

Воздушный ТРАНСПОРТ

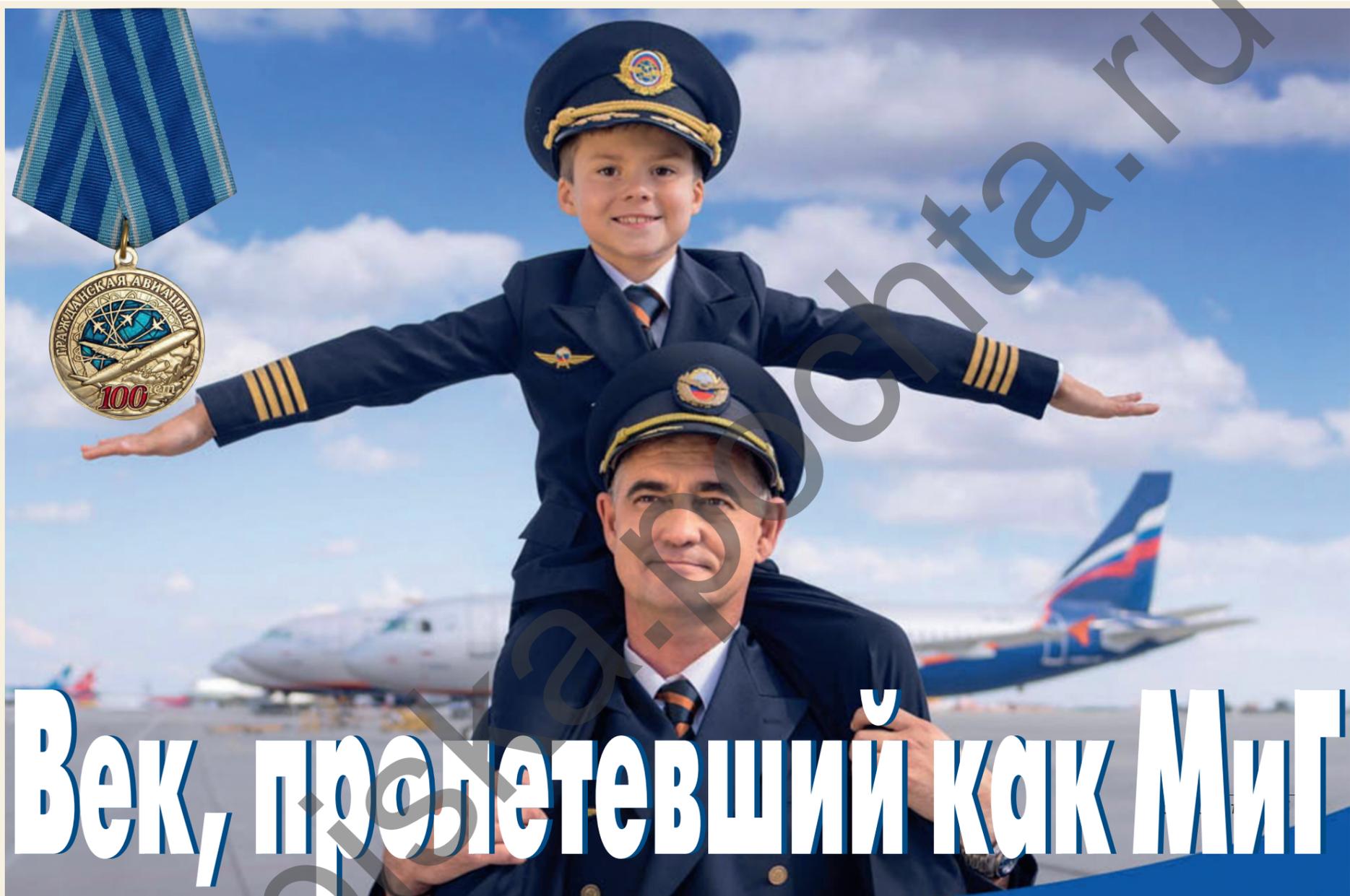
Выходит
с 15 апреля
1936 года
№ 3-4 (44315)
Январь 2023

Еженедельный



Вестник

Г Р А Ж Д А Н С К О Й А В И А Ц И И



Век, пролетевший как МиГ

Национальная гордость России — ее гражданская авиация никогда не складывала свои крылья и никогда не сложит!

Как работают инвестиции

Юрий Слюсарь посетил ряд заводов ОАК и корпорации «Иркут» с рабочим визитом



Подробности на с. 2



Подробности на с. 10

Новая судьба исполина

Ростех передал спасателям МЧС России первый модернизированный вертолет-гигант Ми-26Т2

Воздушный транспорт гражданской авиации № 3-4

Еженедельник

Шеф-редактор
Даниил ГУСЯКОВ

РЕДКОЛЛЕГИЯ:

Александр Нерадько,
руководитель Росавиации
Василий Шапкин,
первый заместитель
генерального директора НИЦ
«Институт им. Н.Е. Жуковского»
научный руководитель ГосНИИ ГА
Виктор Горбачев,
генеральный директор
Ассоциации «Аэропорт»
гражданской авиации

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Марина Володина,
зам. генерального директора
АО «Сирена-Трэвел»
Владимир Пономаренко,
академик Российской академии
образования РФ,
Заслуженный деятель науки РФ
Евгений Каблов,
генеральный директор ВИАМ,
член совета по науке
и высоким технологиям
при Президенте России
Виктор Чуйко,
президент,
генеральный директор
Ассоциации «Союз авиационного
двигателестроения»
Игорь Семенченко,
член-корреспондент Академии
военных наук РФ,
генерал-майор авиации

АДРЕС РЕДАКЦИИ

Для писем:
Фрунзенская набережная,
д. 48, кв. 48
г. Москва, 119270
Телефон для контактов,
подписки (926) 431-98-00
e-mail: sergus48@gmail.com
airtransavia@gmail.com
Знакомьтесь! Наш обновленный
сайт: <http://voztrans.ukit.me/>

© — пресс-релизы,
материалы public relations,
публикации на правах
рекламы;
ответственность
за содержание рекламы
редакция не несет.
Мнение редакции не всегда
совпадает с мнением авторов.
Ответственность
за достоверность фактов,
изложенных в материалах
«ВТ», несут авторы.
При перепечатке ссылка на
«Воздушный транспорт»
обязательна.

Издатель

**ООО «Издательский Дом
«ПринтАвиа»**
Газета зарегистрирована
в Министерстве РФ по делам
печати, телерадиовещания и
средств массовых коммуникаций
ПИ № ФС77-39900 от 18.03.2010 г.
Отпечатано в типографии
ООО «Полиграфическая
компания Экспресс»
603104, г.Н. Новгород,
ул. Медицинская, д. 26, помещение 1
+7(831)278-61-61
print@e-xpress.ru

Подписку можно оформить
в любом отделении связи

Первый самолёт в Нижнем Новгороде. Фото из архива



Напомним, как всё начиналось. Точкой отсчёта истории отечественной гражданской авиации признан 1923 год. Однако пассажирские перевозки начались раньше, в 1921 году, когда на самолётах «Илья Муромец» было открыто авиасообщение Москва-Орёл-Харьков. Но отряд, который выполнял эти рейсы, правильнее отнести к государственной авиации. Его нынешним аналогом можно считать 223-й лётный отряд, базирующийся на аэродроме Чкаловский. Пассажирами этих рейсов простые смертные быть не могли: летали только партийные

бонзы, госчиновники и военные деятели. Рядовые граждане довольствовались поездами.

Авиалиния Москва-Орёл-Харьков действовала пять месяцев. За этот период было выполнено 43 рейса и перевезено 60 пассажиров и 6 тонн груза. Таким образом, в месяц было перевезено 12 пассажиров. Учитывая, что вместимость самолёта «Илья Муромец» составляет 10 кресел, можно сделать вывод, что загрузка не была полной. Но так как рейсы не были коммерческими, это, очевидно, значения не имело.

Несущий в будущее винт 2

Отечественная вертолётная отрасль остаётся на высоте, не смотря на санкционное бремя

Как и обещали, мы продолжаем обзор материалов Вертолётного форума («ВТ» №50, 2022). На пленарном заседании была отмечена особая актуальность вопроса подготовки кадров для винтокрылого сегмента авиации. О том, как решается эта проблема в авиакомпании «Полярные авиалинии», рассказал первый заместитель лётного директора Семён Семёнов. В названной авиакомпании в настоящее время наблюдается нехватка пилотов для Ми-8.

«Полярные авиалинии» не ждут уже подготовленную в профильных учебных заведениях молодую смену, а сами ведут активную профориентационную работу в школах с последующим заключением целевых ученических договоров на обучение в ОЛТУГА.

В 2022 году ожидали выпуск

семи, в 2023 планируется еще 15 курсантов для АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии», их выпуск осложнен значительными трудностями в выполнении лётной программы обучения. В настоящее время средний возраст пилота вертолёта составляет 50 лет, при этом те, кому больше 50 лет, составляют 60 процентов

от всего лётного состава, а 25 процентов — даже старше 60 лет. В силу возраста и по причине болезней из авиакомпании увольняются 200 человек в год. При нерешённых проблемах со своевременным выпуском пилотов в нужном для отрасли количестве их дефицит будет только нарастать.



В ходе визита на Производственный центр в г. Комсомольске-на-Амуре филиала ПАО «Корпорация «Иркут» «Региональные самолёты» Генеральный директор ОАК ознакомился с ходом строительства новых объектов в рамках инвестиционной программы, а также с ходом реализации программы S5J-New.

На другом филиале ПАО «Корпорация «Иркут» - Иркутском авиационном заводе Юрий Слюсарь осмотрел производственные мощности предприятия и провел не-

сколько совещаний по вопросам строительства объектов в рамках инвестиционной программы и выполнения производственной программы завода. Там же состоялась встреча с Губернатором Иркутской области Игорем Кобзевым, входе которой обсуждались планы взаимодействия по подготовке специалистов для предприятия.

Губернатор сообщил, что по его поручению в ноябре 2022 года создана межведомственная рабочая группа под председательством

Как работают инвестиции

Юрий Слюсарь посетил ряд заводов ОАК и корпорации «Иркут» с рабочим визитом

Генеральный директор Объединённой авиастроительной корпорации (ПАО «ОАК» Госкорпорации Ростех), вице-президент ОООР «СоюзМаш России» Юрий Слюсарь во главе делегации руководства ОАК и Корпорации «Иркут» посетил с рабочим визитом входящие в ОАК авиазаводы в Комсомольске-на-Амуре, Иркутске и Новосибирске. После осмотра ключевых производственных участков глава ОАК провёл ряд совещаний, посвящённых выполнению производственной программы предприятия, а также вопросам технического перевооружения и модернизации предприятия.

первого заместителя председателя правительства Иркутской области Руслана Ситникова по вопросам кадрового обеспечения Иркутского авиационного завода. Подготовлен пятилетний план замещения кадровой потребности предприятия до 2027 года.

Генеральный директор «ОАК» подчеркнул, что для реализации поставленных задач в течение пяти лет предприятие предполагает привлечь порядка 4,5 тысячи специалистов.

«Кадры сейчас выходят на первое место. Мы сейчас рассматриваем вопросы повышения заработной платы работникам предприятия и планируем ее повышение в среднем до 100 тысяч рублей в месяц. Я благодарен губернатору региона Игорю Ивановичу Кобзеву за то, что регион включился в работу по привлечению и подготовке специалистов для авиазавода», — сказал Юрий Слюсарь.

В ходе визита на Новосибирский авиационный завод им. В.П.

Чкалова Юрий Слюсарь также провёл несколько совещаний по вопросам выполнения производственной программы предприятия и посетил СибНИИ им. С.А. Чаплыгина.

На всех предприятиях ОАК Генеральный директор Объединённой авиастроительной корпорации вручил сотрудникам, отличившимся по итогам выполнения программы 2022 года, благодарности и почетные грамоты.

