России 173 компании активно ведут деятельность в области БАС, имеют свои разработки. Сформировалось более 10 лидеров — вертикально-интегрированных структур с полным комплексом услуг, от проектирования и производства до оказания услуг — с применением БАС. Когда 12 лет назад мы организовали первую конференцию «Беспилотная авиация», было около 30 компаний, которые только начинали свой путь в области разработок гражданских БАС, то есть количество игроков рынка выросло в 6 раз. Сейчас отрасль уже имеет не только технологический задел в разработках любых типов любых схем, не уступая странам-лидерам, но и практическое развитие — сформировался востребованный рынок услуг с применением БАС. Единственное, что необходимо отметить: более консервативный подход не делает нашу страну пионерами в перевозке пассажиров, во многом отстает нормативная база, причем не от большинства стран-лидеров, а от намеченных ранее планов, в том числе в рамках НТИ по ее разработке.

В части развития — эволюционный процесс и темпы развития гражданской беспилотной авиационной отрасли, по нашим оценкам, приведут к емкости мирового рынка на поставки и услуги с применением БАС к 2035 году в размере 216 млрд долл., из них около 76% составят услуги. Россия может занять 4% мирового рынка и более при эффективном управлении развитием отрасли БАС, сейчас — 2%.

— **Какие еще проекты ваш центр ведет сейчас и планирует реализовать в новом юбилейном году?**

— Несколько направлений мы продолжим реализовывать, в частности, инновационное стратегическое и мастер-планирование аэропортов, формирование инвестиционных проектов в этой

сфере, проектов ГЧП «под ключ»; одно из важных направлений — содействие инвестиционным проектам в индустрии БАС. Сейчас идет консолидация лидеров рынка, и мы оказываем содействие крупным корпорациям и госструктурам в формировании успешных проектов, продолжаем сотрудничать с авиапромом по разработкам и обоснованию перспективных типов ВС. Из новых направлений — началось внедрение отечественного программного обеспечения для аэропортов, которое разработано при поддержке и участии нашего центра. Также мы продолжим работать над обоснованием инвестиционных проектов для аэропортов и авиакомпаний, в том числе в части обоснования привлечения государственных инвестиций. Полагаем, что в этом году произойдет возобновление процессов планирования обновления парка ВС и создания авиакомпаний с ориентацией на отечественные типы ВС. И конечно, мы продолжим проведение крупных международных тематических форумов и конференций.

— **Есть ряд новых направлений в смежных отраслях и в других, дружественных странах, в частности, с участием нашего девелоперского подразделения TSC Development: развитие ТЛЦ, комплексных туристических проектов для регионов и др.**

— **Вы упомянули инновационное стратегическое и мастер-планирование аэропортов, формирование инвестиционных проектов в этой сфере, проектов ГЧП «под ключ». В чем особенность данных новых подходов и насколько сейчас востребованы проекты ГЧП?**

— Особенность разрабатываемых ЦСРТ стратегических планов аэропортов в том, что их разработкой, а именно разработкой каждого раздела, начиная от маркетинга, коммерческой стратегии до мастер-плана, технологий терминалов, финансовой модели и правовой схемы, руководит экс-топ-менеджер с опытом управления тем или иным направлением в аэропорту. Это важная особенность — только опытные эксперты-практики могут разработать качественные эффективные стратегии и мастер-планы.

Общий опыт работы уже по более чем 400 проектам для авиации, из них по 120 проектам в части стратегического и инвестиционного планирования для аэропортов, — это колоссальный опыт нашей команды.

Инновационность заключается в том, что моделирование будущего развития аэропортового бизнеса производится по самым современным, не имеющим аналогов не только в России, но и в Европе и Азии эконометрическим моделям прогнозирования, в том числе с учетом переключения спроса между конкурирующими видами транспорта. И часто такие прогнозы дают точность 100%. Залог успеха — учет потоков на всех видах транспорта при пла-

нировании. Основанные на стратегиях развития маршрутов полетов планы развития позволяют с высокой точностью определять потребности пропускные способности объектов инфраструктуры под реальные расчетные типы ВС — пассажирских и грузовых терминалов, объектов аэродрома, что очень ценится инвестиционными группами и операторами аэропортов, банками. Протоколы совещаний во ФГУП АГА(А), результаты обсуждений с Главгосэкспертизой, решения о правильности подходов в резолюциях и рекомендациях органов власти подтверждают инновационность и правильность данного современного выбора. Таким образом, мастер-план на выходе — это не просто план по развитию зданий и сооружений, а стратегический план, где каждый квадратный метр объектов подчинен коммерческой авиационной и неавиационной стратегии развития аэропорта.

Такой подход приводит к финансовой эффективности проектов развития аэропортов, быстрой окупаемости. Разработанные с таким подходом финансовые модели сразу принимаются всеми банками.

Также в последнее время вместе с девелоперским подразделением ЦСРТ — TSC Development проводится учет развития туристических объектов в регионе при планировании аэропортовой инфраструктуры. Кроме того, мы в связке в рамках единой стратегии развиваем туристические проекты, курорты и аэропорты.

— **Еще важно: ЦСРТ — единственный в Евразии центр, способный не только разработать стратегию и мастер-план по инновационным методам, современные архитектурные решения, но и структурировать сделки ГЧП «под ключ», обосновать инвестпроекты в финансовых организациях и органах власти при федеральном и региональном софинансировании. Все реализуется собственными штатными ресурсами в консорциуме «ЦСРТ». Проекты ГЧП-аэропортов все так же востребованы, мы сейчас ведем подготовку нескольких из них.**

— **ЦСРТ ведет значительную работу с органами власти, формируются мнения делегатов проводимых форумов и конференций. Планируется ли эта работа и в дальнейшем?**

— Запланировано сотрудничество с органами власти, в частности с Советом Федерации, по проведению «круглых столов» уже в первые месяцы года. Особо ценно формирование консолидированных предложений участниками отрасли на таких мероприятиях, важно, что рекомендации поступают в заинтересованные министерства.

Мы обязательно будем продолжать эту работу. Полагаем, что не только проводимые нами, но и все форумы и конференции должны быть практически ориентированными, с формированием рекомендаций органам власти.

— **Выступая на первом Евразийском экономическом форуме вы озвучили два вопроса по интеграции: замена парков транспортных средств, система допуска на рынки авиаперевозчиков из третьих стран. Почему именно эти вопросы?**

— Всего несколько направлений в части евразийской интеграции в сфере транспорта и логистики было предложено нами на разных мероприятиях ЕЭК, в том числе и формирование независимых цифровых платформ на транспорте, и в части формирования общего законодательства. Но эти озвученные вами два вопроса основополагающие: недружественные страны за неимением другого всегда стараются забрать или вывести из страны транспортные средства своих лизингодателей, операторов, что и порождает экзистенциальный вопрос для устойчивого развития транспорта и транспортной системы: иметь свое отечественное или, если смотреть шире, евразийское производство транспортных средств, в том числе самолетов, пополнять парки техникой производства стран — членов ЕАЭС.

И другой озвученный вопрос: создать систему допуска перевозчиков из третьих стран на наш рынок — это тоже важный инструмент контроля за внутренним рынком, быстрых ответов третьим странам в цивилизованном техническом формате, несмотря на чисто экономическую природу этих систем допуска, понимая, что это еще и инструмент контроля над рынком и влияния на международные рынки, экономическую защиту отечественных перевозчиков. Не все страны сразу поддержат эти два направления, но с усилением геополитического противостояния поймут, что путь верный, и присоединятся.

— **Ранее на ежегодной конференции по авиатопливу ЦСРТ регулярно организовывал совещания, семинары и встречи с ИАТА. В этом году ожидается продолжение сотрудничества?**

— Мы не исключаем, что именно с ИАТА удастся продолжить совещательный диалог, возможно, не в полной мере, но эта организация открыта для взаимодействия с отечественными организациями. Регулярные рабочие встречи очень полезны и приводят к формированию новых отраслевых стандартов и решений. Сейчас, даже с учетом того, что большинство экспертов ИАТА, в частности в области авиатопливообеспечения, из США и Европы, с запретом на официальное взаимодействие, остается адекватное понимание необходимости диалога и сотрудничества.

— **Что бы вы пожелали участникам отрасли в новом, юбилейном году?**

— Прежде всего авиаторам пожелаю оставаться сильными, как во все предыдущие годы. Турбулентность в нашей отрасли — естественное явление, через некоторое время она должна закончиться, авиация продолжит свое успешное развитие.

ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОЕКТЫ КОНСОРЦИУМА ЦСРТ

 ЦСРТ · TSC ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК НА ТРАНСПОРТЕ	 AVIACENTER СТРАТЕГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ В АВИАЦИИ	 TSC DEVELOPMENT ДЕВЕЛОПМЕНТ ТЕРРИТОРИЙ. АЭРОПОЛИСЫ	 TSC TOURISM STRATEGY CENTER КОЛСАТИНГ В ОБЛАСТИ ТУРИЗМА	 NETWORK EURASIAN ROUTE DEVELOPMENT FORUM ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКИХ МАРШРУТОВ	 NETWORK CARGO AVIACENTER.EVENTS ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ ПО РАЗВИТИЮ ГРУЗОВЫХ МАРШРУТОВ	 AVIACENTER.EVENTS МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ФОРУМЫ И КОНФЕРЕНЦИИ
www.transport-strategy.org	www.aviacenter.org	www.transport-strategy.org	www.tourism-strategy.center	www.eurasian.network	www.eurasian.network	www.aviacenter.events

Развитие авиации, авиационной деятельности влечет за собой повышение уровня развития всех видов обеспечения. Понимая и осознавая эту необходимость, Правительство Российской Федерации в самом начале 2000-х годов провело ряд административных реформ в сфере аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

В 2006 году создается Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация), коренным образом реформируется Единая система организации воздушного движения, а поиск и спасание, являясь элементом аэронавигационного обслуживания, становится государственной услугой, предоставляемой Росаэронавигацией на всех этапах полета воздушного судна.

Для организации и проведения поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов всех видов авиации, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов с места посадки, в Российской Федерации создается единая система авиационно-космического поиска и спасания (единая система или ЕС АКПС).

В состав единой системы входят органы, службы, поисковые и аварийно-спасательные силы и средства (силы и средства), находящиеся в ведении федеральных органов исполнительной власти (органы и службы единой системы).

Взаимодействие органов и служб единой системы, а также этих органов и служб с органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и пользователями воздушного пространства осуществляется в порядке, определенном Положением о единой системе авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации и Федеральными авиационными правилами поиска и спасания в Российской Федерации.

Поиск и спасание в Российской Федерации организованы по зонам, границы которых совпадают с границами зон Единой системы организации воздушного движения.

Организация функционирования единой системы осуществляется ее руководящими и оперативными органами.

Руководящими органами единой системы являются:

на федеральном уровне – Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация – федеральный руководящий орган единой системы);

на региональном уровне – территориальные органы Федерального агентства воздушного транспорта (региональный руководящий орган единой системы);

Федеральный руководящий орган единой системы осуществляет функции по контролю и надзору в сфере авиационно-космического поиска и спасания, обеспечивает общее руководство функциони-

Единая система

авиационно-космического поиска и спасания – в действии!



ванием и развитием единой системы.

Управление единой системой осуществляется с использованием систем связи оповещения, обеспечивающих доведение информации и сигналов оповещения до органов и служб единой системы.

Региональный руководящий орган единой системы в границах зоны АКПС осуществляет контрольные функции в сфере АКПС, организует дежурство сил и средств, организует и руководит проведением поисково-спасательных работ (ПСР).

Оперативными органами единой системы являются:

на федеральном уровне – Главный авиационный координационный центр поиска и спасания (ГКЦПС – федеральный оперативный орган единой системы);

на региональном уровне – авиационные координационные центры поиска и спасания (КЦПС – региональный оперативный орган единой системы);

на местном уровне – органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) (местный оперативный орган единой системы);

Федеральный оперативный орган единой системы является основным структурным подразделением федерального бюджетного учреждения «Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания» (ФБУ «Служба ЕС АКПС», учреждение), созданного распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 28.04.2011 № ИЛ-44-р.

Предметом деятельности учреждения является обеспечение реализации Росавиацией функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере АКПС.

Основными целями деятельности учреждения являются обеспечение руководства Росавиацией функционированием и развитием единой системы и деятельностью оперативных органов единой системы, обеспечение взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос» и координацию действий авиационных сил и средств поиска и спасания при проведении ПСР.

Федеральный оперативный орган единой системы осуществляет контроль поисково-спасательного обеспечения полетов литерных воздушных судов и космических объектов, контроль деятельности региональных оперативных органов единой системы, общее руководство организацией проведения ПСР, организацию взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос» и координацию действий сил и средств при проведении ПСР, принятие решения о подъеме дежурных сил и средств в целях проведения ПСР или проверки их готовности.

Региональный оперативный орган единой системы в границах зоны АКПС осуществляет обеспечение руководства проведением ПСР, координацию действий мест-

ных оперативных органов единой системы, контроль готовности дежурных сил и средств к проведению ПСР, доведение до органов управления полетами сведений о дежурных силах и средствах, принятие решения о подъеме дежурных сил и средств в целях проведения ПСР или проверки их готовности.

Местный оперативный орган единой системы осуществляет сбор, обработку и анализ информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, приведение в высшие степени готовности и подъем дежурных сил и средств на ПСР, управление полетами поисково-спасательных воздушных судов (ПСВС).

Росавиация функции по оказанию государственных услуг в сфере аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства осуществляет через федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»).

Государственная услуга предоставляется в виде организации и обслуживания воздушного движения, обеспечения авиационной электросвязи, предоставления аэронавигационной и метеорологической информации, поиска и спасания.

Результатом предоставления государственной услуги по поиску и спасанию является обеспечение воздушных судов силами и средствами поиска и спасания на всех этапах его полета.

Организация поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов (за исключением космических объектов военного назначения) осуществляется Росавиацией во взаимодействии с Министерством обороны Российской Федерации и Государственной корпорацией по космической деятельности «Роскосмос».

В период с 2006 по 2022 год Росавиацией и ФБУ «Служба ЕС АКПС» обеспечены в поисково-спасательном отношении 59 посадок спускаемых аппаратов транспортных пилотируемых кораблей и научных спускаемых аппаратов типа «Фотон» и «Бион», 57 запусков транспортных пилотируемых кораблей с международными экипажами с космодрома Байконур.

В 2018 году при нештатной ситуации при запуске ракеты космического назначения с транспортным пилотируемым кораблем «Союз МС-10» с экипажем в составе космонавта Овчинина А.Н. и астронавта NASA Ника Хейга слаженные действия сил поиска и спасания позволили найти и эвакуировать экипаж космического корабля с места аварийной посадки в кратчайшие сроки.

Для осуществления дежурства сил и средств авиационные предприятия и организации экспериментальной авиации представляют воздушные суда на основании договоров, заключенных с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Каждому поисково-спасательному воздушному судну назначается район поиска. Для вертолета – район радиусом 270–320 км, для самолета – радиусом 800–1200 км.

Ежедневно на дежурство привлекаются 73–78 ПСВС и 65 спасательных парашютно-десантных групп от подведомственных Росавиации 7 авиационных поисково-спасательных центров и 11 региональных поисково-спасательных баз, что позволяет прикрыть в поисково-спасательном отношении 78% территории Российской Федерации. Дежурство осуществляют и расчеты оперативных органов.

Дежурные силы и средства содержатся в готовности к вылету на ПСР в течение 30–45 мин после получения сигнала бедствия оперативными или руководящими органами ЕС АКПС.

За период с 2006 по 2022 год проведены более 550 ПСР, в результате которых спасены более 2300 человек. В последние 5 лет проведены 196 ПСР, из которых 136 – по воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие, 60 ПСР в целях поиска и спасания людей, терпящих или потерпевших бедствие на море.

Все ПСР, как правило, завершаются в течение первых суток. Отдельные работы, в зависимости от метеорологических условий, времени года, характера подстилающей поверхности, проводились в более длительное время с привлечением сил и средств, не находящихся на дежурстве.

Временных ограничений на проведение ПСР не существует. Решение на прекращение ПСР принимает Росавиация в случаях, когда все принятые меры не дали нужных результатов.

Финансирование функционирования и развития единой системы осуществляется за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Эффективность функционирования ЕС АКПС, а также постоянная готовность сил и средств к проведению работ по оказанию помощи людям, терпящим или потерпевшим бедствие, обеспечивается высококвалифицированными специалистами в области авиационной и космической безопасности.

Александр Пузанов,
специалист ГКЦПС
ФБУ «Служба ЕС АКПС»



«Грозный» идет в рост!

Аэропорт имени Ахмата–Хаджи Кадырова станет лучшим в регионе



Президент страны Владимир Путин. Символично, что данный акт был приурочен к 70-й годовщине со дня рождения Ахмата–Хаджи Кадырова.

Я бы хотел отметить преемственность и последовательность руководства Чеченской Республики. Благодаря активной и постоянной поддержке ее руководителя, Героя России Рамзана Кадырова Международный аэропорт Грозный (Северный) превратился в важнейший авиаузел на Юге России с постоянно увеличивающимся пассажиропотоком, расширяющейся географией авиаперелетов, повышающимся сервисом и растущей популярностью у пассажиров.

Добавлю, что по поручению главы ЧР постоянную поддержку воздушной гавани чеченской столице оказывает курирующий наш аэропорт депутат Государственной думы РФ, соратник Рамзана Ахматовича Кадырова – Адам Султанович Делимханов, которому мы очень благодарны.

– **Сегодня аэропорт Грозный называют одним из самых стабильных и быстроразвивающихся. В чем секрет успеха?**

– В части технического оснащения у нас нет каких-то особых преимуществ. Аэропорт располагает асфальтобетонной взлетно-посадочной полосой (ВПП) протяженностью 2500 м и шириной 45 м, которая оборудована радиомаячной системой посадки СП–90 и светосигнальной системой оповещения ОВИ–1. Аэродром допущен к приему и обслуживанию воздушных судов в сложных метеословиях и в условиях ограниченной видимости. Он имеет 6 постоянных действующих мест стоянок для воздушных судов и 4 запасных. Закуплены и эксплуатируются вся спецтехника и оборудование для полноценной работы перрона и ВПП аэропорта. На сегодняшний день аэропорт Грозный может принимать абсолютно все типы вертолетов, а также самолеты типа: Airbus–318, 319, 320, 321; Boeing–737 и его модификации, 757–200; Ил–76–Т, 76–ТД, 114 и его модификации; RRJ–95 (SSJ–100) и его модификации; Ту–134, 154, 204 и его модификации, 214; Як–40, 42, а также другие типы «ВС» классом ниже.

Аэровокзал модернизирован с применением современных видов материалов и оснащено оборудованием по современным технологиям. Он располагает прекрасно оборудованным вестибюлем, за-



лами ожидания для встречающих и провожающих, блоком общественного питания (кафе и рестораны), комнатой матери и ребенка, медицинским пунктом с отдельным помещением для маломобильных граждан, гостиницей, камерой хранения, а также различными киосками и торговыми точками. Имеется зал для VIP–делегаций с галереей и зимним садом. Пропускная способность зала для внутренних рейсов 150 пассажиров в час, пропускная способность для международного зала до 200 пассажиров в час. Общая пропускная способность грузовых комплексов аэропорта около 22 тонн в сутки.

С грозненского аэропорта выполняются ежедневные регулярные рейсы во все три аэропорта г. Москвы (Внуково, Шереметьево, Домодедово) и в г. Санкт–Петербург. Также самолеты из чеченской столицы летают в такие российские города, как Новосибирск, Сочи и Сургут, с октября 2022 года – в Казань. Из международных имеются рейсы в Стамбул (Турция), Баку (Азербайджан), Актау (Казахстан), Бишкек (Кыргызстан) и планируется в Тегеран (Иран), в том числе есть сезонные – в Дубай (ОАЭ) и Анталию (Турция).

С открытием нового современного терминала аэропорта ожидается, что география перелетов из Грозного значительно расширится. В настоящее время аэропорт работает с 8 авиакомпаниями: Аэрофлот, «ЮТэйр», «Россия», «S7», «Уральские авиалинии», Aero Nomad Airlines, «Скат», Nord Wind.

– **Возможности впечатляют. Но потенциал аэропорта вскоре может практически удвоиться. Имеется в виду проект строительства нового терминала аэропорта.**

– Вы правы. Проект, инициатором которого является глава нашей

республики, получил положительное заключение государственной экспертизы в марте прошлого года. А уже 12 июля состоялась торжественная церемония закладки капсулы под строительство нового терминала аэропорта. Мероприятие прошло с участием главы Чеченской Республики Рамзана Ахматовича Кадырова.

Здание аэровокзала возводится на свободной от застройки территории, западнее существующего терминала, без его сноса. В своей основе проект включает строительство совершенно новых аэровокзального и аэродромного комплексов. Так, пятиэтажный аэровокзал будет оборудован четырьмя современными терминальными портами, оборудованными парными телескопическими трапами.

Аэродромный комплекс предстанет собой новую взлетно-посадочную полосу длиной 3200 м и шириной 45 м, рулежные дорожки шириной до 23 м и перрон с местами стоянок для 24 воздушных судов.

Отдельная дорога свяжет строящийся международный терминал с уже существующим зданием аэровокзала, VIP–терминалом и техническими зданиями аэродромного комплекса.

В соответствии с мировой практикой строительства аэровокзалов зоны вылета и прилета будут расположены на двух уровнях, одна над другой. При этом центральная и восточная часть терминала в обеих зонах будут обслуживать внутренние рейсы, а западная – международные.

Сама концепция архитектурного облика нового терминала основывается на символике исламского мировоззрения и гербе Чеченской Республики. В соответствии с этим здание аэровокзального комплекса в форме полумесяца будет обрам-

лять строение в виде восьмиконечной звезды со стелой, расположенной в центре.

Мощность нового терминала аэропорта – 1,5 млн человек в год, пропускная способность для внутренних воздушных линий – до 600 пассажиров в час, для международных – до 400 пассажиров в час.

По графику строительство ИВПП нового терминала должно завершиться к концу 2024 года, самого нового терминала – в декабре 2025 года.

– **Скептики утверждают, что планка в 1,5 миллиона пассажиров в среднесрочной перспективе недостижима...**

– На то они и скептики. Пассажиропоток аэропорта неуклонно растет. Судите сами, в 2019 году аэропорт обслужил около 500 тыс. пассажиров, на 30% больше, чем в 2018 году. А в 2021 году аэропорт Грозного показал рекордный пассажиропоток в 713 тыс. человек. То есть пассажиропоток вырос на 112% по сравнению даже с допандемийным периодом. Об успешной работе грозненской воздушной гавани ярче всего свидетельствует тот факт, что в период пандемии COVID–19 АО «Вайнахавиа» стало единственным предприятием гражданской авиации на Юге России, которое по итогам 2020 года вышло на прибыль.

Нам скоро станет тесно в нынешних стенах воздушной гавани. Кстати, на церемонии закладки капсулы под строительство нового терминала глава Чеченской Республики Рамзан Кадыров подчеркнул, что у нас давно был замысел построить новый терминал и полосу. Долго обсуждали и вели переговоры с федеральным центром. В конце концов решили, что обязательно нужно построить в Чеченской Республике новый аэропорт со всеми условиями. Республика развивается, туристический поток увеличивается. Мы создаем всю инфраструктуру, и я уверен, что наш регион станет одним из лучших субъектов РФ по всем показателям.

Добавлю к этому, что реализация проекта позволит создать дополнительно более 500 рабочих мест, а сопутствующая инфраструктура – еще около 15 тыс. рабочих мест. Кроме этого, установка современного светосигнального и радиотехнического оборудования позволит существенно увеличить безопасность полетов.

Наша общая задача сделать пребывание гостей республики незабываемо комфортным.

История авиапредприятия г. Грозного берет свое начало с 1938 года. Тогда на самолетах Р–5 и По–2 была начата работа по перевозке почты, оказанию срочной медицинской помощи и содействию развития народного хозяйства республики. Полеты совершались с грунтовых взлетно–посадочных полос. В 2021 году аэропорт Грозный (Северный) установил личный рекорд по объемам пассажиропотока – его услугами воспользовались более 714 тыс. человек. О становлении, развитии и перспективах воздушной гавани Чеченской Республики наш корреспондент беседует с генеральным директором АО «Вайнахавиа» – управляющей компанией аэропорта Альви Шахгириевым.

– **Аэропорт Грозный (Северный) является одним из наиболее динамично развивающихся авиапредприятий в России. Какой период в его становлении вы бы назвали ключевым?**

– Я бы отметил два исторических события. Поворотным моментом в развитии грозненского аэропорта стал 1977 год – ввод в действие на тот момент совершенно нового аэропортового комплекса. Он включал в себя новую взлетно–посадочную полосу с искусственным покрытием и базированием скоростных пассажирских лайнеров типа Ту–154. Начало эксплуатации такого комплекса позволило связать Чеченскую Республику со всеми регионами страны. Аэропорт начал работать круглые сутки, принимать и обслуживать все типы воздушных судов отечественных и зарубежных авиакомпаний.

После известных трагических событий аэропорт был разрушен, была уничтожена вся его инфраструктура, в том числе значительно повреждена взлетно–посадочная полоса. Благодаря усилиям первого президента Чеченской Республики, Героя России Ахмата–Хаджи Кадырова восстановление грозненской воздушной гавани вошло в число важнейших и приоритетных задач в возрождении региона. В результате в 2007 году грозненский аэропорт пережил второе рождение. При активной и всесторонней поддержке главы Чеченской Республики, Героя России Рамзана Кадырова и правительства Чеченской Республики аэровокзальный комплекс и взлетно–посадочная полоса были восстановлены, после чего в марте того же года аэропорт Грозного обслужил первый послевоенный рейс.

– **В 2021 году аэропорту было присвоено имя Героя России Ахмата–Хаджи Кадырова. В свете сказанного выше это решение было логичным и позитивно воспринято россиянами...**

– Мы гордимся, что главные воздушные ворота республики носят имя выдающегося государственного деятеля и достойного сына чеченского народа Ахмата–Хаджи Кадырова. Это еще одна важная веха в истории Международного аэропорта Грозный (Северный). Соответствующий Указ подписал



Масштабные планы

Модернизация аэродромной инфраструктуры – задача стратегическая



– Каковы основные направления деятельности ФКУ «Ространсmodernизация» по реконструкции и строительству авиационных объектов на территории РФ?

– Одним из основных направлений нашей деятельности является реализация проектов по реконструкции и строительству аэродромной инфраструктуры в рамках Федеральной программы «Развитие региональных аэропортов».

В 2022 году нам были переданы 42 объекта аэродромной транспортной инфраструктуры. При этом по итогам прошлого года уже завершены работы и получено разрешение на ввод в эксплуатацию по 8 проектам. Речь идет о взлетно-посадочных полосах в аэропортах Оренбурга и Певек, реконструкции аэродромной инфраструктуры в Толмачево в Новосибирске. Также в прошлом году мы провели работы по модернизации инфраструктуры сразу в 5 аэропортах Республики Саха (Якутия). Так, в аэропорту Якутска выполнен первый этап реконструкции взлетно-посадочной полосы, а в аэропортах Белая Гора, Сангар, Депутатский и Хандыга построена новая аэродромная инфраструктура, в том числе два служебно-пассажирских здания.

О модернизации региональных аэропортов, а также о реализации приоритетных проектов в 2023 году в интервью изданию «Транспорт России» рассказал генеральный директор ФКУ «Ространсmodernизация» Игорь ГУРОВ.

– Аэропорты – важнейшие инфраструктурные объекты страны. Игорь Николаевич, насколько остро сегодня стоит вопрос реконструкции аэродромной инфраструктуры с учетом экономических реалий, в особенности в отношении региональных аэропортов?

– Сегодня вопрос реконструкции аэродромной инфраструктуры действительно в центре внимания, особенно в условиях новой экономической реальности.

Модернизация инфраструктуры региональных аэропортов, с одной стороны, позволяет вывести на соответствующий уровень безопасность и комфорт пассажиров, а с другой – значительно улучшает транспортную доступность и связность городов, что, безусловно, придает дополнительный импульс развитию экономики регионов. В обновленных авиагазетах не только значительно увеличивается пассажиропоток, но и возрастает оборот грузоперевозок. Самые отдаленные уголки нашей страны, такие как Камчатка и Якутия, становятся доступными, а население регионов становится более мобильным.

Важно отметить, что развитие аэропортовой инфраструктуры влияет и на создание новых рабочих мест в регионах. Для примера: по результатам реализации проекта по реконструкции аэродромной инфраструктуры в аэропорту Северный города Грозный к 2024 году будет создано дополнительно более 500 рабочих мест, а сопутствующая инфраструктура позволит создать еще около 15 тыс. рабочих мест.

– А какие проекты по реконструкции региональных аэропортов будут реализованы в этом году?

– В этом году мы не будем снижать набранные темпы и планируем завершить строительные-монтажные работы на 11 объектах. В их числе: столичный аэропорт Домодедово, аэропорт Чертовицкое в Воронеже, аэропортовый комплекс Елизово в Петропавловске-Камчатском, аэропорт Оренбурга, аэропорт Богашево в Томске, аэропорт Большое Савино в Перми, а также ряд объектов в Якутии (Якутск, Усть-Нера, Вилюйск, Черский).

– Какие объекты вы могли бы выделить как приоритетные?

– На мой взгляд, важно выделить проект по строительству взлетно-посадочной полосы в столичном аэропорту Домодедово. Помимо полосы будут построены рулежные дорожки, вспомогательная аэродромная инфраструктура, установлено светосигнальное оборудование. Работы проводим без снижения пропускной способности аэропорта.

Ввод в эксплуатацию новой полосы будет способствовать расширению инфраструктурных возможностей аэродромного ком-



Новое служебно-пассажирское здание аэропорт Хандыга (Якутия)

плекса Домодедово, что позволит без ограничений принимать все типы современных воздушных судов, а также минимизировать время занятия взлетно-посадочной полосы и сократить уровень влияния погодных условий на осуществление полетов.

В этом году мы продолжаем комплексную модернизацию аэродромной инфраструктуры в аэропорту Оренбурга. В прошлом году с опережением сроков строительства в эксплуатацию уже была введена новая взлетно-посадочная полоса. В этом году построим рулежные дорожки и перрон, а также площадку для обработки воздушных судов противобледенительной жидкостью и объекты вспомогательной инфраструктуры.

Хотел бы отметить и проект по реконструкции в аэропорту Елизово (г. Петропавловск-Камчатский), который находится в удаленном уголке нашей страны и имеет стратегическое значение для развития Камчатского края. Это единственный международный аэропорт на территории края, и его модернизация является важным и необходимым условием для социально-экономического развития региона, в

частности для туристической сферы.

В рамках реализации данного проекта у нас стоит задача реконструировать основной пассажирский перрон на 9 стояночных мест, перрон малой авиации для воздушных судов, а также рулежную дорожку.

Реконструкция позволит не только увеличить пропускную способность аэропорта до 1,5 млн пассажиров в год, но и повысить до современных международных стандартов качество обслуживания и усилить меры транспортной безопасности.

Томский аэропорт Богашево – один из наиболее интенсивно развивающихся региональных аэропортов федерального значения. Здесь мы также выполняем комплекс работ. В частности, будет проведено удлинение взлетно-посадочной полосы, построены соединительные рулежные дорожки, новый контрольно-пропускной пункт, аварийно-спасательная станция, очистные сооружения, объекты энергетического хозяйства, а также установлена система современного светосигнального оборудования и новые и участки метеоборудования.

– Вы уже упомянули про реконструкцию аэропортов в Республике Саха (Якутия). Какие аэропорты региона будут введены в эксплуатацию в этом году?

– В этом году мы, как я уже сказал, продолжим строительство аэропортов в Якутии, где авиаобщение для местных жителей имеет поистине жизненно важное значение. В декабре прошлого года уже введены в эксплуатацию 4 аэропорта. В этом году будут завершены работы в следующих четырех авиагазетах – Вилюйск, Черский, Усть-Нера, а также третья очередь реконструкции взлетно-посадочной полосы в Якутске. Если говорить подробнее, то в аэропорту Черский проведем реконструкцию взлетно-посадочной полосы, построим перрон, установим светосигнальное и метеоборудование. В свою очередь, в аэропорту Усть-Нера построим новый перрон, рулежную дорожку, удлиним грунтовую взлетно-посадочную полосу, а также возведем объекты энергетического хозяйства, насосную станцию автодороги, склады и производственные здания и другие объекты вспомогательной инфраструктуры.



Аэропорт Елизово (Петропавловск-Камчатский)

Источник: официальный сайт аэропорта

Инвестиции в перспективу

ГК «Аэродинамика» реализует серию масштабных проектов в Краснодарском крае

Развитие транспортной инфраструктуры на Юге России сегодня одно из приоритетных направлений транспортной отрасли. Рост туристического потока, перенос фокуса международного авиасообщения, экономический подъем южных регионов непременно сопровождаются строительством новых транспортных магистралей, дорожных объектов, модернизацией существующих аэропортов, вокзалов и портов. Аэропортовый сектор в Краснодарском крае прочно закрепила за собой группа компаний «Аэродинамика», управляя тремя из четырех аэропортов региона в Сочи, Краснодаре и Анапе.

Новые горизонты

Сейчас уже редко кто называет аэропорт Сочи Адлером. Многие аэропорты за последние несколько лет отказались от своих исторических названий, присвоенных с момента образования. Анапу уже редко кто называет Витязево, Краснодарск – Емельяново, а Владивосток – Кневичи. Так и с Адлером. Рабочий поселок, в котором почти 80 лет назад были построены летное поле с грунтовой взлетно-посадочной полосой, а также одноэтажное здание штаба площадью 20 кв. метров. В ноябре 2022 года аэропорту Сочи исполнилось 77 лет. Много это или мало? Как оказалось, в случае с аэропортом Сочи это только начало! Сейчас аэрогавань главного курорта страны не просто выполняет роль южного хаба, но и стоит на пороге самых масштабных перемен в своей истории, может сравниться с олимпийской стройкой и последовавшими за ней событиями и рекордами.

В наши дни распространено мнение, что что-то важное можно планировать не более чем на день. Однако к сочинскому аэропорту это можно отнести в меньшей мере. Казалось бы, 2021 год стал самым успешным годом в авиации в до- и постпандемный период для большинства аэропортов и авиакомпаний, но прошлый, 2022 год для Сочи стал очередным вызовом. Уже в ноябре 2022-го воздушная гавань поставила очередной исторический рекорд, обслужив 12-миллионного пассажира.

С одной стороны, это впечатляющие показатели и повод для гордости, а с другой – колоссальная нагрузка и ответственность, которая требует постоянно предпринимать новые решения. Очевидно, что аэропорт подошел к пределу своих возможностей. Ситуация в мировой экономике постоянно бросает вызовы, с которыми Сочи пока успешно справляется. Но у всего есть предел. В 2022 году аэропорт выполнял функцию временного южного хаба, являясь одним из двух работающих крупных аэропортов Юга России и фактически принимая пассажиров как минимум шести закрытых аэропортов на юге. Учитывая происходящее, интерес к Сочи продолжит расти. Причем интерес к нему проявляют не только соотечественники, но и туристы из дружественных стран. Международный трафик в Сочи превысил показатели 2021 года. Какой выход из сложившейся ситуации? Только один – расширяться, то есть создать больше пространства для обслуживания пассажиров и самолетов. Для этого необходимо разработать мастер-план по развитию и расширению аэровокзального комплекса и перрона, что и было сделано УК «Аэродинамика» (управляющей аэропортом Сочи), результаты можно будет увидеть уже в течение 2023 года. Сегодня уже есть предварительный план зонирования нового крупномасштабного инвестиционного проекта.

Площадь развития территории аэропортового комплекса охватывает территорию более 500 га. Он подразумевает строительство нового терминала, а также проекты



по реконструкции аэродромной инфраструктуры. Главной задачей для разработчиков проекта был поиск пространства для нового аэровокзала, расположить который было необходимо рядом с действующим терминалом и перроном, тем самым сделав комфортным доступ пассажиров к нему со стороны города. Его площадь ориентировочно составит 62 тыс. кв. м. Он один сможет без труда обслуживать дополнительно более 8 млн пассажиров в год. С действующим терминалом его соединит пешеходная галерея площадью 13 тыс. кв. м. Планируется, что непосредственное строительство начнется в 2024 году, и уже в 2027 году здание будет сдано в эксплуатацию.

К подобной практике прибегают все ведущие аэропорты мира. Достаточно вспомнить относительно недавние открытия новых терминалов в московских Домодедово и Шереметьево. Похожий проект осуществляется в Пулково. Кстати, Сочи недалеко ушел от большой четверки российских аэропортов не только в плане амбиций, но и по натуральным показателям. Сегодня это пятый аэропорт страны. С открытием международной маршрутной программы многие стали использовать аэропорт как трансферный при полетах за границу.

Параллельно с новым терминалом аэропорт реализует и другие инфраструктурные проекты, нацеленные на совершенствование аэропортового комплекса. Ведется проектирование новой служебно-технической территории, которая особенно важна в условиях увеличения количества рейсов, наличия базовых авиаперевозчиков и тех-

нического обслуживания воздушных судов. На замену морально устаревшей мазутной котельной 1974 года постройки придет новая, газовая. Ввод в эксплуатацию нового объекта произойдет гораздо быстрее и запланирован до конца 2023 года. Примерно в эти же сроки будет завершено строительство ангарного комплекса, поскольку в условиях роста популярности аэропорта необходимо решить вопрос не только с обслуживанием, но и с хранением самолетов.

В инфраструктурные проекты аэропорта Сочи планируется инвестировать более 20 млрд руб. Только терминал обойдется в сумму около 18 млрд руб.

Проект века

24 июня 2022 года Росавиация дала официальное разрешение на начало строительства нового аэровокзального комплекса в аэропорту Краснодар, а также зданий и сооружений служебно-технической территории аэропорта. А уже 3 августа оператор получил положительное заключение экспертизы на федеральные объекты – перрон, рулежные дорожки к новому терминалу и объекты Госкорпорации по ОрВД. Подготовительные работы стартовали уже в конце прошлого года, а в начале 2025 года планируется завершить строительство. Сроки не преувеличены, даже такой масштабный проект вполне реально возвести за два года.

Радикально меняющаяся мировая ситуация не заставила УК «Аэродинамика», управляющую аэропортом Краснодар, отказаться

от первоначального проекта. Изменились только объемы инвестиций в проект, выросшие до 38 млрд руб. Аэропорт не будет меньше, его техническое оснащение не станет проще, а внешний вид – скучнее. Площадь нового терминала, как и планировалось, составит 83 тыс. кв. м – в 6 раз больше площади существующего терминала. Большой, светлый, роскошный терминал будет способен принять до 10 млн пассажиров в год, а качество обслуживания – соответствовать уровню высочайших мировых стандартов. Привычные для скромного старенького терминала в микрорайоне Пашковский очереди и жалобы на тесноту канут в лету.

Терминал будет необычайно хорош собой как изнутри, так и снаружи. Уже ставшая знаменитой золотая крыша рождает ассоциации с бескрайними кубанскими полями, еще одной визитной карточкой региона, с которой гости края встречаются сразу же на выезде из города. Исчезнет еще один типично краснодарский стереотип – долгое руление к терминалу после посадки. Перрон нового аэропорта будет гораздо ближе к пассажирскому терминалу, так что шутка о том, что ехать до терминала еще дольше, чем лететь, станет неактуальной. Выиграют от этого все: пассажиры – за счет увеличенной скорости обслуживания, авиакомпании, которым не придется расходовать так много керосина, и окружающая среда, которая будет подвержена меньшему количеству выбросов. Сейчас ведется работа по ремонту действующего перрона и рулежных дорожек.

Новый терминал будет расположен приблизительно в 3 км вос-

точнее действующего аэропорта. Но даже такое незначительное отдаление будет компенсировано увеличившейся транспортной доступностью. Уже закончено проектирование автомобильного подъезда с восточной стороны, от хутора Ленина, ведутся работы над созданием концепции и проектирование подъезда с западной стороны, со стороны трассы М-4 «Дон» и ул. Фадеева.

Ворота в агломерацию

Совсем незаметно аэропорт Анапы (Витязево) за последние три года ворвался в двадцатку крупнейших аэропортов России. Никто и не думал, что аэропорт способен в год принимать и отправлять до 3 млн туристов, хотя и является воздушными воротами главного детского курорта страны и обслуживает как сам город-курорт, так и обширную Новороссийскую агломерацию, постоянно население которых насчитывает около полумиллиона человек. Турпоток в этом регионе ежегодно достигает 5 млн человек.

В середине 2000-х аэропорт вошел в состав аэропортового холдинга «Аэродинамика». С этого момента предприятие переживает бурный рост: в 2010 году проходит реконструкция аэродрома, что позволило снять ограничение на прием воздушных судов иностранного производства – таких как Airbus A319 и Boeing 737. В июле 2017 года состоялось торжественное открытие нового аэровокзального комплекса площадью около 12 тыс. кв. м и пропускной способностью 600 пассажиров в час, инвестиции в который составили более 1,4 млрд руб. И уже сейчас аэропорту нужны новые мощности.

В 2021 году, во время продолжающейся пандемии, началась модернизация второго терминала. В историческом здании аэропорта Анапа уже прошли работы по капитальному ремонту, которые затронули все помещения для обслуживания пассажиров и специальные помещения для персонала, а также фасад здания. Пропускная способность терминала увеличится с 80 до 160 пассажиров в час. Инвестиции в проект составили более 400 млн руб. В настоящее время идет второй этап – переоборудование воздушного пункта пропуска. Завершение работ планируется летом 2023 года.

Вместе с международным терминалом преобразование получит и прилегающая площадь. На территории аэропорта идет строительство лэндмарка – ротонды в греческом стиле. Она станет новой визитной карточкой города-курорта и его главных воздушных ворот. Окончание строительства планируется к лету 2023 года.

Параллельно с развитием аэропорта началось создание на его базе нового мультимодального хаба. В 2021 году компания «Российские железные дороги» объявила о начале строительства новой железнодорожной линии станция Анапа – Тамань-Пассажирская – Анапа-Аэропорт. Завершение строительства ветки намечено на декабрь 2023 года. Проект позволит интегрировать воздушные и наземные железнодорожные пути, расширив при этом возможности для пассажиров при пересадке на железнодорожные магистрали в сторону Краснодара и Сочи. Проект представляет собой однупутную ветку протяженностью около 4 км. Планируется строительство пешеходной галереи от железнодорожной станции до терминалов аэропорта, что позволит пассажирам с комфортом пользоваться всеми пересадочными пунктами при любых погодных условиях.

Вне всяких сомнений, транспортный и туристический потенциал Краснодарского края помогут установить очередные рекорды пассажиропотока аэропортов Юга России.





Генеральный директор
аэропорта Хибин
Светлана Скопина

Территория сотрудничества



Аэропорт Хибин и компания «ФосАгро» – пример эффективного взаимодействия

В конце ноября 2022 года горнолыжный курорт Большой Вудъявр, расположенный в городе Кировске Мурманской области, стал победителем национальной премии «Горы России» в номинации «Лучший в России горнолыжный курорт Северо-Западного федерального округа». В конкурсе приняли участие 220 горных и горнолыжных курортов и комплексов, расположенных в 85 регионах России.

«Победа в конкурсе говорит о том, что у Большого Вудъявра сложилась своя аудитория, которая знает и любит Хибин, число таких людей растет с каждым годом. В прошлом сезоне, например, здесь побывало свыше 268 тыс. гостей. В этом году мы рассчитываем побить и этот рекорд, проведя самый продолжительный сезон в истории курорта. Он открылся первым в России – 4 ноября, а завершится, мы надеемся, не раньше первых чисел июня», – отметил тогда директор горнолыжного курорта Антон Ставенко.

Развитие Большого Вудъявра на горе Айкуайвенчорр в Хибинах – инвестиционный проект компании «ФосАгро» – флагмана горнохимической промышленности страны (активы в Мурманской, Ленинградской, Вологодской и Саратовской областях) и правительства региона. В соглашении о социально-экономическом партнерстве особое внимание уделяется развитию туристического кластера и повышению качества жизни населения городов Кировск и Апатиты. Объем инвестиций «ФосАгро» здесь составил более 5 млрд руб.

«Создание и развитие горнолыжного курорта в Хибинах для компании «ФосАгро» – не только масштабный инвестиционный, но и важный социальный проект. В частности, развивая Большой Вудъявр, мы создаем новые рабочие места, диверсифицируем экономику Кировска, стимулируя развитие малых предприятий индустрии гостеприимства, делаем город и всю Мурманскую область привлекательнее для туристов из других регионов страны. С каждым годом эта работа приносит все более заметные плоды», – прокомментировал событие генеральный директор ПАО «ФосАгро» Михаил Рыбников.

Вряд ли этот курорт стал бы таким популярным, если бы рядом не было аэропорта Хибин. Сегодня этот аэропорт ежедневно принимает регулярные рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга. Они выполняются авиакомпанией «Северсталь», а из Москвы еще авиакомпанией «Сибирь». В пик горнолыжного сезона весной было открыто прямое авиасообщение между Апатитами и Архангельском. Кроме этого, с февраля 2022 года регулярные рейсы по маршруту Санкт-Петербург – Апатиты – Санкт-Петербург совершает авиакомпания «Россия», входящая в группу «Аэрофлот».

30 декабря 2022 года в аэропорт Хибин начала полеты и сама авиакомпания «Аэрофлот» на бортах Airbus-320. Пассажиры получили возможность пользоваться маршрутом Шереметьево – Апатиты – Шереметьево три раза в неделю. С ростом турпотока частоту перелетов «Аэрофлотом» в Хибин планируют увеличить.

«Авиакомпания «Аэрофлот» предъявляет самые серьезные требования к безопасности и качеству наземного обслуживания своих воздушных судов. То, что крупнейший российский авиаперевозчик пришел к нам, означает признание результатов нашей работы по совершенствованию инфраструктуры



аэропорта. Мы продолжим все проекты, направленные на развитие», – подчеркнула генеральный директор аэропорта Хибин Светлана Скопина.

Все работы по развитию инфраструктуры аэрогавани проводятся совместно с компанией «ФосАгро» в рамках стратегии социально-ответственного ведения бизнеса, благодаря чему аэропорт полностью обновил парк техники, ежегодно проводятся мероприятия по модернизации взлетно-посадочной полосы.

Количество перевезенных пассажиров постоянно увеличивается; если 5 лет назад перевозили 19 тыс. пассажиров, то в 2022 году пассажиропоток превысил 150 тыс. человек. Больше всего авиабилетов в Апатиты покупают из Санкт-Петербурга и Москвы, на эти два направления приходится более 85% спроса.

Строительство современной воздушной гавани Хибин началось в 1986 году. До этого времени работал аэропорт Кировск. Особую значимость он приобрел в 50–60-е годы – в период интенсивного развития авиации в Заполярье. Тогда из Кировска в Ленинград и Архангельск летали самолеты Ил-14. Одновременно с этим прекратили свое существование, выполнив задачу, гидроаэропорт в Апатитах и первый аэропорт на Кольском полуострове, созданный в 30-х годах, – в поселке Тик-Губа. С ноября 1969 года открылось прямое сообщение

самолетами Ан-24 с Москвой из Кировска.

В 1986 году началось строительство современной воздушной гавани Хибин. К 1990 году построили взлетную полосу, способную принимать пассажирские и грузовые самолеты марок Ту, Ан, Ил, возводили здания самого аэропорта, подсобных служб, приобретались необходимые машины, системы и агрегаты.

Как в 30-е годы трест «Апатит» материально поддерживал перелеты первых аэропланов-амфибий, приводившихся в Тик-Губе, так и в 80-е – ПО «Апатит» взяло на себя очень большую долю финансовых и других издержек, связанных со строительством нового аэрокомплекса. 4 ноября 1993 года новая «бетонка» приняла и выпустила первый самолет.

Начавшаяся в стране перестройка сильно осложнила положение аэропорта. В 1996 году полеты прекратились. Пассажиры летали только из Мурманского аэропорта, что доставляло большие неудобства. В этой ситуации группа специалистов ГУАП «Хибин» обратилась к руководству комбината «Апатит» (Группа «ФосАгро») с просьбой о помощи. В конце 90-х ГОК «Апатит» полностью взял на себя финансирование аэропорта. Появился перевозчик «Сибавиатранс», который возобновил полеты на Ан-24. В 2001 году «Архангельские авиалинии» ввели рейсы на Ту-134 до Сочи и Анапы через Москву.

Аэропорт обслуживает сегодня около 1500 рейсов в год. Он полностью оснащен новой наземной техникой, имеет современные залы прилета и вылета пассажиров, бесплатную автостоянку. В декабре 2019 года в аэропорту начала работу современная курсо-гладисадная радионавигационная система захода самолетов на посадку. Уже год в аэрогавани работает современная система огней высокой интенсивности, что позволяет воздушным судам совершить посадку в условиях ограниченной видимости. Это позволило получить аэропорту Хибин первую категорию ИКАО.

В феврале 2020 года аэропорт Хибин стал лауреатом национальной премии Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) «Воздушные ворота России», заняв второе место в номинации «Лучший «малый» аэропорт (социальный проект)». В конце 2021 года аэропорт Хибин занял первое место в конкурсе Росавиации на лучший логотип мероприятий, приуроченных к 100-летию отечественной гражданской авиации. Победителем стал логотип, предложенный сотрудником аэропорта Хибин Денисом Лосицким.

Авиакомпания «Россия» получила федеральную субсидию по постановлению 1242 на ежедневные рейсы СПб – Хибин и на 2023 год. Успешный опыт организации ежедневных рейсов АК «Россия» из Хибин в Северную столицу будет продолжен и в новом году. Таким

образом, региональные перевозчики стали доступнее для населения Мурманской области (особенно центральной части) и по графику, и по цене. Аэропорт Хибин в этот раз получил самую большую субсидию по Центральной России (остальным претендентам в регионах досталось не более трех раз в неделю субсидированных рейсов), что говорит о потенциале воздушной гавани как части большого туристического кластера.

После летнего перерыва АК S7 возобновила рейсы в Хибин. На сегодняшний день продажа билетов открыта до 7 мая. При этом авиаперевозчик использует более комфортабельный борт – Airbus A320.

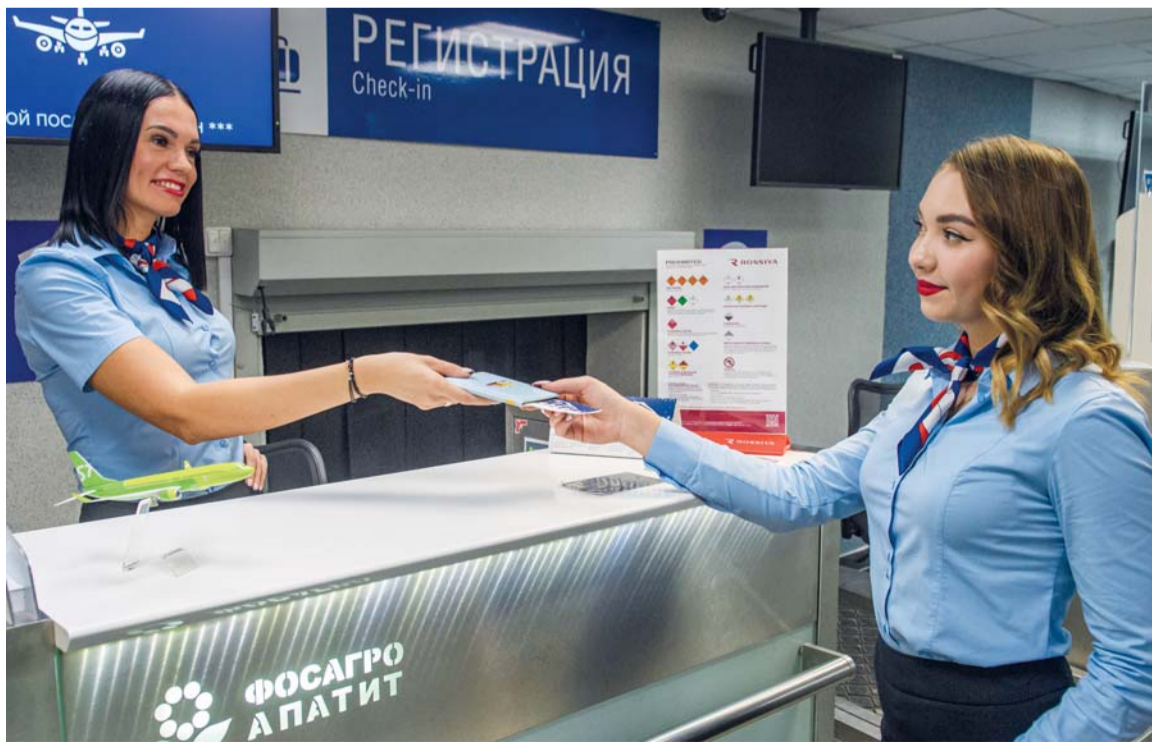
Летом команда аэропорта Хибин провела несколько благотворительных экскурсий для детей, познакомила с работой аэрогавани и провела профориентационные интерактивные занятия. Кадровый вопрос для гражданской авиации Мурманской области стоит остро, поэтому такие встречи имеют значение для отрасли в регионе.

Растущий пассажиропоток, связанный прежде всего с недоступностью для многих россиян зарубежных горнолыжных курортов, делает актуальным вопрос о реконструкции аэропорта, увеличении его пропускной способности, повышении уровня комфорта для пассажиров.

Сделано уже немало. Обновили фасад и провели комплексные ремонты кровли, внутреннего багажного отделения и помещения аварийно-спасательной службы, закуплены дополнительно стойки регистрации с системой обработки багажа, оборудовали новый склад ГСМ с подъездными путями, что дало возможность самостоятельно принимать цистерны с авиационным керосином. Это обеспечивает бесперебойное обеспечение топливом воздушных судов. Также на средства КФ АО «Апатит» и компании «ФосАгро» провели полное восстановление железнодорожных путей.

За несколько месяцев аэропорт доукомплектовали новой спецтехникой. На выдаче багажа установлена новая лента (как в Пулково). Она стала более удобной, особенно для пассажиров с горнолыжным снаряжением.

– Задача развития въездного туризма предъявляет повышенные требования к обеспечению нормативного состояния пропускной способности элементов аэропортовой инфраструктуры. Аэродромные покрытия требуют все больших ежегодных вложений на поддержание эксплуатационной пригодности аэродрома. Поэтому нам важно попасть в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на 2024–2030 годы», который формируется при Правительстве РФ, – комментирует генеральный директор аэропорта Хибин Светлана Скопина. – Наш аэропорт успешно прошел ранжирование, необходимое для участия в Федеральной программе. Средства, которые мы можем получить от государства, будут направлены на реконструкцию объектов аэродромной и терминальной инфраструктуры. Снятие ограничений в результате реализации проекта реконструкции позволит аэропорту укрепить свой потенциал и увеличить пассажиропоток к 2035 году до 400–500 тыс. человек. Инвестиционный проект путем привлечения дополнительных пассажиров в Мурманскую область, развития деловых связей и туристического бизнеса положительно повлияет на развитие как городов Апатиты и Кировск и сопредельных районов, так и региона в целом.



Гражданской авиации подарим мы сердца,
И пусть нам будет сложно, но верны мы до конца,
Мы связаны все с небом, и честь нам дорога
Вперед и ввысь, вперед и ввысь,
Курсанты УИ ГА!

Нам доверяют жизни граждане Земли
Транспорт быстрый должен быть надежным,
Будем славить мы Воздушный флот страны,
Мечтой о небе каждый окрыленный.

Гимн УИ ГА

Вперед и ввысь!

Ульяновский институт гражданской авиации — вуз с богатой историей и славными традициями

В 100-летний юбилей гражданской авиации России отпразднует 88-летие со дня своего образования старейшее учебное заведение авиационной отрасли — Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева.

9 февраля 1923 года Совет Труда и Оборона СССР принял постановление о создании Совета по гражданской авиации при Главном управлении Рабоче-Крестьянского Красного воздушного флота. В марте этого же года было создано первое авиатранспортное предприятие РСФСР — «Добролет». Стремительно растущая гражданская авиация России нуждалась в большом количестве надежных, грамотных, хорошо обученных кадров. Одним из первых учебных заведений по подготовке пилотов и специалистов авиационной отрасли в 1935 году стали Курсы высшей летной подготовки в Батайске под руководством пилота-инструктора З.К. Пружинина. Они и явились отправной точкой истории Ульяновского института гражданской авиации.

До утверждения постоянной прописки в городе Ульяновск Курсы высшей летной подготовки сменили не только название, но места дислокации. В 1939 году из Батайска объединенная школа перебазируется в г. Минеральные Воды. В ноябре 1941 года Курсы высшей летной подготовки под руководством В.С. Петрова переехали в Ташкент. К весне 1944 года курсы на три года снова вернулись в Минеральные Воды. В 1947 году Курсы высшей летной подготовки и Летный центр были реорганизованы в Школу высшей летной подготовки ГВФ с 6-месячным сроком обучения для подготовки командиров отряда, командиров многомоторных самолетов, бортмехаников, радиостанций и штурманов и перебазированы в г. Бугуруслан Оренбургской области. Начальником школы был назначен В.С. Титов, полковник с большим военным, политическим и жизненным опытом, прошедший путь от рядового красноармейца до боевого офицера, переживший репрессию и реабилитацию.

В конце 1940-х — начале 1950-х годов комиссией был выбран участок в городе Ульяновске для строительства учебной авиационной базы для Школы высшей летной подготовки ГВФ. С 1953 по 1961 год начальником ШВЛП был К.И. Шубин, полковник Военно-воздушных сил с более чем тридцатилетним опытом работы в летных учебных заведениях на руководящих должностях. К.И. Шубин умело и энергично руководил разнообразными работами Школы, создавая в Ульяновске прочную и основательную базу для переподготовки экипажей на новую авиационную технику, которую создавали в конструкторских бюро и производили на отечественных предприятиях.

В 1950-е годы шло активное освоение турбовинтовых воздушных судов. В Ульяновскую ШВЛП поступала все более сложная авиатехника — скоростные самолеты большой грузоподъемности, оснащенные газотурбинными и турбовинтовыми двигателями. Аэрофлоту требовались тысячи хорошо обученных экипажей. Ульяновская ШВЛП была тогда практически единственным учебным заведением, которое обеспечивало переучивание летного состава полетам на машинах последних выпусков. С 1958 года по середину 1965 года было подготовлено 1666 пилотов для полетов на Ил-18, 816 штурманов, 910 бортмехаников, 795 бортрадистов.

Именно в эти годы на пост начальника школы назначен военный летчик М.А. Банний, который ранее руководил учебным отрядом реактивных самолетов (УОРС), где осваивалось начальное обучение полету на самолете Ту-104. В начале



1960-х при активном участии М.А. Банного в Ульяновске была сдана в эксплуатацию новая взлетно-посадочная полоса, приспособленная к приему Ту-104, и УОРС был переведен в состав УШВЛП. Была разработана программа переподготовки пилотов на новую реактивную технику.

Продолжение освоения новой техники часто было затруднено недостатком производственных, бытовых и учебных помещений. В эти и последующие годы большую помощь оказывали руководители Школы, которые и сами осваивали новые типы самолетов. Делали все возможное для преодоления возникающих проблем.

В 1965 году, сменив М.А. Банного, которого назначили начальником летной службы Министерства гражданской авиации СССР, Ульяновскую ШВЛП возглавил А.И. Охонский — заслуженный пилот СССР, под его руководством в ШВЛП началось освоение первого реактивного гражданского самолета, освоены самолеты Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ан-24. Отличный организатор, много сделал для улучшения быта работников школы, большое внимание уделял развитию медсанчасти.

День полувекowego юбилея Аэрофлота в 1973 году стал знаменательным для Ульяновской ШВЛП. За большие успехи в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в подготовке высококвалифицированных кадров Указом Президиума Верховного Совета СССР школа была награждена орденом Ленина.

С 1974 по 1977 год ШВЛП возглавлял И.А. Таращан — заслу-

женный пилот СССР, участник Корейской войны 1950–1953 годов, одним из первых освоивший новые типы самолетов. Он внес вклад в освоение учебным заведением самолетов Ту-124, Ту-134, Ту-154. В 1973 году принял участие в съемках фильма Э. Рязанова в роли командира воздушного судна Ту-134.

В середине 1970-х годов новый статус ШВЛП в качестве Центра гражданской авиации стран — членов Совета экономической взаимопомощи возложил на руководство новую значимую ответственность перед всей страной и странами — членами СЭВ.

В 1970-х годах важнейшим достижением максимального уровня квалификации летных специалистов при минимальных затратах на их обучение и тренировки стало строительство в Центре ШВЛП и введение в эксплуатацию тренажерного центра.

Основная тяжесть масштабного корпоративного строительства самого центра в июле 1977 года легла на плечи нового начальника школы П.П. Мушатов. Ранее он работал пилотом, инструктором, командиром звена и эскадрильи, командиром Костромского авиаотряда, позже Курского авиаотряда, был начальником аэропорта в Курске. Прошел подготовку на реактивных лайнерах. За период строительства центра при нем были построены учебно-лабораторный комплекс, гостиница для слушателей на 700 мест, тренажерный комплекс на восемь типов самолетов, медико-санитарная часть, аэродромный комплекс с взлетно-посадочной полосой, здание для службы управления воздушным движением, радиолокатор, ближние и

дальние приводные радиостанции, что позволило принимать любые типы самолетов в любую погоду. Являясь председателем Постоянного методического совета стран — членов СЭВ, проводил совещания в Берлине, Софии, Будапеште, Гаване, на которых утверждались программы обучения летных специалистов ГА на самолеты, эксплуатировавшиеся в ГА СССР и странах — членах СЭВ. 8 сентября 1980 года Ульяновская ШВЛП с учебно-методическим центром была преобразована в Центр совместного обучения летного, технического и диспетчерского персонала ГА стран — членов СЭВ.

В 1985 году министр гражданской авиации Б.П. Бугаев вручил Центру ГА стран — членов СЭВ орден Дружбы народов.

В 1985 году начальником Центра ГА стран — членов СЭВ назначен В.М. Ржевский, прошедший путь от командира корабля до заместителя начальника школы. В.М. Ржевский освоил многие типы самолетов от Ил-14 до Ту-154, заслуженный пилот СССР. При нем активно развивается международное сотрудничество, расширяется география участников. В перспективе предполагалось обновление организационной структуры центра с самостоятельными факультетами и кафедрами, научно-исследовательскими лабораториями, информационно-вычислительным центром и т.д. Положение дел в странах — членах СЭВ предвещали существенные изменения и новые задачи в подготовке авиационных специалистов для полетов на новых поколениях пассажирских лайнеров.

Новейшая история ознаменовалась грандиозными изменениями в геополитическом плане, было необходимо пересмотреть вопросы о подготовке кадров для гражданской авиации с высшим образованием. И в 1992 году вышло распоряжение Правительства Российской Федерации о создании на базе расположенного в г. Ульяновске Центра совместного обучения летного технического и диспетчерского персонала гражданской авиации стран — членов СЭВ Минтранса России Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации.

Первый прием курсантов состоялся в сентябре 1993 года по специализации «инженер-пилот». На первый курс было зачислено 135 курсантов, прибывших из более чем 40 регионов России.

14 января 2016 года УВАУ ГА переименовано в Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева. В наши дни институт удовлетворяет запрос отрасли и государства по квалифицированным специалистам по целому ряду важнейших направлений авиационного профиля. Совершенствуя свою деятельность, коллектив института ведет подготовку кадров в соответствии с высокими международными стандартами. В июле 2021 года институт успешно прошел процедуру экспертизы содержания образовательного процесса и качества подготовки специалистов по 6 основным образовательным программам высшего образования и 4 основным образовательным программам среднего профессионального образования, и получил свидетельство о государственной аккредитации. С 2023 года будет осуществляться набор по трем новым профилям подготовки «Организация, обеспечение и обслуживание полетов беспилотных авиационных систем», «Организация и обеспечение бизнес-процессов на воздушном транспорте» и «Организация и обеспечение транспортной безопасности».

История гражданской авиации на примере Ульяновского института ГА ярко демонстрирует, что прежде всего это талантливые и ответственные люди, большие профессионалы своего дела, благодаря которым в воздух ежедневно поднимаются сотни самолетов по всей стране.

Сегодня перед отраслью стоят амбициозные задачи по модернизации авиакомпаний, аэропортов, созданию крупных пересадочных узлов и обновлению парка самолетов, топливному обеспечению, обеспечению безопасности пассажиров, экономическим составляющим. И здесь главным надежным тылом являются профессионализм, образование и компетентность.





Руководитель авиакомпании
«Уральские авиалинии»
Сергей Николаевич Скуратов

«Ваши мечты — наши крылья»

Стратегия — развитие и совершенствование для пассажиров

В 2023 году отмечается 100-летие отечественной гражданской авиации и 30-летний юбилей одной из самых крупных и популярных авиакомпаний России. По этому случаю мы собрали 20 малоизвестных и весьма любопытных фактов о компании «Уральские авиалинии».

Все началось с аэродрома

Авиакомпания выросла из Свердловского объединенного авиапредприятия, которое сформировалось на базе аэродрома Кольцово в Свердловске еще в 1943 году. Под брендом «Уральские авиалинии» перевозчик существует с 1993 года. Так что история авиакомпании насчитывает почти 80 лет.

От военной авиации — к гражданской

В военные годы через Кольцово проходила воздушная трасса между Аляской и СССР для перегонки американских самолетов, которые США поставляли в СССР по договору ленд-лиза. За аэропортом было закреплено звено тяжелых самолетов Ли-2. После Победы в 1945 году на этих же самолетах были выполнены первые пассажирские рейсы в Казань, Москву, Уфу, Куйбышев, Саратов, Волгоград, Минводы.

Например, до 1964 года продолжительность перелета по маршруту Домодедово — Екатеринбург составляла 8 часов, лететь приходилось с двумя пересадками. С началом освоения реактивного самолета Ту-104 этот перелет стал занимать всего два часа.

Отечественные машины

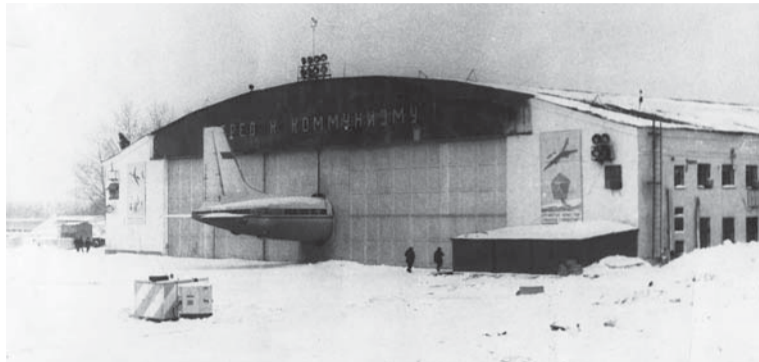
В 1950–1960-е годы в Свердловске был сформирован 120-й летный отряд, который одним из первых начал эксплуатацию турбовинтового Ил-18. Самолет долгие годы оставался рабочей лошадкой советской гражданской авиации. В дальнейшем — на протяжении почти 20 лет — были освоены самолеты Ан-12, Ан-24, Ан-26, Як-40, Ту-154 и Ил-86.

Рождение сильного бренда

В 1993 году после разделения Свердловского авиапредприятия на авиакомпанию и аэропорт были созданы «Уральские авиалинии». Перевозчик успешно эксплуатировал самолеты Ил-86, Ту-154М, Ту-154Б, Ан-24.

Переход на Airbus

С 2006 года авиакомпания запустила программу обновления авиапарка — было принято решение о переходе всего авиапарка на воздушные суда семейства Airbus. Сейчас «Уральские авиалинии» насчитывают в своем авиапарке 52 самолета, из них 23 — А320, 14 —



Авиационный технический центр вчера

A321 и 4 — А319, 3—Airbus А320neo, 8—Airbus А321neo.

Ангар для ремонта утепляли мхом...

Первый ангар для ремонта воздушной техники появился в Кольцово в 1949 году и был военным трофеем. Его смонтировали из металлоконструкций германского трофейного цеха по производству подводных лодок. В помещении было очень холодно, и, чтобы приспособить его к суровой уральской погоде, использовали брикеты с высушенным мхом для утепления.

...А хвост ремонтировали на улице

После того как трофейный цех приспособили для обслуживания самолетов, обнаружилась проблема. Не все типы воздушных судов входили целиком в помещение, поэтому обслуживание хвостовой части производили на открытом воздухе.

Функциональная пристройка

В 1970-х годах к старому ангару было пристроено железобетонное сооружение, благодаря которому можно было полностью размещать для обслуживания в ангаре один самолет Ту-154. Этот производственный цех использовался компанией до 2013 года.

Авиационный технический центр для самолетов и людей

С ростом объемов перевозок, увеличением количества авиационной техники было принято решение о строительстве полностью нового авиационного технического центра на месте старого здания. В 2015 году центр с административно-бытовым комплексом, складами запчастей и ангаром, рассчитанным на одновременное техническое обслуживание четырех А321, был введен в эксплуатацию.

Обслужат всех!

Сегодня «Уральские авиалинии» обладают технической базой, соответствующей всем международным стандартам. В июле 2021 года

«Уральские авиалинии» запустили собственный учебный центр для авиационных инженерно-технических специалистов. Федеральное агентство воздушного транспорта и агентство EASA документально подтвердили право авиакомпании осуществлять образовательную деятельность для авиационных инженерно-технических специалистов и внесли сертификат в официальный реестр европейских и российских авиационных учебных центров. Это позволяет производить полное инженерное и необходимое техническое обслуживание не только воздушных судов «Уральских авиалиний», но и авиалайнеров других авиакомпаний.

Тренажер для пилотов

В 2012 году в авиакомпании появился собственный тренажерный комплекс для подготовки пилотов А320. Комплекс оборудован тренажером-симулятором с реалистичностью полета до 95%. Ввод в строй такого центра позволил сократить расходы компании на обучение летного состава, обеспечить необходимый уровень и программу тренировок экипажей воздушных судов.

Непрерывное обучение

Корпоративный центр с тренажерным комплексом эксплуатируется по 20 часов в сутки, пилоты авиакомпании постоянно проходят курсы повышения квалификации без отрыва от производства и длительных командировок. При трудоустройстве в Уральские авиалинии пилоты должны налетать на тренажере 32 часа, отрабатывая навыки пилотирования. Практика отработки нештатных ситуаций проводится в объеме не менее 16 часов в год для каждого пилота. Кроме обязательных полетов на тренажере, пилоты имеют возможность тренироваться в любое свободное время, оттачивая навыки реагирования в конкретных нештатных ситуациях.

Миллионы пассажиров

За почти 30 лет услугами Уральских авиалиний воспользовались более 92 млн человек. Сегодня самолеты компании перевозят свыше 8 млн пассажиров ежегодно, а в год 100-летия отечественной граждан-



Авиационный технический центр сегодня

ской авиации этот показатель достигнет 100 млн! В авиакомпании говорят, что именно пассажиры делают ее сильнее и мотивируют постоянно развиваться.

Перевезли почти всю Россию

Каждый пятый житель нашей страны хотя бы раз летал на самолете с красно-синим логотипом UralAirlines.

От звезд шоу-бизнеса до врачей

Среди пассажиров Уральских авиалиний — бизнесмены и политики, известные люди, врачи и учителя. Часто Уральские авиалинии выступают «крыльями» крупных спортивных или светских мероприятий, перевозят спортивные команды, иностранные делегации и театральные труппы.

Авиакомпанию основал летчик

Руководителем авиакомпании является Сергей Николаевич Скуратов. Пилот первого класса, отличник воздушного транспорта, заслуженный работник транспорта РФ, почетный гражданин города Екатеринбурга и Свердловской области. Является кавалером ордена Дружбы. За заслуги перед Отечеством, многолетний и добросовестный труд, большой вклад в дело развития Российской гражданской авиации Сергей Николаевич награжден орденами Почета и «За заслуги перед Отечеством» IV степени. Сергей Николаевич всегда был и остается примером для подчиненных. Он освоил семь типов самолетов, налетал 11 тыс. безаварийных часов. Неудивительно, что бренд «Уральские авиалинии» — один из самых сильных на Урале.

Старт в непростые времена

Время основания компании было очень непростым, но в трудный переходный период руководство не только сумело сохранить авиационное предприятие, но и вывести его на лидирующие позиции. Генеральный директор Уральских авиалиний ценит трудовые кадры, строг в во-

просах обеспечения безопасности полетов и внимателен к людям.

Достойное место среди лидеров

Авиакомпания входит в топ крупнейших налогоплательщиков Екатеринбурга и всей Свердловской области, способствуя развитию региона.

Сергей Николаевич отмечает: «Уральские авиалинии» — социально ответственная компания, мы понимаем значимость платежей в бюджет, от наполнения которого зависит жизнь сотен и даже тысяч людей. Мы живем в этом городе, платим налоги здесь — значит, даем возможность развиваться нашему городу, делать его еще привлекательнее и комфортнее».

Лучший работодатель Екатеринбурга

Успешное развитие авиакомпании связано с заслугами более 3,5 тыс. специалистов: пилотов, инженеров, специалистов наземных служб — всех, кто с честью выполняет очень важную и непростую работу. Уральские авиалинии традиционно входят в первую десятку лучших работодателей Екатеринбурга. По словам сотрудников, даже в самые сложные времена руководство делает все, чтобы сохранять достойные условия труда.

Говорящий девиз

«Ваши мечты — наши крылья» — этот красивый слоган авиакомпании известен сегодня и специалистам-авиаторам, и тем, кто от авиации далек.

Юбилей Уральских авиалиний — знаменательное событие в жизни не только Екатеринбурга и Свердловской области, но и всей России. Авиакомпания обеспечивает качественные и безопасные перелеты для граждан, разрабатывает гибкую ценовую политику, постоянно совершенствует и улучшает сервис на борту. Каждый год из 30-летнего периода был непростым, но успешным, правильно спланированным и в достаточной мере эффективным. А значит, дальше будет проще поддерживать выбранную стратегию — развиваться и совершенствоваться для пассажиров.



Автор снимка самолета — Женева Нефёдова



Тренажер для пилотов

Новые задачи. Новые возможности

Роль Концерна ВКО «Алмаз–Антей» в модернизации ЕС ОрВД России

Акционерное общество «Концерн воздушно–космической обороны «Алмаз – Антей» было создано с целью сохранения и развития научно–производственного потенциала радиоэлектронной промышленности, обеспечения обороноспособности Российской Федерации, мобилизации ресурсов для финансирования программ по созданию систем, комплексов и средств воздушно–космической обороны и средств нестратегической противоракетной обороны.

Приоритетными направлениями деятельности концерна являются разработка, производство, модернизация, реализация, сопровождение эксплуатации, ремонт и утилизация для федеральных государственных нужд и иностранных заказчиков систем, комплексов и средств воздушно–космической обороны и средств нестратегической противоракетной обороны. В числе приоритетных направлений деятельности концерна, определенных на первом заседании совета директоров, – разработка, производство и внедрение в эксплуатацию средств и систем организации воздушного движения (ОрВД) для Единой системы ОрВД России.

В 2001 году Указом Президента РФ № 607 и постановлением Правительства РФ № 562 в состав Концерна «Антей» были переданы акции трех ОАО, ранее находившихся в федеральной собственности, а также акции семи предприятий, подлежащих акционированию, то есть бывших ФГУП.

В 2002 году Указом Президента РФ № 412 и постановлением Правительства РФ № 480 уже в состав ОАО «Концерн ПВО «Алмаз–Антей» были переданы акции еще семи предприятий, ранее находившихся в федеральной собственности, а двадцать пять предприятий подлежали акционированию с последующей передачей пакетов акций в состав концерна.

В настоящее время в состав концерна входят более 60 предприятий с учетом тех акционерных обществ, акции которых находились на балансе до выхода соответствующих указов Президента России и постановлений Правительства РФ.

Предприятия концерна специализируются на разработке, производстве, модернизации, реализа-



ции, сопровождении эксплуатации, ремонте и утилизации:

- автоматизированных систем управления;
- радиолокационных станций и комплексов различного назначения;
- систем связи и передачи данных;
- зенитно–ракетных комплексов и пр.

Концерном проводится большая работа по решению задач, направленных на производство продукции для федеральных государственных нужд, так и районные, а также оборудование практически всех трассовых радиолокационных позиций, созданных в период 70–80–х годов

XX века, поставлено предприятиями, вошедшими в дальнейшем в состав концерна. Однако анализ состава парка технических средств радиолокации, радионавигации, связи и автоматизации, находящегося на эксплуатации в системе ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», с учетом расхода ресурса (срока службы) указанных средств и затрат на поддержание эксплуатационной готовности, по состоянию на 2006 год (до появления АО «Концерн ВКО «Алмаз–Антей» в качестве поставщика технических средств ОрВД) показывает, что российский рынок средств и систем ОрВД был слабо централизован. Подавляющая часть количества аппаратуры, кроме средств автоматизации, разработана в конце 70–х – начале 80–х годов, серийно изготовлена в 80–х годах. Высокая степень износа радиотехнического оборудования приводила к снижению эксплуатационной и оперативной готовности технических средств и требовала значительных затрат на поддержание работоспособности оборудования.

Сложившееся положение дел являлось одним из определяющих факторов, отрицательно влияющих на уровень радиотехнического обеспечения полетов.

При этом за 1990–е – начало 2000–х годов были созданы несколько типов первичных РЛС, вторичных РЛС, более десятка типов оборудования для центров УВД. Указанные изделия значительно отличались особенностями эксплуатации и технического обслуживания, что приводило к трудностям обучения технического персонала, накоплению разнотипных комплектов ЗИП и т. д. Все это приводило к неэффективному расходованию ограниченных ресурсов и отсутствию единой технической политики.

Значительный объем работ при этом выполняли многочисленные частные малые предприятия, которые принадлежали физическим лицам, что создавало дополнительные риски. Ряд фирм закрывались, а изделия находились в эксплуатации. Были предприятия, которые поставляли изделия без сертификата, поскольку не имели сертифицированного производства, а в свое время получили указание об оснащении на свою продукцию, поскольку сертификация тогда на

такие изделия не требовалась. В ряде случаев не фиксировался программный продукт, а в дальнейшем поставлялись существенно видоизмененные изделия, и многие виды таких изделий находились на эксплуатации под одним и тем же названием. Были фирмы, в том числе иностранные или смешанные формы собственности, которые брались за реализацию комплексного оснащения аэропортов или РЦ, но не доводили до конца свои контракты, и их дорогостоящее оборудование находилось на балансе эксплуатирующей организации до полного списания.

Приход крупных иностранных фирм, таких как «Локхид Мартин» (США), «Талес» (Франция), ЕАДС (Германия), АМС (Италия) и другие, на отечественный рынок средств ОрВД, агрессивная политика этих фирм по продвижению собственных изделий, в том числе пониженного качества, потребовали от России принятия адекватных мер и объединения усилий отечественной промышленности в интересах обеспечения национальной безопасности.

Основным путем совершенствования процессов УВД в РФ (до появления АО «Концерн ВКО «Алмаз–Антей» в качестве поставщика оснащения центров ОрВД средствами автоматизации) было создание и внедрение автоматизированных систем и средств малой автоматизации управления воздушным движением, осуществляющих обработку данных и автоматизацию представления их диспетчерам.

По состоянию на 2006 год в системе ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» на эксплуатации находились: средства малой автоматизации УВД и ОВД типов: «КАРМ ДРУ», УКОИ «Строка–Ц», СОДВО «Норд», «Растр», «Коринф», «Топаз–2000» (оснащено значительное число РЦ и аэродромов); КСА УВД «Альфа» (Магадан); районные АС УВД иностранного производства «Теркас» (Москва), «Индра» (Ростов–на–Дону), аэродромные АС УВД «Спектр» (Пулково) и производства совместного российско–итальянского предприятия «Бурани–К» (Самара); аэродромно–районная АС УВД «Синтез» (Хабаровск) – на то время только аэродромная часть была введена в эксплуатацию.

Из 116 РЦ ЕС ОрВД и ВРЦ России автоматизированными системами УВД были оснащены только четыре районных центра – Москва, Ростов, Казань (системы второго уровня автоматизации) и РЦ Магадан (система первого уровня автоматизации). Только один аэроузел и три аэродрома федерального значения были оснащены автоматизированными системами второго уровня.

Вместе с тем наибольшая часть центров и пунктов УВД страны была оснащена средствами малой автоматизации УВД и ОД с автоматизированными рабочими местами диспетчеров (АРМ), которые обслуживают небольшие районы (1–5 секторов РЦ) в пределах зоны видимости одной радиолокационной позиции и аэродромы с КДП. Эти АРМ имели ограниченный набор функций обработки и отображения данных по сравнению с автоматизированными системами. Средствами малой автоматизации было оснащено около 80% РЦ.

В Транспортной стратегии Российской Федерации, сформированной в то время, одной из приоритетных задач стало создание 12–15 укрупненных автоматизированных центров управления воздушным движением.

Учитывая стратегическое значение создания укрупненных центров ОрВД для национальной безопасности, сложность технической реализации, отсутствие опыта выполнения подобных проектов у отдельных предприятий промышленности, необходимость проведения единой технической политики на базе унифицированных программных и технологических решений, было признано целесообразным (для госзаказчика) иметь единого системного интегратора – головного исполнителя, который объединил бы ведущих производителей оборудования для ЕС ОрВД.

Очевидно, что Концерн ВКО «Алмаз–Антей» в качестве генерального подрядчика (головного исполнителя работ) при масштабном государственном заказе обладал рядом преимуществ, к числу которых относятся:

- государственный статус концерна;
- положительный опыт деятельности предприятий концерна в модернизации ЕС ОрВД и создании ФСР и КВП;



– возможность интеграции работ предприятий концерна при решении проблемы информационно-технического взаимодействия систем УВД и ВКО;

– возможность комплексного использования интеллектуальных и производственных ресурсов как предприятий концерна, так и не входящих в него организаций промышленности;

– возможность реализации крупных программ, подобных CNS/ATM, или крупных региональных проектов оснащения, требующих длительного временного интервала с учетом последних достижений технического прогресса, преемственности и экономичности процесса эксплуатации, дифференцированного подхода для каждого региона и сдачи под ключ объектов с продолжительными гарантийными обязательствами.

Задача укрупнения центров организации воздушного движения – создания укрупненных центров ОрВД – была поставлена Федеральной целевой программой «Модернизация ЕС ОрВД Российской Федерации (2009–2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации 1 сентября 2008 года № 652.

В рамках мероприятий программы по созданию укрупненных центров были рассмотрены организация (развертывание) и техническое оснащение 11 укрупненных центров (УЦ) – Ростовского, Хабаровского, Магаданского, Иркутского, Новосибирского, Красноярского, Самарского, Тюменского, Екатеринбургского, Якутского и Санкт-Петербургского. Отдельным распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2007 года № 1130-р было задано проведение модернизации Московского центра автоматизированного управления воздушным движением с последующим созданием на его базе Московского УЦ. Таким образом, общее число запланированных к созданию укрупненных центров – 12 единиц.

К настоящему времени поставленная задача практически выполнена: образованы, оснащены новыми автоматизированными системами ОрВД (АС ОрВД УЦ), введены в эксплуатацию и успешно функционируют двенадцать укрупненных центров – Хабаровский, Ростовский, Самарский, Магаданский, Иркутский, Московский, Екатеринбургский, Тюменский, Новосибирский, Красноярский, Якутский и Санкт-Петербургский. В настоящее время заканчиваются работы по замене импортного оборудования в Ростовском региональном (укрупненном) центре ЕС ОрВД.

Каждый из укрупненных центров «вобрал в себя» все районные центры (РЦ) ЕС ОрВД, несколько десятков, прежде существовавшие в составе зональных и региональных центров (ЗЦ и РГЦ) ЕС ОрВД.

Территория, контролируемая укрупненными центрами, составляет от 600 тыс. кв. км (Самарский УЦ) до 5,8 млн кв. км (Магаданский УЦ с океаническим сектором ОВД). Для сравнения: площадь, контролируемая «наименьшим» Самарским

УЦ, превосходит площади таких государств, как Польша или Испания.

В ряду новых – уже созданных и оснащенных новым оборудованием центров ЕС ОрВД – следует упомянуть и еще о трех центрах особого значения – Калининградском, Петропавловск-Камчатском и Симферопольском районных центрах с правом планирования использования воздушного пространства (ИВП), трех важных, по-своему ключевых центрах – «форпостах» национальной системы ОрВД на западной, восточной и южной границах нашей страны. Для этих центров были разработаны свои полнофункциональные АС ОрВД, отличающиеся от АС ОрВД УЦ, по существу, только масштабами.

Организация укрупненных центров сопровождалась разработкой принципиально новых АС ОрВД для их оснащения. Первый укрупненный центр – Хабаровский, с его новой, не имеющей аналогов автоматизированной системой организации воздушного движения для укрупненного центра (АС ОрВД УЦ), был введен в эксплуатацию в ноябре 2011 года. Это была первая система такого класса, созданная российской промышленностью – предприятием АО «ВНИИРА», тогда холдинга ОАО «Концерн ПВО «Алмаз-Антей». Следующие 11 укрупненных центров также были успешно оснащены новыми АС ОрВД УЦ. Производителями систем выступили предприятия отечественной промышленности – АО «ВНИИРА» и ПАО «НПО «Алмаз» (ОКБ «ЛЭМЗ»), входящие в АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей», а также ООО «Фирма «НИТА» и АО «Азимут» – отечественные предприятия, специализирующиеся на производстве оборудования для ОрВД. Ими были разработаны четыре равноценные АС ОрВД УЦ, которые по своим функциональным возможностям и охвату значительно превосходят все существующие системы управления воздушным движением.

Созданные новые АС ОрВД для региональных (укрупненных) центров – это в своем роде уникальные, особо крупные системы нового поколения, не имеющие аналогов. В них реализованы все самые современные задачи обработки информации и автоматизации УВД. Выполнение основных функций в системах дублировано, для важных узлов обработки информации реализовано «горячее» резервирование, при создании систем применялись наиболее совершенные отказоустойчивые решения, способные обеспечить очень высокую степень их готовности. Используемое прикладное программное обеспечение (ПО) – только отечественной разработки и включено в реестр отечественного ПО. Все комплексы, находящиеся в тракте ОрВД, сертифицированы Росавиацией и Межгосударственным авиационным комитетом (МАК).

Следует также отметить, что в составе АС ОрВД используется только отечественное оборудование коммутации речевой связи, которое по своим функциональным характеристикам соответствует самым высоким современным требованиям.



Укрупнение центров ОрВД позволило создать предпосылки по решению целого ряда задач, связанных с дальнейшим совершенствованием аэронавигационной системы страны:

- резкое уменьшение количества связей «диспетчер – пилот» и «диспетчер – диспетчер» и соответствующее увеличение времени на принятие решения при потенциально конфликтных ситуациях, что влечет значительное повышение уровня безопасности полетов;

- оптимизация численности персонала центров ОВД;

- оптимизация структуры воздушного пространства, включая районы аэродромов (аэроузлов), в том числе спрямление маршрутов и использование разведенных коридоров входа–выхода;

- дальнейшая цифровизация процедур обмена информацией «диспетчер – пилот» при помощи цифровых линий передачи данных (CPDLC);

- переход от четырехуровневой к более оптимальной трехуровневой системе управления органами ОрВД;

- ввод на всех аэродромах России SID и STAR (приведение их в соответствие с международными правилами – унификация);

- автоматизация ввода бесконфликтных траекторий полета;

- возможность ввода бесподходного метода УВД в период малой (средней) ИВД;

- повсеместное применение технологий RNAV и RNP;

- использование технологий AMAN/DMAN (SMAN) для исключения маневров по курсу и высоте («векторение»);

- эффективное управление потоками ВД.

С 2006 года концерн поставил и внедрил сотни радиолокационных средств и систем, а также оснастил большинство аэродромных центров УВД.

АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей», являющееся одной из крупнейших компаний оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации, стало эффективным системным интегратором, организатором и непосредственным исполнителем всех работ по модернизации ЕС ОрВД, обеспечившим проведение единой технической политики при создании систем и средств аэронавигационного обслуживания.

Оценивая результаты проделанной работы, а также достигнутый уровень в области автоматизации процессов ОрВД, можно смело утверждать, что создание укрупненных центров ОрВД стало своего рода технологическим прорывом, открывающим новые возможности для дальнейшего развития отечественной аэронавигационной системы.

Каждая АС ОрВД регионального (укрупненного) центра – это уникальная «большая» интегрированная система, включающая комплекс средств автоматизации планирования использования воздушного пространства (КА ПИВП) и комплекс средств автоматизации управления воздушным движением (КА УВД), которые работают во взаимодействии, в системах одного производителя, как правило, на единой информационной базе.

КА УВД УЦ по масштабам и реализуемым функциям являются автоматизированными системами нового поколения, не имеющими аналогов. Они созданы на современных аппаратно-программных платформах и реализуют весь спектр задач автоматизированного УВД: мультисенсорную обработку и отображение данных наблюдения от первичных и вторичных радиолокаторов, радиолокаторов обзора летного поля (ОЛП), средств АЗН-В и многопозиционных систем наблюдения (МПСН); включают системы контроля за безопасностью воздушного движения, обеспечивающие автоматическое обнаружение и выдачу предупреждений об опасных сближениях ВС (STCA), о достижении ими минимальных безопасных высот (MSAW), входе ВС в запретные зоны (APW) и др.

В КА УВД реализованы функции обнаружения среднесрочных конфликтов между воздушными судами (MTCD), автоматического контроля выдерживания заданной траектории и напоминания (MONA), анализа плановых траекторий на бесконфликтность (CORA), функции безречевого взаимодействия при приеме-передаче управления ВС по протоколам OLDI и AIDC, функции управления потоками прилетающих и вылетающих ВС (AMAN/DMAN), приема, обработки и отображения метеорологической информации, сопряжения с цифровыми линиями

передачи данных для обеспечения взаимодействия с ВС по цифровым линиям передачи данных «диспетчер – пилот» (CPDLC) и другие важные функции, обеспечивающие поддержку принятия решений диспетчерами, что позволяет уверенно говорить о достигнутом высоком (по принятой в Российской Федерации классификации – четвертом, а в отношении отдельных функций – высшем – пятом) уровне автоматизации процессов ОВД в указанных системах.

Системы и средства, сосредоточенные в укрупненных центрах и работающие во взаимодействии друг с другом, а именно: новые АС ОрВД УЦ, «малые» КА ПИВП и УВД органов ОВД (управления полетами) аэродромов гражданской и государственной авиации, КА ПИВП МДП и ЦИО образовали, по существу, мощные региональные кластеры, где осуществляются сбор, обработка, хранение и ведение наиболее полной и достоверной информации о воздушном движении, планах полетов (ИВП), состоянии аэронавигационной инфраструктуры, метеоинформации и других данных.

Эти кластеры, или центры сбора и обработки данных о воздушной обстановке в зонах ответственности укрупненных центров, стали источниками информации для всех органов управления, решающих задачи, касающиеся сферы использования и контроля воздушного пространства: органов контроля воздушного пространства (противовоздушной обороны), органов управления государственной авиации, пользователей воздушного пространства (эксплуатантов воздушных судов) различного рода, в том числе пилотов и граждан – владельцев ВС, органов (служб) аэронавигационной информации, операторов аэропортов, других заинтересованных органов (структур).

Достигнутый уровень автоматизации в ЕС ОрВД, новая техническая и информационная инфраструктура открывают новые возможности по решению актуальных задач, касающихся ОрВД и в целом сферы использования и контроля воздушного пространства, в совершенствование которых необходимо вложить усилия сейчас, располагая столь мощным потенциалом в виде новых автоматизированных систем ОрВД региональных (укрупненных) центров.





Следуя взятому курсу

Авиакомпания «Азимут» успешно развивает региональные перевозки

Авиакомпания «Азимут» в 2022 году встретила свое пятилетие в числе ТОП-10 авиаперевозчиков России. Перевозчик Юга России получил сертификат эксплуатанта 18 августа 2017 года – в День воздушного флота. За пять лет самолеты авиакомпании выполнили 79 тыс. рейсов и перевезли более 6,5 млн пассажиров. Авиакомпания «Азимут» стабильно является лидером по эффективности эксплуатации самолета SSJ-100, выйдя на уровень налета около 8,5 часов в сутки на среднесписочное воздушное судно.

В 2022 году авиакомпания «Азимут» скорректировала маршрутную сеть в связи с ограничением полетов в два из трех аэропортов базирования, на которые приходилось 70% объема авиаперевозок. Перевозчик временно перевел в Минеральные Воды, Сочи и Внуково воздушные суда, летные и cabinные экипажи, инженерно-технический состав, а также сотрудников департамента наземного обслуживания. Эти меры позволили продолжить развивать маршрутную сеть из аэропортов Юга России по внутренним и международным направлениям.

Авиакомпания по-прежнему следует курсу на выполнение стратегической задачи в рамках запланированного развития географии полетов из южных базовых аэропортов и работает в рамках выбранной бизнес-модели. Стратегической целью является развитие региональных перевозок.

По итогам 2022 года авиакомпания по ряду ключевых производственных показателей превысила значения предыдущего периода. В 2022 году Азимут перевез 1,909 млн пассажиров, увеличил пассажирооборот до 3269,1 млн пкм, что на 9,4% больше, чем в 2021 году. В 2022 году занятость пассажирских кресел на рейсах выросла с 86,9% в 2021 году до 88,2%. Были открыты более 40 новых направлений, большинство из них – из Минеральных Вод, Внуково и Сочи. Авиакомпания «Азимут» успешно сотрудничает с регионами Российской Федерации в части развития маршрутной сети. Новые маршруты появились в расписании из Уфы, Калуги, Пскова и Махачкалы.



В 2023 году авиаперевозчик планирует увеличить маршрутную сеть до 92 направлений, 45% из которых будут выполняться из Международного аэропорта Минеральные Воды, 16% – из Сочи, 13% – из Внуково. Среди новых направлений как внутрироссийские, так и зарубежные. Авиакомпания также начала выполнение рейсов из Минеральных Вод в Самарканд, а в период весенне-летней навигации–2023 соединит прямым рейсом Мурманск и Минеральные Воды.

На Петербургском международном экономическом форуме в 2022 году между правительством Ростовской области и авиакомпанией «Азимут» было подписано соглашение о сотрудничестве в рамках реализации инвестпроекта по строительству ангарного комплекса. На сегодняшний день парк авиакомпании «Азимут» состоит из 19 воздушных судов SSJ-100.

Ангарный комплекс позволит проводить C-check – тяжелые формы технического обслуживания – двух воздушных судов одновременно. Реализация проекта позволит перевозчику Юга России выйти на российский рынок технического обслуживания и ремонта ближне- и среднемагистральных лайнеров – оказывать услуги для других авиаперевозчиков. Специалисты департамента инженерно-авиационной деятельности авиакомпании «Азимут» имеют соответствующую подготовку. Кроме того, ввод ангарного комплекса в эксплуатацию позволит создать 60 новых рабочих мест.

19 августа 2022 года, в канун Дня воздушного флота, был заложен первый камень в основание ангарного комплекса. Это будет первый подобный объект в аэропорту «Платов» – базовом аэропорту авиакомпании «Азимут». Авиакомпания «Ази-

мут» является одним из лидеров по эффективности эксплуатации воздушных судов SSJ-100, и это стало возможным в том числе благодаря развитию и усилению собственной материально-технической базы.

В 2022 году авиакомпания «Азимут» стала лауреатом национальной премии «Транспортная безопасность России – 2022». Авиаперевозчик использует самые современные и эффективные методы в области транспортной безопасности, обеспечение которой является приоритетом для компании.

В 2023 году исполняется 100 лет отечественной гражданской авиации. Вековой юбилей – торжественная дата для авиакомпании, аэропортов, регулирующих органов в сфере воздушного транспорта и органов управления воздушным движением, предприятий авиационной промышленности, для всех, кто трудится в небе и работает на

земле на благо развития пассажирских авиаперевозок. За сто лет отечественная авиация прошла путь от первых рейсов, выполненных на аэродромах с грунтовыми взлетно-посадочными полосами, до полетов на самых современных лайнерах между комфортабельными аэропортами во всех уголках страны.

Николай Егорович Жуковский, отец отечественной авиации, сказал: «Самолет – величайшее творение разума и рук человеческих, он не подвластен никаким авторитетам, кроме лиц, знающих и уважающих летные законы». Авиационная отрасль – самая наукоемкая. В авиации трудятся профессионалы высокого класса, их отличает целеустремленность и внимание к каждой детали. Руководство и коллектив авиакомпании «Азимут» поздравляют ветеранов воздушной отрасли и тех, кто сегодня трудится в этой сфере, со столетием гражданской авиации!





Генеральный директор
АО «Аэропорт Махачкала»
Саид Рамазанов

Воздушные ворота Юга России

МАХАЧКАЛА
Международный аэропорт | **МСХ**

Ими по праву считается аэропорт Махачкалы

В конце декабря 2022 года пассажиропоток аэропорта Махачкалы имени дважды Героя Советского Союза Амет-Хана Султана превысил 2,5 млн человек. Таких показателей не было за всю историю республиканской авиации. Как отмечают специалисты авиатранспортной отрасли, воздушная гавань столицы Дагестана бьет все возможные рекорды по росту пассажиропотока.

Впрочем, тенденция к увеличению роли международного аэропорта Махачкалы в федеральной транспортной системе прослеживается давно. Согласно официальным данным, за последние шесть лет пассажиропоток через главные воздушные ворота Дагестана вырос в два с половиной раза. Этому способствовало в том числе увеличение объемов субсидирования региональных воздушных перевозок. Так, если в 2021 году власти Дагестана просубсидировали авиаперевозчиков при обслуживании маршрутной сети региона на 130 млн руб., то в 2022-м – более 200 млн.

В настоящее время из аэропорта Махачкалы ежедневно совершается 40 рейсов в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сургут, Сочи, Минеральные Воды, Новый Уренгой, Уфу и Казань. Международное авиасообщение состоит из таких направлений, как Стамбул, Анталья (Турция), Дубай и Джидда (Саудовская Аравия), узбекистанские города Ташкент, Бухара, Наманган и Ургенч, а также Актау (Казахстан), Латакия (Сирия) и Ереван (Армения).

Лидерами перевозок с января по ноябрь признаны авиакомпании «Победа», «Сибирь», «Аэрофлот», «Уральские авиалинии» и Red Wings.

При этом с апреля 2022 года авиакомпания Red Wings стала базовой авиакомпанией аэропорта Махачкалы. «Базирование – значительный шаг на пути превращения аэропорта Махачкалы в полноценный хаб в воздушном коридоре «Север – Юг». Развитие инфраструктуры, в том числе строительство нового терминала, а также улучшение обслуживания на перроне за счет приобретения новой техники и слаженная работа коллектива позволяют говорить о хороших темпах развития нашего аэропорта. В сочетании с популярностью туризма в регионе это обеспечивает продвижение воздушной гавани Дагестана и становление воздушного формата Великого шелкового пути», – отметил генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Саид Рамазанов.

В последнее время в России сильно изменился так называемый авиационный ландшафт. Соответственно, поменялся и вектор развития отрасли. Акцент сегодня делается на внутреннем туризме и внутренних авиаперевозках. А потенциал Дагестана один из самых высоких в стране. Здесь есть что посмотреть, чему поучиться, есть

возможность укрепить здоровье, отдохнуть, познакомиться с историей, культурой и обычаями Страны гор.

За последние два года, по данным властей республики, поток туристов увеличился в 13 раз. По сведениям Министерства по туризму и народным художественным промыслам, он растет на 30–40 процентов в год. Количество туроператоров в республике выросло втрое. А в конце декабря 2022 года запущена новогодняя чартерная программа «Зимний Дагестан». Это объясняется растущим туристическим потоком, развитием индустрии гостеприимства в республике, появлением все новых возможностей для людей, стремящихся познакомиться с Дагестаном.

Перечисленные показатели не могут не радовать и в то же время требуют принятия серьезных мер по развитию аэропорта.

В 2021 году был сдан в эксплуатацию новый терминал международных воздушных линий общей площадью более 8 тыс. квадратных метров и пропускной способностью 190 пассажиров в час. Ввод терминала позволил избавиться от реверсивной схемы обслуживания пассажиров международных направлений, то есть теперь одновременно будут обслуживаться пассажиры как на вылет, так и на прилет. Пропускная способность аэропорта увеличилась втрое.

Кроме того, 30 ноября 2022 года Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин подписал распоряжение «осуществить в 2023–2025 годах бюджетные инвестиции за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета в размере 13 млрд 120 млн руб. в строительство и реконструкцию объекта капитального строительства «Реконструкция аэропорта Махачкала (Уйташ)» в рамках федеральной госпрограммы «Развитие транспортной системы». Определить государственным заказчиком и застройщиком объекта было решено федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры».

Согласно документу в ходе первого этапа планируется строительство новой искусственной взлетно-посадочной полосы. На втором этапе предусмотрена реконструкция перрона и иной аэродромной инфраструктуры.

Основную долю выделенных средств направят на увеличение пропускной способности аэропорта. Интенсивность работы воздушной гавани возрастает, а значит, необходимо обеспечить условия для допуска новых типов самолетов, в том числе широкофюзеляжных, а также отвечать запросам авиакомпаний на прием/выпуск грузовых бортов.



Кроме того, ежегодно аэропорт Махачкалы обслуживает более половины российских мусульман-паломников во время хадж-кампании. Они летают именно широкофюзеляжными бортами, за счет чего исчерпывается квота использования ВПП. В том числе по этой причине речь идет о строительстве новой бетонной взлетно-посадочной полосы размером 3200x45 м, расширении перрона с увеличением мест стоянок до двадцати, установке светосигнального оборудования с обоих курсов посадки, устройстве водосточно-дренажной системы вдоль новой взлетно-посадочной полосы с очистными сооружениями, строительстве основной и стартовой аварийно-спасательных станций.

Удлинение ВПП с нынешних 2600 метров до 3200 позволит принимать самые крупные пассажирские самолеты типа Boeing 777 с 400 пассажирами на борту. Ведется работа по получению новых международных назначений из Махачкалы и расширению маршрутной сети по региональным направлениям.

Реализация этого проекта даст возможность аэродрому эксплуатировать новые типы воздушных судов, повысить качество обслуживания жителей и гостей Республики Дагестан и ежегодно принимать и отправлять более 5 млн пассажиров. А в перспективе, как надеется Саид Рамазанов, и до 10 млн пассажиров в год.

Возведение нового пассажирского терминала для приема внутренних авиарейсов начнется уже в 2023 году. Стоимость проекта оценивается в 2,5 млрд руб. По словам Саида Рамазанова, строительство терминала будет вестись за счет собственных средств аэропорта.

При этом власти республики взяли на себя обновление инженерной и транспортной инфраструктуры аэропорта. Правительство региона

заложило на эти цели 515 млн руб. В рамках проекта запланировано строительство шести объектов: двух кабельно-воздушных линий электропередачи, водоочистных сооружений, ливневой канализации с очистными сооружениями, а также двух подъездных путей к аэропорту.

Второй этап реконструкции создаст в республике более 200 новых рабочих мест. Объем налоговых поступлений составит порядка 365 млн руб., в том числе 129 млн руб. в консолидированный бюджет Республики Дагестан. Срок ввода объектов в эксплуатацию – декабрь 2025 года.

В планах руководства аэропорта: – дальнейшее совершенствование деятельности по наземному и аэропортовому обслуживанию воздушных судов;

– улучшение качества VIP-обслуживания и обслуживания официальных лиц и делегаций;

– совершенствование аэропортовой инфраструктуры, в том числе паркинга, зон отдыха; – развитие деловой авиации и чартерных перевозок из аэропорта, а также аэродромного комплекса, включая расширение перрона, строительство вертодрома, оснащение комплекса оборудованием, отвечающим стандартам ИКАО.

Все перечисленное, а также ввод новых пассажирских терминалов, потребует увеличения кадрового состава аэропорта. Здесь есть опыт взаимодействия с вузами, где готовят специалистов для авиатранспортной отрасли. Ежегодно сюда приезжают на практику студенты-дагестанцы, которые обучаются в Москве и Санкт-Петербурге в университетах гражданской авиации. Их с удовольствием принимают, подготавливая кадровый резерв для текущих сотрудников. В аэропорту надеются, что и базовый авиаперевозчик авиакомпания Red Wings окажет поддержку в подготовке дагестанских пилотов, бортпроводников и других специалистов.

Международный аэропорт Махачкалы имени дважды Героя Советского Союза Амет-Хана Султана – это своеобразные воздушные ворота Юга России. Самим его расположением на трансконтинентальном маршруте «Север – Юг» ему предначертано стать хабом, и эта удобная локация позволяет усилить роль аэропорта в системе воздушного транспорта страны. Аэропорт продолжает наращивать маршрутную сеть новыми направлениями и демонстрировать один из самых высоких показателей динамики пассажиропотока в Северо-Кавказском федеральном округе.

Благодаря заключенному с министерством экономики республики соглашению АО «Аэропорт Махачкала» недавно стал участником программы поддержки в рамках национального проекта «Производительность труда». Участие в этом проекте позволит аэропорту Махачкалы улучшить производственные процессы и увеличить прибыль. Реализуемая Федеральная программа реконструкции и строительства в совокупности с новыми инвестициями даст возможность обслуживать пассажиров многих авиакомпаний на высоком уровне в соответствии с требованиями и стандартами ИКАО.

«Это важный для нас опыт, который позволит выявлять проблемы в производственных процессах и устранять их. Только по итогам первого года работы производительность предприятия должна увеличиться не менее чем на 10%, а в перспективе – более чем на 30% за три года по сравнению с базовым значением. Предстоит нелегкая, но интересная работа», – отметил генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Саид Рамазанов.





Горизонты профессионализма

Ростовский филиал МГТУ ГА – в авангарде науки и образования

В отечественной гражданской авиации Ростовский филиал МГТУ ГА по праву занимает достойное место среди авиационных учебных заведений, являясь единственным на Юге России ведомственным отраслевым вузом гражданской авиации. Долгие годы филиал осуществлял исключительно заочное обучение, по отдельным направлениям студенты обучались лишь до 3-го курса и уезжали в Москву заканчивать обучение. Качественные изменения начались с октября 2009 года, когда на должность директора Ростовского филиала МГТУ ГА был назначен молодой и энергичный руководитель Григорий Акопов.

В первую очередь перед новым руководством встала задача модернизации работы вуза, привлечения в филиал высококвалифицированных кадров. И практически с самого начала работы в филиал была приглашена победительница ряда профессиональных конкурсов и высококвалифицированный специалист с серьезным опытом работы в высшем образовании Виктория Пашинская. Благодаря ее усердной профориентационной и учебно-воспитательной работе уже с 2010 года в Ростовском филиале существенно возросло количество абитуриентов, обучающихся на договорной основе. Это позволило осуществить ряд новаций в деятельности Ростовского филиала МГТУ ГА.

С 2010 года руководством вуза была выстроена система взаимодействия с профильными предприятиями и организациями гражданской авиации. На регулярной основе организовано проведение профориентационных мероприятий и встреч с абитуриентами. И в вуз пошла молодежь, причем не только на плановые, бюджетные места, но также и на те, что предлагались на договорной основе. Уже за первые три года работы нового руководства количество студентов, обучающихся по договору, утроилось, а за пять лет количество обучающихся на договорной основе увеличилось в пять раз.

В настоящее время Ростовский филиал МГТУ ГА по праву считается центром авиационной науки и образования на Юге России. В вуз регулярно обращаются отраслевые предприятия для проведения научных исследований, подготовки и переподготовки специали-



Заместитель губернатора, министр транспорта Ростовской области Владимир Окунев отметил организаторов форума почетными грамотами и благодарностями

В Ростовский филиал МГТУ ГА привлечены многие ведущие специалисты авиационной отрасли, а также доктора и кандидаты наук. Но главным достижением явилось открытие в 2018 году очной формы обучения – впервые в истории Ростовского филиала МГТУ ГА. На сегодняшний день около 800 студентов обучаются заочно по трем техническим направлениям и около 200 студентов – очно по направлению «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей». В ближайшее время планируется открытие очной формы обучения и по другим специальностям, а с 2023 года будет проводиться набор по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования». Открытие очной формы обучения и расширение направлений подготовки стало возможным благодаря получению по инициативе Федерального агентства воздушного транспорта нового корпуса на территории бывшего

аэропорта Ростова-на-Дону, фактически в шаговой доступности от основного корпуса вуза. В новом корпусе планируется организация кампуса, совмещающего в себе комнаты для проживания и аудитории для занятий.

В 2022 году Ростовский филиал МГТУ ГА получил лицензию по направлению подготовки «Технология транспортных процессов», ведется серьезная научно-исследовательская работа. В частности, именно этим аспектам посвятил себя профессор Григорий Акопов, перейдя с должности директора филиала МГТУ ГА на заведование кафедрой социально-экономических дисциплин. Ректор МГТУ ГА, профессор Борис Елисеев принял единственно возможное решение, и в 2022 году Ростовский филиал МГТУ ГА возглавила Виктория Пашинская, которая за 12 лет работы в филиале заслужила не только безусловный авторитет и доверие у коллег, но и любовь студентов.



Соглашение подписывают губернатор Ростовской области Василий Голубев, исполнительный директор авиакомпании «Азимут» Эдуард Теплицкий и директор ростовского филиала МГТУ ГА Виктория Пашинская

Возглавив вуз, она не только продолжила позитивные начинания, но и существенно расширила сотрудничество с профильными авиационными предприятиями, организовала профильную практику с перспективой трудоустройства для студентов. Так, 17 июня 2022 года правительство Ростовской области и авиакомпания «Азимут» заключили с Ростовским филиалом Московского государственного технического университета гражданской авиации соглашение о сотрудничестве. Документ подписали губернатор Ростовской области Василий Голубев, исполнительный директор авиакомпании «Азимут» Эдуард Теплицкий и директор Ростовского филиала МГТУ ГА Виктория Пашинская в рамках Петербургского международного экономического форума 2022 года. В ближайшие годы в аэропорту «Платов» будет введен в эксплуатацию технический центр для обслуживания воздушных судов и, в соответствии с соглашени-

ем, студентов Ростовского филиала МГТУ ГА будут готовить для работы в этом техническом центре.

В ноябре 2022 года Ростовский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации провел международный логистический форум, приуроченный к Дню работников транспорта. Он открылся международной конференцией «Воздушный транспорт – основа логистических коммуникаций». Конференция под общим названием «АвиаТранс» проводится в вузе с 2011 года, и данная конференция не стала исключением. Особенностью нынешнего мероприятия было то, что конференция была включена в единый логистический форум, который стартовал 17 ноября 2022 в Ростовском филиале МГТУ ГА и завершился 25 ноября 2022 в Доме правительства Республики Армения. Форум проводился по инициативе Минэкономразвития России в рамках программы международного сотрудничества между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Армения, подписанной в декабре 2021 года.

Председатель организационного комитета международного российско-армянского логистического форума профессор Григорий Акопов подчеркнул, что решение провести логистический форум было принято в связи с лицензированием нового направления подготовки – «Технология транспортных процессов», профиль – «Организация перевозок и управление на воздушном транспорте».

...У Ростовского филиала МГТУ ГА большие планы на будущее, к столетию гражданской авиации вуз подошел на пике своего развития. Осваивается новый корпус, пролицензировано новое направление подготовки, высоко востребованное в гражданской авиации Юга России. В 2023 году состоится первый выпуск студентов очной формы обучения. В декабре 2022 года в вузе был организован «День карьеры» с участием специалистов центра занятости населения города Ростова-на-Дону, представителей работодателей (Авиакомпания «Азимут», ПАО «Роствертол», АО НПК «ПАНХ» и др.). Таким образом, выпускники вуза в 2023 году будут трудоустроены по специальности.



Студенты у нового кампуса



Точка опоры

Взлетная полоса как торжество технической мысли

Ленинградской области по заявкам организаций, частных лиц и МЧС.

Начиная с 2008 по 2012 год, АО «НТК «АТЦ» являлось генподрядчиком по строительству зимовочного комплекса и аэродрома на новой российской станции «Прогресс» в Антарктиде.

В целом могу сказать, что успешные результаты многолетней работы наших специалистов в решении широкого спектра практических задач отечественного аэродромостроения позволили нам уже к началу нового, 2023 года сформировать портфель заказов для работы в нашей стране и в странах ближнего зарубежья.

Кроме того, мы активно участвуем в деятельности таких общественных организаций, как Международная академия транспорта, Ассоциация «Аэропорт» ГА и Общественный совет при Минтрансе России. Вместе с коллегами занимаемся проблемами развития авиатранспортной отрасли в рамках реализации государственных программ по освоению территории Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоны и разработкой нормативной базы в сфере эксплуатационного содержания аэродромов, применения новых материалов и технологий для строительства и ремонта аэродромных покрытий и оценки их технического состояния.

– **Разработка и развитие нормативной базы в сфере проектирования, строительства и эксплуатационного содержания аэродромов – важное направление деятельности. Какие нормативные документы разработал ваш центр?**

– Вы правы, современная нормативно-техническая база является важнейшей составляющей обеспечения качества на всех стадиях жизненного цикла функционирования аэродрома, начиная с проектных решений, выполнения строительных работ и заканчивая его безопасной эксплуатацией.

АО «НТК «АТЦ», имея за плечами многолетний опыт в области проектирования, строительства и эксплуатации аэродромов в различных природно-климатических зонах страны, ведет активную работу в качестве разработчика и эксперта по актуализации нормативной базы для проектных и строительных организаций, а также для операторов аэродромов. При этом особое внимание уделяется аэродромам, расположенным в сложных природно-климатических условиях, включая Арктическую зону.

Нашими специалистами в 2020 году разработан ряд новых отраслевых нормативных документов по линии Минстроя России – сводов правил. Большое внимание в этих документах уделено включению в них инновационных технологий и материалов, обеспечивающих сокращение стоимости и сроков строительства объектов аэродромной инфраструктуры, а также продление их эксплуатационного ресурса.

Так, в своде правил «СП 487.1325800.2020 «Гидроаэродромы. Правила проектирования» (вступил в действие с 18 июня 2021 года) устанавливается классификация гидроаэродромов, введены размеры акватории гидроаэродрома, включены требования по проведению инженерных изысканий, требования к составу сооружений на акватории гидроаэродрома и береговой линии, к планировочным решениям, к расчету длины летной полосы и глубины рабочего бассейна, к типовым конструкциям маркеров и дневной маркировки гидроаэродромов, к схеме размещения временного и подвижного оборудования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов.

Социально-экономическая эффективность применения данного свода правил на практике обеспечит выполнение и содействие соблюдению требований «Технического регламента о безопасности зданий и сооружений» в области проектирования и строительства гидроаэродромов, а также конкретизирует требования к планировочным и конструктивным решениям, инженерным системам еще на стадии проектирования.

Наличие данного нормативно-технического документа позволит уйти от практики принятия проектных решений на основании частного опыта проектировщиков или требований заказчика, мотивированных неоправданной экономией средств, что является фактором повышения рисков аварий, которые могут повлечь за собой значительные убытки как частных инвесторов, так и государства в целом.



Перечень обязательных мероприятий по геотехническому мониторингу при эксплуатации аэродромов, расположенных на территориях с распространением специфических грунтов и возможностью проявления опасных геологических процессов, регламентирует новый свод правил «СП 489.1325800.2020 «Аэродромы. Геотехнический мониторинг при эксплуатации» (вступил в действие с 24 июня 2021 года).

В нем разработаны указания по составу, организации и правилам проведения мониторинга на аэродромах, установлены критерии опасности процессов и явлений, протекающих на аэродромах в особых условиях, включены требования для внедрения современных методов контроля за развитием опасных геологических процессов и оценки степени их влияния на элементы аэродрома.

Новый свод правил «СП 491.1325800.2020 «Аэродромы. Правила обследования технического состояния» (вступил в действие с 26 июня 2021 года) определяет требования к использованию специализированных аппаратно-программных комплексов, обеспечивающих идентификацию и классификацию дефектов покрытий, с целью создания базы данных, прогнозирования дальнейшего состояния покрытий и планирования мероприятий по их текущему, капитальному ремонту или реконструкции.

Должен заметить, что применение системного подхода при разработке данного свода правил впервые позволяет приступить к формированию баз данных для создания автоматизированных систем управления техническим состоянием аэродромов как их собственниками, так и операторами аэродромов.

Зарегистрированный новый свод правил «СП 490.1325800.2020 «Аэродромы. Правила производства работ» (вступил в действие с 25 июня 2021 года) обобщает накопленный опыт строительства аэродромов за последние годы и обеспечивает повышение качества и надежности возводимых сооружений, в том числе за счет применения передовых технологий строительства, технических решений, материалов, изделий, конструкций и оборудования, а также за счет возможности выполнения строительных работ при пониженных и отрицательных температурах воздуха.

Новый свод правил «СП 488.1325800.2020 «Аэродромы и посадочные площадки с покрытиями облегченного типа. Правила проектирования» (вступил в действие с 22 июня 2021 года) обеспечивает применение современных требований к проектированию облегченных покрытий линейных транспортных сооружений применительно к аэродромам, расположенным в том числе и в сложных природно-климатических условиях.

Помимо снижения затрат на строительство на 20–30% и на эксплуатационное содержание до 15% новые правила проектирования будут способствовать повышению мобильности населения отдаленных районов Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоны страны.

– **Компания значительно расширила свои компетенции за счет создания испытательных лабораторий аэродромов. Какие преимущества это вам дает?**

– Наличие в структуре АО «НТК «АТЦ» испытательной лаборатории аэродромов, аккредитованной Росавиацией и Госавиарегистром МАК, позволяет специалистам предприятия оказывать услуги по оценке технических характеристик аэродромов РФ и стран ближнего зарубежья в рамках выполнения работ на предпроектной стадии подготовки их к реконструкции или на завершающей стадии подготовки аэродромов к сертификации.

В 2019 году была создана испытательная лаборатория по проверке строительных материалов, используемых для строительства, текущего ремонта и эксплуатационного содержания аэродромных покрытий. Лаборатория аккредитована на соответствие требованиям

ГОСТ ISO/IEC 17025–2019 «Общие требования к компетентности испытательных и калибровочных лабораторий», что позволяет проводить оценку качества материалов и давать оценку возможности применения новых материалов различных производителей на аэродромах согласно требованиям новых федеральных авиационных правил № 441, утвержденных Минтрансом 30 ноября 2022 года, и рекомендовать проектировщикам и операторам аэродромов применять наиболее эффективные из них.

Начиная с 2021 года и по настоящее время АО «НТК «АТЦ» участвует в реконструкции аэродрома Левашово в Санкт-Петербурге, на который планируется перебазирование ООО «Авиапредприятие «Газпром-авиа».

Комплексное инструментальное обследование существующих элементов аэродрома позволило специалистам АО «НТК «АТЦ» разработать на основе выполненных расчетов оптимальные технические решения по реконструкции аэродромных покрытий и технологиям устройства насыпей на слабых, водонасыщенных грунтах с применением отечественных армирующих геоконструкций.

В процессе работы были проведены многочисленные лабораторные испытания местных строительных материалов для подбора оптимальных составов конструктивных слоев новых покрытий и даны рекомендации по их устройству на объекте. В настоящее время специалистами АО «НТК «АТЦ» осуществляется оценка основных технических характеристик построенных покрытий для подготовки реконструируемого аэродрома к сертификационному процедуре и вводу в эксплуатацию гражданского сектора.

– **Какие современные технологии вы используете? Имеете ли свои оригинальные разработки?**

– Специалисты центра разрабатывают и внедряют инновационные технологии и материалы для строительства и реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры.

В рамках реализации государственных программ развития Арктической зоны АО «НТК «АТЦ» осуществляет научно-техническое сотрудничество с российскими и зарубежными производителями сборно-разборных металлических и композитных покрытий по их вводу в эксплуатацию для создания сети мобильных развертываемых вертодромов и посадочных площадок преимущественно в труднодоступных районах страны.

В период 2020 и 2021 годов специалистами АО «НТК «АТЦ» были проведены натурные испытания сборных покрытий из алюминиевых плит производства ЛПЗ «Сегал» (г. Красноярск) и сборного покрытия из металлокомпозитных плит производства ТОО HeliCom Республики Казахстан в г. Алма-Ате. По результатам испытаний выданы заключения о соответствии данных типов покрытий требованиям СП 121.13330.2019 «СНП 32–03–96 Аэродромы» в части безопасности и регулярности взлетно-посадочных операций вертолетов, прочности, надежности и долговечности покрытий в целом и их составных элементов.

В настоящее время АО «НТК «АТЦ» совместно со специалистами ООО «Композит Групп» осуществляет разработку и патентование новой конструкции сборно-разборного аэродромного покрытия облегченного типа из композитных материалов, предназначенного для быстрого развертывания мобильных посадочных площадок и вертодромов в труднодоступных районах страны. В 2023 году планируется проведение натурных испытаний нового покрытия на неподготовленных грунтовых основаниях различного типа с последующим применением для регулярной эксплуатации.

Аналогичная технология ремонта цементобетонных покрытий была нами применена в 2005 году при комплексной реконструкции вертодрома на Валдае Новгородской области по заказу Администрации Президента России.

А в 2012 году по заданию правительства Санкт-Петербурга Аэротехническим центром совместно с институтом «Ленаэропроект» была разработана Генеральная схема развития авиационного узла Санкт-Петербурга с концепцией развития вертолетных перевозок и размещением вертодромов и вертолетных площадок на территории Санкт-Петербурга на перспективу до 2025 года. Также велась работа по развертыванию сети посадочных площадок в Санкт-Петербурге и



Полеты во сне и наяву

Как картофельное поле у деревни Новинки–Бегичево стало аэродромом



Генеральный директор
ООО «АБН АЭРО»
Борис Николаев

Все началось в 2007 году, когда энтузиасты авиации выкупили землю недалеко от Серпухова и зарегистрировали посадочную площадку Новинки. Так была реализована мечта инициатора проекта Владимира Ивянского о том, чтобы все, кто «летает во сне» и не мыслит своей жизни без авиации, могли вкусить радость полета.

В 2011 году Владимир Ивянский трагически погиб, но его дело продолжает жить. Сегодня здесь функционирует аэроклуб «АБН АЭРО», где обучаются будущие пилоты. О том, чем живет клуб сегодня, рассказал его руководитель Борис Николаев, выпускник МАИ, коммерческий пилот и пилот-инструктор в одном лице, имеющий опыт управления более чем десятком типами воздушных судов и обучения профессиональных пилотов, эксперт в области ремонта авиационной техники и разработки летательных аппаратов.

– Борис Алексеевич, как в аэроклубе выстроен процесс обучения пилотов? Какие категории пилотов вы обучаете? Есть ли своя специфика, какие преимущества?

– В нашем аэроклубе действует система обучения в соответствии с лучшими международными практиками. Наши ученики получают свидетельства пилотов за границей. Как ни странно, даже в наше сложное время это сделать проще, чем соответствовать избыточным требованиям отечественной авиационной администрации.

Аэроклуб работает на основе членства. Членом клуба доступны все программы – частного, коммерческого и линейного пилота, программа подготовки пилотов к полетам по приборам. Также мы занимаемся организацией поездок для прохождения квалификационных экзаменов и получения пилотских лицензий. Для каждого члена клуба есть возможность обучения в своем темпе по индивидуальному плану, проводятся и групповые занятия.

Особенностью клуба является уникальная для нашей страны система контроля качества подготовки пилотов, включающая автоматизированные тесты, устные и практические экзамены.

– Расскажите об инфраструктуре и парке самолетов вашего клуба.

– Аэроклуб базируется на одном из передовых аэродромов малой авиации – посадочной площадке Новинки. В 2018 году на Втором Всероссийском конкурсе «Лучший аэродром АОН России» аэродром Новинки был признан лучшим аэродромом с искусственной ВПП.

Аэродром Новинки располагает новой ВПП 700х18 м с твердым покрытием, со светосигнальным оборудованием, рулежными дорожками и перронами, оборудованной системой захода по приборам. Также имеется резервная грунтовая ВПП.

В планах – достроить ИВПП – 1300х35 м, что значительно расширит возможности по приему бортов большего типоразмера.

Построены комфортное многофункциональное административное здание с диспетчерской вышкой, кафе для пилотов и гостей аэродрома, а также офисные помещения с верандой с видом на взлетно-посадочную полосу.

На аэродроме расположены 26 ангаров для самолетов общей площадью около 12 тыс. кв. м, большинство из них оборудованы помещениями для отдыха пилотов. На территории есть трехзвездочные гостиничные комплексы, базируется несколько производственных компаний. Функционирует хорошо оснащенный учебный центр «МАГ АЭРО», оборудованный современным тренажером. Ежегодно АУЦ выпускает порядка 50 частных пилотов для однодвигательных самолетов.

На территории аэродрома базируются порядка 80 легких самолетов и несколько вертолетов. Действуют 5 сертифицированных авиационно-технических центров, занимающихся обслуживанием широкого перечня моделей воздушных судов.

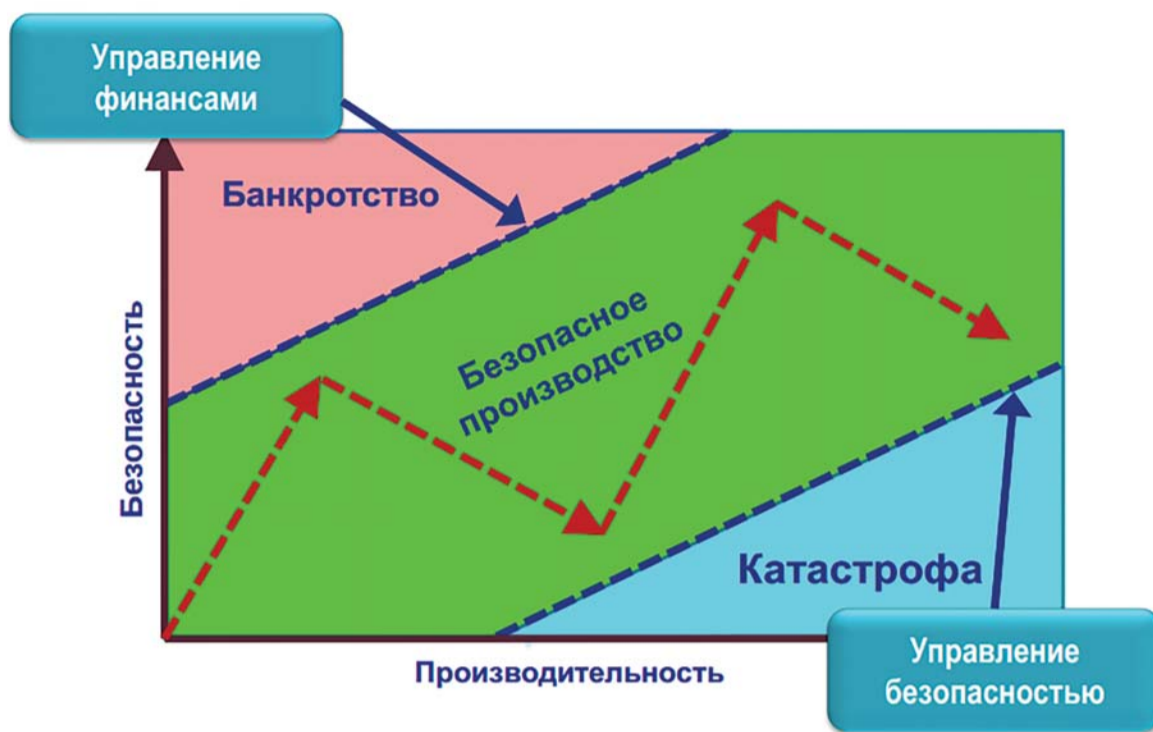
Аэроклуб располагает несколькими легкими сухопутными самолетами и самолетом-амфибией.

– Клуб много делает для популяризации авиации среди школьников. Что, на ваш взгляд, нужно сделать для массовой подготовки начинающих пилотов? Надо ли разрабатывать типовые программы обучения? Как повысить доступность данного вида образования для малой, государственной и коммерческой авиации?

– Подготовка авиационного персонала (даже частных пилотов и пилотов планера) в нашей стране относится к дополнительному профессиональному образованию. Это значит, что обучаемый должен как минимум учиться в среднем специальном учебном заведении, а диплом о подготовке он получит только вместе с дипломом о среднем специальном образовании. Кроме того, в России типовые легкие воздушные суда не производятся, а подготовка частных пилотов не проводится индивидуально, как это предусмотрено Воздушным кодексом РФ.

На мой взгляд, для повышения доступности первоначальной подготовки нужно принципиально упростить процедуры получения сертификата типа и допуска к эксплуатации легких и сверхлегких воздушных судов, а также решить

Дилемма управления безопасностью



проблему подготовки пилотов в индивидуальном порядке.

– Как вы думаете, что мешает развитию малой авиации в нашей стране? Считаете ли вы, что этот сегмент сильно зарегулирован?

– Две составляющие регулирования – само законодательство и его применение. Если говорить о легкой авиации, то в этой сфере ситуация с законодательством не так плоха в отличие от правоприменительной практики, которая в нашей стране носит запретительный характер. По моему опыту могу сказать, чем лучше становятся федеральные авиационные правила, тем хуже ситуация с их применением. Складывается впечатление, что чиновники Росавиации по причине боязни новаций и не имея отработанных инструментов по измерению и обеспечению безопасности полетов пытаются скомпенсировать либеральность законов дополнительными требованиями. Казалось бы, много контроля не бывает, однако в условиях ограниченности ресурсов невозможно обеспечить стопроцентный контроль, а значит, необходимо распределять контроль эффективно. У нас же получается, что ресурсы тратятся на контроль в тех местах, где нет опасности, что просто увеличивает нагрузку на бизнес, негативно влияя на безопасность.

Для развития авиации государство должно признать рост авиационной отрасли такой же важной задачей, как обеспечение безопасности полетов.

– Часть эксплуатантов считают, что саморегулирование – это тот механизм, который дает возможность объединить отрасль и усилить ответственность. Как вы относитесь к идее объединения предприятий малой авиации в

саморегулируемую организацию (СРО)?

– Эти эксплуатанты предлагают систему СРО от безысходности, столкнувшись с проблемой, когда регулятор практически уничтожил объект регулирования. Пример авиационных администраций государств, развитых в авиационном отношении, показывает, что малая авиация может развиваться и при государственном регулировании. Эффективное регулирование, на мой взгляд, предполагает равновесие между контролем и развитием. Создав СРО, мы просто заменим одного регулятора на другого, только за счет тех же эксплуатантов.

– Бытует мнение, что обязательно членство в СРО способно заменить собой получение сертификата эксплуатанта. Будет ли это способствовать повышению безопасности полетов легких воздушных судов?

– Повторюсь, замена государственного регулятора саморегулированием не дает решения. Современное российское законодательство позволяет авиации развиваться, однако правоприменительная практика блокирует развитие. Здесь проблема и чиновников, и участников рынка. Необходима методическая поддержка и тем и другим. У нас в стране острый недостаток практики применения современных норм законодательства (при том, что сами нормы уже приняты и опубликованы) при отсутствии государственной системы управления безопасностью полетов.

В связи с отсутствием официально опубликованного уровня безопасности, который считается приемлемым, существует заблуждение, что можно достичь абсолютной безопасности. При этом выполнение этой недостижимой за-

дачи возлагается на авиационные компании. В случае катастрофы (которая неизбежна чисто статистически) авиакомпания на практике лишается разрешения вести деятельность. При этом мало кто задается вопросом, сколько лет до этого авиакомпания выполняла полеты безаварийно.

Эффективное регулирование авиации – это достижение баланса безопасности и экономической целесообразности полетов. Например, если авиакомпания известна большим количеством аварий, понятно, что никто не будет покупать билеты. Однако если вложить слишком много в безопасность, то билеты тоже продать не получится из-за их высокой стоимости. Поэтому ставить задачи повышения безопасности, не говоря о создании условий для развития, означает пойти путем, ведущим в никуда.

– Каким вам видится будущее малой авиации в России?

– Наша экспертная группа активно работает, продвигая эффективные методы регулирования, основанные в том числе на лучших международных практиках. Мы рассчитываем, что с введением в действие плана законодательных и организационных мероприятий, в разработке которого мы принимаем участие, удастся создать условия для развития авиации при соблюдении приемлемого (стандартно высокого) уровня безопасности полетов. Именно так. Могу с полным основанием утверждать, что авиация – это самый безопасный вид транспорта. Существующий стандартный уровень безопасности в авиации все еще недостижим для автомобильного транспорта.

Рассчитываем, что малая авиация реализует свой потенциал роста, который кратно превышает текущий уровень.



Развитие гражданской авиации в Забайкалье началось с 1930-х годов, после того как 20 сентября 1932 года в Чите была открыта аэростанция (аэропортом в современном понимании это назвать было трудно). Единственное здание барачного типа, в котором находились все необходимые помещения для служб от кабинета начальника аэропорта до комнаты отдыха для перелетающих экипажей, и образовывало весь аэропортовый комплекс на тот момент. Несмотря на свою простоту, аэростанция в Забайкалье могла обеспечить как техническое обслуживание самолетов и заправку их топливом, так и отдых для перелетающих экипажей.

Полетная программа в то время была достаточно скромной, включающей в себя всего один маршрут от Иркутска до Могочи с промежуточными посадками в Чите и Нерчинске.

Для того чтобы укрепить позиции гражданской авиации в Забайкалье и расширить ее возможности, летом 1933 года путем проведения долгих переговоров с Китаем и Японией состоялся первый полет по направлению Чита – Харбин – Владивосток – Токио, положивший начало международному авиасообщению. Это событие способствовало тому, что Чита стала ключевым промежуточным пунктом, соединяющим СССР и страны Востока на регулярной основе.

Развитие горнорудной и золотодобывающей промышленности в 30-х годах нуждалось в расширении существующей маршрутной сети в сторону Северных районов Забайкалья, поэтому в 1935–36 годах были открыты первые воздушные линии из Читы в Ципикан, Калакан, Маловск, Троицк, Хапчерангу. Такие перевозки были сосредоточены в основном на транспортировке промышленного оборудования, продовольствия и почты в район золотых приисков Баргузинской тайги.

26 октября 1937 года на базе аэростанции и летного подразделения было создано Читинское объединенное авиапредприятие. После чего в 1938 году аэродром был перенесен на юго-западную окраину г. Читы в район станции Кадала с прежнего места станции Чита-1, на которой в настоящее время базируется военный аэродром Черемушки.

Перенос аэродрома в район станции Кадала ознаменовал появление рядом поселка под названием «Аэропорт».

Следующей не менее важной точкой в развитии Читинского объединенного авиапредприятия стали послевоенные годы. Именно в это время произошло образование Советско-Китайского акционерного общества гражданской авиации (СКОГА) и открытие полетов по направлению Чита – Пекин. Высокая экономическая и политическая выгода этого маршрута в скором времени привела к тому, что началось строительство нового здания аэровокзала, которое было введено в эксплуатацию в 1952 году. Обновление аэровокзального комплекса в аэропорту Читы не было остановлено на этом. Так, в течение последующих нескольких лет построили новые производственные помещения и жилые дома, а также произвели благоустройство территории.

После окончания военных действий в Корейской Народно-Демократической Республике и возвращения этой республики к мирной жизни из аэропорта Читы началось выполнение рейсов по маршруту Чита – Хайлар – Харбин – Пхеньян,

Аэропорт Чита: полет нормальный

Высокие горизонты воздушных ворот Забайкальского края



что укрепило позиции Читинской авиагавани в международном авиасообщении.

До начала 1960-х годов в аэропорту была грунтовая взлетно-посадочная полоса, не позволяющая обслуживать новые дальнемагистральные самолеты. Двигатели таких самолетов засасывали пыль, грунт и камни, и безопасная их эксплуатация была под знаком вопроса. В связи с этим после проведения непродолжительных подготовительных работ в Читинском аэропорту началось строительство бетонной взлетно-посадочной полосы, которое продолжалось более четырех лет и закончилось в 1965 году.

Появление бетонной взлетно-посадочной полосы, магистральной рулежной дорожки и перрона позволило не только открыть прямое воздушное сообщение, соединяющее Читу и Москву, но и освоить новый самолет Ту-104.

Освоение новых флагманских самолетов (в том числе Ил-62) позволило аэропорту начать расширение своей маршрутной сети. Так, в расписании появились регулярные рейсы в Красноярск, Новосибирск, Братск, Киренск, Усть-Кут, Благовещенск, Ленинград, Владивосток, а также чартерные рейсы в Одессу, Тикси, Магадан, Южный Сахалин, Ригу, Алма-Ату. Доступность авиaperевозок с каждым годом увеличивалась. Почти все районные центры и крупные населенные пункты имели воздушную связь с Читой.

Последующие годы были отмечены высоким ростом пассажиропотока и продолжающимся увеличением количества маршрутов, по которым выполнялись полеты. Все это способствовало тому, что в декабре 1988 года был построен и сдан в эксплуатацию еще один терминал аэровокзала.

Период 90-х годов сопровождался большими переменами в социальной, политической и экономической жизни России. Это непростое время наложило свой отпечаток и

на Читинское авиапредприятие. Серьезные изменения коснулись и его. Право на всю собственность, находившуюся в то время у аэропорта, перешло из рук государства в руки трудового коллектива, и было образовано ОАО «Читаавиа». Пассажиропоток и количество рейсов в аэропорту стремительно падали.

Несмотря на все образовавшиеся трудности, теперь уже ОАО «Читаавиа» не теряло надежду на восстановление объемов работы аэропорта до «перестроечного» периода, поэтому в 1991 году при активной поддержке администрации Читинской области был разработан бизнес-план, включающий в себя масштабную реконструкцию аэровокзального комплекса и развитие авиационного транспорта Забайкалья. В ходе реализации этого бизнес-плана реконструкция подверглась взлетно-посадочной полосе и здание международного аэровокзала. Новая взлетно-посадочная полоса стала обеспечивать полеты самолетов нового поколения и соответствовать действующим международным нормам. А реконструкция здания международного аэровокзала позволила аэропорту получить статус международного. Из-за недостатка финансирования дальнейшее обновление и достройка наземной базы Читинской авиагавани были остановлены. Более того, по этой же причине было положено начало процессу дробления ОАО «Читаавиа» на ряд самостоятельных предприятий.

В 1995 году силами руководства аэропорта были открыты регулярные международные полеты в Пекин, Харбин, Хайлар, чартерные полеты в Грецию, Турцию, Южную Корею, Монголию, Югославию. Однако положительные события сопровождались также негативными. Все внутрирегиональные рейсы выделались в отдельную авиакомпанию «Даурия». Показатели аэропорта продолжили свое стремительное падение и вернулись к уровню 60-х годов.

Из-за накопившихся долгов в 2004 году московская группа «Центр-Капитал» путем их погашения получила контрольный пакет акций ОАО «Читаавиа». С этого момента читинский аэропорт стал осуществлять полеты не только за счет собственного парка самолетов, но и оказывать аэропортовые и наземные услуги по приему, обслуживанию и выпуску воздушных судов «чужого парка». После аннулирования сертификата эксплуатанта воздушных судов в 2005 году выполнение рейсов собственным парком воздушных судов было вовсе прекращено.

Началом современной истории аэропорта послужило его вхождение в 2007 году в группу компаний «Новпорт».

В настоящее время аэропорт Чита (Кадала) является аэропортом федерального значения, неотъемлемой частью опорной сети аэропортов России. Аэропорт имеет статус международного и обеспечивает регулярное авиасообщение удаленного от центральной части РФ субъекта – Забайкальского края. Забайкальский край является приграничным регионом РФ, общая протяженность границы составляет более 1,8 тыс. км (из них 1,0 тыс. км с КНР и 0,9 тыс. км с Монголией). В связи с чем обеспечение регулярного авиасообщения с Читой является стратегической задачей государства.

Аэровокзальный комплекс состоит из двух терминалов: терминал внутренних воздушных линий и терминал международных воздушных линий. Аэровокзальный комплекс оснащен импортным технологическим оборудованием, которое позволяет быстро, качественно и эффективно обрабатывать багаж и обслуживать пассажиров.

Технические возможности аэропорта Чита (Кадала) позволяют принимать практически все современные воздушные суда, а развитая инфраструктура обеспечивает выполнение полного спектра услуг для авиакомпаний и пассажиров,

что является существенным конкурентным преимуществом в отношении аэропортов соседних регионов.

Более 500 тыс. жителей и гостей города Чита и Забайкальского края ежегодно пользуются услугами аэропорта Чита. Объем грузовых и почтовых перевозок превышает 2 тыс. тонн в год. Маршрутная сеть аэропорта охватывает более 20 регулярных направлений по маршрутам внутри страны, включая рейсы в крупнейшие узловые аэропорты таких городов, как Москва, Новосибирск, Екатеринбург и Красноярск. Восемь авиакомпаний осуществляют авиаперевозки по данным направлениям.

До закрытия границ в марте 2020 года из-за COVID-19 из аэропорта Чита выполнялись международные туристические рейсы в Юго-Восточную Азию (Пхукет, Камрань, Саянь, Хайлар, Бангкок, Утапао, Нячанг), а также организовывались отдельные чартерные программы в турецком направлении с использованием ВС Boeing-767 по маршруту Чита – Анталья – Чита.

В связи с тем, что на сегодняшний день потенциал авиaperевозок раскрыт не в полной мере, дальнейшее развитие аэропорта Чита (Кадала) сосредоточено в первую очередь на увеличении объемов пассажирских перевозок по существующим направлениям, расширении маршрутной сети по межрегиональным направлениям, возобновлении прямого международного авиасообщения и привлечении к сотрудничеству грузовых авиаперевозчиков.

Так, рост объемов пассажиропотока на существующих направлениях планируется достигнуть за счет расширения дальневосточной программы. Другими словами, за счет увеличения количества субсидируемых в рамках постановления Правительства РФ № 1172 от 13 июля 2021 г. рейсов по маршрутам Дальневосточного федерального округа, поскольку именно они являются наиболее востребованными и активно развивающимися региональными направлениями полетов для аэропорта Чита.

Что касается расширения маршрутной сети, то оно включает в себя начало выполнения прямых авиaperевозок преимущественно по линиям Юга России (Сочи, Анапа, Краснодар, Геленджик, Симферополь, Минеральные Воды), так как наблюдается высокий спрос особенно в летний сезон со стороны жителей Забайкальского края. Сейчас отправиться на Юг России возможно стыковочными рейсами через аэропорты Москвы, Новосибирска, Екатеринбурга или же воспользоваться железнодорожным транспортом.

Увеличение доступности прямого авиасообщения по популярным внутренним и международным направлениям для населения Забайкальского края одна из важнейших задач аэропорта Чита.



Сила света

Технологические решения освещения воздушных гаваней

Как известно, тщательный подход к выбору оборудования при освещении аэропортов и аэродромов является необходимостью, так как обычно аэропорты работают практически без перерывов и в любое время дня и ночи. Требования к освещению задаются международными стандартами ИКАО (Международная организация гражданской авиации), где рекомендуемая средняя освещенность мест стоянок самолетов должна быть не менее 20 лк, а равномерность их освещения не менее 0,25. Зачастую выполнить данные требования сложно ввиду большой удаленности мачт от мест стоянок, когда вместо равномерного распределения прожекторов по окружности короны мачты приходится располагать их только с одной из сторон.

Кроме того, компания «АМИРА» использует в своих системах освещения для аэропортовой инфраструктуры светодиодные прожекторы со сниженными показателями слепимости, что очень важно для пилотов воздушных судов, машинистов техники и обслуживающего персонала. Прожектор Amira-GigaTera серии SUMA разработан специально для применения на объектах, где важны сниженные показатели слепимости.

Главные особенности прожектора – оптимизированное распределение светового потока и технологии рассеивания тепла посредством естественной конвекции. Световая эффективность прожекторов SUMA 115 – 125 лм/Вт, мощность – от 400 до 600 Вт.

Причем данный прожектор, по сравнению с аналогами, позволяет использовать меньшую высоту мачт при проектировании освещения без потери равномерности освещения. Арктическое исполнение прожектора предполагает возможность работы даже при -60°C .

Комплексные решения для Арктических аэропортов

В рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» в России идет их масштабное обновление, в частности к 2024 году должен быть модернизирован 51 объект аэродромной инфраструктуры в регионах. Особое место в проекте занимает модернизация аэропортов Арктической зоны, где в связи с отсутствием альтернативных видов транспорта перевозка людей и доставка грузов невозможны без авиации. Надо отметить, что в северных регионах большая востребованность в различных видах освещения: магистральном, промышленном, декоративном и т. д., немаловажное место среди них занимает и аэропортовое освещение. Однако далеко не все системы освещения подходят для применения в жестких условиях этого региона.

Производством современных систем освещения для территорий за Северным полярным кругом «АМИРА» занимается уже более 20 лет. Учитывая специфику региона с суровым климатом и значительны-



ми отрицательными температурами специалисты группы компаний разработали конструкции опор и мачт освещения специально для него. Металлоконструкции изготавливаются из стали специального класса, сохраняющей свои свойства даже при экстремально низких температурах. Кроме того, для северных регионов подбирается состав комплекта и электрической части в холодном климатическом исполнении, работающий при температуре от -60°C до $+60^{\circ}\text{C}$.

Чаще всего в аэропортах Севера используются мачты освещения со стационарной короной и лестницей обслуживания (серия ВМОН), но возможно и использование мачт с мобильной короной (серия ВМО). Установка мачт серии ВМО в Арктическом регионе требует специфического монтажа, а также крайне внимательной эксплуатации, для избежания заклинивания механизма спуска-подъема короны. Мачты освещения могут поставлять комплексно со светодиодными прожекторами в арктическом исполнении (серии SUMA, МАНА-Plus, МАНА).

На подъездах к аэропорту возможна установка не обычных прямых опор, а декоративной точки зрения. Подобные установлены и хорошо себя зарекомендовали с практической и с эстетической точки зрения на подъезде к аэропорту Емельяново в Красноярске. Опоры придают лаконичность общему виду аэропортовой зоны и декоративный эффект подъездной дороге.

Интересны также складывающиеся варианты опор с электрической лебедкой, которые позволяют обслуживать осветительные приборы с земли без привлечения спецтехники.

Накопленный опыт ГК «АМИРА» по производству и монтажу систем освещения объектов в Арктическом регионе позволил компании занять лидирующие позиции. Среди

выполненных ею и находящихся в стадии реализации объектов: аэропорты Утренний, Сабетта, Бованенково, Анадырь, Певек, Новый Уренгой, Архангельск, Норильск.

Сервисное обслуживание

Важнейшим фактором долговременной работы своего оборудования компания считает осуществление его грамотного монтажа, эксплуатации и сервисного обслуживания, куда входит целый ряд аспектов – от проверки работоспособности узлов, механизмов, болтовых соединений и устранения неполадок до обучения заказчика на базе собственного учебного центра, шефмонтажа и монтажа на объекте. «Монтаж оборудования – это кропотливый и очень ответственный процесс, особенно когда речь идет о системах освещения. Здесь столько нюансов, которые должны соблюдаться при установке, что только квалифицированные специалисты могут все сделать правильно и не навредить при эксплуатации, – поясняют в компании «АМИРА». – За годы работы нашим специалистам пришлось столкнуться со множеством трудностей при устранении неполадок с оборудованием, возникающих при неправильной эксплуатации. Наиболее остро проблема эксплуатации и обслуживания осветительного оборудования встает перед управлениями аэропортов. Здесь на недостаточную подготовку персонала накладывается и его текучесть. Получается, что аэропорт вкладывается в обучение, готовит специалистов, которые через полгода уходят, и все начинается сначала. Кстати, в период обучения страдают не только люди, но и мачты. Вот поэтому эти вопросы мы стараемся контролировать и профессионально

решать нашей группой компаний. А ведь аэропорты – это воздушные ворота нашей страны, и от работы в том числе и освещения зависит не только безопасность, но и имидж нашей компании».

Причем специалисты компании «Амира-ЭнергоМонтаж» (ГК «АМИРА»), помимо наземных способов диагностики мачт, используют дополнительный – обследование с использованием беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).

Такой способ обследования имеет ряд преимуществ:

- безопасность;
- низкая стоимость по сравнению с наземными способами;
- оперативное получение данных;
- возможность проведения обследования на любом объекте, в любых условиях;
- фото- и видеофиксация возможных дефектов на опорах и мачтах освещения.

Наиболее распространенные дефекты мачт, которые можно выявить при обследовании с беспилотника:

- повреждения мобильной короны;
- нарушение целостности конструкции металлических опор;
- уклоны опор от вертикали;
- деформация кронштейнов, удерживающих корону;
- обрыв кабеля;
- утрата работоспособности несущего тросика.

Проекты

ГК «АМИРА» с 2005 года является членом Ассоциации «Аэропорт» ГА. Более 20 лет производит и поставляет оборудование для аэропортов и аэродромов. Продукция группы компаний успешно эксплуатируется в аэропортовой инфраструктуре на всей территории России (в том числе в экстремальных условиях Крайнего Севера и в сейс-

моопасных районах) и за рубежом. Оборудование компании «АМИРА» установлено в аэропортах от Калининграда до о. Итуруп. Среди выполненных объектов освещение в международных аэропортах Нового Уренгоя, Кемерово, Петропаловска-Камчатска, в аэропортах городов Мирный, Оха, Усть-Камчатск и др.

Совместно с компанией «Транскон» ведутся проекты по проектированию и поставке осветительного оборудования в рамках программы реконструкции аэропортов в Сине-гале. Надо отметить, что партнер ГК «АМИРА», компания «Транскон», в ответ на санкции не просто осталась в РФ, а полностью локализовала здесь свое производство.

ГК «АМИРА» работает не только с крупными аэропортовыми комплексами, но и по линии федеральных казенных предприятий. Произвели и поставили осветительное оборудование для аэропортов Певек, Усть-Нера, Зeya, Охотск и пр.

Слово о компании

Группа компаний «АМИРА» с 1991 года является крупным производителем и поставщиком металлоконструкций и светотехники. В течение многих лет складывался опыт работы с заказчиками.

Компания развивается вместе с партнерами и благодаря им. Знание и понимание потребностей клиентов позволяет предлагать партнерам оптимальные решения.

Сегодня в компании работает команда профессионалов, обладающих специальными знаниями и навыками, необходимыми для того, чтобы проконсультировать заказчика на всех стадиях работы по освещению разного рода объектов – от проекта и подбора оборудования до монтажа. Для партнеров компании и потенциальных заказчиков проводятся технические семинары, на которых ведущие специалисты «АМИРЫ» подробно рассказывают о регламентах и нюансах монтажа того или иного оборудования, делятся опытом.

Наличие в ассортименте компании светильников, прожекторов, опор освещения, прожекторных мачт и осветительных комплексов, электроустановочных изделий, кабельной продукции делает возможным осуществление полной комплектации продукции с наименьшими временными и финансовыми затратами.

Компания «АМИРА» постоянно развивается, модернизирует оборудование на своих заводах, активно сотрудничает с ведущими производителями современных материалов, тем самым отвечая новым запросам транспортной и других отраслей.

Специалисты компании «АМИРА» проектируют и производят металлоконструкции любой сложности и под любые задачи аэропорта. Причем профессионализм и талант инженеров компании обеспечивают неизменное качество, технологичность и оптимальную стоимость продукции для воздушных гаваней нашей страны.



Главный редактор – Юрий Бурылин
Директор по региональным проектам –
Рафик Барсегян

Над спецвыпуском работали:
руководитель службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности –
Екатерина Перевезенцева, сотрудники службы: Светлана Злобина, Марина Солякова, Нелля Кокина

Сergey Лебедин – верстка

Редакция газеты
«Транспорт России»
На правах рекламы