

# ПАРТНЕР АЭРОПОРТ

№2 (139)  
2023

ЖУРНАЛ АССОЦИАЦИИ «АЭРОПОРТ» ГА СТРАН-УЧАСТНИЦ СНГ  
«PARTNER-AIRPORT» CIS «AIRPORT» ASSOCIATION MAGAZINE



**9 февраля 2023 года,**  
в день 100-летия гражданской авиации России,  
открылся новый терминал аэропорта в Новосибирске  
В церемонии открытия в режиме видеоконференции принял участие  
Президент РФ **Владимир Путин**

# Защита аэродромов от птиц



Оборудование  
для борьбы с птицами  
от ведущих мировых  
производителей



**ООО «Ладья»**

[www.otpugivateli.ru](http://www.otpugivateli.ru)

email: [info@otpugivateli.ru](mailto:info@otpugivateli.ru)

т/ф: +7 (495) 963-33-74, +7 (495) 979-68-08

ул. Электрозаводская, дом 29, стр. 1

# ПАРТНЕР АЭРОПОРТ

информационно-аналитический журнал | № 2 (139)  
Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ | 2023 г.

Выходит с декабря 1991 года, в данном формате с 2006 года.

**Учредитель** – Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ.  
Объединяет более 160 аэропортов, авиапредприятий,  
фирм, организаций и учебных заведений из 20 стран.

**Главный редактор** – Е. А. Румянцев, [rea1941@yandex.ru](mailto:rea1941@yandex.ru)

**Ответственный секретарь** – А. А. Сухопаров

**Группа обозревателей** – И. А. Шварц

**Фоторедакция** – С. Г. Зоничев, П. В. Юрьев, С. М. Щербаков

**Отдел компьютерного набора и верстки:**

К. А. Силаева, Д. В. Скопин, Н. Н. Гончарова

**Бухгалтерия:** Ю. Н. Максимова, 8 (495) 391–27–24

**Производство:** П. В. Максимов

**Юридический и почтовый адрес:**

125167, г. Москва, проезд Аэропорта, д. 11Б

**www.airport.org.ru** • e-mail: [global@airport.org.ru](mailto:global@airport.org.ru)

**АФТН:** УУУУУНЬ

Тел: +7 499 157-36-66 • факс: +7 499 198-47-50

**Регистрационный номер** ПИ № ФС-77-22605 от 20.12.2005 г.

Отпечатано в АНО ИИЦ «Просветитель»  
117049, Москва, ул. Большая Якиманка, 38а.

Тираж 3000 экз. Цена свободная.

Редакция с уважением относится к мнениям авторов публикуемых материалов,  
но не всегда разделяет их точку зрения. Ответственность за достоверность  
информации несут авторы публикаций. Перепечатка опубликованных  
материалов без письменного согласия редакции не допускается.

## Редакционный Совет

### Сопредседатели:

**В. И. Горбачев,**

Генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА;

**В.В. Волков,**

Президент Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ,  
Генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера»

### Члены Редакционного Совета:

**О. Г. Ахраменко,** директор ООО «Евромаш» (Беларусь);

**В. В. Горлов,**

Председатель Совета ветеранов МГА СССР.

**А. А. Невзоров,**

Советник генерального директора  
АО «Шереметьево. Безопасность»

**А. Н. Павлов,**

Директор "Московского аэропорта Домодедово"

**В. Б. Черток,** советник руководителя «Ространснадзора»



## СОСТАВ СОВЕТА, коллегиального органа управления Ассоциации «Аэропорт» ГА

**Волков Вадим Валерьевич**

Президент Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ,  
Генеральный директор  
ФКП «Аэропорты Севера»

**Круглов Сергей Федорович**

Вице-президент,  
Генеральный директор  
АО «Аэропорт Горно-Алтайск»

**Горбачев Виктор Иванович**

Генеральный директор Ассоциации «Аэропорт»  
ГА стран СНГ

**Овченков Николай Иванович**

Генеральный директор ООО ПСЦ «Электроника»

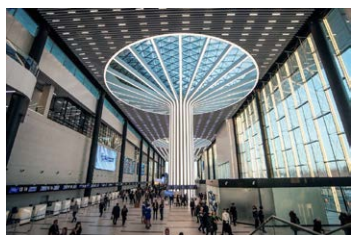
**Хоронко Вячеслав Васильевич**

Генеральный директор Национального аэропорта Минск

# Содержание



Под знаком юбилея ..... 3-7



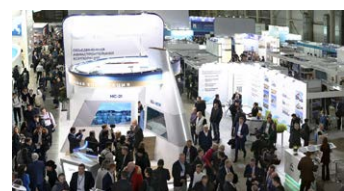
Новый терминал в Новосибирском аэропорту..... 8-9

Модернизация аэропортов в регионах ..... 10-11



Переход на отечественную систему бронирования – новые возможности..... 12-13

На чем летать будем. Самолеты гражданской авиации России ..... 14-17



NAIS – 10 лет ..... 18-19

Авиационному комплексу Ильюшина – 90 лет ..... 20



Памятник А.Н.Туполеву в Москве ..... 21



Валерий Стоянов: "Идет реконструкция Курского аэропорта" ..... 24-25

Домодедово: итоги 60-го года..... 26-27



Московский авиационный центр ..... 28-29

Отечественное ПО в автоматизации аэропортов ..... 30

ООО "Опытному заводу №31 ГА" - 70 лет..... 31

ООО "Опытный завод №31 ГА" под руководством Игоря Провкина запустил проект по импортозамещению спецоборудования для аэропортов..... 32-35



Советская авиация в Сталинградской битве ..... 36-37



Аэропорт Талакан: во второе десятилетие ..... 46-47



Летняя Золотица Иконникова ..... 48-49



Как малая авиация возвращает жизнь на край земли..... 50-51

Первая..... 52-54

Родилась в самолете ..... 55

Аэропорты Севера оценили замену иностранного ПО в 300 миллионов рублей ..... 56-57

Кинологическая служба аэропорта Симферополь ..... 59

*В номере публикуется новостная информация о событиях в отрасли и в аэропортах.*

*Коммерческая информация представлена ООО "ЛАДЬЯ", компанией БИ ЭЙ ВИ, ООО ПК "ЛИТИУМ", СТД "МЕДИКАЛ", ООО "Производственная компания "РЕКВИЗИТ", АНО "ЦЕНТР СЕРТИФИКАЦИИ ОБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ АВИАЦИОННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ".*



# ПОД ЗНАКОМ ЮБИЛЕЯ



9 февраля гражданская авиация России отметила 100-летие. Юбилейная волна прошла по всей стране. Кульминацией стали события в Москве, в которых принял участие Президент страны **Владимир Путин**.



## ТЕЛЕГРАММА

### Работникам и ветеранам гражданской авиации России 9 февраля 2023 года

**Уважаемые друзья!**

Поздравляю вас с большой знаменательной датой – 100-летием гражданской авиации России.

Развитие гражданского воздушного флота – яркая глава в истории нашей страны, крепкий сплав творческого созидательного труда, мужества и дерзновенной мечты представителей разных профессий: легендарных конструкторов, создававших передовые образцы авиалайнеров, отважных испытателей, ставивших «на крыло» новую технику, летчиков и экипажей, которые прокладывали маршруты в Арктику, в труднодоступные маршруты Сибири и Дальнего Востока. Вдохновленные общей идеей, они прославляли наше Отечество как одну из ведущих авиационных держав мира.

Отрадно, что сегодня, как и все прошедшие годы, в гражданской авиации работают высококлассные специалисты, хорошо знающие и любящие свое дело. От вашей компетенции, четкости и ответственности во многом зависит успешное решение важнейших проблем отрасли, надежное обеспечение безопасности полетов, своевременная доставка пассажиров и грузов.

Подчеркну, государство и впредь будет уделять приоритетное внимание развитию гражданского воздушного флота, укреплению межрегиональных транспортных связей, совершенствованию инфраструктуры комплекса, открытию новых перспективных авиамаршрутов.

Желаю вам здоровья и всего самого доброго.  
С ПРАЗДНИКОМ!

*Владимир Путин*



## Торжественный вечер

В Государственном Кремлевском дворце 9 февраля состоялся торжественный вечер, посвященный 100-летию отечественной гражданской авиации, в ходе которого Президент **В.В. Путин** вручил государственные награды Российской Федерации представителям отрасли. Обращаясь к собравшимся, он сказал:

### Уважаемые друзья! Дорогие ветераны!

Сегодня мы отмечаем важную историческую дату – 100-летие российской гражданской авиации.

Поздравляю вас – поздравляю всех присутствующих в этом зале и ваших коллег, всех, для кого работа в этой стратегической отрасли стала не просто профессией, а призванием и судьбой.

Отечественная гражданская авиация всегда служила символом технического прогресса, движения вперед. Ее создание и бурное развитие послужило мощным стимулом для науки и техники, промышленного производства и системы образования.

Мы по праву гордимся славной историей гражданской авиации, гражданского воздушного флота. Благодаря труду и таланту выдающихся конструкторов Антонова, Туполева, Ильюшина, Яковлева и многих других была создана широкая линейка отечественной авиационной техники, на которой были установлены многие мировые рекорды по скорости, дальности и продолжительности перелетов.

В памяти нашего народа навсегда останется мужество летчиков гражданской авиации, которые в 1934 году спасли из ледового плена экспедицию полярников с парохода «Челюскин» и были первыми удостоены звания Героя Советского Союза. А спустя три года настоящим подвигом стал первый беспосадочный перелет в США через Северный полюс экипажа под командованием Валерия Чкалова.

Трудно переоценить вклад гражданского воздушного флота в развитие нашей страны. Без него невозможно представить достижения индустриализации, освоение Сибири, Дальнего Востока, Заполярья и Великую Победу в 1945 году.

Мы не забудем героизм авиационных групп Наркомата обороны, сформированных из летчиков гражданской авиации. В тяжелейших условиях они снабжали фронт и партизанские отряды, осажденный Ленинград, защитников Севастополя, Сталинграда боеприпасами, медикаментами, продовольствием, под огнем эвакуировали раненных. А в победном мае 1945 года летчики 10-й гвардейской авиатранспортной дивизии доставили во Внуково Акт о безоговорочной капитуляции нацистской Германии.

В послевоенные годы «Аэрофлот» связал своей маршрутной сетью практически все крупные города СССР и столицы зарубежных государств, стал перевозить миллионы пассажиров, тем самым укрепив статус нашей страны как одной из ведущих мировых авиационных держав.

И в сложные 90-е годы гражданская авиация сумела преодолеть трудности и занять свое место в новой, рыночной экономике. Стала уверенно, шаг за шагом выходить на траекторию роста.

### Уважаемые друзья!

И в наши дни гражданская авиация сохраняет свое особое стратегическое значение, играет ключевую роль в поступательном развитии нашей огромной страны, обеспечении связности регионов, способствует динамичному росту многих высокотехнологичных отраслей производства.

Сегодня гражданская авиация – это 225 аэропортов, из которых 80 имеют статус международных, более 100 авиакомпаний, 18 учреждений высшего и среднего профессионального образования, а также другие организации. Всего в этих структурах, ваших структурах, трудится почти



200 тысяч специалистов, которые профессионально решают сложнейшие отечественные задачи.

Среди достижений гражданской авиации последнего десятилетия отмечу качественное обеспечение перевозок в период проведения олимпийских игр, чемпионата мира по футболу, а также других знаковых крупнейших мероприятий мирового уровня. Обновлена Единая система организации воздушного движения, оптимизированы ее региональные центры.

Даже во время практически полной остановки международного сообщения из-за пандемии коронавируса отечественная гражданская авиация сохранила свои позиции, обеспечила преемственность развития. Так, уже в сложном, непростом 2022 году российские авиакомпании в целом перевезли более 95 миллионов пассажиров.

В условиях беспрецедентных санкций против нашей страны именно гражданская авиация одной из первых оказалась под ударом и эффективно ответила на этот вызов, системно и последовательно решала все возникающие проблемы.

Сегодня мы только что встречались с вашими коллегами – с работниками, ветеранами гражданской авиации, говорили, в том числе о мерах государственной поддержки отрасли. Только в прошлом году на эти цели было выделено более 174 миллиардов рублей. Это позволило сохранить коллективы предприятий, сберечь уникальный опыт и компетенции, сосредоточиться на повестке развития.

Отмечу, что за последние 20 лет модернизировано 84 аэродрома и построено восемь новых региональных и узловых аэропортов. Создаются новые отечественные самолеты, строятся перспективные, логистически оптимальные маршруты.

И такая работа будет продолжена. Предстоит реконструкция аэропортов. Увеличится количество прямых рейсов и современных транспортных хабов. Особое внимание будет уделено обновлению парка авиакомпаний.

Как уже отмечал, все эти задачи мы будем решать с опорой на собственные технологии, на мощности отечествен-

ных производителей, создавать и развивать целую линейку новых и модернизированных воздушных судов при максимальной локализации производства.

Добавлю, что для поддержания авиакомпаний – с использованием средств Фонда национального благосостояния – начинает действовать новый механизм льготного лизинга отечественных воздушных судов. Это повысит экономическую эффективность эксплуатации самолетов, что в итоге должно позитивно повлиять на доступность авиаперевозок.

И конечно, продолжим субсидировать билеты по социально значимым маршрутам, а также для пенсионеров, инвалидов, студентов, многодетных родителей.

Добавлю, что с этого года более чем вдвое увеличено бюджетное финансирование на развитие санитарной авиации для жителей отдаленных районов, а это значит, что медицинская помощь будет оказываться быстрее и качественнее.

Вновь подчеркну, что наша цель – сделать отрасль конкурентоспособной, современной, гибко реагирующей на запросы времени и на задачи развития нашей страны.

Уверен, что работники отрасли приложат максимум усилий для эффективного решения стоящих перед вами задач. Все мы хорошо понимаем, что стабильное развитие отрасли – это, прежде всего добросовестный, слаженный труд пилотов, инженеров и диспетчеров, бортпроводников и многих-многих других специалистов отрасли.

Хочу поблагодарить всех, кто трудится в гражданской авиации, за компетентность и надежность, за то, что в любых порой нештатных ситуациях, вы действуете собрано, четко, профессионально.

И сейчас самые теплые слова благодарности – ветеранам гражданской авиации, людям, которые посвятили этому, любимому ими делу всю свою жизнь, честно, ответственно работали на благо Родины, берегли и приумножали сложившиеся в отрасли традиции.

Еще раз поздравляю вас с юбилеем, с праздником.



Встреча Президента РФ Владимира Путина с представителями авиационной отрасли страны 9 февраля с.г.

## Высокие награды

Ордена «За заслуги перед отечеством» третьей степени удостоены министр транспорта РФ **Виталий Савельев** и глава Росавиации **Александр Нерадько** (на фото).

Орден Александра Невского из рук главы государства получили председатель Совета директоров АО «Международный аэропорт «Внуково» **Виталий Ванцев**, генеральный директор АО «Международный аэропорт «Шереметьево» **Михаил Василенко**, член Совета Ассоциации «Клуб Ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт» **Виктор Горлов**.

Орденом Пирогова награждена главный врач Центральной клинической больницы гражданской авиации **Наталья Забродина**.

Ордена Дружбы удостоены директор филиала публичного акционерного общества «Аэрофлот – Российские авиалинии» во Владивостоке **Ирина Лапицкая**, генеральный директор Международного аэропорта «Симферополь» **Евгений Плаксин** и генеральный директор общества с ограниченной ответственностью «Воздушные ворота Северной столицы» (Санкт-Петербург) **Леонид Сергеев**.

Медалью «За заслуги перед Отечеством» второй степени награждена бортпроводница авиакомпании «Победа» **Виктория Голубьева**.

Почетное звание «Заслуженный пилот РФ» получили старший пилот-инструктор авиакомпании «Сибирь» (Новосибирская область) **Олег Заика**, командир летного отряда «Ютэйр-Вертолетные услуги» (ХМАО) **Сергей Кокорин** и заместитель командира авиаэскадрильи летного отряда летного департамента «АЗУР Эйр» (Красноярский край) **Николай Лимарев**.



Почетного звания «Заслуженный работник транспорта Российской авиации» удостоены авиационный техник по приборам и электрооборудованию департамента по техническому обслуживанию воздушных судов акционерного общества «Аэрофлот – Российские воздушные линии» **Михаил Горюнов**, тракторист филиала аэропорт «Тилички» (Камчатский край) **Валерий Писемский**, первый заместитель генерального директора авиакомпании «Уральские авиалинии» **Кирилл Скуратов**.

Почетный знак «За успехи в труде» присвоен коллективу АО «Аэрофлот – Российские авиалинии».



# Импульс большой работы

**100**-летний юбилей отрасли пришелся на сложное для нее время. И хочется верить, что он стал и импульсом, стартом большой работы на будущее. Работы, успех которой, безусловно, зависит от тех, кто посвятил себя авиации. И оценивая слова награжденных в этот торжественный вечер, понимаешь – люди это главный резерв отрасли, основа ее успеха. Но, как заметил, получая награду, **Олег Заика**, чья семья пилотирует лайнеры почти 100 лет, «при должном понимании и при правильной реализации».

## **Виталий Савельев:**

Гражданская авиация была и остается опорой и гордостью России. Заверяю, что гражданская авиация будет выполнять и выполнит все поставленные задачи. Я с уверенностью говорю это от всей гражданской отрасли.



## **Виктория Голубьева:**

Эта высокая награда – признание того дела, которому я посвящаю свою жизнь. В далеком 1939 году в гражданской авиации нашей страны появилась первая стюардесса – Эльза Городецкая. Сейчас в гражданской авиации трудится порядка 20 тысяч бортпроводников. Для многих полеты стали уже привычной частью жизни, а для кого-то это первые яркие эмоции, и мы делаем все возможное, чтобы они были исключительно положительными.

Именно бортпроводники одними из первых встречают наших соотечественников и гостей государства на борту российского воздушного судна. С наших приветствий, улыбок и заботы начинается путешествие, деловая поездка или долгожданное возвращение домой.

Наша авиакомпания, ставшая первым успешным лоукостером в России, является частью многотысячного коллектива группы компаний «Аэрофлот». Особую гордость мы испытываем за то, что ежедневно предлагаем нашим клиентам высочайшие стандарты сервиса и безопасности.

## **Олег Заика:**

Вы знаете, я из авиационной династии: мой дед, отец, затем я и мой сын – мы все пилоты гражданской авиации. Суммарный налет в нашей семье измеряется уже даже не часами, а десятилетиями: в общей сложности мы летаем 93 года.



За свою работу мы стали свидетелями и участниками важных, знаковых моментов в развитии нашей отечественной авиации. Я летал на легендарных советских самолетах, а затем был пионером в освоении зарубежной техники. Всего за свою летную карьеру освоил семь типов воздушных судов.

В нашей отрасли происходят большие изменения, встает на крыло новая техника – МС-21, «Сухой Суперджет», ведется разработка регионального легкого самолета «Байкал», Развиваются и модернизируются аэропорты по всей стране. Расширяется география, открываются новые трассы, новые маршруты.

Сейчас перед нашей отраслью возникают непростые, но очень интересные задачи, которые при должном понимании и при правильной реализации позволяют развиваться нашей отрасли, я думаю, до таких показателей, что все будут еще нам завидовать. Я в этом уверен на сто процентов.

Хочу, пользуясь случаем, поздравить всех, кто связал свою судьбу с авиацией, поздравить всех тех, кто обеспечивает безопасность и комфорт наших пассажиров, пожелать всего самого хорошего, поздравить еще раз с праздником и пожелать чистого неба, ведь небо – наш второй дом.

## **Сергей Александровский:**

Этот год юбилейный не только для гражданской авиации, но и для компании «Аэрофлот», которой в этом году также исполняется сто лет. За все эти годы авиакомпания стала частью нашей национальной истории, нашим национальным достоянием. И сегодня для нас колоссальная честь быть первыми среди предприятий авиаотрасли, награжденных знаком отличия Президента Российской Федерации за успехи в труде. Весь наш коллектив – от специалистов наземных служб до командиров воздушных судов – понимает, какая колоссальная ответственность возложена на авиакомпанию.

Группа «Аэрофлот» – это один из крупнейших авиационных холдингов в мире. Мы девять раз были первыми среди всех авиакомпаний Восточной Европы. Наша ливрея узнаваема и известна во всем мире, потому что на ней изображен флаг нашей страны, флаг России. Мы с гордостью совершаем под этим флагом свой каждый полет. Позвольте заверить, что и последующие 100 лет «Аэрофлот» будет гордо нести знамя национального перевозчика, лидера и быть примером для всех компаний отрасли.

\*\*\*

Ожидается, что в 2023 году отечественные авиакомпании перевезут 101 миллион пассажиров. Это на 6 миллионов больше, чем в предыдущем 2022-ом.

Успехов, Гражданская Авиация!





АЭРОПОРТ  
**ТОЛМАЧЕВО**  
НОВОСИБИРСК



## Новый терминал в Новосибирском аэропорту

Церемония открытия первой очереди нового терминала внутренних линий в аэропорту «Толмачево» (входит в холдинг «Новпорт») состоялась в Новосибирске 9 февраля с.г. В ней принял участие Президент РФ **Владимир Путин** в режиме видеоконференции.

Открывая новый пассажирский терминал, глава государства заявил, что к концу этого года инфраструктура 18 аэропортов должна быть реконструирована.

*«К концу года должна быть реконструирована инфраструктура 18 аэропортов, а в следующем году еще 16, на эти цели из федерального бюджета выделяются значительные ресурсы в 2023 году. На реконструкцию 18 аэродромов*



*было направлено 40 млрд. рублей, а на реконструкцию еще 16 в 2024 году – еще 35,5 млрд. рублей», – сказал он (цит. по «РИА Новости»).*

Площадь нового терминала «Толмачево» – более 58 тысяч кв. м., запланированная пропускная способность – 1844 пассажира в час. Терминал оснащен 6 телескопическими трапами и 54 стойками регистрации. Объем инвестиций составил 18,2 млрд. рублей. В новый терминал переведе-



Глава ГК «Новпорт» **Роман Троценко** (слева) и генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» **Михаил Янкилевич**



Фото Михаила Герикова

ны все рейсы из терминала «А», он будет обслуживать все прибывающие рейсы на внутренних воздушных линиях.

Ранее глава «Новпорта» **Роман Троценко** сообщил, что в 2024 году планируется начать строительство второй очереди нового терминала. Объем инвестиций оценивается в 18 млрд. рублей, из которых 14 млрд. рублей планируется направить на строительные работы, 4 млрд. рублей –

на подготовку площадки. Второй этап «Новпорт» ранее намеревался реализовать к 2025 году, площадь терминала превысит 100 тысяч кв. м.

«Толмачево» – один из крупнейших по пассажиропотоку аэропортов в РФ. В 2022 году аэропорт обслужил 7,585 млн. человек. В настоящее время он располагает двумя взлетно-посадочными полосами и тремя терминалами.



# Модернизация аэропортов в регионах

К 2024 году в России введут 51 важный объект аэродромной инфраструктуры. С 2019 года действует федеральный проект «Развитие региональных аэропортов».

## Качественный скачок

Начиная с 2012-го и по 2017 год Росавиация провела большую работу в части развития аэродромных комплексов. В частности, было построено два новых аэропорта, реконструированы 24 взлетно-посадочных полосы.

Однако для качественного скачка в развитии пассажирских перелетов внутри страны нужна была специальная программа. Ее основы были заложены после послания Президента РФ Владимира Путина Федеральному Собранию в 2018 году. В результате в 2019 году стартовал направленный на решение этой задачи федеральный проект, ставший частью нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Правительство поставило максимально простые и понятные задачи. Во-первых, авиaperелеты по России должны стать доступнее гражданам. Это усилит межрегиональные связи, станет одной из точек роста внутреннего туризма. Во-вторых, аэропорты должны обеспечивать безопасность на современном уровне. В-третьих, пассажиры должны быть обеспечены комфортом, современными технологическими решениями.

*«Развитие региональной аэропортовой структуры является одним из стратегических направлений работы в настоящее время. Результатом ее уже в 2024 году станут повышение связанности территорий, улучшение логистики внутри страны и рост экономики регионов – участников проекта».*

**М.Ш. Хуснуллин,**  
вице-премьер Российской Федерации

Именно поэтому в рамках федерального проекта основной упор был сделан на малых аэропортах, а также воздушных гаванях удаленных регионов – в Арктике, Западной Сибири, на Дальнем Востоке. Совершенствование государственной политики в области гражданской авиации в конечном итоге приведет к запуску магистральной сети, которая будет объединять наиболее востребованные магистральные и региональные транспортные потоки. Всего в 2024 году должен быть реконструирован 51 инфраструктурный объект, в том числе 34 взлетно-посадочные полосы. Как идет этот процесс.

## КРУПНЕЙШИЕ АЭРОПОРТЫ, В КОТОРЫХ УЖЕ ПРОШЛА МОДЕРНИЗАЦИЯ

### К 2024 году будут реконструированы

• 51 объект в аэропортах России      34 из них – взлетно-посадочные полосы



**1. Саратов**  
1 млн пассажиров  
в год

**2. Оренбург**  
2,5 млн пассажиров  
в год

**3. Нижнекамск**  
700 тысяч пассажиров  
в год

**4. Челябинск**  
2,5 млн пассажиров  
в год

**5. Красноярск**  
2,5 млн пассажиров  
в год

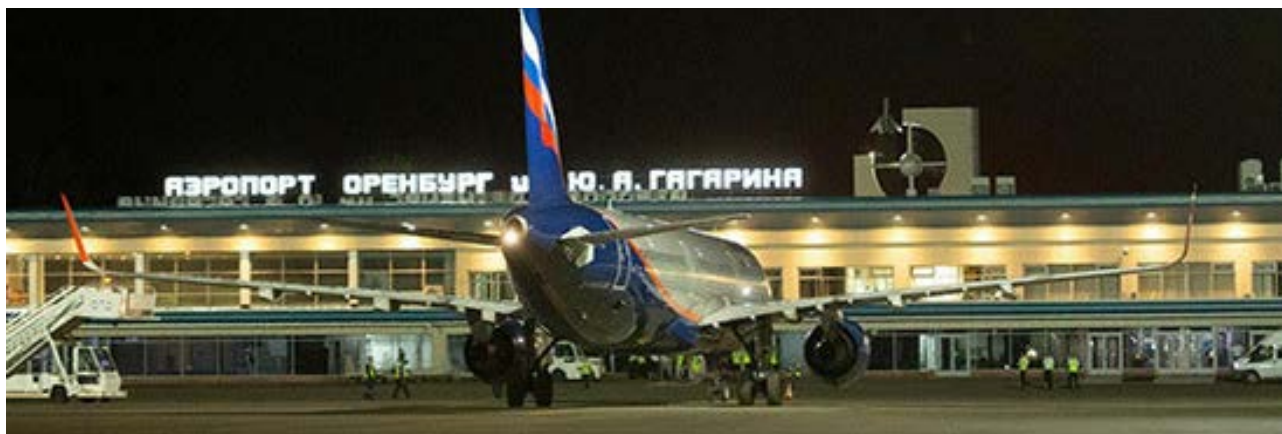
**6. Хабаровск**  
300 тысяч пассажиров  
в год



## Модернизируют аэропорты за Уралом

В якутском Верхневилуйске (население около 6,5 тысяч человек) в 2021 году построили совершенно новый аэровокзал. Верхневилуйский аэропорт стал первым в республике, включенным в федеральный проект «Развитие региональных аэропортов». Здесь также возвели склад горюче-смазочных материалов на 240 кубометров и обновили ограждение КПП общей протяженностью 4,5 километра.





*«Это первый в Якутии аэропорт, который открывается после реконструкции по Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Событие очень важное для всей республики, потому что для таких сел, как Верхневилуйск, аэропорт – это гораздо больше, чем просто транспортный объект. Это – связь с большой землей»,* – пояснил на открытии глава Якутии **Айсен Николаев**.

Работы велись с 2019 по 2020 годы. Общий объем финансирования проекта составил 283,3 млн. рублей.

Раньше пассажиров обслуживали в здании, построенном в 1961 году. Оно не соответствовало требованиям федеральных авиационных правил. Расходный склад горюче-смазочных материалов также был изношен из-за длительной эксплуатации. Оба объекта снесли и построили заново.

Новое служебно-пассажирское здание имеет пропускную способность 35 пассажиров в час. Здесь расположены буфет, комната матери и ребенка, зона досмотра, помещение для хранения изъятых багажа и зона ожидания. В расходном складе может храниться 240 куб. метров горюче-смазочных материалов. В рамках реконструкции также



сделано ограждение с контрольно-пропускным пунктом. Взлетно-посадочная полоса имеет грунтовое покрытие.

В аэропорту Якутска обновлен участок длиной 625 м, что позволяет принимать все типы широкофюзеляжных воздушных судов. В 2022 году закончены работы в шести аэропортах Якутии: в Белой Горе, Нерюнгри, Вилюйске, Депутатском, Сангаре и Хандыге.

Аэропорт «Новый» в Хабаровске – одна из крупнейших воздушных гаваней Дальнего Востока. Его прошедшая модернизация позволила значительно улучшить качество обслуживания воздушных судов, а также в будущем позволит увеличить пассажиропоток, не менее чем на 300 тысяч пассажиров в год.

Те, кто побывал в «Новом» в последнее время, наверняка, обратили внимание, как изменился перрон. Благодаря его реконструкции на внутренних рейсах теперь можно использовать телескопические трапы, которых раньше в Хабаровске не было. Кроме того, новый терминал теперь позволяет контактные стоянки (для подачи тех самых телескопических трапов) воздушных судов различных типов.

Еще одно новшество хабаровского аэропорта – расширена взлетно-посадочная полоса. Это позволило снять ограничения по использованию полосы различными видами воздушных судов.

Современная терминальная и аэродромная инфраструктура не только решает текущие задачи, Она закладывает основу для развития на годы вперед. Благодаря нацпроекту аэропорт получил преимущество при выборе авиакомпаниями места транзитных посадок самолетов, следующих по трансконтинентальным (Азия – Европа) и транстихоокеанским (Азия – Северная Америка) маршрутам для дозаправки и дозагрузок.

Международный аэропорт Красноярск имени Хворостовского, пожалуй, важнейший авиатранспортный узел Сибири. 20 авиакомпаний работают здесь по 53 чартерным и регулярным направлениям, а пассажиропоток составляет 2,5 млн. человек в год. Осенью 2021 года была завершена полномасштабная реконструкция магистральной рулежной дорожки, главным результатом которой стало двукратное увеличение пропускной способности. Теперь красноярский аэропорт может принимать не 12, а 24 рейса в час. Протяженность рулежной дорожки увеличили до 2,5 километра. Во-первых, это значительно разгрузило очередь самолетов, ждущих разрешения на взлет. Во-вторых, воздушная гавань может принимать воздушные суда массой до 400 тонн – то есть самые тяжелые транспортные и самые большие широкофюзеляжные пассажирские лайнеры.

МК.Р

# Переход на отечественную систему

Переход в российские системы бронирования авиабилетов стал важнейшим шагом стратегии по обеспечению суверенитета отечественной авиаотрасли.

Во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 8 августа 2022 года №1393 с 1 ноября 2022 года все российские компании перешли на отечественные автоматизированные информационные системы оформления воздушных перевозок (АИС ОВП),

АИС ОВП – это комплекс, состоящий из самостоятельных, взаимодействующих между собой систем, который обеспечивает важнейшие производственные процессы авиакомпании: бронирование, продажу воздушных перевозок и дополнительных услуг, оформление перевозочных документов, хранение и отображение информации о расписании рейсов, наличии мест, тарифах и сборах на рейсах перевозчиков, регистрацию пассажиров и багажа, архивацию записей о пассажирах.

В условиях антироссийских санкций переход в российские системы стал важным шагом в стратегии по обеспечению суверенитета российской авиационной отрасли. Сегодня все отечественные авиаперевозчики используют российские системы бронирования авиабилетов и не зависят от решений и угрозы одностороннего прекращения обслуживания со стороны иностранных провайдеров. Все расчеты внутри системы ведутся в рублях, – отметил заместитель министра транспорта РФ **Дмитрий Баканов**. – Переход на российские системы бронирования обеспечивает информационную безопасность перевозок, бесперебойное авиасообщение и исключает угрозы утечки персональных данных пассажиров и экипажей. Задача выполнена в кратчайшие сроки, несмотря на отказ некоторых западных провайдеров, некогда обслуживавших российские авиакомпании, предоставить исходные данные.

Подготовка к переходу на российские разработки велась с 2021 года в рамках Межведомственной комиссии Минцифры и Минтранса России, в которых, помимо профильных ведомств, участвовали и авиакомпании, и разработчики. План экстренного перехода был выстроен заранее. Помимо защиты отрасли от ненадежных провайдеров и возможных сбоев, основная задача перехода – это информационная безопасность и защита персональных данных пассажиров и экипажей. Данные хранятся на серверах в России, системы эксплуатируются компаниями -резидентами РФ. Конфиденциальность персональных данных обеспечивается мерами противодействия актам незаконного вмешательства в соответствии с российским законодательством в области обеспечения транспортной безопасности.

## Переход «Аэрофлота» в систему «Леонардо»

Группа «Аэрофлот» выбрала для своих авиакомпаний («Аэрофлот», «Россия» и «Победа») автоматизированную информационную систему оформления воздушных перевозок (АИС ОВП) «Леонардо», созданную компанией «Сирена Трэвел» в партнерстве с госкорпорацией «Ростех». Чартерные рейсы авиакомпании «Россия» ранее обеспе-

чивались в «Леонардо». Авиакомпания «Победа» перешла в российскую инвенторную систему еще 1 июня 2022 года. Регулярные рейсы «России» и все рейсы «Аэрофлота» переведены в «Леонардо» 29 октября.

Миграция из одной системы в другую – сложный процесс, которому обычно предшествует тщательная подготовка и период ознакомления, рассказали в «Сирене». В это время разработчик проводит глубокий анализ функционала через призму существующей системы и выявление мест, требующих внимания. После всех подготовительных этапов и переноса данных следует несколько этапов тестирования и исправление любых возможных ошибок.

Но в прошлом году экстренная ситуация потребовала провести миграцию в считанные дни. В первую очередь это коснулось «Победы». Все получилось очень оперативно, хотя мы впервые мигрировали лоукостера, рассказали в «Сирене».

Заместитель генерального директора госкорпорации «Ростех» **Александр Назаров** отметил: «Залогом успешного перехода стали подготовительные работы, которые велись в течение нескольких месяцев в тесном взаимодействии наших разработчиков и представителей авиаперевозчика. Отмечу, что миграция на отечественный софт проходила в предельно сжатые сроки и при полном отсутствии поддержки со стороны западного провайдера – весь переход и концентрацию данных наши разработчики были вынуждены писать самостоятельно. Благодаря тому, что система «Леонардо» способна адаптироваться под индивидуальные потребности каждого перевозчика и имеет повышенный уровень информационной защиты, сервис обеспечивает главное – бесперебойную работу воздушно-транспортной отрасли. Даже в условиях отключения иностранных систем».

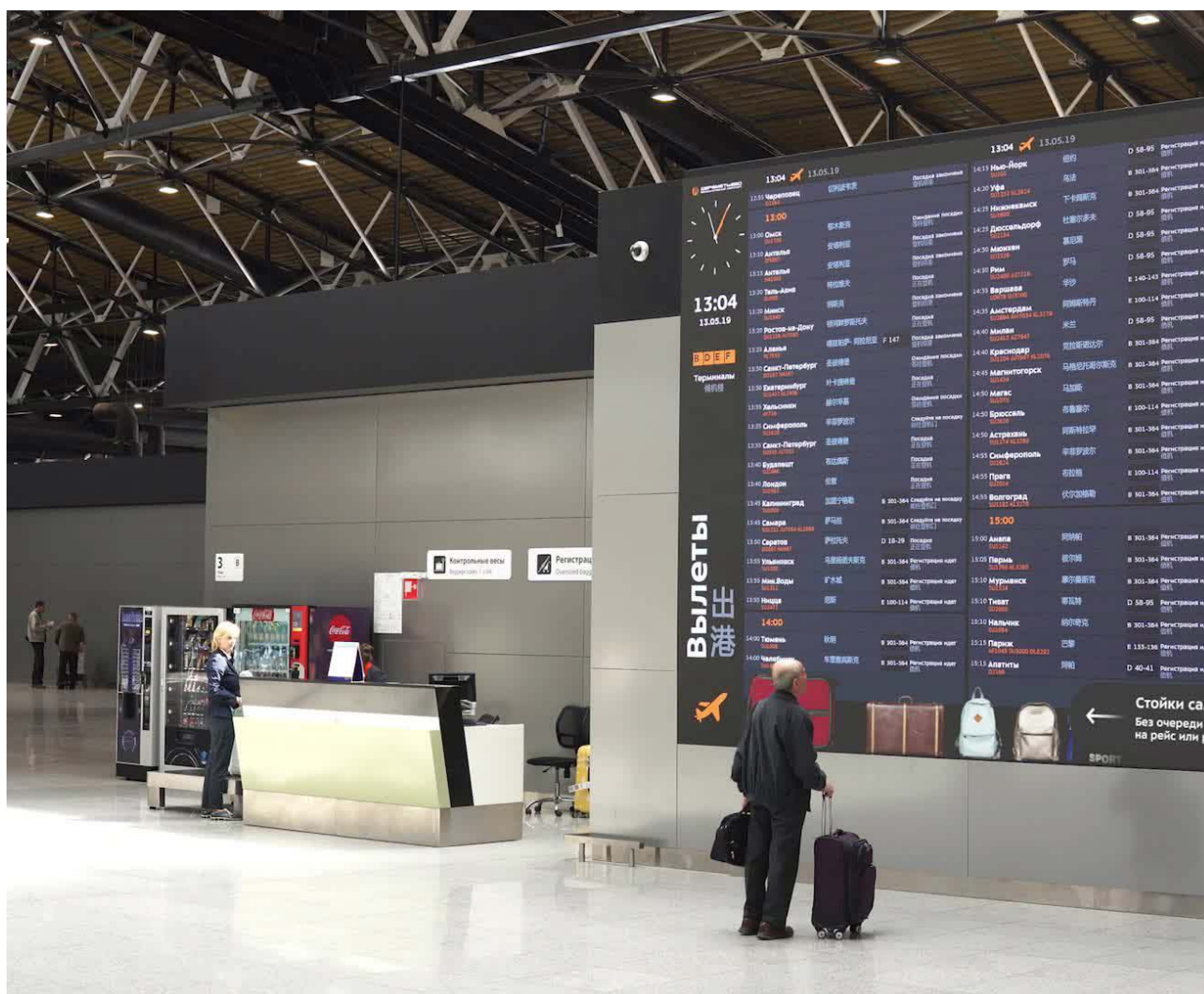
## АИС «Леонардо»: безопасность, кастомизация, искусственный интеллект

АИС «Леонардо» на сегодняшний день пользуются 68 компаний, из них 50 российских с суммарным объемом перевозок 45 млн. пассажиров в год. Система обслуживания пассажиров Leonardo PSS (и инвенторная система как ее часть) появилась не как «экстренный ответ» на уход западных провайдеров. Большая часть клиентов «Леонардо» подключилась в систему уже в конце 2014 года, и с тех пор она развивается и наращивает географию присутствия как в России, так и за ее пределами.

Когда система создавалась, учитывались лучшие практики отрасли, включая и иностранные системы. Мы не делали кальку с зарубежных аналогов, но во многом повторяли их логику. Некоторые аспекты реализованы иначе, в соответствии с потребностями именно российского рынка, – рассказали в «Сирене».

При создании и продолжающемся развитии системы учитываются как стандарты Международной организа-

# бронирования: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ



ции воздушного транспорта (IATA), так и специфические требования российских бизнес-практик. Например, система соответствует требованиям российских регулирующих документов в части использования кириллицы, что в зарубежных системах, в принципе, неприемлемо.

Инвенторная система «Леонардо» является ядром обслуживания пассажиров Leonardo PSS. Она обеспечивает с высокой степенью автоматизации выполнение всех задач, возложенных на системы такого типа: хранение и независимое управление расписанием и ресурсами рейсов, управление продажами и автоматическая ревалидация билетов пассажиров при пересадке.

Отличительная черта инвенторной системы «Леонардо» – это возможность гибко формировать большой набор всевозможных бизнес-правил, которые автоматизируют управление расписанием, загрузкой рейсов и другими процессами. Иными словами, достаточно системе на начальном этапе «объяснить» базовые бизнес-процессы, чтобы она дальше самостоятельно принимала решения. Либо, напротив, ограничить степень автономности, в этом случае система будет обращать внимание сотрудника на критические моменты, требующие принятия ре-

шения. Например, система позволяет быстро организовать пересадку, если рейс отменяется. Для этого не требуется проводить сложные расчеты и рисовать схемы, кого пересаживать, на какой рейс и на каких условиях. В систему встроены алгоритмы перераспределения пассажиропотоков. Поэтому оператору достаточно сообщить системе, какой рейс отменяется, чтобы все остальное она сделала самостоятельно.

Немаловажно и наличие блока, который фиксирует каждый процесс, каждое действие – ничто не происходит без учета. Всегда видно, какие действия, кем и на каком этапе были произведены. И ограничений по глубине архива практически нет.

Поскольку инвенторная система – часть PSS, все процессы, связанные с передачей данных в систему и из нее, происходят внутри PSS-контура. Соответственно, транзакционные телекоммуникационные передачи данных защищены. Пассажиры авиакомпаний Группы «Аэрофлот» и других пользователей «Леонардо» могут быть уверены в защите своих персональных данных и эффективной, бесперебойной работе ключевых IT-инструментов воздушного транспорта.

ATO.RU

# На чем летать

## Самолеты гражданской

В сложившейся в отрасли ситуации **МС-21, SSJ, Ил-114**, оснащенные по новейшим стандартам, будут производиться на основе импортозамещения, а **Ту-214** и **Ил-96** смогут заменить пилотируемые в прошлом модели.

Для увеличения серий лайнеров запланировано наращивание производственных мощностей на заводах, выпускавших ранее эти машины малыми сериями. Авиазаводы в Казани, Ульяновске и Самаре смогут обеспечить сборку самолетов. Организуется дополнительное производство в Саратове и Смоленске. Многие предприятия в других городах будут обеспечивать производство и поставки комплектующих для создаваемого обновленного авиапарка

**В ближайшей перспективе вот эти воздушные суда, обладающие современным оснащением благодаря мощной инженерной базе заводов-производителей, смогут с успехом выполнять внутренние и международные рейсы.**

### МС-21

Впервые появившийся в небе в 2017 году самолет МС-21 претерпел значительные изменения в оснащении: уже в конце 2020 года вылеты осуществлялись с двигателем, замененным на российский. Была проведена серия испытаний и перелет на гражданский аэродром в Иркутск. Лайнер прошел все необходимые испытания, был одобрен к серийному производству. Многие транспортные компании уже заинтересовались этим новейшим среднемагистральным самолетом.

В связи со многими конструктивными изменениями машина получила следующие дополнительные возможности:

- высокую мощность;
- возможность кратковременной посадки пассажиров благодаря увеличенным габаритам фюзеляжа и улучшенной планировки салона;
- комфортную обстановку во всех отсеках лайнера.

Рассчитанный на 163 пассажира, в том числе имеющий 16 мест для обслуживания пассажиров в бизнес-классе, самолет имеет самый широкий салон, в классе однопроводных моделей лидирует по ширине. В целом будут улучшены условия для работы экипажа и пребывания пассажиров – это увеличение жизненного пространства, наличие емких багажных отсеков, комфортный проход и комфортный шаг между рядами кресел.

Дальность полета, для которой планируется эксплуатация этого транспортного средства, составляет 6000 км, возможно, оно будет осуществлять рейсы, например, Москва – Иркутск.

Интересный факт: используемые при производстве деталей крыла самолета полимерные композитные материалы применяются достаточно редко. Они использованы, например, в модели Boeing 787. Несмотря на это, итоговую стоимость такой модели производителям удастся сохранить на доступном для потребителей уровне, и цена

будет несколько ниже, чем на импортные аналоги такого же класса.

### Что изменилось в современном МС-21

В комплектации самолета 54 элемента будут заменены на отечественные.

При производстве новейшей модели были также произведены замены в кабине самолета:

- заменена обшивка кабины самолета отечественными материалами;
- кресла пилотов выполнены в новом дизайне;
- гидравлика и рули произведены на отечественных заводах.

Значительное увеличение доли отечественных комплектующих позволит наладить серийное производство модели в ближайшие один – два года.

### Sukhoi Superjet 100

Гражданские самолеты корпорации «Сухой» среднемагистрального типа стали первыми пассажирскими самолетами в новейшей истории России. Сертификация была произведена в соответствии с европейскими нормами безопасности в 2011-2012 годах. На мировой рынок были представлены модели компании «Гражданские самолеты Сухого» с отличительными особенностями:

- для эксплуатации на узких взлетных полосах;
- с увеличенной дальностью полета;
- с возможностью использования на укороченной полосе взлета и посадки.

Позднее в 2018 году компания-производитель представила модификацию SSJ-75, оснащенную отечественными двигателями ПД, модернизированную с помощью импортозамещающих технологий. Укороченный вариант модели имел многие преимущества, были решены многие проблемы по летной годности лайнера, использовались дета-



# будем? авиации России



ли из новейших композиционных материалов, производство было признано экономически выгодным.

Следующая модель SSJ-NEW, в большей степени ориентированная на российский рынок комплектующих, была спроектирована в 2019 году. Оснащение самолета российским турбовентиляторным перспективным двигателем поколения 5 и 5+ дает многие преимущества:

- низкий удельный расход топлива;
- значительное снижение уровня шума при работе двигателя;
- снижение расходов на обеспечение циклов полета.

Конструктивные особенности новейшей модели позволяют добиться экономической эффективности от эксплуатации при минимальном использовании импортных материалов.

Самолеты в базовой комплектации или рассчитанные на увеличенную дальность полета, до 4420 тысяч километров, имеют одинаковую максимальную скорость и параметры оснастки пассажирского салона. Удобно расположенные кресла для пассажиров, наличие большого жизненного пространства создают возможность для комфортных ощущений во время полета.

Компания «Гражданские самолеты Сухого» анонсировала модель самолета пассажироместимостью в 120 человек, которая будет отличаться от ранее представленных наличием упрочненных деталей в области крыльев, мощностью мотора, размерами фюзеляжа. Производители указывают на возможное преодоление при эксплуатации будущих мо-

делей проблем с высокой себестоимостью полетов и достаточно дорогого обслуживания этих категорий машин.

## Ил-114

Пассажирский авиалайнер, разработанный в конце прошлого века, совершил свой первый полет в 1990 году. Различные модификации самолета различались установленным на нем оборудованием. Серийного выпуска лайнеров в их современной комплектации не производилось. Обновлением его инженерно-технической оснастки стали заниматься в 2019-2020 годах, была разработана модель Ил-114-300, в которой были заменены двигатели и, соответственно, улучшены летные данные.

Модернизированный вариант этого ближнемагистрального самолета создан на 100% из комплектующих российского производства. Первоначально предназначенный для взлета с грунтовых и бетонных взлетно-посадочных полос, современный самолет оборудован также системой шасси, позволяющей совершать взлет и посадку в сложных метеоусловиях, при погодных условиях второй категории сложности.

В настоящее время пассажирский турбовинтовой узкофюзеляжный лайнер предназначен для перевозки 68 пассажиров, кресла в салоне расположены попарно. Просторный салон самолета имеет широкий проход, кабина выполнена комфортно для пилотов, оборудована для полетов в любое время суток. Отличная крейсерская скорость судна 500 км/час позволяет осуществлять на нем все виды коммерческих перевозок.



Интересный факт: новейшая конструкция этого авиалайнера, как и ее предшественницы, имеет низкий уровень шума, что создает дополнительный комфорт для пассажиров. Для производства новейшего лайнера создана 3D модель. Максимальный запас топлива машины, рассчитанный на максимальную загрузку, позволяет совершать перелеты дальностью 1500 км.

Цифровой пилотажно-навигационный комплекс управления российского производства, встроенный в кабину, позволяет осуществлять навигацию в различных метеословиях. Испытания воздушного судна были проведены на аэродроме в Жуковском, годность для совершения региональных перевозок была подтверждена.

В настоящее время авиазаводы ведут изготовление и сборку моделей, предназначенных для серийного выпуска Ил-114.

### Ту-214

За всю историю самолет Ту-214 производился более чем в 20 модификациях. Московское конструкторское бюро Туполева осуществляло сборку первой машины, далее после

доработки и обкатки происходил первый запуск на аэродроме в Раменском.

Интересный факт: при создании модели одной только штурвальной системы было разработано 23 варианта. Стариания проектировщиков были не напрасны. По многим показателям машина превзошла планировавшиеся показатели.

Оборудованный электродистанционной системой управления лайнер получил множество сертификатов качества международного уровня. Конструкция самолета стала значительно более легковесной благодаря применению более 20% композиционных материалов.

Строение фюзеляжа и крыльев самолета позволяют осуществить мягкую посадку лайнера при не работающих моторах. Датчики и лобовое стекло самолета спроектированы так, что практически не нуждаются в защите. В машине наилучшим образом решен вопрос кондиционирования воздуха. Автоматически происходит отбор воздуха с компрессоров двигателя, его обработка и подогрев до нужной температуры. Среди преимуществ машины можно отметить многие ультрасовременные, практически изобретенные возможности.





- Устойчивость и управляемость самолета обеспечиваются системой перекачки бензина в процессе эксплуатации машины, после взлета в хвостовой бак машины.
- Высокая степень автоматизации процессов корректировки движения лайнера с помощью четырехконтурного управления. При необходимости система исключает касание хвостовой части полотна взлетно-посадочной полосы, производит перерасчет наклона в случае отказа одного из двигателей.
- Практически доказана топливная экономичность, эффективная экономия при расчетах летного цикла этой модели.

Самолет Т2-214 производился в течение последних лет в небольших количествах. В ближайшие годы будет налажено его серийное производство для обеспечения перелетов дальностью до 5000 км.

### Ил-96

Это первый широкофюзеляжный самолет, предназначенный для пассажирских перевозок на длинные расстояния, изготавливавшийся в Советском Союзе, представленный на всемирном авиашоу в 1989 году. Пришедший на смену Ил-86 он обладал высокоуровневыми летно-техническими характеристиками. Усовершенствование конструкций фюзеляжа и крыльев позволило на пять метров сократить длину модели. Эксплуатационная технологичность была тщательно проработана. Увеличение размера хвостового пера позволило иметь дополнительную страховку в случае отказа одного из двигателей. С 1993 года был налажен серийный выпуск этой модели. Двухпроходный Ил-96 совершал перелеты до 9000 км и имел возможность принять на борт до 400 пассажиров.

Современное судно может принять до 435 пассажиров. На воронежском авиазаводе опытный образец модели представлен модификацией Ил-96 400М, изготовленного на базе советского Ил-96 300. Машина обладает отличными аэродинамическими качествами, оборудована

экономичной форсированной версией ПС-90А3 и современным комплексом систем пилотирования. Увеличенная по сравнению с предыдущей моделью тяга двигателя позволяет лайнеру иметь большую пассажировместимость. Даже в сложных метеорологических условиях лайнер может реализовать поставленные задачи, так как обладает четырьмя мощными двигателями.

В современных условиях имеющееся бортовое оборудование самолета будет сохраняться в рамках имеющегося бюджета. Внесение новых изменений может создать дополнительные трудности с вводом серийного производства модели, поэтому изменения будут внесены минимально. Например, будут реализованы усилия по снижению массы машины. Обновление устаревшего салона необходимо провести, это позволит разместить дополнительные кресла по центру и выполнить их размещение по схеме 3+4+3, как это воплощено в модели Боинг 777.

В новейших разработках лайнера планируется учитывать необходимость баланса между экономическими и временными возможностями, и необходимым уровнем комфорта авиаперевозок. Исходя из того, что для создания нового пассажирского самолета потребуется несколько лет и огромные капиталовложения, нужно рассчитывать на имеющуюся хорошо себя зарекомендовавшую модель и обеспечить ей возможность серийного производства. Основные потребности страны в дальних авиаперевозках могут быть удовлетворены при помощи Ил-96 400М.

Интересный факт: за все время существования этой модели самолета не произошло ни одной аварии, в которой бы пострадали люди.

Важнейшей особенностью внедряемых моделей будет более полное ориентирование на отечественных производителей всего спектра необходимых авиационных деталей и материалов. Перспективные российские самолеты будут соответствовать растущим требованиям по прочности, пассажировместимости и экономической эффективности их эксплуатации.

AIRLINES.AERO



### Подиум. Школа. Торговый центр

Форум дал комплексную возможность ознакомиться с новинками отрасли, расширить и обрести новые деловые связи, обменяться опытом, наметить вектор развития. На площадке выставки встретились производители и покупатели оборудования и технологий для модернизации авиатранспортной отрасли.

Выставка предоставила возможность представителям государственных и коммерческих структур найти надежных поставщиков, договориться о новых логистических цепочках и лучших условиях обслуживания.

100 компаний продемонстрировали свои решения для аэропортов и авиакомпаний. Новых производителей оборудования и услуг представили Москва, Санкт-Петербург и Ленинградская область, а также Ханты-Мансийский АО, Самарская, Смоленская, Нижегородская, Челябинская, Томская и Ульяновская области, Республика Саха (Якутия) и Краснодарский край.

Отечественные разработки станут важной основой для импортозамещения оборудования западных компаний и помогут снизить зависимость от зарубежного импорта. Следуя последним трендам в информационных технологиях, участники представили новые IT решения для сектора коммунальных услуг и реализации концепции «умных городов».

Выставочную часть дополнила деловая программа. Эксперты и представители отрасли обсудили антисанкционную политику государства и механизмы господдержки авиатранспортной отрасли, условия обеспечения самодостаточности отечественного авиастроения для удовлетворения нужд авиаперевозчиков, новые инфраструктурные проекты в авиастроении и авиаперевозках, вопросы новой экономики в авиатранспортной отрасли.

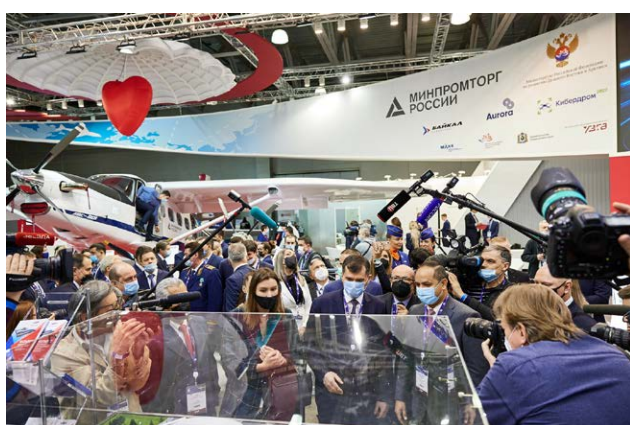
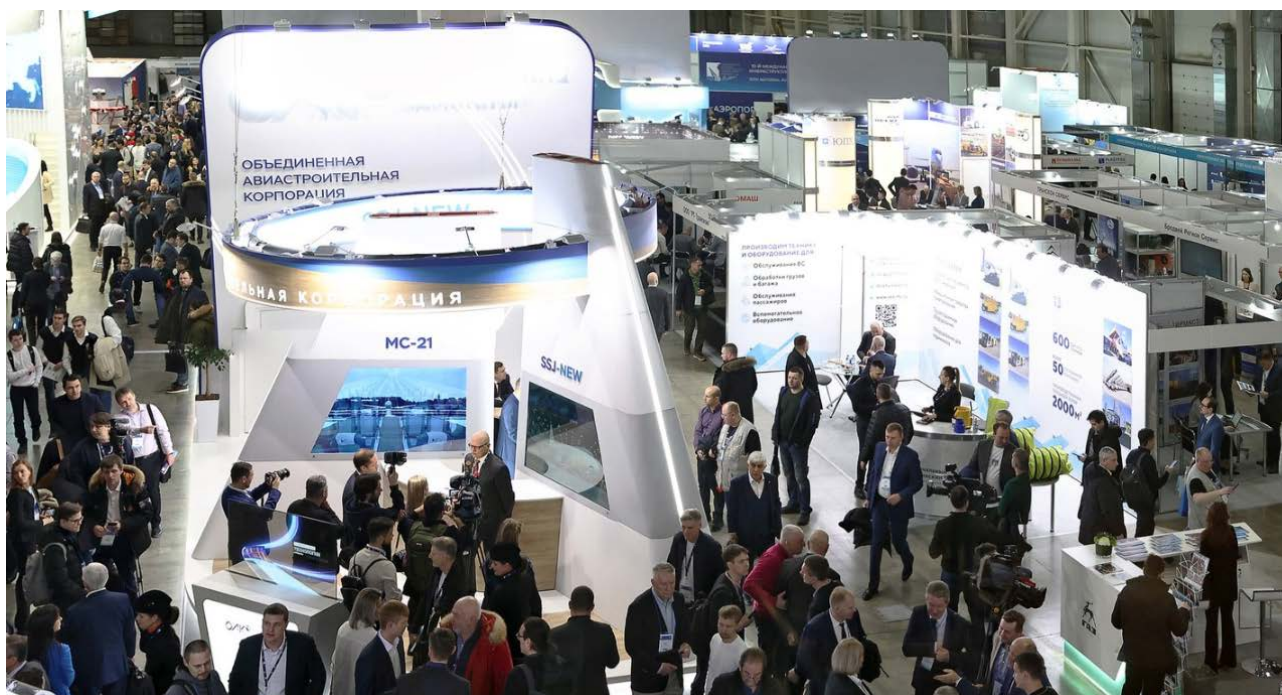
### Признание

Выставка – это еще и признание заслуг, оценка сделанного. Традиционно были вручены национальная премия «Воздушные ворота России» и отраслевая «Sky Service Award», которые получили лучшие аэропорты и авиакомпании.



### Победители премии «Воздушные ворота России – 2023»

- АО «Авиакомпания «ВОЛГА-АВИА»
- АО «Аэропорт Архангельск»
- АО «Аэропорт Оренбург»
- АО «Международный аэропорт Внуково»
- АО «Международный аэропорт Уфа»
- АО «Международный аэропорт Курумоч»
- АО «Международный аэропорт Нижний Новгород»
- АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово)»
- АО «Международный аэропорт Сочи»
- АО «РАМПОРТ АЭРО»
- АО «Ростоваэроинвест»
- АО «СарАэро-Инвест»
- АО УК «Аэропорты Регионов»
- Аэропорт Геленджик
- Аэропорт Горно-Алтайск
- Аэропорт Ижевск
- ГК «Аэродинамика»
- КП Сахалинской области
- «АЭРОПОРТЫ КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВОВ»
- Международный аэропорт Казань им. Габдуллы Тукая
- Международный аэропорт Белгород



- Международный аэропорт Калуга
- Международный аэропорт Красноярск (Емельяново)
- Международный аэропорт Омск (Центральный) им. Д.М.Карбышева
- Международный аэропорт Сабетта
- Международный аэропорт Симферополь им. И.К.Айвазовского
- Международный аэропорт Утренний
- Московский аэропорт Домодедово
- ОАО «Аэропорт» (Хибины)
- ООО «АВС Благовещенск»
- ООО «Аэропорт Тобольск»
- ООО «Воздушные ворота Северной столицы»
- ООО «Уренгойаэроинвест»
- ПАО «Аэропорт Кольцово»
- Филиал «Аэропорт Верхневеликий» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Вилюйск» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Депутатский» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Жиганск» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Ленск» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Магадан» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Нюрба» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Сеймчан» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Сунтар» ФКП «Аэропорты Севера»

- Филиал «Аэропорт Усть-Мая» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Усть-Нера» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал «Аэропорт Черский» ФКП «Аэропорты Севера»
- Филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» Аэропорт «Ванавара»
- Филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» Аэропорт «Диксон»
- Филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» Аэропорт «Енисейск»
- Филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» Аэропорт «Северо-Енисейск»
- Филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» Аэропорт «Туруханск»
- Филиал ФКП «Аэропорты Красноярья» Аэропорт «Хатанга»
- ФКП «Аэропорты Дальнего Востока»
- ФКП «Аэропорты Камчатки»
- ФКП «Аэропорты Красноярья»
- ФКП «Аэропорты Севера»
- ФКП «Аэропорты Чукотки»

### Победители премии «Sky Service Award 2023»

- AZUR AIR
- Nordwind Airlines
- Авиакомпания «Победа»
- Авиакомпания «Россия»
- Авиакомпания «Уральские авиалинии»
- Авиакомпания АЗИМУТ
- АО «Авиакомпания «Аврора»
- АО «Авиакомпания «Смартавиа»
- АО «Ред Вингс»
- АО «ЮТэйр»
- АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»
- АО «ЮТэйр-Инжиниринг»
- ООО «ТС Техник»
- ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»
- ПАО «Аэрофлот»

**Выставка дала импульс работы на будущее.  
Следующая состоится 6-7 февраля 2024 года.**

## Авиационному комплексу Ильюшина – 90 лет



13 января с.г. Авиационный комплекс им. С.В.Ильюшина (ПАО «Ил»), входящий в Объединенную авиастроительную корпорацию «Ростех», отметил 90 лет с момента создания. Им было разработано более 200 и создано 120 типов самолетов разных модификаций.

**«М**арка «Ил» – это без малого почти вековая история легендарного конструкторского бюро, созданного Сергеем Владимировичем Ильюшиным. Здесь были созданы такие легендарные самолеты, как штурмовик Ил-2, реактивный бомбардировщик Ил-28, пионеры регулярных пассажирских перевозок Ил-12 и Ил-14, транспортник Ил-76 и многие другие машины. Сегодня в активе компании – заказы от военных и гражданских структур, здесь ведется разработка и производство новых перспективных машин. Заводы и КБ имеют полноценную загрузку и уверенно смотрят в завтрашний день. Убежден, что благодаря большому опыту и высокому профессионализму, Авиационный комплекс имени С.В.Ильюшина будет создавать самые современные образцы авиационной техники, продолжая традиции знаменитой конструкторской школы», – ска-



зал в поздравлении ильюшинцам генеральный директор Госкорпорации «Ростех» **Сергей Чемезов**.

История предприятия началась 13 января 1933 года, когда на базе завода №39 было создано центральное конструкторское бюро опытного самолетостроения легких самолетов и военных серий, начальником которого был назначен Сергей Владимирович Ильюшин.

В ОКБ Ильюшина на сегодняшний день собраны компетенции по проектированию самолетов различной размерности и назначения. Основными проектами являются тяжелый военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А, топливозаправщик на его базе Ил-78М-90А, в сфере гражданской авиации – широкофюзеляжные дальнемагистральные самолеты Ил-96-300, Ил-96-400М и региональный Ил-114-300.

«Ильюшинцы гордятся тем, что самолеты марки «Ил» на протяжении 90 лет отвечают потребности времени, обеспечивают решение самых разных задач национальной экономики и вооруженных сил. Перспективы Ильюшина связаны с развитием линейки тяжелых и сверхтяжелых транспортных самолетов», – рассказал первый заместитель генерального директора ПАО «ОАК», управляющий директор ПАО «Ил» **Сергей Ярко**. – Коллектив ОКБ обновляется, внедряет новые методы проектирования, новые технологии, привлекает талантливых инженеров и конструкторов, работает над перспективными проектами. В этой работе мы опираемся на опыт, накопленный поколениями талантливых конструкторов».

Авиапорт.ру



## Памятник А.Н Туполеву в Москве

**П**амятник **Андрею Туполеву**, а также музей открыли в Москве к 100-летию конструкторского бюро ПАО «Туполев» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) Ростеха). Юбилей бюро отмечался 22 октября, а монумент открыли 30 ноября 2022 года. Композиция представляет собой ростовую фигуру авиаконструктора и силуэт взлетающего сверхзвукового пассажирского лайнеру Ту-144. Скульптурная композиция установлена на общедоступной территории рядом со зданием ОИК на набережной Академика Туполева в сквере, который тоже носит его имя. Памятник стал первым монументом в Москве, который посвящен авиаконструктору.

Как отметила на церемонии открытия заместитель мэра российской столицы **Наталья Сергунина**, Андрей Туполев родился, учился и работал в Москве. «*Вместе с другими вы-*

*дающимися учеными-практиками он развивал отечественные технологии колоссальными темпами. Сегодня дело великого инженера продолжает конструкторское бюро, носящее его имя*», – сказала она. После церемонии открытия памятника состоялась презентация нового Музея ОКБ Туполева, который открылся после масштабной реконструкции. Здесь представлены уникальные исторические объекты, модели легендарных самолетов, личные вещи, а также можно собрать и раскрасить лайнер на интерактивном кульмане, полистать «живую» библиографическую книгу и услышать настоящий голос Андрея Туполева.

**За век существования ОКБ Туполева разработало около 300 самолетов и модификаций. Из них около 90 было реализовано в опытных образцах и более 40 – серийно. Начиная с 1923 года, выпущено более 18 тысяч машин имени знаменитого авиаконструктора.**

## Продлили льготную ставку НДС для полетов через Москву

Президент России **Владимир Путин** подписал бюджетообразующий закон, который, в том числе, продлевает до 1 января 2025 года действие пониженной ставки НДС в 10 процентов на оказание услуг внутренних воздушных перевозок пассажиров и багажа через аэропорты Московского авиаузла.

Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Закон продлевает действие пониженной ставки налога для авиаперевозок через Московский авиаузел еще на два года.

### 25 млрд на 2023 год

Правительство в 2023 году продолжает поддержку отечественных авиакомпаний, выделив субсидии. Об этом сообщается на сайте правительства. *«Речь идет о субсидиях, которые авиакомпании получают в зависимости от пассажирооборота. В федеральном бюджете на эту меру поддержки предусмотрено 25,3 млрд рублей»* – отметили в публикации. Программа, которая компенсирует траты авиаперевозчиков, была запущена в апреле 2022 года. При этом, несмотря на ограничения со стороны недружественных стран, удалось сохранить перевозки пассажиров по маршрутам внутри России.

### Легендарный перелет

8 октября 2022 г. исполнилось 55 лет первому беспосадочному перелету Москва – Магадан. Его выполнил единственный в мире женский экипаж воздушного лайнера Ил-18. Девушки поставили несколько мировых рекордов по скорости, высоте и дальности полетов.

Впервые в истории советской авиации экипаж совершил беспосадочный перелет по маршруту Москва – Магадан, преодолев расстояние в 6 тысяч 270 километров за 10 часов 17 минут. Легендарный полет выполняли: командир корабля – Герой Социалистического труда, к тому времени летчик-инструктор на самолете Ил-18 Прибалтийского управления гражданской авиации Любовь Уланова, второй пилот – Валентина Слободская, действующий штурман Гертруда Олехнович из Приволжского управления, бортрадист из Внуково Мария Адаменко и бортмеханик Валерия Попова.

### Авиапарк пополнят модернизированные Ту-214

Первые самолеты типа Ту-204/214 после капитального ремонта весной 2023 года поступят в эксплуатацию авиакомпании Red Wings. Также авиапарк будут пополнять отечественными самолетами Superjet. В результате перевозчик рассчитывает отказаться от эксплуатации зарубежных Boeing и Airbus.

*«По предварительному соглашению Red Wings ожидает поставки четырех самолетов Ту-204/214 после восстановления их летной годности. Две машины поступят весной 2023 года, и еще две – весной 2024 года»*, – сообщили в госкорпорации «Ростех».

Кроме того, в планах получение самолетов МС-21 и Суперджет, включая модификацию SSJ-NEW, добавили в госкорпорации.

Как рассказал представитель отрасли, после модернизации самолеты Ту будут соответствовать всем современным требованиям по комфорту и безопасности. Таким образом, Red Wings может стать первой авиакомпанией,



которая вновь начнет эксплуатировать самолеты Ту на регулярных рейсах. Переобучение пилотов уже идет.

Модернизацию самолетов Ту-204 и Ту-214 запустили летом 2022 года. В частности, современные модификации самолета готовит Казанский авиационный завод имени С.П. Горбунова. В минпромторге напомнили, что также авиакомпания «Аэрофлот» заказала у Объединенной авиационно-строительной корпорации (входит в госкорпорацию «Ростех») самолеты Ту-214, Superjet и МС-21.

В конце октября 2022 г. заместитель председателя правительства – министр промышленности и торговли **Денис Мантуров** заявлял в интервью, что уже идет сборка пяти первых фюзеляжей самолета Superjet New. С 2024 года проект должен выйти на запланированные мощности – 20 машин в год.

Основные ожидания авиаотрасли сейчас связаны с самолетом МС-21, но главный вопрос в том, как быстро он сможет появиться, говорит главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ **Федор Борисов**. Скорее всего, возвращение в авиапарк Ту-214 – это временная мера, считает он.

Чтобы эксплуатировать эти воздушные суда, нужно подготовить летные экипажи, бортинженеров, которых уже вузы не выпускают. Таким образом, для эксплуатации Ту-214 существуют ограничения, добавляет эксперт.

При этом Ту-214 имеет увеличенную максимальную взлетную массу, то есть может принимать на борт больше топлива и преодолевать большие расстояния, занять пока свободную нишу, говорит руководитель аналитического агентства «АвиаПорт» **Олег Пантелеев**.

Кроме того, Ту-214 может стать платформой для последующей конвертации в грузовую самолет. По стоимости летного часа он будет уступать МС-21. Но Ту-214 сейчас меньше зависит от импорта, что дает возможность быстрее нарастить его производство, добавляет эксперт.

### Статические испытания МС-21

В декабре 2022 года были завершены статические испытания самолета МС-21. *«В ходе статических испытаний конструкция самолета выдержала огромные нагрузки, сильно превышающие эксплуатационные, подтвердив свою надежность»*, – сказал первый заместитель гендиректора Госкорпорации Ростех **Владимир Артяков**.

МС-21 – отечественный среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров.

*«Полученные результаты подтвердили все параметры, заложенные при проектировании. В ходе испытаний доказано, что при превышении предельных нагрузок стойка шасси безопасно отделяется от самолета»*, – говорится в пресс-релизе «Ростеха».

Серийное производство МС-21 должно начаться в 2024 году.



А 23 ноября 2022 года первый самолет МС-21 «одели» в ливрею авиакомпании «Россия». В пресс-службе «Росси» тогда пояснили, что самолет проходит программу импортозамещения и еще не может быть внесен в свидетельство эксплуатанта, осуществляющего коммерческие перевозки.

Сначала фирменную серо-красно-белую ливрею «Росси» получат три опытных самолета корпорации «Иркут», которые не включены в парк перевозчика. Потом она будет наноситься на МС-21 в составе флота авиакомпании. Опытный образец самолета МС-21 будет эксплуатироваться корпорацией «Иркут» для обучения пилотов-инструкторов авиакомпании «Россия».

### Камчатка: мастер-план

Камчатские власти готовят к практической реализации мероприятия мастер-плана развития Петропавловска-Камчатского общей стоимостью 150 миллиардов рублей и рассчитывают на участие частных инвесторов, сообщил губернатор **Владимир Солодов**.

Во время презентации экономического, инвестиционного и туристического потенциала Камчатского края в Торгово-промышленной палате губернатор напомнил, что в 2022 году президенту России был представлен мастер-план развития Петропавловска-Камчатского, который глава государства одобрил.

*«И сейчас мы готовим к практической реализации десятки проектов с общим объемом (вложений – ред.) более 150 миллиардов рублей, в которых значительную роль могут играть частные инвесторы. Мы бы приветствовали внимание к этой составной части Камчатского края», –* сказал Солодов.

Он напомнил, что сейчас в активной стадии находится строительство нового терминала международного аэропорта. Его планируется ввести в 2024 году. Хаб сможет обслуживать 1,5 миллиона человек в год. По словам губернатора, уже построен новый морской вокзал.

Также он сообщил, что в 2022 году из примерно 300 тысяч туристов на Камчатке – 81 процент – россияне.

### По схеме «треугольник»

Авиакомпании России и Белоруссии смогут выполнять пассажирские рейсы между двумя странами по схеме «треугольник». К такой договоренности пришли профильные ведомства государств.

*«Снять ограничения на выполнение назначенными авиапредприятиями каждой из сторон полетов по схеме «треугольник» при выполнении полетов между странами», –* говорится в протоколе по итогам консультаций ведомств.

Полеты по схеме «треугольник» в данном случае означают возможность авиакомпании одной страны совершать рейсы не только в другую страну, но и внутри нее. К примеру, «Белавиа» сможет летать по маршруту Минск – Москва – Самара – Минск.

### «Победа»: собственный учебный центр

Он полностью покроет потребности бюджетного перевозчика в подготовке пилотов после закрытия центра Boeing в Сколково.

Собственный учебный центр «Победы» расположен на территории учебного центра материнской группы «Аэрофлот» в московском аэропорту Шереметьево. Пока включает в себя один полнопилотажный тренажер самолета Boeing 737 NG. В авиакомпании объяснили, что полнопи-

лотажный тренажер 7000XR канадского производителя CAE был сертифицирован Росавиацией и начал свою работу в конце марта 2022 г.

По словам исполняющего обязанности гендиректора «Победы» **Андрея Юрикова**, новый тренажер позволит обучать до 350 экипажей в год и полностью покрывает требования авиакомпании для обучения летного персонала, включая подготовку командиров воздушных судов. *«Мы надеемся, что он позволит нам получить независимость от других учебных центров, с которыми мы ранее были вынуждены подстраивать графики пилотов», –* отметил он. До этого «Победа» отправляла своих пилотов в авиационный центр Boeing Сколково, который приостановил свою работу в конце февраля.

Юриков объяснил, что новый тренажер находится в собственности «Победы» и его техническое обслуживание будет осуществляться собственными силами авиакомпании.

### Выпуск магистров по «Аэронавигации»

В Ульяновском институте гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева на факультете безотрывных форм обучения состоялся торжественный выпуск студентов, обучающихся по программе магистратуры направления подготовки «Аэронавигация», профиль подготовки «Управление авиационной безопасностью» и профиль подготовки «Управление поиском и спасанием» (набора 2020 года со сроком обучения 2 года 5 месяцев). Всего 31 человек. Из них 9 человек завершили обучение с отличием.

### Пилот из Петербурга стал самым возрастным в ГА России

Пилот из Санкт-Петербурга стал самым возрастным в России, пишет «Петербургский дневник». **Самошин Анатолий Сергеевич** попал в Книгу рекордов России. Его рекорд был зафиксирован 22 октября 2022 года. На тот момент пилоту был 71 год 4 месяца и 24 дня. Анатолий Сергеевич работает в авиакомпании «Россия» и является кавалером Ордена Дружбы.

### В Пекин чаще

«Аэрофлот» с 15 февраля начал выполнять полеты в новый международный аэропорт Пекина Дасин. Частота регулярных рейсов в столицу КНР теперь до трех раз в неделю. На воздушной линии между Москвой и Пекином задействованы широкофюзеляжные самолеты Boeing 777. Полеты выполняются из терминала С аэропорта Шереметьево.

### Российско-пакистанское сотрудничество

Федеральное агентство воздушного транспорта и Ведомство гражданской авиации Пакистана подписали Рабочее соглашение в области летной годности. Подписание приурочено к 8-му заседанию российско-пакистанской межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, которое состоялось 20 января 2023 года в Исламабаде. Договоренность подписана в поддержку экспорта гражданской авиационной техники российского производства в Пакистан и нацелена на применение согласованных подходов для одобрения типовой конструкции гражданской авиационной техники, модификаций, а также на укрепление сотрудничества между двумя авиационными ведомствами.

# Валерий Стоянов: «Идет реконструкция»

Обеспечат ли безопасность рейсов  
в условиях санкций?

Как будет выглядеть обновленный аэровокзал  
после завершения реконструкции?

И чего не хватает единственным  
воздушным воротам региона?

Об этом беседа  
с директором курского аэровокзала  
**Валерием Стояновым.**

**-** Валерий Петрович, насколько востребованы полеты  
среди курян и гостей города?

- В последние два года фиксируем энергичный рост воздушных перевозок. Авиационная активность населения повышается, расширяется маршрутная сеть, рейсы востребованы. В 2021 году аэропорт Курска обслужил 103,2 тысячи пассажиров, на 83,5 % больше, чем в 2020 году. Это рекорд за последние 18 лет. Было выполнено 1,7 тысяч парных рейсов, из них более 1,3 тысячи на регулярной основе.

- В 2022-ом статистика будет не такой рекордной?

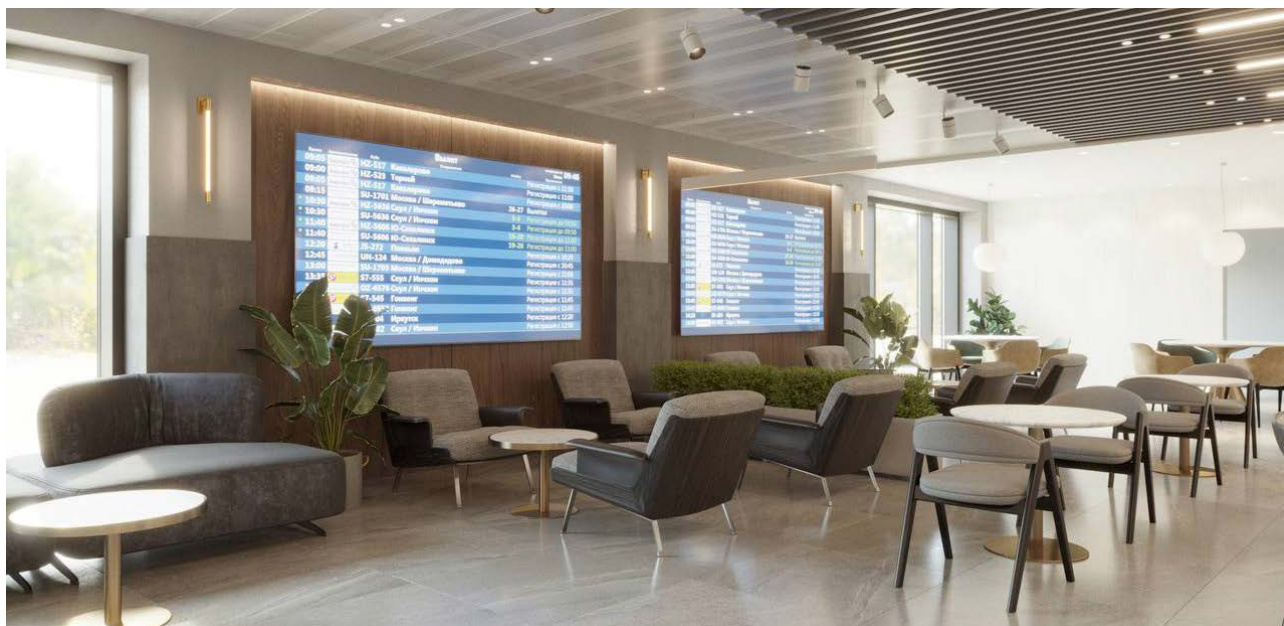
- Это очевидно. Очередным решением Росавиации в нашем аэропорту, как и в еще 11 южных воздушных гаванях России, сообщение приостановлено. Но, к слову сказать, мы очень хорошо начали 2022 год. Пассажиропоток курского аэропорта увеличился на 74 % по сравнению с тем же периодом 2021 года. Такая динамика позволяет авиапредприятию двигаться вперед и ставить новые задачи. Полагаю, что после отмены ограничений на полеты гражданская авиация в нашем регионе будет стремительно развиваться.

- Самолеты не летают, но работа на курском авиаузле кипит. Нынешнему зданию порта более 50 лет. Можно сказать, оно историческое. Но требования обслуживания сегодня ушли далеко вперед. Поэтому в регионе затеяли глу-



бокий ремонт воздушной гавани. Расскажите, что изменилось в ходе реконструкции и что еще предстоит сделать.

- Капитальный ремонт фасада здания аэровокзального комплекса начался осенью 2021 года. В мае 2022-го наружные работы завершились. Они обошлись в 60 млн. рублей. Внешне вокзал преобразился кардинально. Появился светодиодный портрет Михаила Гуревича, советского авиаконструктора, нашего земляка, имя которого присвоено аэропорту, а также изображение самолета. Заменяли все окна и двери, сейчас подрядчик занимается диспетчерской вышкой.





## Курского аэропорта»

- Внутри планируются изменения?

- Конечно. В настоящее время идет капитальный ремонт внутренней части здания аэровокзального комплекса. Полным ходом ведутся отделочные и электромонтажные работы, прокладываются сети водопровода, канализации, отопления, вентиляции и кондиционирования. Завершена кладка шахты подъемника для малоподвижных граждан. Затем мы планируем реконструировать багажное отделение. А завершающим этапом будет благоустройство привокзальной площади. Все средства на модернизацию курского аэропорта выделяются из регионального бюджета.

Факт. По задумке администрации аэропорта на главном фасаде аэровокзала изображен известный советский конструктор Михаил Иосифович Гуревич. Под портретом изображен его автограф. Найти образец подписи его оказалось не так-то просто. На просторах интернета он отсутствует. Администрация аэропорта сделала запрос в музей Военно-воздушных сил (Монино), но, к сожалению, такой информации у них не оказалось. Решить вопрос удалось благодаря помощи заведующей Суджанским краеведческим музеем Курской области. Людмила Придубкова оперативно нашла и предоставила нам копию рукописной автобиографии Гуревича с его личной подписью. К слову, Михаил Гуревич родился в селе Рубанщина (ныне Суджанский район Курской области).

- Валерий Петрович, до приостановления авиасообщения куда можно было улететь из Курска?

- Маршрутная сеть курского авиаузла насчитывала 11 направлений: Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Калининград, Минеральные Воды, Анапа, Симферополь, Казань, Екатеринбург, Краснодар, Геленджик. Самыми востребованными направлениями стали Москва, Сочи, Санкт-

Петербург и, конечно же, курортные города в летний период.

- Авиаперевозчики планировали расширить географию полетов?

- После хорошего старта в январе прогнозировали существенно увеличить пассажиропоток, так как с нового года были добавлены четыре новых направления. Это Казань, Екатеринбург, Краснодар и Геленджик – на летний период. Кроме того, было запланировано увеличение рейсов на Москву и Питер в период осенне-летнего расписания.

- За всю историю курского аэропорта серьезных ЧП зафиксировано не было. В сегодняшних реалиях по-новому стоит вопрос о безопасности. Коснутся ли санкции деятельности аэропорта? Каков процент импортного оборудования на курском аэровокзале? Повлияют ли санкции на безопасность перелетов?

- Спецтехника и аэровокзальное оборудование в нашем аэропорту в основном отечественного производства. Средства радиотехнического обеспечения полетов представлены изделиями отечественных заводов-изготовителей. Доля иностранных комплектующих составляет примерно 50% и, благодаря импортозамещению, существенно не влияет на их работоспособность. Увеличены только сроки и стоимость ремонта на заводах-изготовителях. Светосигнальное оборудование является импортным (Чехия, фирма «ТРАНСКОН»), но на сегодняшний день на складе авиапредприятия имеется достаточный запас комплектующих.

Что касается капитального ремонта, то и тут нет особых проблем – практически все стройматериалы, которые используют наши подрядчики, изготовлены на территории нашей страны.

Беседовала Валерия Че



# ДОМОДЕДОВО

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ

Аэропорт Домодедово, член Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ, в ушедшем году отметил 60-летие.

Сейчас здесь работают около 10 тысяч человек. Открыты более 100 направлений полетов.

Со дня основания аэропорт обслужил около 760 миллионов человек.

Совершено более 7 миллионов взлетно-посадочных операций

**Н**есмотря на беспрецедентные вызовы, с которыми столкнулась авиационная отрасль, Домодедово продолжил развитие инновационных и технологических инициатив. В 2022 году воздушная гавань внедрила дополнительные сервисы для пассажиров, в терминале открылись новые кафе и магазины, появились новые возможности для путешествий.

### Развитие маршрутной сети

Авиакомпании-партнеры открыли новые направления и увеличили частоту полетов по популярным маршрутам. Так, например, авиакомпания «Уральские Авиалинии» открыла полетную программу в Архангельск. Gulf Air увеличила частоту полетов в Бахрейн. Авиакомпания Ethiopian Airlines возобновила полетную программу из Домодедово в Аддис-Абеба. В 2022 году аэропорт встретил новых партнёров: авиакомпанию FlyOne Armenia, Air Arabia Abu Dhabi и Meraj Airlines.

### Инфраструктурные проекты

Аэропорт ввел в эксплуатацию новый сегмент пассажирского терминала – T2, тестовый запуск которого состоялся в декабре.

### Новые сервисы

«Аэроэкспресс» запустил регулярный автобусный экспресс-маршрут от станции метро «Домодедовская» до аэропорта Домодедово.

В 2022-ом была внедрена новая услуга для пассажиров – заказ трансфера на сайте воздушной гавани. Услуга заказа персонального трансфера предоставляется в партнерстве с сервисом GetTransfer.com. Кроме того, для пассажиров аэропорта стал доступен сервис по доставке багажа.

Появились новые программы лояльности для доступа в премиальные залы: Grey Wall Pass, Golden Key, ONPASS, Persona.aero и Every Lounge.

Медицинская служба аэропорта Домодедово продолжала развиваться. Так, на базе медицинского центра воздушной гавани была создана первая клиника, которая базируется на территории воздушной гавани – DMEMED. В центре открылись кабинет косметологии и остеопата. Также была создана услуга нового поколения по медицинской транспортировке.

### Культурные и развлекательные мероприятия для пассажиров

В 2022 году ДМЕ в четвертый раз стал местом проведения всероссийской образовательной акции «Тотальный диктант».

В апреле в честь юбилея воздушной гавани была открыта фотовыставка «Шестидесятый апрель», посвященная истории развития аэропорта.

А в преддверии Дня Победы в аэропорту выступил Оркестр Федеральной таможенной службы.

В декабре в аэропорту открылась фотовыставка «Древности домодедовской земли. Щербинское городище дяковской культуры». Выставка организована по инициативе админи-

страции г.о. Домодедово в рамках государственной программы «Год культурного наследия народов России».

### Неавиационный бизнес

В уходящем году в аэропорту открылся фирменный кондитерский магазин сладостей, конфет и шоколада от ведущих российских производителей – «Аленка».

В общей зоне на первом этаже пассажирского терминала заработала новая кофейня – «Bruno's Garden».

В 2022 году Фабрика бортового питания аэропорта изготовила новые блюда из линейки «Уже готово», которые можно заказать в онлайн-ритейлере «Самокат» в Москве и Санкт-Петербурге.

### Экологические проекты

Аэропорт в очередной раз поддержал экологическую инициативу «Лес Победы» – ежегодную акцию, направленную на восстановление лесных массивов и сохранение окружающей среды. Сотрудники воздушной гавани присоединились к посадке молодых деревьев в Ильинском лесничестве городского округа Домодедово. В 2022 году представители аэропорта совместно с местными жителями посадили порядка 1,5 тыс. саженцев хвойных пород.

### Социальные службы

#### Обслуживание пассажиров с ограниченной подвижностью

На территории воздушной гавани реализована безбарьерная среда для путешественников с ограниченными возможностями здоровья. Современное оборудование и подготовленный персонал аэропорта позволяют обслуживать все категории пассажиров и обеспечивают комфортное пребывание на территории воздушной гавани.

Так, для маломобильных пассажиров в Домодедово представлен сервис по сопровождению. Специалисты аэропорта обеспечивают максимально быстрое и комфортное прохождение регистрации, таможенного и пограничного контроля, получение и оформление багажа, а также сопровождение и встречу пассажиров по прилету и вылету. Для формирования услуги необходимо обратиться в авиакомпанию или связаться с PRM-службой аэропорта напрямую по телефону +7 495 933-66-66. Также для удобства пассажиров у входных групп аэровокзала расположены кнопки вызова сотрудников. Кроме того, пассажиры с ограниченными физическими возможностями и сопровождающие их лица могут бесплатно воспользоваться парковками аэропорта.

Аэропорт продолжает развивать инфраструктуру и новые сервисы для путешественников с ограниченными возможностями. В 2021 году в воздушной гавани открылся новый терминал Аэроэкспресса, переход которого полностью оборудован для маломобильных пассажиров. В 2022 году медицинская служба аэропорта – DMEMED – создала услугу нового поколения по медицинской транспортировке, которая отличает-

## ИТОГИ 60-го года

ся от аналогичных услуг на рынке особенностью ее конфигурации. Теперь пассажирам, нуждающимся в постоянной заботе медицинского персонала, доступна профессиональная медицинская транспортировка с поддержкой медслужбы аэропорта. Новый дополнительный сервис доступен для всех категорий путешественников, которые по той или иной причине не могут самостоятельно добраться в аэропорт или из него. Заказать медицинскую транспортировку можно на сайте DMEMED или по короткому номеру \*1120.

### Комнаты матери и ребенка

Аэропорт подвел итоги работы комнаты матери и ребенка за 2022 год. В минувшем году там обслужили более 30 тыс. пассажиров, среди которых около 18 тыс. детей, и провели порядка 20 мероприятий для юных гостей.

В дневное время в комнате матери и ребенка работают аниматоры-педагоги, которые регулярно проводят для детей мастер-классы, посвященные различным праздникам и памятным датам – Новый Год, День Гражданской авиации, День семьи, любви и верности, День знаний и другие. Комната работает круглосуточно: средняя продолжительность пребывания составляет порядка трех часов.

Сервисы для пассажиров с детьми – FAMILY SERVICE – пользуются особой популярностью у родителей и постоянно развиваются. В прошлом году в общей зоне аэровокзала были открыты 2 новые пеленальные комнаты, а также закончена реконструкция пеленальной комнаты в зоне прилета внутренних воздушных линий. Всего в аэропорту 25 таких помещений.

После прохождения предполетного досмотра к услугам путешествующих с детьми пассажиров открыты игровые комнаты, расположенные в галереях международных и внутренних авиалиний, а также в бизнес-залах воздушной гавани. Кроме того, в распоряжении пассажиров с детьми 75 бесплатных колясок.

### В помощь детям-сиротам

В аэропорту сотрудники благотворительной организации «Детские деревни SOS» провели значимую социальную акцию «Прямой диалог».

Несколько дней ее представители рассказывали пассажирам воздушной гавани о деятельности организации и о том, как можно стать другом «Детских деревень SOS» и помогать детям.

Благодаря проведению акции, дети, которые когда-то лишились семьи, получают возможность обрести ее. «Детские деревни SOS» – крупнейшая российская благотворительная организация, помогающая детям, оставшимся без попечения родителей, и детям из семей, находящихся в трудной жизненной ситуации. Организация работает более 28 лет в 8 регионах России. В приемных семьях в шести Детских деревнях SOS живут и воспитываются более 450 детей и еще более 3000 детей ежегодно получают помощь в рамках программ профилактики социального сиротства.

### Образовательная деятельность

Аэропорт тщательно следит за повышением квалификации кадров и регулярно проводит курсы обучения для новых и действующих сотрудников аэропорта в Domodedovo Training – аккредитованном образовательном центре с правом преподавания на основе учебных материалов IATA и ICAO. В минув-

шем году Domodedovo Training первым в России среди учебных центров при аэропортах стал обладателем сертификата Межгосударственного авиационного комитета (МАК), который свидетельствует, что центр соответствует требованиям комитета и признан учебным заведением гражданской авиации, а также получил аккредитацию международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) в качестве центра обучения и оценки компетенций IATA с правом преподавания 5 категорий программ по правилам перевозки опасных грузов (CBTA Center). Кроме того, был разработан и аккредитован в ICAO курс на английском языке о противообледенительной обработке самолетов, открыто 5 категорий обучения в тракторной школе, а также положено начало сотрудничеству с Советом профессиональных квалификаций воздушного транспорта. Всего за 2022 год учебный центр Domodedovo Training выдал порядка 8,5 тыс. сертификатов.

Каждый новоприбывший сотрудник аэропорта проходит обучение в Domodedovo Training в школе методического управления (ШМУ). В 2022 году через ШМУ прошло более 1,3 тыс. обучающихся. Стоит отметить, что все действующие сотрудники регулярно проходят образовательные программы без отрыва от основной деятельности, причем не только очно, но и в формате онлайн. Также аэропорт в рамках цифрового образовательного проекта DME Education разработал специальные онлайн-курсы для всех желающих: бизнес-аналитика, коммерческий профайлинг, кинология и другие.

По итогам работы программы Приток, направленной на подготовку, адаптацию и трудоустройство студентов учебных заведений-партнёров на штатные должности предприятий группы DME ряды сотрудников воздушной гавани пополнили более 130 специалистов, более 60 студентов были выведены на работу в режиме неполного рабочего дня. Всего за 23 года работы программы ее участниками стали более 4,5 тысяч человек.

### Сайт

Домодедово сфокусирован на улучшении качества сервиса, поэтому уже сейчас пассажирам воздушной гавани доступен расширенный список услуг, которые можно оформить на сайте DME.

Сайт – один из способов персонификации взаимоотношений с пассажиром в части предоставляемых услуг. Создавая цифровое пространство, аэропорт Домодедово стремится обеспечить пассажиров важной информацией о путешествии, а также возможностью приобретения всех необходимых сервисов, связанных с туризмом.

На сегодняшний день на официальном сайте воздушной гавани можно не только отследить актуальный статус рейса, ознакомиться с последними новостями авиагавани, но и забронировать авиабилеты, зарегистрироваться на рейс онлайн, оформить заказ на трансфер, оплатить парковку, заказать услуги VIP и бизнес-залов, а также сопровождение несовершеннолетних детей и других пассажиров по ускоренному прохождению аэропортовых формальностей – Fast Track. В 2022 году более 4,2 млн человек посетили официальный сайт аэропорта Домодедово. Из них порядка 200 тыс. пассажиров оформили услуги.

Одним из востребованных онлайн сервисов является покупка авиабилетов. Наибольшей популярностью по бронированию билетов в 2022 году среди международных рейсов стали такие направления как Узбекистан, Турция, Армения, Беларусь и Израиль, на внутренних маршрутах – Сочи, Санкт-Петербург, Калининград, Екатеринбург и Минеральные Воды.

# Московский авиацентр



**С**отрудники авиацентра выполняют задачи по тушению пожаров, эвакуации пострадавших с мест ДТП и других происшествий, транспортировке соматических пациентов, проводят мониторинг паводковой и пожароопасной обстановки. В авиапарке учреждения – 11 вертолетов: Ми-26, Ка-32А, ВК117С-2 и легкий Bell-429.

«В 2022 году пилоты и спасатели более тысячи раз реагировали на различные происшествия. Результат – поч-

ти 500 спасенных человек. Пожарные вертолеты участвовали в тушении шести пожаров, экипажи выполнили более 2,3 тысячи сливов. Пилоты санитарных вертолетов оказали помощь 242 нуждавшимся», – рассказал директор Московского авиацентра **Кирилл Святенко**.

Ежедневно на службу заступают шесть вертолетов – два пожарных Ка-32А, два санитарных ВК117С-2 – выполняют вылеты днем и два – пожарный и санитарный – ночью.





Кирилл  
Святенко

Помимо экстренной авиации, в Московском авиационном центре действует служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения, включающая 26 спасателей-универсалов. В зону их ответственности входят территории Северного и Южного Бутово, Щербиновка и Рязановское поселение ТиНАО.

Специалисты вылетают на ДТП, оказание социальной помощи, поиски потерявшихся в природной среде, а также на пожары, где осуществляют доступ пожарных к местам горения, оказывают первую помощь пострадавшим, а также при необходимости обеспечивают работу авиации.



# Отечественное ПО в автоматизации аэропортов

Спрос на отечественные программные решения в авиационной отрасли в 2022 году вырос в несколько раз.

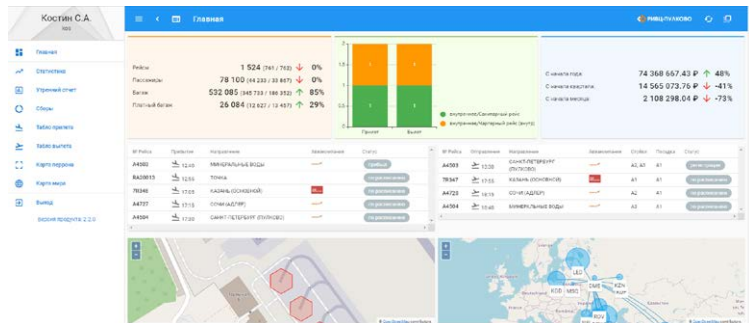
Причиной такого бума стали санкционные ограничения и уход иностранных поставщиков.

Данные проблемы не затронули те компании, которые давно работали с отечественными поставщиками.

**А**эропортовая деятельность включает в себя огромное разнообразие процессов. Для управления процессами используются специальные автоматизированные системы.

«Сейчас перед поставщиками ИТ-решений стоит непростая задача помочь заказчикам перейти на отечественное ПО с комфортом. «РИВЦ-Пулково» делает всё возможное, чтобы обеспечить компаниям максимальное удобство в использовании наших продуктов, предлагая широкий выбор программных модулей под множество задач и оказывая оперативную русскоязычную техподдержку» — отметил **Глеб Головченко**, генеральный директор «РИВЦ-Пулково»

Комплексное решение «КОБРА», разработанное «РИВЦ-Пулково», флагманом ИТ-решений в авиационной отрасли, помогает сотрудникам аэропорта решать задачи в области ключевых производственных процессов: предварительного планирования, оперативного управления, учёта и анализа.



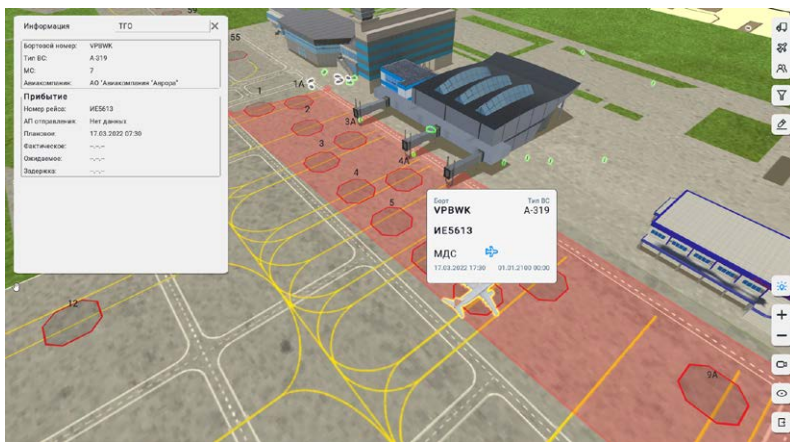
Рабочий стол руководителя

«Специфика современной аэропортовой деятельности подразумевает, прежде всего, необходимость в обеспечении полной управленческой информацией, а также в организации высокой скорости взаимодействия между внутренними структурами авиапредприятия и между аэропортом и его контрагентами. Таким образом, упустить темп данного взаимодействия — значит упустить выгоду».

Компания «РИВЦ-Пулково» постоянно улучшает автоматизированную систему «КОБРА» в соответствии с запросами клиентов. Благодаря постоянному процессу творчества программный комплекс становится более удобным и современным. Сегодня систему «КОБРА» используют более 30 клиентов из них 3 высших учебных заведения: Санкт-Петербургский университет гражданской авиации, Ульяновский институт гражданской авиации и Российский университет транспорта. Также система используется авиапредприятиями и авиакомпаниями, имеющие свое наземное обслуживание.

«Используя самые современные тренды и технологии при разработке модулей системы «КОБРА», как, например, использование кроссплатформенной разработки и переход на использование отечественных Систем Управления Базами Данных, позволяет нам легко преодолевать кризис, связанный с уходом с рынка программных решений от иностранных производителей, и выступать в роли флагмана ИТ-решений на отечественном рынке», — рассказывает Д Коркинен.

Система комплексной автоматизации аэропорта «КОБРА» включена в единый реестр российских программ на основании Приказа Минцифры РФ и рекомендована для закупок государственными компаниями.



Мониторинг исполнителей

Как рассказал **Алексей Полтавцев**, начальник отдела цифровизации аэропортов «РИВЦ-Пулково», основные направления, над которыми сейчас работает компания «РИВЦ-Пулково» — это обновление программных продуктов и расширение функциональности, связанное с изменениями законодательства в области политики импортозамещения, появлением новых технологий, и организацией бизнес-процессов. Для автоматизации аэропортов в линейке системы «КОБРА» есть множество модулей, которые повышают эффективность управления авиапредприятием и его конкурентоспособность.

Система «КОБРА» позволяет решать, как базовые, так и специальные задачи аэропортов благодаря простоте процесса освоения системы персоналом предприятия, а также слаженности функционирования центральной базы данных системы «КОБРА», её сервисов и программных интерфейсов.

**Дмитрий Коркинен**, руководитель проектов Отдела Цифровизации Аэропортов «РИВЦ-Пулково»:



196210, Россия, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, дом 24

[rivc-pulkovo.ru](http://rivc-pulkovo.ru) • [office@rivc-pulkovo.ru](mailto:office@rivc-pulkovo.ru)

Тел.: (812) 704-55-76 • Факс: (812) 704-36-65





## Опытному заводу №31 ГА – 70 лет

Опытный завод №31 ГА – один из лидеров среди производителей наземной аэродромной техники. Его партнёры – аэропорты на территории России и СНГ (Узбекистан, Беларусь и др.).

На собственной производственной базе силами высококвалифицированных специалистов завода осуществляется выпуск машин сопровождения воздушных судов «ЭСКОРТ», подвижных пунктов руководителя полётов «УРАН», универсальных моторных подогревателей «СЕВЕР», универсальных моторных подогревателей «СЕВЕР МА», аппаратуры световой сигнализации о занятости взлётно-посадочной полосы «ПОЛОСА» и «ПОЛОСА Т», багажных тележек из специального алюминиевого профиля для перемещения багажа авиапассажира, оборудования системы посадки «ОСП-11». Все эти изделия за годы эксплуатации хорошо зарекомендовали себя в работе и пользуются заслуженным повышенным спросом у авиапредприятий и центров организации воздушного движения РФ и СНГ. На предприятии функционирует сервисная служба, выполняющая гарантийный ремонт и постгарантийное обслуживание всех вышеуказанных изделий, также при необходимости возможен выезд сервисной бригады непосредственно на объект.

Юбилей завода пришёлся на год 100-летия гражданской авиации России. И предприятие достойно заявило о своих достижениях на крупнейшем российском отраслевом форуме – выставке NAIS-2023.

В дни юбилея отраднее осознавать, что никакие перипетии, случившиеся за последние 30 лет – перестройка, дефолты и деминации – не смогли сломить коллектив и



остановить производство. Завод продолжает развиваться и двигаться вперед, сохраняя компетенции и внося достойный вклад в развитие отрасли.

На выставке были представлены аэродромные тормозные тележки АТТ-3 – новинка на рынке измерительных комплексов. В АТТ-3 впервые применяется продольно-подвижный узел измерительного колеса. Среди других отличительных характеристик АТТ-3 следует отметить модульную замену всех узлов, быструю замену колёс, быстроразборный колесный диск измерительного колеса, независимую подвеску на всю ось, измерительный тракт, работающий как отдельный узел со скоростью движения от 35 до 95 км/ч, также уменьшен износ измерительного колеса, автономная работа до 20 часов на одном заряде АКБ при температуре до –40 оС и др.

На заводе трудится команда профессионалов. Здесь чтут традиции и своевременно и эффективно отвечают на требования времени, решая задачи импортозамещения и модернизации аэродромной техники, которая помогает сделать взлет и посадку безопасными и комфортными.

Коллектив небольшой, около 60 человек, дружный и стабильный, при этом некоторые сотрудники работают более 20 лет. На предприятии ценят рабочую честь и уважают каждого специалиста. К 70-летию руководство вручило медали с надписью «Трудиться по совести, гордиться профессией».

# ООО «Опытный завод №31 ГА» запустил проект по импортозамещению

Вводя санкции, страны Запада хотели создать «нелетную погоду» в российском небе, но у них не получилось.

Генеральный директор ООО «Опытный завод №31 Гражданской Авиации»

**Игорь Юрьевич Провкин** рассказал о том, как живет гражданская авиация в 2023 году, а также поделился мнением о проблемах и планах по импортозамещению в этой отрасли.

## Западные санкции в действии. Игорь Провкин: гражданская авиация сегодня

В 2022 году авиационная отрасль нашей страны, как и прочие другие, столкнулась с введением беспрецедентного уровня санкционного давления со стороны недружественных западных стран. В частности, под тотальный запрет попали поставки всей номенклатуры специализированного оборудования, необходимого для содержания аэродромов, наземного обслуживания воздушных судов, а также оборудования необходимого для обеспечения безопасности полетов.

По состоянию на 21 августа 2019 года в России насчитывается 89 аэропортов федерального значения. Все эти объекты рискуют остаться без должного технического обслуживания из-за введенных ограничений на импорт.

Как отмечает Игорь Провкин, руководитель предприятия, перед промышленностью Российской Федерации возникла острая необходимость в максимально короткие сроки создать свое собственное технологическое аэродромное оборудование, взамен ушедших с рынка импортных аналогов. Сложная и нетривиальная задача была решена некоторыми производственными компаниями.

## Игорь Провкин делится успехами в замещении импорта

Наглядным примером проведения работ по импортозамещению в сфере аэропортового оборудования является созданный на базе ООО «Опытный завод №31 Гражданской Авиации» **Многофункциональный Комплекс для Аэродромной Службы (МКАС) «ШТИЛЬ»**. Он был спроектирован за счет собственных средств предприятия, собственными силами в очень сжатые сроки и предназначен для зимнего и летнего содержания аэродромов.

Обсудили проект с Генеральным директором ООО «Опытный завод №31 Гражданской авиации» Провкиным Игорем Юрьевичем, он рассказал о целях и задачах, которые ставились перед проектировщиками данного вида оборудования, для чего его проектировали и как оно будет эксплуатироваться в будущем. Кроме того, мы узнали, кто же является потенциальным клиентом МКАС «ШТИЛЬ» в России.



– Игорь Юрьевич, расскажите о вашем новом продукте – какие цели и задачи он будет решать на аэродромах?

«ООО «Опытный завод №31 Гражданской авиации», является производителем всеми известной Аэродромной тормозной тележки АТТ-2. Надежность и простота конструкции стали основными ее преимуществами. Технические специалисты нашего предприятия часто посещают аэропорты России в целях обслуживания и калибровки уже поставленных тележек, а также поставки новых образцов», – сказал Провкин.

Также Генеральный директор завода пояснил, что постоянный детальный диалог с руководителями аэродромных служб небольших региональных аэропортов подтвердил ситуацию на рынке. Среди отечественной продукции в данный момент полностью отсутствуют варианты снегоборочного оборудования бюджетного класса, обладающего одновременно многофункциональностью и универсальностью. Имеющаяся техника носит исключительно специализированный характер, обладает значительной мощностью и, как следствие, большой стоимостью. Кроме того, ее содержание в исправном состоянии занимает существенную часть бюджета аэропорта.

Провкин убежден, что техника с такими тактико-техническими характеристиками попросту не нужна региональным аэропортам.

Как поясняет Игорь Юрьевич, анализ полученной информации и последующее детальное изучение рынка подтолкнули ООО «Опытный завод №31 Гражданской авиации» к созданию Многофункционального Комплекса для Аэродромной службы «ШТИЛЬ», который воплотил бы в себе возможность выполнения всех необходимых технологических операций по зимнему и летнему содержанию аэродрома, прилегающих территорий и зон специального назначения.

По словам Провкина, техническое задание на проектирование содержало 5 основных критериев, которыми Комплекс должен в полной мере обладать:

- многофункциональность,
- универсальность,
- доступность,
- простота эксплуатации и обслуживания.

## под руководством Игоря Провкина спецоборудования для аэродромов

Кроме того, руководствуясь требованиями Министерства промышленности и торговли Российской Федерации в части касающейся импортозамещения продукции, Техническое задание содержало в себе задачу использовать только российские комплектующие и материалы в конструкции будущего Аэродромного комплекса.

### Первые результаты: «Метель», «Буран», «Просвет» готовы к испытаниям

В результате проведенных работ по проектированию, специалистами предприятия был получен многофункциональный комплекс, который представляет собой ряд навесного оборудования для тракторов и фронтальных погрузчиков. Каждая из навесок имеет свой уникальный функционал и выполняет особую роль в технологии по содержанию аэродромов. Рассмотрим каждую навеску отдельно.

#### Отвал аэродромный U-образный (ОАУ) «БУРАН»



Предназначен для очистки мест стоянок ВС и перрона аэродрома, формирование снежных валов. Кроме того, отвал может быть использован для уборки рулежных дорожек аэропортов с малой интенсивностью полетов. Предполагается несколько типоразмеров.

#### Щетка задняя аэродромная (ЩЗА) «МЕТЕЛЬ».



Предназначена для дополнительной, более чистой уборки мест стоянки и перрона после первичного прохода отвалом. Работа в паре с отвалом позволяет достигать нормативных результатов по качеству уборки за один проход. Предполагается несколько типоразмеров.

#### Очиститель светосигнального оборудования (ОССО) «ПРОСВЕТ»



Предназначен для уборки снега вокруг светосигнальных огней ВПП и рулежных дорожек. Технология уборки полностью безопасна и исключает повреждение плафонов огней.

#### Механическая бункерная щетка (МБЩ) «ПЫЛЬ»



Предназначена для оперативной уборки мест стоянок ВС от посторонних твердых предметов. Использование бункерной щетки позволяет избежать повреждения авиационных двигателей при заруливании на стоянку следующего ВС.

### **Косилка широкозахватная аэродромная (КША) «СЕНКОС»**



Предназначена для быстрого и качественного выкоса травы на всей внутриаэродромной территории. Основное преимущество в широком рабочем захвате режущих ножей. Предполагается несколько типоразмеров.

### **Мойка высокого давления (МВД) «ЛИВЕНЬ»**

Предназначена для влажной уборки специальных зон аэропорта, а также удаления пролитых жидкостей на местах стоянок ВС. Высокое давление, создаваемое насосами, прекрасно справляется с этими задачами.

### **Щетка фронтальная аэродромная (ЩФА) «ПОЗЕМКА».**

Предназначена для оперативной уборки путей руления ВС во время непрекращающегося снегопада. Это позволяет аэродрому бесперебойно принимать и выпускать ВС несмотря на осадки.

### **Ковш фронтальный большеобъемный (КФБ) «БОГАТЫРЬ».**

Предназначен для ускоренной погрузки в самосвалы большого объема снега.

### **Роторный снегоочиститель фронтальный зависимый (РСФЗ) «ЗАРЯД»**

Предназначен для уборки малых объемов снега. Привод от гидравлики трактора. Преимущество в малых габаритных размерах и высокой маневренности.

### **Роторный снегоочиститель фронтальный автономный (РСФА) «ВИХРЬ».**

Предназначен для уборки больших объемов снега. Привод от собственного двигателя. Используется на взлётной полосе, магистральных рулежных дорожках.

### **Распределитель реагентов комбинированный (РПК) «ЛЕД».**

Предназначен для нанесения твердого или жидкого реагента на ВПП. Предполагается несколько типоразмеров.

Кроме комплекса навесок, ООО «Опытный завод №31 Гражданской авиации» производит доработку тракторов и фронтальных погрузчиков до требований Гражданской авиации, а именно:

- установки радиостанции с требуемым диапазоном частот;

- установку светосигнальных маячков;
- проведение электрификации передней и задней части трактора для подключения габаритных огней оборудования;
- установку пульта управления оборудованием.

При этом такие доработки могут выполняться как на новых тракторах и фронтальных погрузчиках, так и на уже имеющихся в аэропорту.

Таким образом, МКАС «ШТИЛЬ» может выполнять все необходимые технологические операции на аэродроме и является незаменимым инструментом аэродромной службы в борьбе с атмосферными осадками как летом, так и зимой.

## **В чем основное конкурентное преимущество вашего оборудования?**

*«При проектировании МКАС «ШТИЛЬ» было необходимо получить следующие основные конкурентные преимущества: многофункциональность, надежность, доступность, простота эксплуатации и обслуживания. Считаю, что в первом приближении у нас получилось этого достичь».*

По словам Игоря Провкина, полученная модель обладает следующими характеристиками:

- **Многофункциональность** комплекса заключается в том, что все навески монтируются на одном шасси и применяются последовательно в соответствии с выбранной технологией работы. Аэропорт решает все задачи, необходимые для содержания аэродрома в летний и зимний период. Проектирование Комплекса проводилось без привязки к несущему шасси. Использование универсальных креплений и быстросъемных адаптеров максимально расширяет линейку используемых вариантов шасси. Это может быть любой трактор или фронтальный погрузчик. Конструкторское бюро нашего предприятия создало универсальный инструмент для аэродромных служб нашей страны.
- **Надежность.** В рамках проектирования МКАС конструкторским бюро предприятия были выбраны самые надежные комплектующие и агрегаты, представленные на рынке. Кроме того, многолетний опыт наших конструкторов позволил создать МКАС простым и надежным, а все ответственные элементы конструкции спроектировать так, что их выход из строя минимизирован.
- **Доступность.** Применение МКАС возможно, как на тракторах и фронтальных погрузчиках вновь приобретаемых, так и на тех, что имеются в авиапредприятиях. Конструкторское бюро ООО «Опытный завод №31 Гражданской авиации» имеет возможность в индивидуальном порядке провести просчет доработок, а сервисная служба выполнит монтаж и калибровку органов управления. Таким образом, авиапредприятие сможет максимально эффективно использовать имеющийся бюджет, что особенно важно в нынешнее, не совсем простое время.
- **Простота эксплуатации и обслуживания.** Конструкция МКАС выполнена максимально простой, без использования электроники и сенсорных датчиков. Все потребители приводятся в действие гидравлической энергией или карданным приводом. Тех-



ническое обслуживание навесок, входящих в состав Комплекса, сводится к смазке подвижных элементов и периодической замене гидравлического масла в системе. Так же нужен периодический контроль и регулировка цепной передачи привода щеток.

Учитывая вышеизложенное, можно смело говорить о том, что ООО «Опытный завод №31 Гражданской Авиации» под руководством Генерального директора Игоря Юрьевича Провкина, создал простую в эксплуатации, но очень эффективную «рабочую лошадку» для аэродромных служб аэропортов Российской Федерации.

### Три этапа создания МКАС «ШТИЛЬ»

*– Игорь Юрьевич, вот вы говорите, что МКАС «ШТИЛЬ» находится в стадии проектирования и производства. Подскажите, когда аэропорты нашей большой страны смогут его увидеть «вживую»?*

*«В настоящий момент закончилось проектирование и создание конструкторской документации по первым образцам навесок: Отвал аэродромный U-образный, Щетка задняя аэродромная, Очиститель светосигнального оборудования. Документация передана в цех опытного производства и в ближайшее время будут получены первые образцы. Далее они поступят на испытания, прохождение сертификационных работ и получения прочих разрешительных документов».*

Параллельно с этим на предприятии запускается второй этап проектирования, в работе у специалистов технического бюро:

- Широкозахватная косилка аэродромная,
- Фронтальная щетка аэродромная,
- Механическая бункерная щетка,
- Мойка высокого давления
- Ковш фронтальный большеобъемный.

Ну и последним третьим этапом станет проектирование и создание Роторных снегоборщиков автономного и зависимого классов, а также прицепа для нанесения реагентов комбинированного типа.

В финале нашей беседы Игорь Юрьевич Провкин с радостью сообщил, что весь проект создания Многофункционального комплекса для аэродромной службы «ШТИЛЬ» рассчитан к реализации до конца 2024 года. По факту готовности и положительных испытаний оборудования, оно будет доступно для заказа. Подробнее о новых разработках предприятия можно узнать через раздел «Новости» интернет портала [www.zavod31ga.ru](http://www.zavod31ga.ru). Также в адрес руководства аэродромов будут направлены информационные письма.

Кроме того, большая презентация нового Аэродромного комплекса, запланирована на лето 2023 года. Это будет большое шоу, с возможностью самостоятельно поуправлять оборудованием, обменяться опытом и встретиться с большим числом коллег. О программе и содержании презентации пока говорить не будем, оставим это в секрете. Но будет действительно здорово!

*– Игорь Юрьевич, спасибо большое за подробное интервью. В завершении скажите пару слов нашим читателям о будущих проектах и новых разработках.*

*«ООО «Опытный завод №31 Гражданской Авиации» это одно из звеньев Авиационной промышленности Российской Федерации. В нынешнее сложное время мы в полной мере понимаем и осознаем ту ответственность, которую на нас возлагает Правительство в части обеспечения технологическим оборудованием гражданских аэропортов нашей большой страны. Именно поэтому специалисты завода создают и производят качественное современное оборудование, которое помогает аэропортам обеспечивать безопасность полетов на максимально высоком уровне при постоянно растущем пассажиропотоке».*

*Мы не стоим на месте, конструкторское бюро нашего предприятия всегда имеет свежие идеи, разработок и новых проектов. По мере реализации новых идей, мы будем его показывать на профильных выставках, давать информацию в журналах, ну и конечно, размещать информацию на нашем портале – [www.zavod31ga.ru](http://www.zavod31ga.ru). До новых встреч!»*



**ОПЫТНЫЙ  
ЗАВОД №31**  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Общество с ограниченной ответственностью  
«Опытный завод №31 Гражданской авиации»  
141107, Московская область, Щелковский р-н,  
г. Щелково, ул. Браварская, д.100

Публикация предоставлена ООО «Опытный завод №31 ГА



## Советская авиация в Сталинградской битве

Советский флаг над освобождённым Сталинградом. Февраль 1943 г.

### К 80-летию разгрома немецко-фашистских войск под Сталинградом

**П**обеда Советского Союза под Сталинградом, означавшая начало коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны и всей Второй мировой войны, не имеет аналогов в истории. Огромный вклад в Победу, наряду с другими родами войск, внесла и отечественная авиация.

Началом Сталинградской битвы можно считать 17 июля 1942 года, когда возле рек Чир и Цимла передовые отряды 62-ой и 64-ой армий Сталинградского фронта встретились с отрядами 6-ой немецкой армии. До конца лета у Сталинграда шли ожесточенные кровопролитные бои. 23 августа немецкие танки подошли к его стенам. Фашистская авиация стала систематически бомбить город: всего было сброшено около миллиона бомб.

В танках и авиации противник имел солидное численное преимущество, почти в полтора раза. Фашистская авиация господствовала в воздухе. А на земле был ад. До ноября бои



в городе шли за каждую улицу, каждый дом. Разрушенный почти весь город к ноябрю был захвачен. Только небольшая полоска суши у Волги удерживалась нашими войсками. Передовая линия, как пружина, сжалась до предела.

Для авиации время суток перестало существовать. Не было дня и ночи, рассвета и заката. Летчики 8-ой и 16-ой воздушных армий (командующие генерал-майор авиации Т.Т.Хрюкин и генерал-майор авиации П.С.Степанов, с октября 42-го генерал-майор авиации С.И.Руденко) резко увеличили количество боевых вылетов. Только так можно было преодолеть численное превосходство противника в технике, помочь тем, кто сражался на земле.

Если при ведении обороны на дальних подступах к Сталинграду за сутки было 450-460 боевых вылетов, то в период боев на ближайших подступах – до 600, а в ходе боевых действий авиации до 700. Главной целью было – уничтожение живой силы и техники врага на поле боя, прикрытие





своих войск и объектов. Почти половина боевых вылетов совершались ночью.

И на земле и в небе наши войска проявили высочайшее мужество и героизм. Их стойкость позволила выиграть время для подготовки плана разгрома противника, который начал выработываться еще в разгар боев, в середине сентября. Наступательная операция «Уран» разрабатывалась под руководством маршала Г.К.Жукова.

К началу контрнаступления в состав группировки советских ВВС вошла еще 17-ая воздушная армия Юго-Западного фронта (командующий генерал-майор авиации С.А.Красовский), а также два смешанных авиакорпуса и семь отдельных авиадивизий, привлекалась часть сил 2-ой воздушной армии Воронежского фронта (командующий – генерал-майор авиации К.Н.Смирнов), авиация дальнего действия, а также 102-ая дивизия войск ПВО страны. Общее руководство действиями авиации осуществлял представитель Ставки Верховного Главнокомандования – ко-



мандующий ВВС Красной Армии генерал-полковник авиации А.А.Новиков.

19 ноября 1942 года войска Юго-Западного фронта под командованием генерала Н.Ф.Ватутина и Донского фронта под командованием генерала К.К.Рокоссовского перешли в наступление. Ломая сопротивление врага, они окружили противника, взяв в плен пять и разгромив семь вра-



жеских дивизий. Попытки противника прорвать кольцо были сорваны. Окруженный враг был уничтожен. 2-го февраля 1943 года последняя вражеская группировка была ликвидирована.

Эта дата и считается окончанием Сталинградской битвы.

Всего за время сражения советская авиация совершила 113 тысяч боевых вылетов. За мужество и героизм, проявленные в ходе Сталинградской битвы, 38 авиасоединений и частей были преобразованы в гвардейские, десятки тысяч авиаторов награждены орденами и медалями, 25 асов стали Героями Советского Союза.

Имя «Сталинград» навсегда и во всем мире стало символом мужества и стойкости. В послании И.В.Сталину (5 февраля 1943 года) Президент США Ф.Рузвельт назвал Сталинградскую битву эпической борьбой, а позже прислал Сталинграду грамоту, в которой были такие слова: «От имени народа Соединенных Штатов Америки я вручаю эту грамоту городу Сталинграду, чтобы отметить наше восхищение его доблестными защитниками, храбрость, сила духа и самоотверженность которых во время осады с 13 сентября 1942 года по 31 января 1943 года будут вечно вдохновлять сердца всех свободных людей. Их славная победа остановила волну нашего

*и стала поворотным пунктом войны союзных наций против сил агрессии».*

действия и стала поворотным пунктом войны союзных наций против сил агрессии».

80 лет минуло со времени великой битвы. Юбилей – это память о мужестве, стойкости, героизме сталинградцев. Это память о прошлом во имя будущего.

*Евгений Сергеев, обозреватель*





На аэродроме Абакан (Республика Хакасия) завершили реконструкцию аэронавигационного оборудования. В аэропорту введена в эксплуатацию радиомаячная система посадки с приемоответчиком посадочного дальнего ILS 2700/DME/NL с магнитным курсом посадки 2020.

Работы выполнены в рамках реконструкции и технического перевооружения комплекса средств посадки, проводимого ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в филиале «Аэронавигация Центральной Сибири».

Модернизированная система посадки позволяет осуществлять точные заходы на посадку воздушных судов по приборам в условиях ограничений видимости и низкой облачности по минимуму II категории ИКАО.



### «Байкал» в нацпроекте

Сегодня более двадцати аэропортов участвуют в нацпроекте «Производительность труда». Внедрение инструментов бережливого производства помогает им быстрее обслуживать пассажиров и самолеты, сокращать ожидания в аэропортах. Помогают оптимизировать процессы и обучать персонал эксперты из Федерального центра компетенций и региональных центров компетенций.

Так, в аэропорту «Байкал» (Бурятия) основная проблема была в недостаточно отлаженном процессе функционирования служб аэропорта. *«Не было определенного места для хранения инвентаря, он мешал при передвижении спецтранспорта и персонала. Мы нанесли разметку, обозначили места хранения. Отслежили буквально каждую мелочь, – рассказал руководитель нацпроекта из Федерального центра компетенций Роман Сметанин. – Выявили потери и потенциал для улучшения в обслуживании пассажиров и судов. Провели обучение сотрудников. И уже видны результаты».*

Число самолетов увеличивается, открываются новые направления, а количество работников остается прежним. *«Пиковая нагрузка у нас с 6 до 10 утра, – сообщил директор по производству аэропорта Станислав Бадмаев. – Раньше мы за этот период обслуживали 3-4 самолета, теперь – 6-7. Нет хаоса, спешки».* Изменения произошли за достаточно короткий срок. Байкал вошел в нацпроект «Производительность труда» в апреле 2022 года. Уже в июле пассажиропоток увеличился на 35 процентов. Рейсов много. Только в Москву из Улан-Удэ еженедельно выполняются 34 рейса. Полученный опыт аэропорт Байкал упаковал в кейсы и теперь представляет республику на Всероссийском конкурсе «Лучшие практики наставничества».

### Договор о новом терминале

Договор о строительстве нового терминала международного аэропорта «Байкал» в Улан-Удэ подписали генеральный директор аэропорта «Байкал» **Дмитрий Гармаев** и генеральный директор организации-подрядчика ООО «Спектрум-Холдинг» **Владимир Иванов**. Инвестором вы-

ступает компания «Новпорт Холдинг», стоимость проекта оценивается в более 3 млрд рублей.

Как рассказал Владимир Иванов, новый терминал будет иметь 6,5 тысяч квадратных метров площадей и 2 телетрапа для пассажиров. На сегодняшний день все пассажиры из аэровокзала до самолета и обратно доставляются автобусами при любых погодных условиях. Новый терминал в аэропорту Улан-Удэ планируется завершить к июню 2024 года. Пропускная способность аэропорта увеличится практически вдвое – до 700 тыс. пассажиров международных направлений ежегодно.

## Великий Устюг

Первый регулярный авиарейс в Великий Устюг, где находится вотчина Деда Мороза, состоялся 25 декабря 2022 г. после реконструкции местного аэропорта.

Во время реконструкции аэропорта взлетно-посадочная полоса была удлинена с 1300 до 1799 метров, уложено асфальтовое покрытие, сделано ограждение, дренаж, установлено светосигнальное оборудование. Работы проводились в рамках нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». На эти цели из федерального и областного бюджетов было направлено более 1 миллиарда рублей.



*«Мы присутствуем сегодня на историческом событии – произошел первый полет после реконструкции аэропорта. Четыре года не летали сюда самолеты, а теперь вотчина Деда Мороза вернула себе статус авиационной резиденции любимого сказочного героя», – отметил глава Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько.*

По словам губернатора Вологодской области самолеты будут прилетать в Великий Устюг пять раз в неделю из Череповца и Вологды.

После реконструкции аэропорт сможет принимать самолеты CRJ-200 вместимостью до 50 человек и «Сухой Суперджет 100» вместимостью около 90 человек.

В Великом Устюге Вологодской области в своей сказочной вотчине живет Всероссийский Дед Мороз. В вотчину Деда Мороза приезжают туристы: ходят на экскурсии, встречаются с известными сказочными персонажами и с самим новогодним волшебником.

За 24 года существования этого проекта в его развитие было вложено более 7 миллиардов рублей. На вотчине создано много туристических объектов, среди которых тематический парк «Вотчина Деда Мороза», почта Деда Мороза, Дом моды Деда Мороза, зоосад.

Планируется, что к 2030 году количество туристов на родине Деда Мороза составит 624 тысячи человек ежегодно. Ожидается, что с запуском регулярного авиасообщения количество желающих посетить вотчину Деда Мороза увеличится.





Аэровокзальный комплекс внутренних воздушных линий введен в эксплуатацию в аэропорту Владикавказа (Северная Осетия). Терминал площадью 5,5 тыс. кв. м оборудован телетрапом, лифтами и эскалатором, высокотехнологичными системами обработки багажа, регистрации, досмотра, системами безопасности. Пропускная способность комплекса составит более 1,5 млн пассажиров в год.

Строительство велось с декабря 2020 года. Инвестиции в проект составили 2,2 млрд руб.



Глава Удмуртии Александр Бречалов заявил «В контакте» о начале строительства нового двухэтажного терминала аэропорта в Ижевске. По его данным, новый терминал будет двухэтажным, его площадь составит 10 тысяч «квадратов». Терминал будет разделен на две независимые части – для внутренних и международных воздушных линий. Кроме того, внутри помещения будут три телетрапа, зал длительного ожидания, эскалаторы и лифты. Он рассказал, что действующему аэровокзалу около 50 лет, его пропускная способность составляет 200 пассажиров в час. «Новый терминал увеличит его мощности вдвое: 400 пассажиров в час, дополнительные направления и международные рейсы, новая география экспорта и туризма», – отметил глава Удмуртии.

Строительство планируется выполнить в 2023–2024 годах.



2022 год для АО «Международный аэропорт Иркутск» стал знаменательным и успешным. Впервые за всю свою современную историю воздушная гавань преодолела новый рубеж пассажиропотока. По общим итогам прошедшего года показатель прибывших и улетевших граждан составил 2 632 834 человека. В 2022 году в иркутском аэропорту были открыты дополнительные, новые внутренние и зарубежные рейсы. За год было выполнено 16 291 самолетовылет, обслужено 9 427 тонн груза и 1 399 тонн почты.

Показатели пассажиропотока увеличиваются ежегодно. Стабильно аэропорт встречает и провожает более 2

миллионов путешественников. В перспективном плане на 2023 год предприятие планирует встретить 3-х миллионного пассажира.



Президенту Татарстана Рустаму Минниханову представили мастер-план по развитию Международного аэропорта «Казань» им. Габдуллы Тукая до 2050 года на заседании совета директоров аэропорта. В числе прочего документ включает в себя строительство новых терминалов – пассажирского и почтово-грузового, ангара технического обслуживания, расширение пассажирского перрона и обновление всей сопутствующей инфраструктуры.

Новый мастер-план предусматривает три этапа развития предприятия: до 2030, 2040 и 2050 годов. Стратегическая цель плана развития – сделать казанский аэропорт главным региональным транспортным узлом, связывающим Приволжский федеральный округ с Ближним Востоком, СНГ и Европой.



#### Удостоились главной национальной премии

Три руководителя разных подразделений международного аэропорта Красноярск им. Д.А. Хворостовского стали лауреатами национальной премии «Воздушные ворота России».

В этом году в честь 100-летия гражданской авиации наградили специалистов авиапредприятий, кто внес личный вклад в развитие гражданской авиации в России. От аэропорта Красноярск награду получили **Владимиров Евгений Вячеславович** – заместитель генерального директора по производству, **Евтушенко Андрей Владимирович** – начальник службы транспортной (авиационной) безопасности, **Вовденко Александр Анатольевич** – начальник службы спецтранспорта.

Генеральный директор международного аэропорта Красноярск **Андрей Метцлер**: «Не устану повторять, что авиация – это, прежде всего, люди. За каждым успехом всегда стоит большой труд самоотверженных людей. С гордостью могу сказать о том, что такая профессиональная команда работает у нас. Аэропорт Красноярск последние года демонстрирует существенный рост по основным показателям – это заслуга всех сотрудников нашего предприятия».

#### Впервые больше 3 миллионов пассажиров

По итогам 2022 года международный аэропорт Красноярск обслужил 3 092 342 пассажира – это рекордный показатель пассажиропотока за всю историю воздушной гавани.

За двенадцать месяцев работы количество пассажиров выросло на 13% по сравнению с 2021 годом, когда аэропортом было достигнуто предыдущее максимальное значение в 2 731 903 пассажира. При этом количество самолетовылетов в ушедшем году составило 17 004 – это снижение на

6,5% по отношению к 2021 году, когда были совершены рекордные 18 133 самолетовылета.

Через аэропорт в 2022 году было провезено 16 412 тонн груза, что на 15,5% ниже по отношению к 2021 году, когда грузопоток составил 19 434 тонны. Падение этого показателя вызвано вводом санкций против РФ.



### Новый терминал в 2024-ом

В аэропорту Минеральных Вод в 2024 году появится новый терминал для внутренних рейсов. Об этом сообщили в пресс-службе администрации округа. Отмечается, что на строительство выделят 11,5 млрд рублей.

*«Появятся прямые рейсы из городов, из которых к нам никогда не летали самолеты, что, конечно же, напрямую отразится на развитии внутреннего туризма, благоприятно скажется на экономике округа и будет способствовать укреплению дружеских связей с регионами страны»,* – сказал глава Минераловодского округа **Вячеслав Сергиенко**.

### Модернизация

«Рексофт» (Reksoft), один из ведущих российских разработчиков цифровых решений в партнерстве с компанией «Конветроник» приняли участие в проекте переустройства и технического переоснащения павильона вылета аэропорта «Минеральные Воды». Они выполнили проект по модернизации существующей системы обработки багажа. Она проходила без остановки работы системы в условиях действующего аэропорта.

Обновленная система обработки багажа включает в себя полный технологический комплекс от регистрации до погрузки багажа на борт воздушного судна, а также выдачи багажа пассажирам. Модернизация системы позволила добиться высокой степени надежности и устойчивости к возникновению нештатных ситуаций. Конвейерное оборудование обновленной системы спроектировано и произведено в России и на 80% состоит из отечественных компонентов.



На борт самолета в крупнейшем аэропорту Ямала теперь можно зимой попасть через теплый телетрап.

26 декабря 2022 г. в тестовом режиме началась эксплуатация нового терминала аэропорта Новый Уренгой.



В новом терминале открыты кафе и магазины, детская комната и игровая зона для пассажиров, путешествующих с детьми. В зале регистрации оборудованы 12 стоек и 5 выходов на посадку. Попасть на борт самолета теперь можно через телетрап. Это новая технология для аэропорта Нового Уренгоя: терминал оснащен тремя теплыми рукавами.

Первый рейс в новом терминале был принят 25 декабря 2022 г. Новый терминал аэропорта Нового Уренгоя стал самым большим на Ямале. Пропускная способность аэровокзала составляет 840 пассажиров в час.

Строительство терминала велось без привлечения бюджетных источников за счет средств инвестора. Помимо возведения нового терминала была выполнена масштабная реконструкция аэродрома. Проект был реализован при поддержке ВЭБ.РФ. В 2022 году аэропорт впервые в своей истории преодолел планку в один миллион пассажиров в год.

### Палана

В Паланском отделении организации воздушного движения филиала «Камчатчаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» введено в эксплуатацию новое оборудование – аэродромный обзорный радиолокатор S-диапазона с вторичным каналом и комплекс средств автоматизации управления воздушным движением. Это сложное в техническом исполнении комплексное мероприятие было осуществлено в короткие сроки.

Новое оборудование произведено и смонтировано ответственными компаниями АО «Азимут» и ПАО «НПО «Алмаз».



Розничная сеть «Магнит» открыла в международном аэропорту Пулково магазин «Магнит Косметик». Это первая торговая точка такого формата, которую сеть открыла на транспортном объекте.

«Магнит Косметик» площадью около 100 кв. м работает в общей зоне на первом этаже терминала. Посетителям аэропорта доступен специально подобранный ассортимент из более 3 000 товаров для красоты и ухода, сувенирной продукции и аксессуаров, которые могут понадобиться туристам в Санкт-Петербурге (зонты, головные уборы, шарфы и перчатки), товаров для путешествий, а также игрушек для детей. В магазине представлено множество популярных брендов, включая эксклюзивные торговые марки розничной сети, способных удовлетворить потребности покупателей с различным уровнем доходов.



Новый пассажирский терминал аэропорта Сочи может открыться к 2026 году, сообщил директор по авиационной коммерции группы «Аэродинамика» (управляет аэропортом) **Александр Никонов**.

«В 2023 завершаем разработку мастер-плана, далее приступим к проектированию новой аэропортовой инфраструктуры, включая новый аэровокзальный комплекс. Таким образом, амбициозные планы нацелены на ввод в эксплуатацию новых объектов к 2026 году», – сказал Николай журналистам.

Общие инвестиции в инфраструктурные проекты аэропорта, по его словам, планируются в размере более 20 млрд руб., в том числе 15 млрд руб. будет вложено в терминал и привокзальную площадь.

Мастер-план развития сочинского аэропорта включает создание нового терминала и реконструкцию аэродромной инфраструктуры, сообщила в июле пресс-служба «Аэродинамики». Уточнялось, что реализация всех проектов рассчитана на пять лет, до 2027 года. При этом в марте прошлого года директор по развитию инфраструктуры «Аэродинамики» Ренат Сайфуллин говорил, что новый пассажирский терминал может быть построен к 2025 году. С его появлением пропускная способность аэропорта вырастет в 1,6 раз, или до 15 млн пассажиров в год, отмечал он.

Общие инвестиции в проекты развития аэропорта в июле оценивались в 11 млрд руб., только в терминальный комплект – в 7 млрд руб.

До этого сочинский аэропорт был модернизирован в 2007–2013 гг., к Олимпиаде-2014. Инвестиции составили около 14 млрд руб.

В 2021 году пассажиропоток аэропорта превысил 11,1 млн пассажиров, став рекордным за всю историю его работы. В 2022 году около 13 млн человек. Из-за ограниченный полетов на юге РФ в связи с ситуацией на Украине, действующих с конца февраля, Сочи в данный момент является единственным работающим в регионе аэропортом.



Камчатские власти готовят к практической реализации мастер-план развития Петропавловска-Камчатского общей стоимостью 150 миллиардов рублей, заявил губернатор **Владимир Солодов**.

Во время презентации экономического, инвестиционно-го и туристического потенциала Камчатского края в Торгово-промышленной палате губернатор напомнил, в этом году президенту России был представлен мастер-план развития Петропавловска-Камчатского, который глава государства одобрил.

Он отметил, что сейчас в активной стадии находится строительство нового терминала международного аэропорта. Его планируется ввести в 2024 году. Хаб сможет обслуживать 1,5 миллиона человек в год.



Пассажиропоток аэропорта Томск за год вырос на 9%, несмотря на то, что летом был перерыв в авиасообщении из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы, заявил гендиректор ООО «Аэропорт Томск» **Антон Перфильев**.

Как уточняется в презентации, в 2022 году пассажиропоток составил более 540 тыс. человек, при этом рост был достигнут за счет направления Томск – Санкт-Петербург (+80%) и региональных направлений (+31%). Всего дей-

ствовало 13 внутренних направлений, а все международные направления были отменены. В 2023 году ожидается рост пассажиропотока томского аэропорта на 16% – также за счет региональных направлений. А к 2030 году планируется нарастить пассажиропоток до 1,1 млн пассажиров в год. В 2023 году планируется ввести в эксплуатацию новый терминал.



Модернизация изношенной инфраструктуры аэропорта Чебоксары могла бы увеличить пропускную способность аэровокзала в полтора раза, а количество одновременно обслуживаемых воздушных судов до трех. Такие перспективы обсудили глава Чувашии **Олег Николаев** и руководитель Росавиации **Александр Нерадько** на «Транспортной неделе – 2022». Однако для этого необходимы усилия не только частного оператора аэропорта, но и государства в лице Росавиации.

В настоящее время в аэропорту продолжается реконструкция терминала внутренних авиалиний, которая началась в августе 2021 года. Она ведется на средства ООО «Международный аэропорт Чебоксары» (МАЧ входит в группу «Аэрофьюэлз»), которое по соглашению с правительством Чувашской Республики в 2016 году стало управляющей компанией аэропорта. После реконструкции площадь аэровокзала увеличится с 1,5 тыс. до 5,5 тыс. кв. м. Здание обретет более современный внешний вид, а внутреннее пространство – необходимый для современного аэропорта функционал, включая, например, отсутствующие сейчас багажные карусели.

Антироссийские санкции оказали негативное влияние на ход работ, но график работ уточнен и ожидается, что пассажиры начнут обслуживаться в реконструированном терминале во второй половине 2023 года, отметили в МАЧ.

Модернизация всей инфраструктуры позволит увеличить пропускную способность Чебоксар до 700 тыс. пасс. в год. В 2021-м, рекордном году, аэропорт обслужил 460 тыс. пассажиров.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО

В рамках официального открытия выставки NAIS 2023 состоялось торжественное награждение лучших руководителей авиатранспортной индустрии памятными медалями и наградными плакетками к 100-летию отечественной гражданской авиации. Почетная награда присуждена Генеральному директору АО «МАШ» **М.М. Василенко** за персональные заслуги и вклад в развитие отечественной авиационной отрасли.

По решению Правительства РФ, с учетом уникальных цифровых разработок и опыта аэропорта Шереметьево, Михаил Василенко возглавил Индустриальный центр компетенций «Аэропорты». Основной целью деятельности ИЦК «Аэропорты» является скорейшее импортозамещение программного обеспечения в отрасли на основе отечественных решений.

## Обслужил более 28 млн пассажиров в 2022 году

Международный аэропорт Шереметьево подвел итоги производственной деятельности за 2022 год. Количество обслуженных пассажиров составило 28 млн 422 тыс. человек. По итогам года согласно данным британского аналитического агентства Cirium Шереметьево вошел в ТОП-10 самых востребованных аэропортов Европы, продемонстрировав лучший результат в Восточной Европе, СНГ и России.

Пассажиропоток Шереметьево на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) вырос по сравнению с результатами 2021 года на 0,8% и достиг 22 млн 28 тыс. человек. На международных воздушных линиях (МВЛ) в 2022 году было обслужено 6 млн 395 тыс. пассажиров. По итогам года Шереметьево обеспечил выполнение 202 718 ВПО (взлетно-посадочных операций).

В 2022 году аэропорт Шереметьево системно внедрял инновационные цифровые решения и развивал проекты, направленные на повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности производственной деятельности:

- открыта новая станция для поездов «Аэроэкспресс» в Северном терминальном комплексе – время в пути для пассажиров Шереметьево из центра Москвы сокращено до 50 минут;
- за счет проведенной модернизации увеличена производительность системы обработки багажа между Терминалами В и С до 2400 единиц багажа в час;
- Шереметьево стал первым в России и вторым в мире аэропортом, получившим сертификат Tier III по программе Uptime Institute Tier Standard на проект нового центра обработки данных, что гарантирует высокую надежность и непрерывное функционирование информационной инфраструктуры аэропорта.

Шереметьево обеспечивает первоклассный сервис для авиационных партнеров и высокую пунктуальность выполнения рейсов за счет применения собственной уникальной Цифровой экосистемы управления аэропортом, которая включает:

- АОДВ – Центральную аэропортовую базу данных (ЦАБД) «Синхрон»;
- систему совместного принятия решений с авиакомпаниями (A-CDM);
- автоматизированную систему управления ресурсами RMS;
- цифровой двойник аэропорта – систему долгосрочного и краткосрочного моделирования, анализа и оптимизации деятельности аэропорта с применением методов искусственного интеллекта;
- другие перспективные системы, включая управленческую отчетность и коммерческие инструменты для принятия своевременных решений.

В 2022 году выполнять полеты из Шереметьево начали новые авиаперевозчики: Smartavia, Mahan Air, Corendon Airlines, AlMasria Universal Airlines, Southwind Airlines, Oman Air, Shirak Avia и др.



АО «Комиавиатранс» в целях обеспечения безопасности приобрел для аэропорта «Ухта» сертифицированные технические средства досмотра: рентгенотелевизионные интроскопы и арочные металлодетекторы.

Как рассказал министр экономического развития и промышленности Республики Коми **Евгений Пономаренко**, стоимость новой техники составила более 11 миллионов рублей.



Пресс-служба АО «Аэровокзал Южно-Сахалинск» сообщила о работах над телескопическими трапами на аванперроне. В общей сложности установят 6 современных выходов на посадку. Телескопические трапы необходимы как пассажирам, так и воздушному судну. Благодаря трапам экологический след аэропорта получится сохранить на низком уровне, так как сооружение питает самолет электроэнергией. А с помощью пешеходных проходов путь от самолета до здания возможно преодолеть буквально за несколько секунд, не попадая под дождь или снег. Новые телескопические трапы позволят обслуживать не только большие борты, но и ближнемагистральные воздушные суда малой и средней вместимости, которые совершают рейсы в регионе.

Также идет внешняя отделка аэропорта. Совершенствуется технологическое оборудование эскалаторов и лифтов в здании будущего аэровокзала.



В Якутии вновь заработали три реконструированных аэропорта. Ремонт проводился в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Введены в эксплуатацию служебно-пассажирские помещения в аэропортах Хандыги и Сангара, а также здание аэровокзала Нерюнгри.

Глава Якутии **Айсен Николаев** сообщал, что всего в республике действует 31 аэропорт. Большинство объектов построили в 1940–1950-х годах. Есть даже аэродромы с грунтовыми взлетно-посадочными полосами, которые подтапливаются во время паводков.

В рамках комплексного плана до 2024 года должны реконструировать 15 аэропортов. В некоторых реконструкция уже завершена. Сейчас ремонт проводится в 12 аэропортах, в том числе в Полярном, Усть-Нере. Работы завершают в аэропортах в Вилюйске, Депутатском и Белой Горе.

# Использование служебных собак при обеспечении комплексной безопасности на транспорте

Актуальные проблемы профессиональной подготовки специалистов кинологических служб и собак

А.Н. Федорков, В.В. Голубев

Автономная некоммерческая организация  
«Центр сертификации объектов, обеспечивающих авиационную безопасность»

Любая деятельность регулируется законодательными актами и нормативными документами, так и деятельность специалистов кинологических служб, и использование (применение) служебных собак регламентируется рядом документов. Так в Федеральном законе Российской Федерации «Об ответственном обращении с животными и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>1</sup> гл. 1, ст. 3, п. 11 – «служебные животные - животные, специально подготовленные и используемые (применяемые) в целях обеспечения обороны страны и безопасности государства, охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, охраны военных, важных государственных и специальных объектов, объектов, обеспечивающих жизнедеятельность населения, функционирование транспорта, коммуникаций и связи, объектов энергетики и иных объектов, а также в иных целях, установленных законодательством Российской Федерации».

В проекте нового Федерального закона «О частной охранной деятельности» к рассмотрению появилась новая услуга: – «использование сторожевых собак и животных (особей), а также специальных собак и животных, в том числе обученных поиску наркотических, взрывчатых и иных опасных веществ, и предметов».

Так же обращаем ваше внимание на другие нормативные документы, регламентирующие порядок применения служебных собак в гражданской сфере. К таким относится Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 56386-2015 «Услуги для непродуктивных животных применение собак в качестве средства безопасности, охраны и поиска»<sup>2</sup>. Протицирую выдержку из данного стандарта:

**«3.1 собаки - средства безопасности, охраны и поиска (собаки-СБОП):** Собаки, применяемые юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями в качестве средства безопасности, охраны и поиска после прохождения специальной подготовки (дрессировки) и допуска к использованию по определенному назначению.

**3.2 кинологическая служба:** Самостоятельное юридическое лицо либо подразделение или филиал в составе (структуре) юридического лица, или индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и оказывающие услуги, связанные с содержанием, разведением, выращиванием и воспитанием щенков, дрессировкой и использованием собак для различных целей.

**3.3 специалист кинологической службы:** Работник, обладающий соответствующей квалификацией для работы в кинологической службе.

**3.4 кинологический расчет:** Специалист кинологической службы и собака-СБОП или собаки-СБОП».

Выше указанный Федеральный закон и Национальный стандарт позволяет организовывать на правовой основе использование (применение) служебных собак в сфере комплексной безопасности на транспорте.

Актуальными проблемами остается: вопрос кадрового обеспечения должностей, связанных с организацией и применением служебных собак в гражданской сфере, а также допуск (разрешение) на применение собак юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями в качестве средства безопасности, охраны и поиска.

Потребность в специалистах кинологической службы и служебных собак в гражданской сфере мы можем отследить на информационных порталах на сайтах – требуется кинолог с личной собакой. Как правило, в требованиях к данной профессии ничего не говорится о профессиональной подготовке специалиста и его собаки. Это происходит потому, что руководители и кадровые работники организаций имеют слабые, а иногда вообще не имеют представления и знания о кинологической службе, о правилах её организации и порядка применения специалистов и использования собак в качестве средства безопасности, охраны и поиска. Приняв сотрудников для исполнения обязанностей, связанных с использованием (применением) собак, максимум, что у него проверяется – это наличие какого-либо образования по «кинологии». Хотелось бы на помнить, что – «**Кинология** — это наука о собаках. Изучает анатомию и физиологию собаки, происхождение и эволюцию собак, их разведение и селекцию. Кормление и содержание, дрессировку и использование в интересах человека. Разделы собаководства охотничье, служебное, спортивное, любительское (декоративное), лечебное и т.д. Так вот, чтобы называть себя «Кинологом» надо обладать достаточно глубокими знаниями и иметь большой практический опыт во всех направлениях этой науки.

Мы сейчас говорим только об одном направлении и разделе это – служебное собаководство и связанные с ним направления по содержанию собак.

Сделаю небольшое дополнение, связанное с профессиональной подготовкой специалистов кинологической службы и служебных собак. Так основным источником формирования кадровым составом кинологических служб гражданских организаций и предприятий являются бывшие военнослужащие (сотрудники полиции, таможенных органов и т.п.) отслужившие свой срок, уволенные с военной службы по достижению предельного возраста или по другим различным причинам (нежелание продолжать службу, либо по дискредитирующим статьям) которые прошли обучение в специализированных учебных кинологических центрах. Хочется заострить ваше внимание, что все эти учебные кинологические центры осуществляют строго специфическую подготовку специалистов и служебных собак, направленную на выполнение специфических задач. Это подготовка отличается такти-

<sup>1</sup> От 27 декабря 2018 года N 498-ФЗ.

<sup>2</sup> Утвержден и введен в действие приказом федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 9 апреля 2015 года № 234-ст.



кой применения собак, нормативными требованиями к подготовке собаки в целом отличаются цели и задачи применения специалистов и служебных собак. Среди специалистов кинологической службы установлено одно принципиальное правило – «что лучше и легче подготовить молодую собаку, чем дрессировать собаку, которая была подготовлена по другому виду применения».

В наши цели не входит оценка профессионализма сотрудников школ, курсов, которые осуществляют подготовку «кинологов». Профессиональные специалисты кинологических служб знают, что подготовить специалиста без собаки невозможно, и как ранее было указано, что работник (сотрудник), обладающий соответствующей квалификацией и собака подготовленная составляют «кинологический расчет», как единую отлаженную систему. Вот с этих позиций и необходимо руководителям кинологических структур организаций, предприятий, использующих (применяющих) собак как средства безопасности, охраны и поиска подходить к подбору кандидатов на замещение вакантных должностей.

Исходя из выше перечисленного на лицо не очень благоприятная ситуация, что многие сотрудники организаций, предприятий выполняющие обязанности, связанные с использованием (применением) собак, не имеют соответствующей квалификации отвечающим требованиям, а собаки не имеют лицензированных документов о допуске к использованию (применению) как средства безопасности, охраны и поиска. На просторах интернета буйствует разнообразие всевозможных услуг сертификации собак по любому виду применения, но ни один из этих сертификатов выдан на законных основаниях. А также актуален вопрос, а какую ответственность несет «псевдокомиссия» которая выдала сертификат, не говоря об уплате налогов, которые они не платят, так как данный вид деятельности не лицензирован.

В сфере деятельности нашей организации является предоставление услуг в сфере содействия повышению уровня транспортной и инфраструктурной безопасности, безопасности для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества граждан, связанных с применением служебных собак.

Подтверждение соответствия транспортных и инфраструктурных объектов, требованиям законодательства Российской Федерации и других нормативных актов в области транспортной и инфраструктурной безопасности по применению служебных собак.

Защита транспортных (авиационных, железнодорожных, автомобильных, морских, речных и т.д.) и инфраструктурных (транспортных, промышленных, торговых, общественных и жилых) объектов, от недобросовестных производителей (поставщиков) продукции, исполнителей услуг в области транспортной и инфраструктурной безопасности в сфере применения служебных собак.

### Профессиональная подготовка специалистов кинологических служб и служебных собак в целях повышения транспортной и инфраструктурной безопасности

Автономной некоммерческой организацией «Центр сертификации объектов, обеспечивающих авиационную безопасность»<sup>3</sup> совместно с Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования Российским государственным аграрным заочным университетом<sup>4</sup> реализован проект повышения квалификации кинологических расчетов по дополнительной профессиональной программе «Поиск, обнаружение предметов и веществ, запрещенных или ограниченных в гражданском обороте кинологическими расчетами». Занятия проводятся на территории кинологического центра Университета, квалифицированными преподавателями. Практические занятия проводятся в обязательном порядке только в составе кинологического расчета. Запаховый материал (учебные реквизиты взрывчатых веществ, имитаторы наркотических веществ, набор пищевых и промышленных запахов) предоставляет АНО «ЦС ООАБ». Обучаемым, по итогу аттестации Университетом выдаются удостоверения о повышении квалификации государственного образца.

Отличительной чертой данного удостоверения является, что обладатель данного документа может быть принят на кинологическую должность в любую силовую структуру, а специалисты кинологических служб силовых структур, прошедшие обучение в своих специализированных учебных центрах, должны пройти дополнительную подготовку.

Кинологические расчеты после повышения квалификации сертифицируют в АНО «ЦС ООАБ» вид предоставляемых услуг, исходя из целей и задач, выполняемых на объекте.

Одним из предметов деятельности АНО «ЦС ООАБ» является:

проведение добровольной сертификации продукции и услуг, служебных животных (служебных собак) и биологических объектов, подготовленных для поиска предметов и веществ, запрещенных или ограниченных в гражданском обороте, предприятий и организаций имеющих кинологическую службу, частных охранных организаций (ЧОО) обеспечивающих транспортную (авиационную, железнодорожную, автомобильную, морскую, речную и т.д.) и инфраструктурную (транспортную, промышленную, торговую, общественную и жилую) безопасность;

участие в инспекционных проверках и инспекционном контроле транспортных и инфраструктурных объектов, использующих биологические объекты и служебных животных (служебных собак), в порядке, установленном действующими нормативными актами;

<sup>3</sup> Далее – АНО «ЦС ООАБ».

<sup>4</sup> Далее – Университет.

сертификация животных, ориентированных на поиск предметов и объектов, запрещенных или ограниченных в гражданском обороте;

сертификация предприятий и организаций, имеющих кинологическую службу, животных (биологических объектов) подготовленных (ориентированных) для поиска предметов и веществ, запрещенных или ограниченных в гражданском обороте.

Деятельность АНО «ЦС ООАБ» осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», Положением о регистрации систем добровольной сертификации, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 23.01.2004г. № 32, международными и российскими нормативными правовыми документами по авиационной безопасности.

Профессиональная подготовка специалистов АНО «ЦС ООАБ» позволяет проводить работу по сертификации на объектах всей территории России. АНО «ЦС ООАБ» ведет свою деятельность в правовом поле действующего законодательства РФ.

## Заключение

Работа по приведению соответствия требованиям законодательных актов и других нормативных документов в сфере использования (применения) собак в служебных целях предстоит кропотливая и вдумчивая, не надо забывать тот факт, что собака хотя и используется как – «средство», но это в первую очередь живое существо которое требует индивидуального подхода, а не шаблонных решений.

Профессиональных специалистов кинологических служб и служебных собак для обеспечения комплексной безопасности на транспорте должны готовить профессиональные учебные организации при соблюдении норм и требований законодательных актов и других нормативных документов.

АНО «ЦС ООАБ» совместно с федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования Российским государственным аграрным заочным университетом готова к деятельности по формированию профессиональных кинологических расчетов, направленных на обеспечение комплексной безопасности на транспорте.

## ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «РЕКВИЗИТ»

тел.: +74996715809; +74996715840;

+74962500521; +74962509902

МТС: +79161328574

e-mail: [PEKBIZIT@mail.ru](mailto:PEKBIZIT@mail.ru) • сайт: [pkrekvizit.ru](http://pkrekvizit.ru)



«Производственная компания «Реквизит» непрерывно расширяет номенклатуру выпускаемых изделий, многие из которых по уровню технических характеристик не имеют мировых аналогов.

Для проверки наработанных научных и технических решений предприятие имеет газоанализаторы и хроматографы. А для полевых

испытаний, максимально приближенных к боевым, – сертифицированных собак.

Вся продукция ООО «ПК «Реквизит» защищена патентами на изобретение и имеет сертификаты соответствия. Заключение о безопасности продукции выданы аккредитованными лабораториями уполномоченных организаций.

ООО «ПК «Реквизит» совместно с Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования Российский государственный аграрный заочный университет реализует курс повышения квалификации 72 часа по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации «Поиск, обнаружение предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к гражданскому обороту кинологическими расчетами». В основе курса – патенты, обладателями и авторами которых являются сотрудники Организации.

ООО «ПК «Реквизит» участвует в научно-исследовательской деятельности в области кинологии связанной с применением (использованием) служебных собак в обеспечении транспортной и инфраструктурной безопасности. Так, Федорков Андрей Николаевич-автор Патента на изобретение № 2677465 «Система безопасного обнаружения и идентификации запрещенных или ограниченных к обороту веществ и объектов». Соавторами и реализаторами этого проекта являются ученые и практикующие кинологи дружественных стран ближнего и дальнего зарубежья.

На счету Организации четыре учебных фильма о методологии и практическом применении имитационных средств, статьи в периодических изданиях, а также регулярное участие в конференциях кинологических союзов и школ, как российских, так и зарубежных.



ООО «ПК «Реквизит» обеспечивает выпуск продукции, гарантирующей безопасность транспортной и гражданской инфраструктуры.

В настоящее время является ведущим разработчиком, производителем имитационных средств для кинологических служб, предназначенных для учебно-тренировочной деятельности, постановки собак на запах, для периодических тренировок, испытаний и соревнований, а именно: учебных реквизитов взрывчатых веществ, ручных гранат, стрелкового оружия, метательных порохов, пиротехнических составов и инженерных устройств и боеприпасов, стратегического сырья (янтарь, нефрит), банкнот, контрабандных животных (согласно декларации CITES), табачных изделий, имитаторов запахов наркотических, психотропных и сильнодействующих веществ (веществ, запрещенных к обороту), продуктов народного потребления, а также человеческих останков при раскрытии преступлений или организации поисково-спасательных работ, а также экспресс-тестов для обнаружения и идентификации веществ, запрещенных к обороту, взрывчатых веществ и следов крови.

Использование учебных реквизитов с запахами взрывчатых веществ и наркотических веществ позволяет более качественно проводить тренировки для поддержания рабочих качеств служебно-розыскных собак. В составе учебных реквизитов содержится максимально разрешенное количество взрывчатых веществ.

Структура и упаковка реквизита взрывчатого вещества дает возможность комбинировать на месте любые виды взрывчатого вещества, подрывных зарядов, инженерных мин, в том числе иностранных (недружественных стран).

Имитаторы НВ по составу и структуре дают возможность ориентировать служебную собаку на поиск от одной дозы наркотика до большой партии. Готовая продукция предназначена для проверки работоспособности приборов обнаружения ВВ и НВ.

# Аэропорт Талакан:



Исполнилось 10 лет аэропорту Талакан – первой в истории современной России воздушной гавани, построенной без привлечения бюджетных средств. Сургутнефтегаз смог в рекордные сроки посреди тайги с нуля воплотить в жизнь смелый проект и тем самым внес свой вклад в устойчивое развитие Восточной Сибири, меняя жизнь людей этого региона к лучшему.

Годами нефтяников-первопроходцев доставляли из Сургута в Мирный, а там их ждала целая эскадрилья вертолетов. И снова взлет-посадка. В идеале дорога на Талакан занимала 6-9 часов, но из-за непогоды могла затянуться на несколько дней.

С началом интенсивного освоения Талаканского месторождения объемы перевозок увеличились. Было принято решение о строительстве на Талакане вертолетной площадки для грузопассажирских Ми-8 и транспортных Ми-26, а потом и аэропорта. Впервые Сургутнефтегаз приступил к строительству воздушной гавани. Пришлось многому учиться, консультироваться, вникать в авиационную специфику. Более 30 специализированных компаний было привлечено к реализации проекта, но львиную долю работ выполнили самостоятельно.

«Генеральным проектировщиком был у нас, конечно. «СургутНИПИнефть», на субподряде у него выступал «Дальаэропроект». Основную работу выполнил своими силами Сургутнефтегаз. Строительно-монтажный трест №1 выполнил более 60% всех работ, трест «Сургутнефтегаздорстройремонт» – более 25%» – отметил первый заместитель начальника УКС производственных объектов ПАО «Сургутнефтегаз» **Александр Миленин**.

Основание комплекса зданий и сооружений – на твердую пятерку. Геологические особенности почвы потребовали заменить более 2 миллионов кубометров грунта. Взлет-

но-посадочную полосу строили китайские подрядчики – выполнили единую монолитную конструкцию из железобетона со сложными системами стоков и откосов.

«Необходим был полный контроль, начиная с выпуска бетона и заканчивая качеством укладки, а также выполнением деформационных швов на всех этапах, вплоть до рулежных дорожек и мест стоянки самолетов», – подчеркнул главный инженер НГДУ «Талаканнефть» ПАО «Сургутнефтегаз» **Виталий Быков**.





## Во второе десятилетие



Стройматериалы доставляли в контейнерах по реке в поселок Витим (баржи шли одна за другой), а затем на Талаканское месторождение – автотранспортом. В пик строительства на объекте было задействовано 160 единиц техники, работало более восьмисот человек. В итоге аэропорт сдали в кратчайшие сроки – меньше чем за два года.

*«Мне вообще довелось улететь отсюда первым бортом, который сюда прилетел. То-есть приехала комиссия, смотрели, принимали аэропорт. Когда возвращались, на этом же борту я и улетал. Я уже совершил, наверное, не одну сотню таких перелетов. Никаких проблем никогда не было. Всегда приветливые, культурные люди. Все здорово, с питанием все хорошо. Мы летали с ребятами, полный самолет детворы. Все вот поехали на юг, в Южный нефтяник»,* – рассказал заместитель главного инженера управления электросетевого хозяйства НГДУ «Талаканнефть» ПАО «Сургутнефтегаз» **Сергей Глухов**.

Сегодня из аэропорта Талакан можно улететь практически в любой город России. Авиабилеты пассажиры покупают онлайн. Накануне юбилея в аэропорту только за один день обслужили 13 воздушных судов – это более 1300

пассажиров. Один за другим встречали и отправляли несколько авиарейсов самолетов и вертолетов. По интенсивности воздушного движения Талакан уже входит в ТОП-3 Восточной Сибири, уступая лишь Иркутску и Якутску.

*«За эти десять лет мы перевезли, вы только вдумайтесь, почти 2,5 миллиона человек. Все население Якутии – меньше миллиона. Обслужили более 20 000 воздушных судов. Наш любимый показатель – взлетная масса – мы подошли к миллиону. То есть, цифры – колоссальные!»* – говорит генеральный директор АО «Аэропорт Сургут» **Дмитрий Дьячков**.

Впервые в России организовано управление воздушным движением через полетно-информационное обслуживание. В аэропорту смонтировано самое современное навигационное оборудование: диспетчерский радиолокатор, система посадки самолетов, первоклассное оснащение взлетно-посадочной полосы – все для безопасности полетов.

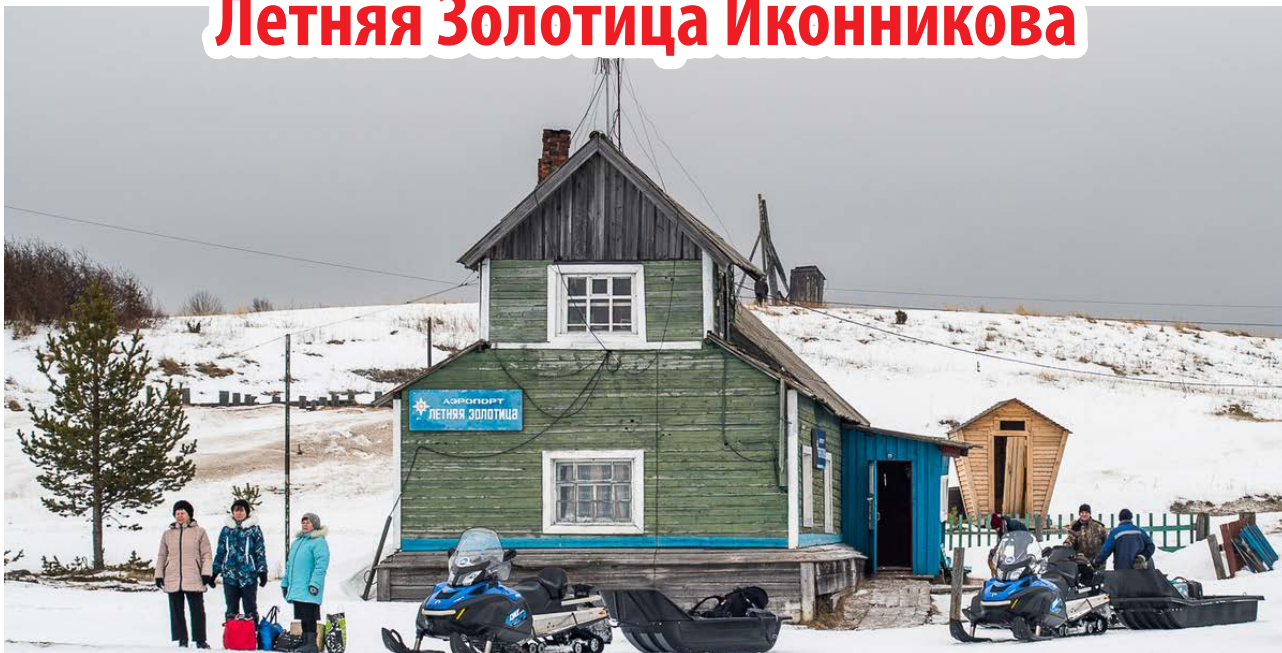
*«Сургутнефтегаз можно поставить в большой пример именно государственного подхода при строительстве аэродрома. Учтено все. Мы начали работать в 50 градусов мороза, то есть прошли сразу же проверку. Весь аэропорт – и аэродромное покрытие и техника – прошли очень серьезные испытания»,* – подчеркнул начальник службы полетной информации АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» **Валерий Зелюля**.

В штате аэропорта Талакан – более 280 человек, в том числе службы авиационной безопасности, противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов, организации перевозок, спецтранспорта. Этот стратегически важный транспортный объект Восточной Сибири всегда должен быть в идеальном состоянии.

*«Аэропорт будет очень востребован, очень загружен. Я считаю, что мы сделали правильный выбор, когда приняли решение о его строительстве. И принесли большую пользу не только для развития Сургутнефтегаза, но и для всей Якутии в целом»,* – констатировал заместитель генерального директора ПАО «Сургутнефтегаз» **Сергей Савин**.



## Летняя Золотица Иконникова



Из деревушки Летняя Золотица, что в 180 км от Архангельска, до Большой Земли можно добраться только небом, на Ан-2. Аэропорта формально здесь нет, **Илья Иконников** числится начальником посадочной площадки.

Деревянное двухэтажное здание размером со средних размеров избу. На первом этаже – зал ожидания с весами советского образца. Плакаты, напечатанные в 1984 году. Над рабочим столом Иконникова висит черно-белое фото полувекковой давности. На фото диспетчер в черном кителе в той же комнатухе, с теми же розетками и приборами: анеморумбометр М-47, название которого указывает год выпуска, радиостанция «Полет-1», часы «Электроника» с зелеными светодиодами. Иконников здесь и диспетчер, и дворник, и сторож, и истопник. Впрочем, работы немного, самолет прилетает сюда лишь дважды в неделю. Собирает пассажиров из трех деревень Приморского района и возвращается в Архангельск. Билет стоит три с половиной тысячи рублей. Большую часть затрат на малые перевозки покрывают дотации, но и такая цена для сельских жителей высока. А летать надо.

Об авиации Иконников мечтал с детства. Его дед Николай был начальником аэропорта села Чекуево. Отец Александр Иконников стал пилотом, а мать работала в больнице и летала в санитарные рейсы. Но в летное училище Илью не взяли, и он учился в Поморском государственном университете. Стал журналистом. С тех пор так и повелось: небо манит, а буквы кормят.

– Ими я зарабатываю больше, чем самолетами, – поясняет он. – Зарплаты крошечные, здесь все подрабатывают. Кто-то колет дрова, а я пишу стихи. Но это так за деньги. Высокую поэзию, свою молитву Богу, я публикую в «Нашем современнике», основанном еще Пушкиным, в журналах почвенников и в книгах.

Он потрясает томиком в темной жесткой обложке. Поблескивает тисненое название: «С небом связь». В юности Илья устроился сторожем в аэропорт города Онега и дослужился до старшего диспетчера, попутно работал в районной газете. Гонорары в газете кормили, а дела в северной авиации становились все хуже. В середине девяностых со взлетной полосы начали воровать посадочные огни.

– Я шел к смотрящему по Онеге, – вспоминает Иконников. – Он выделял человека, мы проезжали по пунктам приема вторсырья, и хозяева все отдавали..

Глядя, как рушится прошлая жизнь, Иконников все больше любил прошлое. Но отгородиться от современности не удалось.

– В феврале 2012 года власти заявили, что ни один аэропорт в России закрыт не будет – горько усмешается Иконников – Через считанные дни по одному только Северо-Западному округу ликвидировали 29 объектов связи. Аэродромы стали слепыми. Потеряв работу в Онеге, диспетчер перевелся сначала в деревню Лопшеньга, а затем, в 2020-м в Летнюю Золотицу.

В деревне Летняя Золотица меньше 200 жителей. Мобильной связи – нет, электричество дает гудящий день и ночь дизель. Четыре улицы вытянуты вдоль реки Золотица. Противоположный берег местные жители называют погусторонним. Там раскинулся модный экоотель с люксами в боярском стиле, где отдыхают столичные богачи.

В самой же Летней Золотице зарплаты бюджетные – почта, школа, администрация. Они столь малы, что молодежь уезжает работать в город или на вахты

– Колхоз-то развалился. Раньше ламинарию добывали. Скота было голов сто, коней. Корабли ходили. Теперь, если





нужда, выбраться можно только самолетом. И то на пенсию много не налетаешь, говорит он

### Тень войны

Несмотря на обилие памятных табличек с именами ветеранов Великой Отечественной войны – они тут чуть не на каждой избе, – самих солдат той войны в Летней Золотице в живых уже не осталось. Войну помнит разве что соседка Ильи, разговорчивая баба Валя. У нее светлые глаза и нос картошкой, на голове белый платок.

– Что было вчера, я забыла, а войну помню, как сейчас. Папа ушел воевать, мама беременная. Родилась девочка Вера, умерла. Раньше – заболел, умер, да и Бог с тобой, не надо нянчиться. У мамы из восьмерых четверо выжили. После войны – голод, с младшими возиться пришлось. Не до школы. Когда Иконников идет на работу старушка спешит поздороваться, узнать новости, ведь у Ильи на работе интернет. Баба Валя работала в Няндянском районе сучкорубом, но состарилась, переехала к дочери и внукам – школьным учительницам. Доживать.

Ей уже восемьдесят пять, ходит с трудом, но сама носит для семейства дрова и топит печь. На стене ее комнаты черно-белый фотоколлаж, совмещение портретов матери и отца. Ее огорчает, что по недосмотру художника мать получилась выше супруга.

– Детей сейчас все меньше, скоро школа закроется – вздыхает она, беспокоясь о внуках.

Баба Валя осуждает нынешних женщин, которые «обленились и не хотят вкалывать на тяжелых работах». Еще ее возмущают украинцы, которые «с ума сошли и пытаются отобрать у России Крым», и американцы, «от которых вынужден отбиваться Путин».

### Оптимистка

Дом Марины Устиновой, предшественницы Ильи на посту начальника площадки, стоит на холме над деревней. Дальше – только лес. Марина часто сталкивается с лосями и не робеет прогнать с крыльца молодого любопытно-медведя. В прихожей столетняя дедовская сеть, над столом – новогоднее фото палевого кота среди бокалов с шампанским. Домашнего любимца летом унес орлан. Марина – коренная поморка, не мыслящая себя без деревни и рыбалки. Рыжеволосая, с широкими карельскими скулами и ясными веселыми глазами, она выглядит моложе своих лет.

По профессии Устинова дирижер-хоровик. Училась в Архангельске, рванула оттуда в Питер, получила прописку. Потом вернулась в родную деревню. Думала, немного поработает в доме культуры и поедет дальше. Оказалось навсегда. Отец – тот самый человек в погонах с черно-белой

фотографии в диспетчерской аэропорта – сказал: «Нечего в клубе работать, я тебя научу» Марина пришла ему на смену в 1992 году, и потом еще лет пятнадцать бегала к старику за советами. Он умер 31 декабря 2019 года, и Марина почти сразу уволилась, уступив место Иконникову, – трудно в одиночку колоть дрова и чистить полосу в снегопад.

Весь год Марина провела у телевизора, слушала новости. Родственница из ЛНР жаловалась: «Почему нас Путин не забирает? Никому мы не нужны». Марина вздыхала, посылала деньги. Думала пригласить к себе, но поняла – здешней зимы южанка не вынесет.

### Самолет

Перед рассветом пошел снег – легкий, воздушный. Ан-2 на лыжном шасси в Архангельске сломался, пилот колесного самолета боится увязнуть и отказывается лететь, так что рейс откладывается. Будет ли он сегодня, неясно. И потому Иконников в диспетчерской не расходует казенные дрова, лишь зябко кутается в рукава синего комбинезона. Из рта вырывается пар.

– Але, Летняя Золотица! – гремит он в микрофон хорошо поставленным дикторским голосом. – За десять поgodку возьмите.

Кладет трубку и продолжает уже, как обычный человек, частя и заикаясь.

– Эпоха служения самолета Ан-2 еще не кончилась. Ему служили и мой дед, и мой отец. Для меня она и сейчас – мостик в детство. Все посадки при тумане, при сильном ветре через сердце и душу проходят. Три четверти площади самолета – несущие поверхности плоскостей. Если обледенеют всего на миллиметр, это утяжелит его на 400 килограмм. Три миллиметра – уже критично. Диспетчер отвечает за жизнь пассажиров, неправильное решение может привести к авиакатастрофе.

Снег перестает, припорошенная взлетка светится под тусклым небом, затянутым облаками.

– Коров тут больше нет, но летом по полосе ходят медведи. – Иконников показывает снятые на работе бесчисленные фотографии косолапых. – Приходится прогонять. При Марине медведица застряла в здании аэропорта и чуть не сорвала рейс. Медведь боится того, что выше. Поэтому я хватаю что-то высокое – швабру или красный флаг – и выхожу. Наконец самолет починили. Иконников передает добрую весть всем, кто ждет. Два часа спустя из советской УКВ-радиостанции доносится громкое сипение:

– Через три минуты будем.

– Понял! – отзывается диспетчер. – Ветерок на 150 градусов, четыре метра в секунду, видимость десять тысяч, слабый снег, сплошные 300 визуально, температура минус 6, давление 763, загрузка один пассажир на Васьково.

Крошечный биплан касается лыжами взлетки – и почти скрывается в снежном вихре. Он еще не остановился, а к полю уже спешат снегоходы. На подпрыгивающих санях сидят три бабульки и собака. Кто-то бежит, увязая в хрустящем снегу. Сонная деревня, еще недавно казавшаяся вымершей, оживает. Лай, смех, приветствия, скрип полозьев, шорох выгружающихся ящиков. На больших картонных коробках белеет надпись: «Новогодние подарки».

Считанные минуты и лок захлопывается. Ан-2 отрывается от полосы. А Летняя Золотица снова засыпает на три дня – до следующего рейса.

*Владимир Севриновский,  
Портал «Такие дела» (в сокращении)*

# Как малая авиация возвращает

Россия, как известно, страна, во многие края которой только самолетом можно долететь.

О значимости и значении малой авиации – этот репортаж **Елены Павловой**, главного редактора «Амурской правды».

**Б**илет на этот самый маленький и самый популярный в Амурской области самолет нельзя купить ни на одном онлайн-сервисе. Чтобы попасть на его борт, нужна удача, а главное – дружба. Ведь на 12 мест в советском Ан-2, летающем в поселки на берегах Зейского водохранилища, желающих в несколько раз больше. Особенно осенью, когда по разрезающим таежные трассы рекам идет ледяная шуга, и автомобильного сообщения с Большой землей нет. В советское время «кукурузники» поднимались в небо каждый день и были доступны для северян, почти как такси. В «лихие» 90-е север Амурской области почти на 20 лет остался без крыльев. Однако последний год над поселками снова гудят «Аннушки».

## «На самолете из тайги за пивом»

Золото и лес – жизнь в нескольких поселках по берегам Зейского водохранилища теплится только благодаря этим природным ресурсам. В советское время в Береговой, Бомнак, Хвойный, Снежногорск или Горный за длинным рублем и северным стажем ехали со всех союзных республик. Для золотодобытчиков, лесозаготовителей и их семей государство строило в глухой тайге дороги, школы, клубы, библиотеки и, конечно, аэропорты.

В моем Береговом, давшем стране тонны золота, он был двухэтажный с мягкими кожаными креслами и буфетом с эклерами и лимонадом. Самолеты в аэропорт летали несколько раз в день. «Мы могли утром за 700 километров слетать в Благовещенск, погулять, выпить пива, а вечером вернуться обратно», – шутили мужики.

Золотые времена для золотодобытчиков закончились в 90-х: банкротство старых приисков, дикая безработица и бешеный отток населения. В итоге малой авиации, живущей отдаленными маршрутами, обрезали крылья. Самолеты прилетали в поселок только в одной ситуации – чрезвычайной. Государство сохранило расходы на санитарную авиацию, которая до сих пор спасает жизни. Взлетно-посадочные полосы в поселках уцелели чудом, но современные здания аэропортов, на содержание которых не было средств, со временем пришли в негодность.



Рейсы на север выполняет Амурская авиабаза

Все изменилось в 2014 году: на базе нескольких дальневосточных аэропортов в районе Крайнего Севера и приравненных к нему мест создали единое предприятие. Чтобы восстановить и реконструировать сеть, потребовалось несколько лет. Однако по маршруту над Зейским водохранилищем последние годы один раз в неделю летал грузопассажирский Ми-8. Из-за затянувшегося на несколько лет ремонта взлетно-посадочной полосы районный аэропорт не мог принимать и отправлять самолеты. Проблему вместе решали полпред Трутнев, губернатор Орлов и Генпрокуратура. «Аннушки» вернулись на север.

## Мы решили: летим

Чтобы стать пассажиром самого маленького и самого популярного в Амурской области самолета, билеты нужно заказывать минимум за три недели. Поэтому лететь на ноябрьские праздники из Благовещенска на малую родину я даже не планировала. К тому же в гостях была мама. Дороги по земле в поселок не было с конца октября: паром через реку вытащили на берег. Мама, как и тысячи земляков, ждала, когда встанет лед. Все изменило сообщение в поселковой ватсап-группе: Береговому выделили дополнительный авиарейс! Решили: летим!

Учитывая, что сообщение пришло вечером, а в 12 билетов продают в двух кассах – в областном и районном центрах – в 8 часов утра я уже стояла на пороге авиаагентства. Но кассир разочаровала: «У нас нет информации об этом рейсе, билеты не продаем». И посоветовала позвонить в авиакассау райцентра, откуда летит «кукурузник», и записаться в очередь.

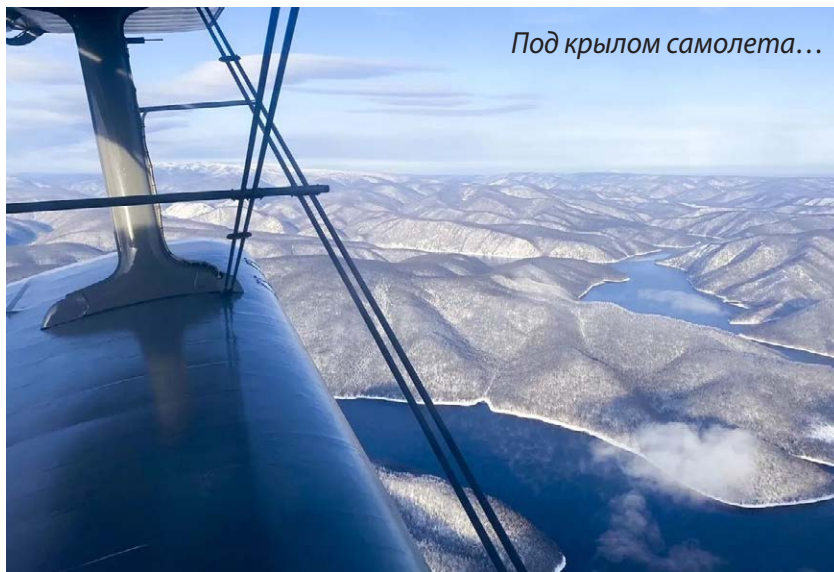
Но и в районном центре счастьем в виде билетов в Береговой не торговали: официального письма о дополнительном рейсе там тоже не получали. Шансы на дополнительный полет таяли, мама, тосковавшая по дому, соседям и собаке, уже плакала в телефонную трубку.

Но север – это люди. Поэтому уже через 15 минут у меня была бронь на два еще не поступивших в продажу билета. Мне помогла хорошая девушка Катя, которую я видела два раза в жизни. Она работает в районном аэропорту



Чтобы доехать до аэропорта, откуда летают «кукурузники», нам с мамой пришлось проехать на японском «микроавтобусе» почти 700 километров из областного центра.

# ЖИЗНЬ НА КРАЙ ЗЕМЛИ



Под крылом самолета...

и читает «Амурскую правду». Спустя 500 километров и 7 часов пути на маршрутном такси мы – в районном городе Зее. Именно здесь первенец дальневосточной энергетики – Зейская ГЭС – производит и поставляет электроэнергию регионам Дальнего Востока и соседу Китаю. Рано утром на стареньком японском такси домчались в аэропорт. Вы когда-нибудь летали в самолете, в котором знаете всех пассажиров? Я – да.

После объятий, регистрации и традиционных просьб забрать чью-то сумку, «чтобы не платить за перевес», на автобусе мы доезжаем до самолета и загружаемся в нашу «Аннушку». Сначала передаем второму пилоту тяжелые чемоданы, чтобы он сложил их в переднюю часть самолета. Первой по маленькой железной лестнице поднялась молодая мама с малышом, следом мужчины под руки подняли 80-летнюю тетю Валю. Они с подружкой возвращались из санатория, потому были в самом расцвете сил. «Ну, когда еще меня мужчины носить на руках будут?!» – хохмила звезда нашего поселка. Остальные пассажиры: вахтовики после заезда, школьники после каникул и беременная соседка после обследования в областном центре.

«Ветра – нет. Планируемое время полета – 30 минут», – пилоту «Аннушки» не нужен микрофон, он делает объявление прямо в салоне. Перевод на английский тоже не нужен – все свои. В самолете нет нумерации мест и ото-

пления, все прижимаются друг к другу, натягивают шапки и перчатки. А заботливо-настойчивая тетя Валя заставляет молодую маму надеть малышу рукавички. Нам заботливо положили пледы, чтобы пятые точки не примерзли к железным сиденьям.

Уже через пять минут после взлета под крылом самолета о чем-то поет зеленое поле тайги. Впрочем, тетя Валя знает – о чем именно. «Лен, ты посмотри, что старатели наделали – везде нагадили», – показывает она в иллюминатор на разрытые леса и реки. Масштаб экологической катастрофы не скрывают даже сугробы. На нашей с тетей Валей родине до сих пор бушует «золотая лихорадка», которую не могут остановить ни миллионные штрафы, ни уголовные дела.

## «Аннушка» туда и обратно

Бекельдеуль – показывает мама на самую высокую гору Зейского района. Мы все детство хотели сходить в поход и покорить эту вершину – не дошли. А сейчас этот маршрут, предлагающий не только красивые виды, но и сбор дикоросов, горную рыбалку и встречу с медведем – предлагают туристические компании Приморья.

За пять минут до пункта назначения, мы летим вдоль незамерзшего Зейского водохранилища. Синее-синее море. Красиво настолько, что телефоны достают даже суровые вахтовики. Родной поселок стоит на самом берегу – он ведь поэтому Береговой. В аэропорту, а точнее на посадочной площадке, «Аннушку» встречают свои родные, друзья или соседи. А уже через десять минут провозжают – полная пассажирова и разговоров она снова летит в Зею. А через час снова вернется – за родными, друзьями и соседями

Через несколько дней – в обратный полет. За билет не переживаю, потому что вылететь из Берегового можно без очередей и звонков. Надо просто заранее записаться на «Аннушку». Запись площадки ведет начальник посадочной площадки и моя школьная подруга. Я же говорю: север – это люди, а не онлайн-сервисы.

«Российская газета»



После прилета – пир. Пока мы варилипельмени и доставали из подпола соленья, заботливая соседка, услышав шум самолета и новость о нашем приезде, прибежала с домашними котлетами, оливье и свежим хлебом



Цена полета для северян – демократичная. Большую часть стоимости авиабилета субсидирует областной бюджет.

# Первая...

Так назывался очерк известного советского писателя и журналиста Василия Пескова, опубликованный в 1969 году, о Зинаиде Петровне Кокориной.

Тогда был вал писем от читателей. Всем была интересна ее судьба. Потом все затихло. После 1980 года, когда Зинаиды Петровны не стало, о Кокориной больше не вспоминали.

О ней нет упоминания в русской Википедии. Лишь в английской версии Википедии одна куца строчка: Zinaida Petrovna Kokorina (Russian; 1898-1980) was a Russian schoolteacher and aviator (русская учительница и летчица).

И ни слова о том, что она была первой советской летчицей.

В 1921 году выпускница университета и инструктор политотдела Киевского управления военно-учебных заведений Зина Кокорина впервые увидела самолеты. И твердо решила проситься в авиацию. Дважды она писала рапорты командованию с просьбой о зачислении в Киевскую авиашколу. И дважды получала отказ. В 1922 году знакомый посоветовал ей напрямую обратиться в военную школу летчиков в Каче (пригород Севастополя) и даже написал письмо своему товарищу, который был комиссаром этой школы. В курсанты Кокорину не взяли, но предложили должность... библиотекаря. Зина согласилась.

1932 год



Это было время экспериментов. Вместе с Зиной на курсы были зачислены еще три девушки. Но едва они сдали общеобразовательную часть экзаменов, как в школу поступил категорический приказ начальника ВВС республики Розенгольца эксперимент прекратить, девушек отчислить. Кокорина и ее подруга Евдокимова решили бороться за право стать летчицами. Они приехали в Москву и стали обивать пороги высоких кабинетов. И везде получали отказы.

Девушкам помог всесоюзный староста Михаил Калинин (он был односельчанин Евдокимовой). Он поверил в их будущее, кому-то позвонил и девушек зачислили в авиашколу. К сожалению, Евдокимова

Самолеты в школе оказались... деревянными, а курсанты больше занимались их починкой, чем полетами. Но когда эти «Ньюпоры» и «Форманы» взмыли в небо – сердце девушки замирало от восхищения.

Тайком Кокориной удалось договориться с авиаторами и летать с ними на месте механика. Но вскоре об этом узнал начальник летной школы Тадеуш Галецкий и запретил ей появляться на аэродроме под угрозой изгнания из Качи.

Судьбу девушки решил начальник военно-учебных заведений ВВС Зиновьев, который прибыл в Качу с проверкой и разговорился с библиотекарем Кокориной. Она убедила его, что готова учиться и обязательно будет отличной летчицей республики. Зиновьев отдал приказ зачислить Зину в Военную школу Воздушного флота.

с техническими экзаменами не справилась и была из школы отчислена. А Кокорина закончила теоретическую школу и в январе 1924 года вернулась в Качу, продолжать обучение летной подготовке.

Самолеты в школе – старенькие и вечно отказывающие, списанные из РККА за ветхостью – были переведены в разряд учебных. Приборов на них фактически не было, кроме масляного стаканчика, показывающего давление масла в моторе. Высота определялась на глаз, работа мотора на слух, а скорость – целым комплексом ощущений, которое в целом можно назвать чувством полета. Было очень трудно. И было много учебных летчиков отчисленных по неуспеваемости. Но девушка Зина держалась. Ей повезло

попасть в группу инструктора Бориса Туржанского, будущего комбрига и Героя Советского Союза.

Начальник Военно-Воздушной академии имени Н.Е. Жуковского генерал-лейтенант А.Н. Тодорский:

«Документы того времени отмечают, что З.П. Кокорина проявляла хорошие успехи, способности к летной службе, выносливость, любовь к профессиональному делу и дисциплинированность. Все ее замечательные качества были высоко оценены.

По окончании Высшей школы стрельбы и бомбометания она была оставлена в ней инструктором для подготовки новых кадров советских военных летчиков».

Кокорина преподавала в Серпухове, служила летчиком-инструктором, затем летчиком-истре-





бителем в легкомобардировочной эскадрилье. Она усыновила племянника Владимира, а вскоре после брака с начальником штаба эскадрильи Сергеем Смелковым у ней родилась и дочка.

Но уже через два месяца после свадьбы ее перевели в 20-й отдельный отряд в Москву, а ее мужа – на Украину. Пока в 1927 году Кокорина хлопотала о переводе в состав авиабригады мужа – его перевели из 36-й эскадрильи на командную должность в Киев, когда же она добилась перевода в Киев, его уже перебросили в Брянск. Воссоединиться семье все не удавалось.

Не удавалось и вырасти в должности. Кокорина стала красным летчиком еще в 1925 году, а спустя четыре года так и оставалась лишь командиром звена. А вскоре произошел инцидент с комиссаром части, человеком абсолютно сухопутным, но по каким-то причинам, считавшим себя докой в летном деле.

Комиссар сказал, что никогда не решился бы полететь с женщиной летчиком. В ответ на это Кокорина заявила, что трусов с собой в полет не берет. Комиссар настроил рапорт, в мае 1929 года Кокориной было объявлено взыскание за грубость и нарушение субординации. Зинаида Петровна горячая подала рапорт о демобилизации из рядов РККА.

Но без неба она оставаться не могла. В 1930 году она уже инструктор авиаотдела ЦС ОСОВИАХИМА СССР, а затем и старший инспектор. Это добровольное общество в СССР было настоящей кузницей подготовки начальных кадров для армии и авиации Советского Союза. Во многих местах создавались аэроклубы и летные школы, летчиков готовили уже не десятками, а сотнями и тысячами. Кокорина приняла активное участие в этом движении. Она возглавила школу гражданских пилотов Дальсовиахима имени Уншлихта. Несмотря на «гражданское» название, ребя-

та и девочки учились там летать и на военных самолетах. Чувствовалось приближение войны...

В 1937 году ряд руководителей ОСОВИАХИМА был осужден. Затронула эта участь и Кокорину. Самым краешком. Но это закрыло ей путь в авиацию и отправило в далекий киргизский аул, в забвение. И долгие годы Кокорина трудилась обычной учительницей в Киргизии, обучала местных детей грамоте, истории, русскому языку и литературе.

И о первой советской летчице все забыли. Прошла Великая Отечественная война. Многие из ее прежних воспитанников стали генералами и полковниками авиации, Героями Советского Союза, но ничего не знали о судьбе Зинаиды Петровны.

А она жила в саманном домике с земляным полом, топила кизяком печку, работала на крохотном огорожке, разводила коз, заготавливала сено и учила местных ребят. И никто не знал, что эта маленькая учительница – первая летчица Страны Советов.

Прошло много лет. Дочь Кокориной, к тому времени доктор наук, работавшая в Киргизском университете, собралась в научную командировку в Москву. И Зинаида Петровна попросила ее зайти в Центральный музей авиации и космонавтики и передать секретарю музея Н.И. Семенкевичу военный билет Кокориной, вдруг пригодится для какой-нибудь экспозиции.

В Москве изумлению не было предела. Как? Жива? Где?! «Сарафанное радио» тут же разнесло эту весть среди бывших пилотов-качинцев и ее воспитанников, а ныне маститых ветеранов войны и труда. Удивились ее крохотной пенсии по инвалидности в 14 рублей. Удивились и тому, что у Кокориной до сих пор нет своего жилья. Как такое



возможно? Летчики своих в беде не бросают. И они начали действовать.

Из письма генерала авиации А.А.Туржанского:

*«Большая группа ветеранов авиации подписала заявление в Верховный Совет, в Комитет советских женщин с просьбой удовлетворить просьбу о квартире в Москве. Заявление подписано Ильюшиным, Гризодубовой, Литвиновой, многими пилотами и механиками, известными ветеранами. Я тоже присоединился к этой просьбе и одновременно послал Валентине Владимировне Терешковой письмо с просьбой принять участие в Вашем деле. Знайте, Зинаида Петровна, что Вас помнят и примут все меры, чтобы наша Зина снова была бы в родной семье авиаторов».*

Валентина Гризодубова посчитала, что этому будет способствовать появление Кокориной в Москве, и в августе 1967 года предложила Зинаиде Петровне провести вместе с ней интервью на Центральном ТВ, посвященном Дню Авиации. Впервые за много лет Кокорина летела на самолете. И пусть это был гражданский лайнер, а она, седовласая женщина, сидела в пассажирском кресле, но она была снова в небе.

А потом было московское новоселье и восхождение имени. К Кокориной приходили ее друзья, качинцы, серпуховцы, хабаровчане. Вспоминали друзей, ушедших в небо, строили планы на новые встречи, планировали мероприятия. Ребята позаботились о переезде в Москву дочери Кокориной и внуков.

\*\*\*

И никогда она не забывала о небе. И единственное, о чем она попросила тогда Василия Пескова, свозить ее в аэропорт, к самолетам.

Василий Песков так закончил свой очерк:

*«Мы были тогда на летном поле во Внуково. День стоял серенький. Самолеты, оторвавшись от земли, сразу исчезали в холодной хмари. Зинаида Петровна ходила, опираясь на палку, и надо было поддерживать ее под руку.*

*Хотите знать, о чем думаю?.. Когда первый раз в жизни увидела самолет, было ощущение чуда. Это чувство осталось... И вот думаю, если бы мне сейчас двадцать, начала бы все, как тогда? И сама себе отвечаю: начала бы все как тогда...*

*Она была – первой!!!»*



Выпуск Хабаровской школы



## Родилась в самолете

Во время рейса авиакомпании «Уральские авиалинии», следовавшем из Москвы в Таджикистан (Жуковский—Худжанд) 14 января с.г. родилась девочка, сообщили в пресс-службе перевозчика.

В Telegram-канале «Уральских авиалиний» сообщалось, что после набора высоты пассажирка почувствовала боли в животе, о чем сообщила экипажу.

Старший бортпроводник обратился к пассажирам и попросил откликнуться медиков.

«Как по волшебству на борту оказался почти полноценный роддом: неонатолог, две медсестры-акушерки и даже врач-рентгенолог – говорится в сообщении.

Экстренной посадки не потребовалось. Родилась здоровая девочка ростом 46 сантиметров и весом 2,6 кг. В аэропорту прибытия семью ожидала бригада скорой помощи.

Мать и дочь уже выписали из больницы, обе чувствуют себя хорошо, – добавили в пресс-службе.

Сразу скажем, дети в полете рождаются не часто, поэтому такой резонанс вызвало это сообщение. Вообще, как часто на борту самолета рождаются дети? Официальных данных о частоте экстренных родов на коммерческих авиалиниях нет. Но в одном из зарубежных исследований приводится следующая статистика в мире с 1929 по 2018 год: на 73 коммерческих рейсах родилось 74 ребенка. 71 из младенцев пережил роды, двое умерли вскоре после родов, а статус одного неизвестен. Срок беременности составлял от 25 до 38 недель, при этом 10% младенцев родилось на сроке 37-38 недель, 16% – на сроке 34-36 недель, 11% – на сроке 31-33 недели и 12% – до 32 недель.

Бортпроводники обучены принимать роды. Однако, опять же по данным неофициальной статистики, в 45% случаев помощь членам экипажа оказывали врачи и медсестры, находившиеся на борту.

Надо отметить, что врачи выступают категорически против полетов беременных на последних сроках. Есть вероятность, что от перепада давления и общего уровня стресса пассажирке станет плохо. В исключительных случаях могут начаться преждевременные роды, а это всег-

да плохо. В любом случае, даже на небольшом сроке будущей маме советуют взять с собой в самолет карту с выписками о беременности, стерильную клеенку, вату, стерильные перчатки.

Всемирная организация здравоохранения вообще рекомендует отказаться от полета, если срок беременности более 36 недель (больше 32 недель для многоплодной беременности); если беременность протекает с осложнениями (патология беременности, угроза выкидыша и прочее).

У многих авиакомпаний прописаны ограничения на перелеты для женщин в положении. В частности, запрещают перелеты беременным за месяц до рождения ребенка. Поэтому лучше заранее узнать об этом перед полетом. А если до родов осталось меньше 12 недель, лучше иметь при себе справку от врача с разрешением на перелет. Ее могут потребовать прямо перед посадкой в самолет.

На сайте ведущего российского авиаперевозчика есть специальный раздел «Медицинская информация». Там черным по белому написано:

«Особую заботу о своем здоровье рекомендуем проявлять пассажирам, имеющим проблемы со здоровьем, а также следующим категориям пассажиров:

Беременным женщинам, особенно на последних 4 неделях беременности (на последних 8 неделях для многоплодной беременности) и в течение первых 7 дней после родоразрешения. Желательно иметь справку от врача, подтверждающую удовлетворительное состояние здоровья беременной после 28-ой недели беременности или в случае патологии беременности».

В сентябре 2012 года на борту А320 «Аэрофлота», летевшего из Симферополя в Москву, у беременной пассажирки неожиданно отошли воды. Авиалайнер неожиданно превратился в родильный дом. На высоте 10 тысяч метров в экстренном порядке роды принимали члены кабинного экипажа, а также оказавшаяся на борту медсестра. Самолет произвел экстренную посадку в аэропорту Харькова.

### Кстати

Некоторые авиакомпании дарят ребенку, который появился на борту самолета, право летать бесплатно. Так, кувейтская авиакомпания Al-Jazeera подарила родившейся в полете девочке право до 18 лет летать в любую точку мира.



Наталья Ячменникова, «Российская газета»

# «Аэропорты Севера» оценили замену иностранного ПО и оборудования в 300 млн. рублей

На предыдущей 61-ой Московской международной конференции большое внимание вызвало выступление руководителя Управления информационных технологий и связи ФКП «Аэропорты Севера» **Дмитрия Мартынюка** (см. «Партнер Аэропорт» № 1 (138)). «Аэропорты Севера» – это федеральное казенное предприятие, которое объединяет 31 аэропорт и две посадочные площадки в центральной, восточной и арктической зонах Якутии и Магаданской области. Семь из них находятся за Полярным Кругом. В его структуре работают 1803 специалиста. Возглавляет ФКП «Аэропорты Севера» **Вадим Волков**, являющийся Президентом Ассоциации «Аэропорт» ГА стран СНГ. Тема оказалась актуальной особенно для малых аэропортов, вызвав резонанс и в федеральной прессе.

**ФКП «Аэропорты Севера»** потребуется порядка 300 млн. рублей (эта сумма складывается в основном из-за необходимости замены оборудования иностранного производства, когда заменить программное обеспечение на отечественное не представляется возможным), на реализацию Указа Президента РФ №166 от 30 марта 2022 года, который запрещает приобретение и использование иностранного программного обеспечения (ПО) с 1 января 2025 года, то есть после 2024 года. Подписанный указ «в целях обеспечения технологической независимости и безопасности» запрещает использовать иностранные ПО и оборудование на объектах критической информационной инфраструктуры (КИИ) с 1 января 2025 года.

По подсчетам **Дмитрия Мартынюка**, 300 млн. рублей – это около 10% всей расходной части программной деятельности предприятия. Он отметил, что в малых аэропортах износ оборудования не такой большой, как в аэропортах с большим пассажиропотоком. И если к 2025 году из-за износа в «Домодедово» или «Шереметьево» оборудование, так или иначе, придется обновлять, то в малых аэропортах оно успешно прослужит до 2030 года и больше, заявил представитель ФКП, уточнив, что амортизационные расходы в расчете на одного пассажира отличаются в разы. В качестве примера Д.Мартынюк привел расходы на рентгенотелевизионный интроскоп. «Если в «Домодедово» такие затраты составляют 4,8 рублей на человека с учетом пассажиропотока, то в Нерюнге уже 17,1 рублей, а в Ханты-Мансийске – 172,2 рубля».

Он также отметил, что цель Указа – поддержка отечественной авиационной отрасли по разработке ПО и оборудования. «Разумно было бы установить ограничение только на приобретение сертифицированного оборудования ино-



странного ПО в рамках 10-15 лет и требовать замены уже существующего», – добавил Д.Мартынюк. Он аргументировал это тем, что именно 10-15 лет составляют «жизненный цикл» оборудования: «Оно само все поменяется».

При этом Мартынюк отмечает, что замена иностранного ПО не несет за собой ни повышение качества работы, ни повышение уровня безопасности. К примеру, светосигнальное оборудование функционирует в выделенных локальных сетях и не имеет доступа к сети интернет. «Реализация такой (заложенной) угрозы с использованием уязвимости крайне маловероятна», – утверждает Мартынюк. – *Чтобы получить фактический доступ к этому объекту, надо попасть в число лиц, которые допущены на территорию. В малых аэропортах их может быть не более 50 человек».*

В то же время суть не в том, чтобы не выделять вообще средств на повышение безопасности, а в том, чтобы направить их на усиление наиболее уязвимых областей, оценивая угрозы на реальных объектах. Угроза АНВ в наших аэропортах по причине вмешательства в работу КИИ оценивается на порядок менее вероятной и имеющей меньшие последствия, чем аналогичная угроза АНВ, реализованная злоумышленником – пассажиром по причине отсутствия межведомственной системы обмена информацией о потенциальных нарушителях. При наличии такой системы служба безопасности могла бы провести дополнительный досмотр и предотвратить АНВ. При этом запрет на приобретение нового иностранного оборудования и программного обеспечения – определенно верен.

В аэропортах довольно много оборудования на ПО, которое не имеет доступа в интернет, а работает только по локальной сети, отмечает главный редактор портала Avia.ru **Роман Гусаров**. «Например, диспетчеры аэродрома ад-



министрируют парковку самолета, снегоуборочных машин, провоз багажа и т.п. Это чисто локальное управление движением на аэродроме». Но изолированные сети не являются панацеей, отмечает руководитель группы исследования сложных угроз Group-IB Threat Intelligence **Анастасия Тихонова**: «Поиск воздушного зазора для проникновения в физически изолированные критические сегменты сети – это третий по популярности вектор атаки на объекты критической инфраструктуры после почтовой рассылки с вредоносным ПО на борту или атаки через веб-сервисы, «точащие наружу». В случае атаки на изолированный сегмент вредоносные программы могут попасть в технологическую сеть, например, через флешки или зараженный ноутбук инженера, говорит она.

90% случаев атак на технологический сегмент идут именно через технологические сети, то есть по первым двум сценариям (почта и сервисы), пояснила Тихонова. Потому решения, обеспечивающие безопасность инфраструктуры объектов промышленности и производства должны быть комплексными и способными выявлять кибератаки на любом этапе, считает она. «Их задача – полностью контролировать сеть, мониторить аномалии и нестандартную сетевую активность АСУ ТП. Фиксировать недокументированные возможности промышленных протоколов, отслеживать все действия в сети», – заключила эксперт.

Кроме того, как говорит Гусаров, многие программные продукты изначально подразумевают такую вещь, как лицензионный срок службы. Например, российские дистрибьюторы, использующие оборудование компании Tikkurila, столкнулись с внезапным прекращением работы

станков для колеровки краски – компания дистанционно заблокировала им программное обеспечение, напомнил эксперт. «В оборудовании может стоять чип, с помощью которого по мобильной сети – без использования интернета – возможно отправить сигнал и все заблокировать. Или ПО стоит, допустим, до 31 декабря 2022 года, а дальше, чтобы оно исправно работало, его надо продлевать», – напоминает Гусаров.

По его словам, если где-то существует такая закладка, либо лицензионное ограничение, то аэродром может быть парализован в любой момент. По словам Мартынюка, «даже если теоретически такая угроза будет реализована, результатом этого будет всего лишь небольшая задержка в работе». Но, как отмечает Гусаров, «Аэропорты Севера» должны работать, в том числе и в эвакуационном режиме. В Якутии бывают экстремально низкие температуры – минус 50 градусов и ниже. «Допустим, зимой произошла авария в котельной. Аэродром обязан в течение двух суток эвакуировать весь поселок. Если в это время будет сбой, то он может обернуться потерей человеческих жизней. Надо всегда быть готовым к таким форс-мажорам», – подытожил Гусаров.

Отказываться от замены оборудования под предлогом, что это дорого, – в корне неверно – говорит замгендиректора компании «Кибертех» **Арсений Брыкин**: «Такое оборудование имеет различную степень информационной защищенности. Иностранная электронная компонентная база может сбоить и без подключения к сети интернет, что чревато катастрофическими последствиями».

«Ведомости»

# Массовый перелет через Эльбрус на воздушных шарах

Первый массовый перелет на воздушных шарах через Эльбрус, посвященный 220-летию Кавказских Минеральных Вод и 80-летию освобождения Ставрополя от немецко-фашистских захватчиков, прошел благополучно, заявил глава Кисловодска **Евгений Моисеев**.

По его словам, пять экипажей, в составе которых были пилоты из Москвы, Крыма, Кавминвод, Республики Мари Эл, поднялись в небо в Приэльбрусье, «поймали ветер и через три часа приземлились в районе Баксанского ущелья в Кабардино-Балкарии».

Участники перелета **Степан Гвоздев** из Москвы и **Сергей Белорусов** из Крыма, которые управляли воздушным шаром с символикой Кисловодска, отметили, что все пять экипажей без проблем поднялись на самую высокую точку Европы.

Министр туризма и оздоровительных курортов Ставропольского края **Александр Сысоев**, сообщая о первом массовом перелете на воздушных шарах через Эльбрус, пригласил всех посетить Северный Кавказ, отметив, что готов принять туристов и подготовил для них интересную программу, а перелет на аэростатах через Эльбрус – первое мероприятие.

*«Интерфакс»*



# Кинологическая служба аэропорта Симферополь

Международный аэропорт Симферополь входит в десятку крупнейших аэропортов России.

На протяжении последних лет он обслуживает свыше 5 миллионов пассажиров в год.

С 2018 года все рейсы принимаются и отправляются через ультрасовременный аэровокзальный комплекс площадью в 78 000 кв. м.

Большое внимание в аэропорту уделяется обеспечению безопасности.

Помимо традиционных методов, используются и четвероногие сотрудники.

## Кинологическая служба

В 2003 году для выявления взрывчатых веществ (ВВ) в аэропорту было принято решение создать кинологическое подразделение. За время своего существования кинологическая служба неоднократно доказала свою эффективность. Обученные собаки выручали, когда ни одно техническое средство не могло обнаружить опасное вещество.

В настоящее время кинологическая служба аэропорта Симферополь укомплектована 13 обученными собаками различных пород. В 2018 году, одновременно с запуском нового терминала аэропорта, был введен в эксплуатацию современный кинологический комплекс. Он оснащен индивидуальными вольерами, которые состоят из зимнего и летнего помещений. Территория комплекса включает кинодром с необходимыми снарядами и тренажерами для постоянной подготовки служебных собак.

Тренировки проводятся с применением специальных образцов, имитирующих ВВ. В здании комплекса находится кабинет инструктора-кинолога, в котором происходит инструктаж личного состава по несению службы и ведению тренировочных занятий; кабинет ветеринарного врача с оборудованием для профилактических осмотров и ле-



**Николай ТОРБАЧ,**  
генеральный советник  
генерального директора  
ООО «Международный  
аэропорт Симферополь»  
по транспортной  
(авиационной)  
безопасности

чения служебных собак; помещение с современным оборудованием для приготовления рациона питания из натуральных продуктов для собак; помещение для груминга, в котором осуществляется уход за собаками (купание, стрижка и другие необходимые процедуры).

## Эффективность

Эффективность использования служебных собак при досмотре доказана многолетним опытом существования кинологической службы в аэропорту Симферополь.

Технические средства не всегда позволяют оперативно и локально обследовать поверхность проверяемого предмета, и зачастую на процедуру досмотра приходится тратить много времени.

Служебная собака мобильна и может проникнуть в самые труднодоступные места. Существующее на данный момент газоаналитическое и досмотровое оборудование су-

щественно уступает обученным собакам по скорости обнаружения ВВ. В сравнении с газоаналитическим оборудованием собака намного быстрее улавливает запах ВВ, что важно в условиях такого места массового пребывания людей, как аэропорт. Использование технических средств обнаружения ВВ при исследовании больших площадей нерационально.

Воспитанники кинологической службы могут работать полный рабочий день с небольшими перерывами и идентифицировать запахи ВВ среди множества других в зоне поиска.

Кроме того, присутствие на объекте специально обученных служебных собак оказывает профилактическое воздействие на лиц, которые намерены совершить или планируют акт незаконного вмешательства.

Конечно, оптимальным вариантом защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства будет сочетание технических средств и служебных собак для выявления паров ВВ. В аэропорту Симферополь дублируется система технических средств досмотра багажа досмотром собаками в обязательном порядке. И это дает положительные результаты.

Специалист-кинолог со служебной собакой может досмотреть подозрительные предметы, автотранспорт, воздушное судно, помещение, а также прилегающую к аэровокзальному комплексу территорию.



# ООО «СТД МЕДИКАЛ» – для безбарьерной среды

Эта компания занимается очень нужным и благородным делом – помогает обрести более полноценную жизнь инвалидам-колясочникам, в том числе на транспорте. Инвалидов у нас почти 9 процентов населения. Им тоже надо летать.

Аэропорты делают для этого немало. Специальные залы ожидания и стойки регистрации, работают службы сопровождения, есть амбулифты, кассы продаж и справочные с кнопкой на уровне, доступном для пассажира на коляске, входы и выходы, оборудованные пандусами... Но, сколько бы ни делалось, этого всегда будет недостаточно для людей с ограниченными возможностями.

Помощь им – работа постоянная. Этим и занимается ООО «СТД МЕДИКАЛ». Его специализация – коляски для передвижения в аэропортах. ООО «СТД МЕДИКАЛ» поставляет в Россию реабилитационное оборудование ведущих зарубежных производителей, в том числе и коляски для передвижения инвалидов в аэропортах и самолетах. «Как показывает практика, – говорит Коммерческий директор «СТД МЕДИКАЛ» **Вадим Богданов**, – в российских аэропортах в основном используются обычные складные инвалидные коляски. Мало средств перевозки инвалидов через рамки металлодетекторов и специализированных инвалидных колясок. Для решения проблем передвижения маломобильных пассажиров в аэропортах наша компания предлагает заказчикам разнообразные виды мобильного оборудования. Оно полностью соответствует правилам обеспечения безопасной перевозки и безопасной помощи пассажирам с ограниченными возможностями по здоровью. Широкий спектр поставляемой продукции позволяет авиакомпаниям выбрать необходимый вид каталки



для самолетов различного типа в соответствии со своими бюджетными потребностями».

Конечно, в столичных аэропортах и аэропортах крупных городов дела с таким оборудованием обстоят лучше. А вот в региональных – это проблема. И распространение там безбарьерной среды – задача насущная.

И ООО «СТД МЕДИКАЛ» помогает ее решать.

Здесь приводятся некоторые образцы, поставляемой компанией продукции. Она, кстати, постоянный участник отраслевых выставок, в том числе организуемых Ассоциацией «Аэропорт» ГА стран СНГ.

## Складная транспортная каталка для авиационного транспорта, а также для перемещения людей в условиях аэропортов.

### 101 EMER



Цвет  


Ремни фиксации позволяют крепко зафиксировать пациента

 MADE IN ITALY

- \* Складывающиеся трубчатые подлокотники высотой 21 см
- \* Двойная стальная перекрестная облегченная рама
- \* Легкоомоющаяся негорючая обивка черного цвета
- \* Передние складывающиеся подножные опоры
- \* Полный вес каталки всего 12 кг

Стандартная ширина сиденья 37-40-43-46  
 Передние поворотные колеса 150 мм  
 Задние колеса 200 мм  
 Высота спинки 37 см  
 Общая высота 88 см  
 Общая длина 90 см  
 Глубина 42,5 см

Складывающиеся задние и выдвижные передние рукоятки для подъема каталки вспомогательным персоналом при преодолении больших препятствий

Полезная нагрузка в зависимости от ширины каталки от 125 до 150 кг



Стандартные типоразмеры		
ширина сиденья, см	ширина каталки, см	вес каталки, кг
37	37	11,6
40	40	11,8
43	43	12,0
46	46	12,2

Представитель в РФ: компания «Медицинские Системы Терапии Движением»  
 телефон +7 495 228 06 23 www.motomedtech.ru email: info@motomedtech.ru

# STM Systems Therapy Movement MEDICAL

## Медицинские Системы Терапии Движением

Современные каталки для транспорта – это продуманность до мелочей и забота о людях с ограниченными возможностями!  
Качество гарантировано испытаниями и научными исследованиями.



Каталки AisleMaster (производства Columbia Medical, США) маневренные, компактные, с надежными тормозами, складными и телескопическими рукоятками для персонала сопровождения, подъемными подлокотниками и многоконтурными ремнями безопасности. Ширина каталок – 41 см или 33 см. Все модели имеют конструкцию для надежного наклона-«запрокидывания» при перемещении с трапа в самолет и внутри салона. Каталки соответствуют европейским стандартам качества.

### VASSILLI®

Каталки Vassilli Air Service (производства Италии) – современные маневренные коляски, имеющие ширину (39см). Каталки предназначены для работы в очень ограниченных пространствах, телетрапах в аэропортах, проходах в самолетах, пассажирских речных и морских судах, железнодорожных вагонах.



### EasyRoller

«EasyRoller» (производства Норвегии) – уникальная рентгенопрозрачная коляска для инвалидов, изготовленная из 100% термопластика с ортопедическим сиденьем. «EasyRoller» наилучшим образом подходит для контроля безопасности при прохождении через металлодетекторы. Легко дезинфицируема. Не боится 100% влажности !!!



Эксклюзивный представитель в России  
+74952280623 [www.motomedtech.ru](http://www.motomedtech.ru)

# Современные средства защиты аэропортов от птиц



«Биозвук ЗС»

**ООО «Ладья»**, член Ассоциации «Аэропорт» ГА, является основным поставщиком оборудования для защиты аэропортов от пернатых.

О новинках этого оборудования рассказывает директор фирмы, к.т.н. **Александр Рыжак**

В течение последних лет наблюдается устойчивый рост числа столкновений воздушных судов с птицами. По данным Росавиации количество инцидентов в нашей стране возросло с 45 в 2010-м году до 110 в 2017-м. При этом рассматриваются только летные происшествия, которые привели к повреждениям самолетов. Только в 2017 году их число увеличилось на 34 % по сравнению с 2016 годом. Экономический ущерб от повреждений воздушных судов и их вынужденных посадок составляет многие миллионы рублей. Росавиация обеспокоена создавшимся положением и считает, что одной из главных причин является недоработка орнитологических служб аэропортов. Наше предприятие с 1996 года является основным поставщиком в России оборудования для обеспечения орнитологической безопасности полетов. Мы постоянно взаимодействуем с должностными лицами аэропортов и непосредственно с сотрудниками, которые ответственны за организацию, практическую реализацию мероприятий по защите от птиц и внедрение современных методов и технических средств защиты. Уровень их понимания проблемы совер-

шенно разный и, соответственно, подходы к ее решению существенно отличаются.

Тем не менее, в целом статус орнитологических служб во многих аэропортах возрос, что выражается, в частности, в объеме финансирования, выделяемом на их оснащение техническими средствами. Сегодня можно говорить, что аэропорты серьезно нацелены на повышение защищенности воздушных судов от летных происшествий, связанных с птицами.

Наше предприятие старается максимально удовлетворить нужды авиации в современной высокоэффективной технике. Мы располагаем практически всем спектром оборудования, которое не наносит птицам вреда, экологически безопасно, надежно и обладает необходимой эффективностью.

К нему относятся прежде всего биоакустические установки, которые, по нашему мнению, являются одним из основных средств защиты аэродрома от птиц. Мы располагаем целым семейством приборов, которые отличаются по техническим характеристикам.



«Биозвук МС», Шереметьево, 2018 г.

Bird Gard Super Pro AMP



• наличием стойки с ломким основанием, на которую монтируется прибор, что дает возможность его размещения вблизи летной полосы.

Установки «Биозвук МС» различной модификации в настоящее время эксплуатируются в том числе в районах крайнего севера в аэропортах «Сабетта» и «Утренний». Мы постоянно модернизируем эти биоакустические средства, создаем на их основе комплексы, управляемые дистанционно по оптоволоконным или беспроводным линиям связи с удаленного рабочего места оператора. Это открывает новые возможности для орнитологических служб и повышает эффективность функционирования биоакустики.

Наиболее мощные из существующих – это стационарные установки Bird Gard Super Pro AMP и «Биозвук МС». Сегодня установками серии Bird Gard оборудованы более 100 аэропортов России, Казахстана и Узбекистана. Их достоинство – высочайшая надежность. Многие из них эксплуатируются в условиях аэропортов уже более 15 лет. Другие преимущества – возможность питания как от сети, так и от аккумуляторной батареи с подзарядкой от солнечной панели. Это позволяет монтировать их на действующих лётных полях без прокладки кабелей питания.

Обе установки создают сигналы, имеющие уровень звукового давления до 120-125 дБ, что позволяет достигнуть предельных радиусов действия для биоакустического оборудования – 200-250 метров. К сожалению, птицы не боятся источников опасности, которые находятся на больших расстояниях, т.к. понимают, что располагают достаточным временем, чтобы улететь.

Установка «Биозвук МС» разработана нашим предприятием в 2017 году. Она обладает важными достоинствами, в том числе:

- возможностью воспроизведения практически неограниченного количества отпугивающих сигналов;
- высокой устойчивостью к привыканию птиц к работе оборудования за счет трансляции сигналов в случайном порядке через случайные интервалы времени, формирования неповторяющихся сигналов и возможности оперативной замены состава транслируемых сигналов;
- широким диапазоном рабочих температур (от -45 °С до +55 °С) и высокой пылевлагозащищенностью (не ниже IP-65);



Необходимо дополнять биоакустическое оборудование визуальными средствами защиты. Это прежде всего динамические отпугиватели, представляющие собой воздушные змеи, имитирующие хищную птицу. Также хорошо себя зарекомендовали, в частности в аэропорте Шереметьево, зеркальные шары, создающие световые блики. Широкое применение на лётных полях находят так называемые «пропановые пушки», формирующие громкие звуковые сигналы типа выстрелов.

Оперативная работа орнитологов аэропортов требует соответствующего оснащения для быстрого реагирования на изменение орнитологической ситуации. Для этих целей мы предлагаем новейшую мобильную установку «Биозвук ММ», которая монтируется на автомобили аэродромных служб. Также для оперативной работы в ряде аэропортов с успехом используются ручные лазерные отпугиватели птиц, имеющие радиус действия более 1км.

Для защиты от птиц ангаров, где производится ремонт, покраска и техническое обслуживание самолётов, мы поставляем мощные ультразвуковые приборы и стационарные лазерные отпугиватели.

**В рамках этой статьи нам не удалось охватить весь спектр предлагаемого оборудования, но этот краткий обзор позволяет увидеть, что на его основе уже сегодня можно создавать эффективные комплексы средств защиты для авиационных объектов.**

ООО "Ладья"



Оборудование для защиты от птиц

107023, г. Москва,  
ул. Электrozаводская, 29, с.1.

Тел.: 8 (495) 979-68-08  
8 (495) 963-33-74



## Ассоциация «АЭРОПОРТ» ГА стран-участниц СНГ свидетельствует свое уважение и приглашает

руководителей и специалистов аэропортов, авиапредприятий, авиакомпаний,  
предприятий и организаций ГА, заинтересованные фирмы и компании

### принять участие в 62-й Московской международной конференции «Обеспечение устойчивого развития аэропортов в условиях санкционного режима» и выставке «Техника, оборудование и передовые технологии для аэропортов»

23-24 мая 2023 г.



**Организатор:**  
**При поддержке:**

Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ  
• Торгово-промышленной палаты РФ • Минтранса России  
• «Росавиации» и «Ространснадзора»  
• Международной Академии Транспорта.

Из-за санкционного режима, введенного США и Евросоюзом, авиационная отрасль страны оказалась в трудном положении. Стимулирование внутренних авиаперевозок, импортозамещение и техническое перевооружение производства стало как никогда чрезвычайно актуальной задачей. Главными направлениями обеспечения жизнедеятельности отрасли

в создавшемся положении стали: замещение и поддержание в эксплуатационном состоянии парка иностранных воздушных судов, максимальное сохранение инвестиционных программ, дальнейшее развитие инфраструктуры гражданской авиации, сохранение рабочих мест специалистов, а также оптимизация и развитие производственных связей.

#### На конференции планируется рассмотреть вопросы:

- Общее состояние отрасли • Импортозамещение • Неавиационная деятельность
- Совершенствование производственных процессов • Инновации и новые технологии
- Коммерческие, налоговые, законодательные и нормативно-правовые (юридические) аспекты, влияющие на развитие российских аэропортов.

В работе конференции примут участие руководители и специалисты: законодательных органов и органов государственного управления отраслью, аэропортов и авиакомпаний, заинтересованных организаций и предприятий, фирм-

производителей отечественной техники, оборудования и технологий для аэропортов. В рамках конференции будет проходить выставка современной отечественной техники и оборудования, применяемых в аэропортах.

#### ГРАФИК РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ И ВЫСТАВКИ

<b>23 мая</b> (вторник)	10:00 - 11:00	Регистрация делегатов конференции.
	10:00	Открытие выставки.
	11:00	Открытие конференции.
	11:00 - 15:30	<b>1-й рабочий день конференции, работа выставки.</b> Годовое Отчетное собрание членов Ассоциации <i>Фуршет</i>
	15:30 - 17:00	
17:00		
<b>24 мая</b> (среда)	11:00 - 13:00	<b>2-й рабочий день конференции, работа выставки.</b> Завершение работы конференции и выставки. <i>Фуршет</i>
	13:00	

Программа Конференции и регистрационные материалы будут опубликованы на  
web-сайте Ассоциации: [www.airport.org.ru](http://www.airport.org.ru)

**ОРГКОМИТЕТ:** +7 (499) 157-36-66 • [global@airport.org.ru](mailto:global@airport.org.ru)



Качество покрытия – залог безопасности полета!

Современное оборудование и материалы для ремонта аэродромных покрытий.



- Крупный склад продукции и запасных частей.
- Гарантия и сервис.
- Технологическое сопровождение.

Телефон: +7 (495) 221-0433  
[www.bavcompany.ru](http://www.bavcompany.ru)

Официальный дистрибьютор:



**E-Z DRILL**

+7 495 540-58-25 8 800 77-55-237

Бесплатный звонок из любой точки РФ

info@litsil.ru

www.litsil.ru



## **LITSIL® - система защиты аэродромных покрытий**

- ИВПП
- Рулежные дорожки
- Стояночные площадки для самолетов
- Автостоянки
- Складские помещения
- Прочие цементобетонные покрытия

**Российский разработчик и производитель  
химии для бетонов**