



АЭРОПОРТЫ РЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ

ИНТЕРАЭРОК
Санкт-Петербург

2 – 5

июня 2011



ОАК



Оле

«Северо-западный федеральный округ должен стать базой для развития российской Арктики – именно такую амбициозную цель мы должны заявить в Правительстве России»



ЭКОЛОГИЯ И ПРОГРЕСС





Районы Крайнего Севера и местности, приравненные к ним

Более 60% территории Российской Федерации относится к регионам Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним, где авиация, зачастую, является единственным средством обеспечения транспортной доступности.

**Ежегодный Доклад (2010) Экспертного совета
по Арктике при Председателе Совета Федерации Федерального
Собрания Российской Федерации**

**Состояние и проблемы законодательного обеспечения
реализации
«Основ государственной политики РФ в Арктике на период до
2020 г.
и дальнейшую перспективу»**

3. Обеспечение транспортной доступности, как решающего фактора социально-экономического развития Арктики (в части авиатранспортной деятельности):

- правовое и организационное восстановление в полном объеме обеспечения авиационных работ в Арктике;**
- создание федеральных казенных авиапредприятий во всех арктических субъектах РФ;**
- формирование транспортно-логистических узлов для авиационного обслуживания северных районов;**
- подготовка и реализация госпрограммы по организации выпуска самолетов для работы в специфических условиях**

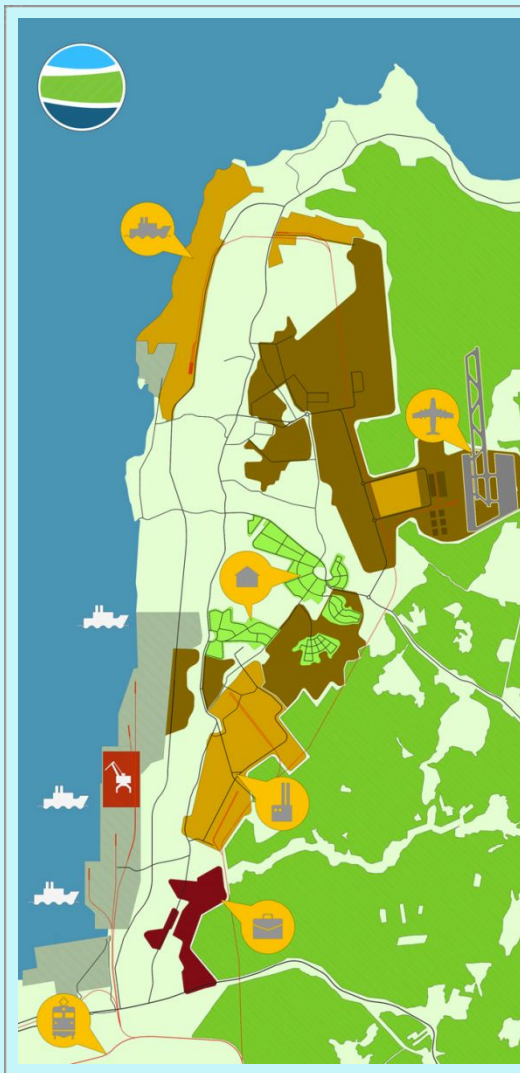
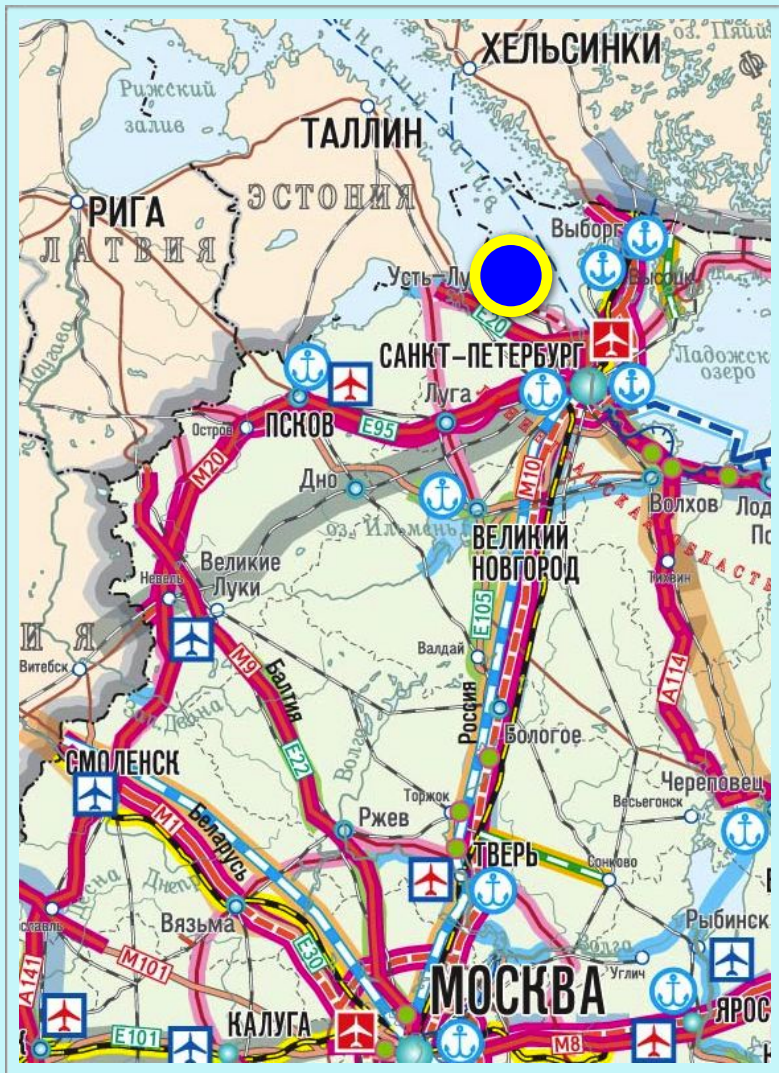
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС УСТЬ-ЛУГА

Россия, Ленинградская обл., вблизи МТП Усть-Луга

**СОЗДАНИЕ УНИКАЛЬНОГО
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА
ОБЪЕДИНЯЮЩЕГО ВОЗДУШНЫЙ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ,
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ И МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ**

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС УСТЬ-ЛУГА

Россия, Ленинградская обл., вблизи МТП Усть-Луга



ГРУЗОВОЙ АЭРОПОРТ УСТЬ-ЛУГА

В СОСТАВЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА УСТЬ-ЛУГА



Технические характеристики аэродрома приняты с учетом перспективного развития аэропорта и возможности приема широкофюзеляжных самолетов типа Ан-124-100 (Руслан), В-747-400F, А-380- 800F. Размеры ИВПП – 3760 м на 60 м, что соответствует классу 4F по стандартам ИКАО и аэродрому класса «А» по российским нормам.

Летно-исследовательским центром Арктики и Антарктики предполагается решение следующих основных задач:

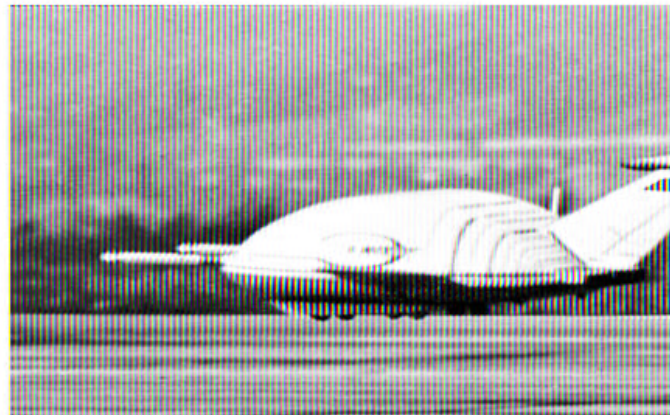
1. Обеспечение расширения авиационного присутствия Российской Федерации в Арктике и Антарктике, налаживание международной кооперации в исследовании полярных территорий.

2. Поддержание жизнедеятельности полярных экспедиций, оказание авиационных услуг отечественным заказчикам в Арктической зоне Российской Федерации и западным партнерам в Антарктиде при их научной деятельности в этих регионах.

3. Одновременно с решением задач круглогодичного авиатранспортного сопровождения научных исследований в полярных регионах обеспечивается возможность проведения испытаний новейших навигационных комплексов с целью выполнения заходов на посадку по системам спутниковой навигации с использованием системы ГЛОНАСС, что особенно важно для развития региональных аэродромов с ограниченной инфраструктурой.

4. Подготовка летного и инженерно-технического состава для эксплуатации ВС в условиях высоких широт. Разработка единого подхода к системе обучения персонала авиакомпаний.

Летные испытания
ЛА «ЭКИП»



Саратовский
авиационный завод



ЛА «ЭКИП Л2-3» 9 тонн и РУМ Л2-3
в цеху Саратовского авиационного завода



ЛА «ЭКИП Л2-3» в музее «Боевого братства»,
д.Ивановская, Московская область, 03 апреля 2011 г.



Пассажирский вариант ЛА «ЭКИП»
(рисунок)

Практическая реализация проекта создания и внедрения ЛА «ЭКИП» позволит:

- Создать принципиально новый безаэродромный амфибийный летательный аппарат, используя отечественные фундаментальные научные исследования и разработки.**
- Создать инновационное авиационное предприятие по разработке и эксплуатации безаэродромных амфибийных летательных аппаратов, не имеющих аналогов в мире.**
- Решить полный комплекс задач авиационного обеспечения в полярных районах, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке России с экономической эффективностью и безопасностью полетов, существенно превосходящих современный мировой уровень.**
- Создать условия для использования в авиации комбинированных многотопливных силовых установок, использующих как традиционные (керосин, бензин, дизельное топливо), так и альтернативные (сжиженный природный газ, метан, и т.п.) виды топлива.**



ПРЕДЛОЖЕНИЯ

- Во исполнение поручения Президента Российской Федерации Д.А.Медведева №Пр-2287 от 28 августа 2009 года ходатайствовать перед руководством страны о создании Летно-исследовательского центра Арктики и Антарктики в организационно-правовой форме государственного бюджетного учреждения (ГБУ ЛИЦ АА) с функциями государственного заказчика.
- Для максимально эффективного решения всего комплекса государственных задач, связанных с применением воздушных судов в Арктике и Антарктике, формированию головного транспортно-логистического узла для авиационного обслуживания в том числе высокоширотных районов, рассмотреть возможность базирования ГБУ ЛИЦ АА на территории Мультимодального комплекса «Усть-Луга».
- С целью подготовки и реализации госпрограммы по организации выпуска самолетов для работы в специфических условиях Арктики и Антарктики завершить НИОКР по созданию летательного аппарата нового типа «ЭКИП» для принятия решения на его серийное производство.
- Финансирование завершения НИОКР по созданию летательных аппаратов «ЭКИП» решением руководства страны обеспечить в рамках непрограмной части Федеральной адресной инвестиционной программы России.
- Средства для развертывания широкой программы работ по Проекту «ЭКИП» целесообразно привлечь в рамках государственно-частного партнерства, в том числе и от зарубежных инвесторов, путем создания совместных предприятий по разработке, изготовлению и эксплуатации аппаратов «ЭКИП» различного назначения.



«Северо-западный федеральный округ должен стать базой для

развития российской Арктики –

именно такую амбициозную цель

мы должны заявить в Правительстве

России»



ЭКОЛОГИЯ И ПРОГРЕСС



БЛАГОДАРЮ ЗА ВНИМАНИЕ

