

CIVIL AVIATION

ISSN 0017-3698

ГРАЖДАНСКАЯ

3
2005

АВИАЦИЯ

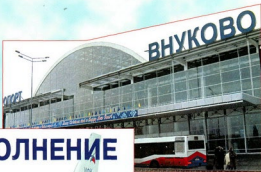
AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

**Ту-204-300
ЖДУТ НА
ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ
КОМПАНИИ
«ВЛАДИВОСТОК АВИА»**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

КОМПАНИЯ «ВЛАДИВОСТОК АВИА»

ЖДЕТ ПОПОЛНЕНИЕ



Облаченный пассажирский терминал
аэропорта Внуково



Представитель самолета Ту-204-300
во Владивостокском аэропорту

ИСПЕНИЛА МОСКОВСКИЙ АДРЕС

«Владивосток Авиа» — динамично развивающаяся авиакомпания. С каждым годом она наращивает объемы перевозок как по внутрироссийским, так и по зарубежным трассам. В этом смысле особенно продуктивным был минувший год. За 12 месяцев 2004 года в сравнении с аналогичным периодом 2003 года объемы работ по всем показателям выросли. Количество пассажиров, перевезенных авиакомпанией, увеличилось на 47,6%. Эксплуатационный пассажирооборот — на 49,2%. Итого показатели авиакомпании позволили войти ей в десятку лидеров российских авиаперевозчиков.

Самолеты компании, помимо 24 городов России, выполняют рейсы на регулярной основе в Харбин, Чанчунь, Муданьцзян, Далинь, Тэнцзинь (КНР), Токио, Осаку, Томау, Янгпуду (Япония), Сеул и Пусан (Республика Корея), Ханой (ДРВьетнам) и осуществляют чартерные пассажирские перевозки во многие города Китая, Японии, Кореи и Таиланда. Например, в прошедшем году чартерные программы выполнялись в такие города, как Салторо, Фукусима, Хиросима, Утопао, Пукет, Самья, Нарита и другие. Важнейшим событием прошлого года стало вступление авиакомпании в Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА).

«Владивосток Авиа», как и ряд других российских авиакомпаний, например, «Дальавиа» и «Камоведоавиа», ориентируется исключительно на российский авиационный рынок. Осенью прошлого года в главном аэропорту Приморья впервые приземлился отечественный самолет нового поколения Ту-204-300. Он совершил беспосадочный перелет из Москвы во Владивосток с полной коммерческой загрузкой. Как отметили на церемонии встречи нового лайнера вице-губернатор Приморско-

го край Виктор Горчаков, «Владивосток Авиа» сегодня остро нуждается в дальнемагистральных самолетах такого типа, способных без промежуточных посадок совершать полеты на Приморье, в Москву, Санкт-Петербург и другие крупные центры России.

В соответствии с договоренностями между ОАО «Владивосток Авиа», ОАО «Туполев», ОАО «Авиастар СП» и АФК «Национал Финанс К» в течение 2005 года компания рассчитывает принять в коммерческую эксплуатацию четыре Ту-204-300. По словам генерального директора Владимира Сайбеля, это существенно расширит возможности компании в удовлетворении спроса дальневосточников на скоростные и высококомфортабельные воздушные перевозки.

Кстати, во Владивостоке не только ждут пополнение, но и активно готовятся к тому, чтобы эксплуатировать новую технику с наибольшей эффективностью и максимумом удобства для пассажиров. В частности, с первого февраля этого года компания сменила свой московский адрес — переехала на обслуживание в аэропорт Внуково. Как считает руководство «Владивосток Авиа», после проведенной реконструкции аэропорт Внуково сможет предоставить пассажирам компании более комфортные условия обслуживания, чем Шереметьево, куда до этого совершались полеты из Приморья.

Внуковский аэропорт ближе других московских воздушных гаваней находится к центру города и уже сегодня располагает всеми видами сервисных услуг, прямо рассчитанных на пассажиров из российской глубины. По прибытию в столицу они могут уже в аэропорту на специальных стойках заказать такси или приобрести билет на скоростной железнодорожный экспресс, идущий до Ки-

евского вокзала. Здесь же можно воспользоваться рейсовыми автобусами-экспрессами и маршрутными такси. Это очень удобно для людей, плано заходящих Москву. А вылетая из Москвы, пассажиры имеют возможность пройти регистрацию на свой рейс прямо в здании Киевского железнодорожного вокзала и сдать там багаж.

Забота о своих пассажирах — не пустые слова для «Владивосток Авиа». Поэтому авиакомпания отработала механизм финансирования транспортных перевозок своих пассажиров от Киевского вокзала до аэропорта Внуково и надеется в этом вопросе добиться положительного результата. Руководство авиакомпании понимает, что данное мероприятие будет являться важным фактором привлечения пассажиров на свои авиарейсы. Современной транспортной системе, использующей комфортабельные поезда-экспрессы, не страшны автомобильные заторы и пробки, которые стали настоящим бичом нашей столицы. Удобно расположившись в мягком кресле, пассажир затратит на дорогу во Внуково не больше получаса. Электропоезда-экспрессы курсируют между Киевским вокзалом и станцией «Аэропорт» с семи часов утра до девяти вечера с интервалом одна час. Причем, билеты на этот экспресс продается как на Киевском вокзале, так и в зале прилета аэропорта Внуково.

Надо заметить, что руководство аэропорта оказывает всестороннюю поддержку «Владивосток Авиа» в переводе ее рейсов на новое место прилета и вылета. И это очень ценно, считают дальневосточники.

Текст и фото подготовлены к печати по материалам отдела по связям с общественностью компании.



CIVIL AVIATION **ГРАЖДАНСКАЯ**
АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛИ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Федеральное агентство
воздушного транспорта

Межгосударственный авиационный комитет

ЗАО «Аэком – коммерческая авиация»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:

В. Е. АРДАШЕВ,
генеральный директор предприятия «ТЕСИС»;

В. В. БАБАСКИН,
генеральный директор ГУАП «Кавминводавиана»;

Е. Ю. БАХТИН,
генеральный директор ЗАО «Аэком –
коммерческая авиация»;

И. Ф. ВАСИН,
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;

В. Н. ИВАНОВ,
генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;

С. В. ИЛЬЧЕВ,
президент Транспортной клиринговой палаты;

С. Н. КОЧАРОВ,
генеральный директор ЗАО «Шеротель»;

В. И. ЛЮЛЬКО,
генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА;

А. В. НЕРАДЬКО,
руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта;

В. М. ОКУЛОВ,
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –
Российские авиалинии»;

Н. В. ШИПИЛЬ,
руководитель Федерального агентства
воздушного транспорта;

В. В. ШИТОВ,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

Март 2005 года • № 3 (730)



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Самолет Ту-204-300
в аэропорту Владивостока.
Фото «Владивосток Авиа»

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

СОРОКАЛЕТНИЙ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ «АНТЕЯ» ПОДТВЕРДИЛ
ПРАВИЛЬНОСТЬ ЗАЛОЖЕННЫХ В НЕГО РЕШЕНИЙ.

Стр. 14

**Логика руководителей американской корпорации
понятна – сотрудничая со страной, где были созданы
крылатые транспортные гиганты «Руслан» и
«Мрия», грех не воспользоваться опытом и наработками
ее специалистов.**

Стр. 15-18

ВСЕГДА ДАМОКЛОВЫМ МЕЧОМ ВИСЕЛО НАД НИМ ЕГО ПРОИСХОЖДЕНИЕ – ПОТОМСТВЕННЫЙ ДВОРЯНИН...

Стр. 22-23

При участии «Аэрофлота» состоялась очередная
встреча ветеранов полка «Нормандия-Неман».

Стр. 28-29

СТАТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ЛЕТЧИЦЕЙ ЖЕНЩИНЕ СЕГОДНЯ У
НАС ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНО.

Стр. 30-31

ЦИТАТА НОМЕРА.

По сравнению с 1992 годом аэродромная сеть страны
сократилась почти на девяносто единиц, и сегодня в Реестре
гражданской авиации России значится 411 аэродромов. Это
следствие невостребованности авиационных перевозок
регионального и местного значения.

Вадим ИВАНОВ,
президент ассоциации «Аэропорт».

Стр. 2

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам
печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство
о регистрации ПИ №ФС 77-18753 от 20 октября 2004 г.

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за
точность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических выкладок,
собственных имен, географических названий и других данных, а также за
использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнение
авторов не всегда совпадает с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37. г. Москва, А-167,
ГСП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/ФАКС: (095) 155-51-64, e-mail: Anutoly@civilavia.ru

АЭРОПОРТАМ РОССИИ – СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



2

Международная ассоциация «Аэропорт» в декабре нынешнего года отметит свое пятидесятилетие. Это общественная некоммерческая организация, главная задача которой – «объединять аэропорты России и стран СНГ, выражать, защищать и представлять их интересы». Они же, в первую очередь, касаются развития материальной базы аэропортов и аэродромов, обеспечения в них эффективных мер авиационной безопасности, внедрения в производственный процесс современных технологий. Рассказывает Президент ассоциации «Аэропорт» В.Н. ИВАНОВ.

– Вадим Николаевич, стоящие перед аэропортами задачи далеко не новые и не первый год уже сопутствуют развитию гражданской авиации. Но сегодня, видимо, есть какое-то отличие в их решении, в чем именно?

– Пожалуй, в глубине проработки основных направлений политики России в области авиации. Это повышение качества обслуживания потребителей услуг воздушного транспорта до международного уровня, информационная интеграция сферы услуг в области авиации, обеспечение конкурентоспособности воздушных перевозок, предоставляемых отечественными аэропортами на международном рынке. Остро необходимо и внедрение международных стандартов в систему воздушного транспорта, повышение эффективности деятельности аэропортов, создание условий для обновления их основных фондов и внедрения современных технологий. Ну и, конечно же, задача конкурентоспособности российских аэропортов на рынке международных транзитных перевозок. Все это – ключевые моменты будущего развития авиации России.

Надо сказать, что по сравнению с 1992 годом аэропортовая сеть страны сократилась почти на девятую часть и сегодня

в Реестре гражданской авиации России значится 411 аэропортов. Это следствие неосторожности авиационных перевозок регионального и местного значения, связанное, в первую очередь, с отсутствием платежеспособности населения. Да и большая часть аэропортов, имеющих федеральный статус, находится в состоянии затянувшегося кризиса. Сказывается недостаточное финансирование воспроизводства основных фондов. За период с 1991 по 2000 год существенно сократились показатели ввода в строй многих аэропортовых сооружений. Более чем в половине аэропортов федерального значения «замсала» реконструкция (строительство) объектов, кое-где она даже вообще приостановлена. Хотя, надо сказать, что в последние годы заметилась и положительная тенденция оживления инвестирования в развитие материально-технической базы аэропортов. Правда, в масштабах, далеких еще от потребных.

В прошлом году по поручению Правительства Российской Федерации была скорректирована подпрограмма «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». Корректировка сориентирована на конечный результат – увеличение вдвое до 2010 года объема пассажирских перевозок, повышение эффективности функционирования авиатранспортной системы.

– Что конкретно предполагается сделать в части аэропортового хозяйства России?

– Опорную сеть аэропортов будут составлять 62 аэропорта федерального значения, из которых 11 выделены в качестве узловых. В 39 приоритетных аэропортах предполагается осуществить реконструкцию и модернизацию объектов, находящихся в федеральной собственности (авиалесо-посадочные полосы, светосигнальное оборудование). В 45 аэропортах планируется реконструкция ВПП, в 30 – замена светосигнального оборудования. Предусматривается развитие других объектов наземной инфраструктуры: аэровокзалных комплек-

сов, объектов авиатопливообеспечения и других. Для реализации подпрограммы откорректированы объемы ресурсного обеспечения. Предусмотрены капитальные вложения в сумме 49287,5 млн рублей, в том числе: средства федерального бюджета – 25563,9 млн рублей (51,8%), средства бюджетов субъектов Российской Федерации – 2169,3 млн рублей (4,4%), средства внебюджетных источников – 21581,3 млн рублей (43,8%). В скорректированной подпрограмме учтены итоги ее выполнения и замечания экспертной группы Минэкономразвития РФ.

Если продолжить тему господдержки аэропортов, то на развитие материально-технической базы из федерального бюджета в последние годы выделялось в среднем от 20 до 30 процентов средств от общего объема инвестиций. В рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» проводились работы по реконструкции и строительству в 36 аэропортах. Из бюджета государства на эти цели было выделено 1 587 млн рублей. В настоящее время после реконструкции были введены в действие шесть авиалесо-посадочных полос (Архангельск, Пермь, Богородское, Пулково, Якутск, Томск), Сданы в эксплуатацию аэровокзалные комплексы в Пулково, Внуково и в Казанском, проведена замена систем светосигнального оборудования в аэропортах Якутск, Пермь и Хананга. Следует подчеркнуть, что ассоциация «Аэропорт» объединяет не только аэропорты России, но и стран СНГ. В этой связи необходимо констатировать активное развитие, которое получили последние несколько лет пять аэропортов ближнего зарубежья. В первую очередь, это аэропорты Борзмюль, Ташмент, Бишкек, Баку. В феврале открылся новый комплекс международного аэропорта Астана.

– Вадим Николаевич, в деятельности российских аэропортов накопилось немало проблем, решение которых, видимо, требует принятия срочных и кардинальных мер даже на уровне правительства, не так ли?

— Да, проблем, действительно, немало. Многие, если не большинство отечественных аэропортов, испытывают дефицит современной техники для содержания аэродромов, обслуживания пассажиров. На мировом рынке такой техники много, но она дорогая, а вот техники, которую можно было бы приобрести по приемлемой цене и которая была бы адаптирована к климатическим условиям России, мало. Лишь несколько предприятий выпускают сегодня подобную технику, способную конкурировать с западными образцами. Это ЗАО НПО «Авиааэстик», НПК «Созвездие», ООО «Фэстон АДС», ЗАО «Универсал-Аэро», ООО «Техноаэра» (Россия), НТЦ «Авион» (Молдавия), компания «LAS-1» (Латвия). Отсутствие же современных средств содержания аэродромов и обслуживания воздушных судов затрудняет прием самолетов нового поколения Tu-204 и Tu-214, замедляется развитие рынка авиаперевозок. Были бы крупные заказы — наверное, на выпуск аэродромной техники ориентировались бы и промышленные предприятия. Но у региональных аэропортов средства на подобные заказы нет, как погасить нехватку их на эти нужды и у аэропортов федерального значения. Видимо, для решения этой проблемы также необходима поддержка государства, особенно в части поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов.

Эту проблему члены ассоциации обсуждали на заседании комитета по аэродромному обеспечению, в комитете по технике и оборудованию. Большая проблема, которую уже на протяжении нескольких лет не хочет решать Минтранс и государство, — это рассмотрение законов, регламентирующих деятельность гражданской авиации и, в первую очередь, Закона «Об аэропортах России».

Вообще, надо сказать, тема решения проблем законодательно-правовой деятельности аэропортов России у нас постоянно не сходит с повестки дня. В той или иной мере она касается большинства наших авиационных вопросов, без решения которых мы вряд ли сможем двигаться вперед. Так, просто немалосильно всерьез говорить о развитии отечественных аэропортов без рассмотрения Госдумой проектов и последующего принятия федеральных законов «Об аэропортах России», «О передаче имущества гражданской авиации, находящегося в федеральной собственности и собственности субъектов РФ» и «О защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Первые два закона позволят привлечь дополнительные средства на развитие наземной базы авиационной отрасли, о необходимости принятия третьего закона свидетельствует сложная обстановка, связанная с опасностью террористических актов.

В ноябре прошлого года состоялись парламентские слушания на тему состояния законодательной деятельности в гражданской авиации России. Ассоциация «Аэропорт» выступила на этих слушаниях с конкретным предложением о незамедлительном рассмотрении этих законов в Госдуме. По непонятным причинам это предложение даже не нашло отражения в рекомендациях слушаний. Острота проблемы не прошла, а только обострится, поэтому будем пытаться работать дальше с соответствующими комитетами Госдумы и Минтрансом.

— Проблема авиационной безопасности наша отражение в работе ассоциации?

— Безусловно. Она неоднократно обсуждалась на заседаниях комитета авиационной безопасности ассоциации «Аэропорт», на совместном заседании комитетов ассоциаций «Аэропорт» и эксплуатантов воздушного транспорта. Мы обращались и в Минтранс с просьбой о срочном применении нормативной базы федеральной системы авиационной безопасности в соответствие с современными требованиями, о необходимости разработки и введения в действие федеральной программы обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. К сожалению, ни это, ни другие обращения специалистов по авиационной безопасности не вызвали какой-либо реакции. А ведь именно отсутствие единой государственной концепции по борьбе с терроризмом на воздушном транспорте и является главным препятствием предотвращения террористических актов. Очевидно, что решение практических всех более-менее частных задач по построению адекватной системы защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства так или иначе сводится к отсутствию должной координации между различными участниками федеральной системы борьбы с терроризмом на воздушном транспорте — Минтрансом, МВД, ФСБ.

Реформирование государственных органов авиационной безопасности явно затормозило, управление этой деятельностью неэффективно, а обращения в органы государственного управления специалистами «с мест» остаются без внимания и ответа.

Из 411 российских аэропортов лишь 163 имеют технические средства охраны и безопасности, отвечающие современным требованиям. Вместе с тем 70 процентов из арсенала технических средств выработали свой ресурс. В некоторых аэропортах до сих пор еще эксплуатируются устаревшие системы и интроскопы «Лун», «Надзор», «Эвек». Во многих предприятиях периметр аэропортов не имеет ограждений и средств защиты, а ведь на практике является государственной границей России и потому должен быть технически защищен.

Мы приняли решение еще раз просить Министерство транспорта РФ и соответствующие полномочные органы государственного управления гражданской авиации государства Содружества принять меры по совершенствованию законодательной и нормативно-правовой базы, гармонизированные с требованиями международных стандартов по регулированию деятельности аэропортов. Провести централизованную корректировку разделов и ресурсов подпрограммы «Гражданская авиация», завершить работу по созданию системы подготовки кадров в области авиационной безопасности и разработать систему управления качеством профессиональной подготовки авиационного руководящего персонала гражданской авиации. Необходимо также разработать и утвердить методику определения затрат на содержание служб авиационной безопасности. Ассоциация неоднократно выходила с предложениями в соответствующие государственные органы по вопросам финансирования мероприятий по авиационной безопасности, разработке с учетом мирового опыта, предложение по государственному регулированию

аэропортовых сборов и структуры затрат при их формировании.

— Предполагается ли какие-то изменения в работе ассоциации «Аэропорт»?

— Да. Мы стремимся к тому, чтобы работа ассоциации была гибкой и определялась складывающейся ситуацией, но при этом подчинялась интересам аэропортов. На январском правлении ассоциации «Аэропорт» было предложено проводить тематические конференции один раз в год и не только в Москве, но и в аэропортах других регионов. На годные отчетные собрания и открытые конференции будем приглашать руководство Федерального агентства воздушного транспорта и Минтранса, других официальных лиц. Конечно же, нужно и активизировать работу комитетов, более четко определяться, чего мы от них ждем и хотим. В работе комитетов по направлениям должны принимать участие лучшие специалисты, знающие проблемы жизнедеятельности аэропортов. Результатом их работы должны стать конкретные предложения по наиболее острым проблемам. Дело должно быть поставлено так, чтобы аэропорты получивали реальную помощь от деятельности правления и ассоциации в целом.

К первоочередным нашим задачам можно отнести разработку нормативно-правовой базы деятельности аэропортов и предприятий гражданской авиации, определение позиции ассоциации к «Законам о техническом регулировании», ее участие в разработке соответствующих регламентов. Необходимо занять более четкую и жесткую позицию по вопросам сроков сертификации и лицензирования аэропортов, их отдельных объектов.

Еще задача — выйти с предложением в ФАВТ и Минтранс о запрете для аэропортов и входящих в его состав предприятий заключать договора на лицензирование с фирмами, не имеющими соответствующей разрешительной документации и аккредитации. Очень важным представляется участие ассоциации в тендерных комиссиях при проведении ФАВТ конкурсов на реконструкцию, строительство аэропортов и поставку оборудования в части собственности, принадлежащей государству (аэродром, светосигнальное оборудование, оборудование УВД). Мы должны также участвовать в межведомственных выездах инспекции (сертификации) на проектирование, строительство, реконструкцию, модернизацию объектов аэропортов, особенно находящихся в государственной собственности, а также аккредитации фирм на право проведения лицензирования аэропортов и их отдельных элементов. Необходимо разработать аргументированные предложения по передаче аэропортов местной воздушной линии из федеральной собственности в муниципальную и возможности продажи их в частные руки. Думается, настала пора объединить усилия трех ассоциаций (МАРАП, АЗВТ и «Аэропорт») на благо развития гражданской авиации. И, конечно же, необходима более активная интеграция ассоциации «Аэропорт» с международным сообществом аэропортов, в том числе и на двусторонней основе, ее участие в международных конференциях, совещаниях.

Вот с такими настроями, планами и надеждами подходим к своему пятидесятилетью. Надеемся, всем им суждено сбыться!

Беседу записал В. ШИЛОВ.

г. Москва.

Ан-140. – Павел Науменко (ХГАП, Украина), Аббас Фаллах (HESA, Иран) и Сергей Визаревич (ОАО «Авиакор – авиационный завод», Россия). В пресс-конференции участвовал Чрезвычайный и Полномочный Посол Украины в Иране Владимир Бугта.

Генеральный директор ХГАП Павел Науменко рассказал о сотрудничестве в создании программы развития программы Ан-140 в Украину. В настоящее время в мире находится в эксплуатации десять машин этого типа, семь из них работают в украинской авиакомпании на 60 внутренних и международных линиях. Завод обещает твердые гарантии поставки на ближайший год и сконцентрировал усилия на совершенствовании и качественном исполнении контрактов. В ближайшем полугодии будет продано три Ан-140-100 в Азербайджан, затем планируется поставки в Таджикистан, Украину и авиационные другие страны.

Аббас Фаллах, управляющий директор компании HESA, объявил, что третий самолет будет поставлен авиакомпанией «Sabilco» уже в следующем месяце, а в будущем году, который по иранскому календарю наступит 21 марта, HESA поставит заказчику четвертый самолет. По словам г-на Фаллаха, авиационная компания HESA через год планирует выйти на проектную мощность по производству самолетов Иран-140 – 12 машин в год.

Сергей Лихарев, глава совета директоров и исполнительный директор завода «Авиакор» (Самара, Россия), на пресс-конференции заявил, что после некоторого спада в развитии программы «Международный авиационный проект 140» вновь активизировался – всего в цехе в разной стадии сборки находится шесть машин. А первый самарский Ан-140 взлетит в ближайшее время.

УРАЛЬСКИЕ СИСТЕМЫ – В АВСТРИИ

Первый образец уникального самолета этого комплекса, созданного на Уральских оптико-механическом заводе, отправится в Австрию, где начнет проходить отладку на борту самолета-носителя. Эта гражданская система оптического наблюдения для СО-112 создана специально для летного самолета «DA-42 Twin Star» компании «Diamond Aircraft». Самолет предназначен для круглосуточного мониторинга и маршрутизации объектов (линей электропередач, газо-нефтепроводов, лесов и др.) с воздуха, а также для спасательных целей.

Система позволяет летчику видеть картину устойчивой (стабилизированной) независимо от выбора, вращений и маневров самолета или вертолета. Для австрийского самолета на заводе провели серьезную модернизацию системы: добавили функцию стабилизации по крену носителя, систему автоматического сопровождения объектов, а также бортовой монитор и пульт управления системы.

В ходе переговоров австрийская компания и руководство УОМЗ договорились о подписании контракта на поставку десяти систем в теле-

У РУКОВОДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ наметилась положительная тенденция: периодические встречи с авиационными журналистами и информировать их о состоянии дел в отрасли. Такая встреча состоялась недавно после завершения российско-турецких переговоров на высшем уровне, в которых принимал участие руководитель ФАВТ Н.В. Шиньин. Руководитель агентства подробно доложил об итогах переговоров, касающихся воздушных сообщений между Россией и Турцией, а также поделился соображениями в связи с ситуацией в Кито-Восточной Азии, которая подверглась разрушительному удару кризиса. ФАВТ, в частности, призвал авиакомпании из-за сложившейся эпидемиологической обстановки в регионе временно воздержаться от вылетами туда чартерных рейсов, а те перевозчики, которые нарушают свои обязательства перед пассажирами, могут быть лишены лицензий на полеты по соответствующим направлениям.

На снимке: руководитель ФАВТ Н.В. Шиньин в его классе на встрече с журналистами.

Фото В.ГРЕШНЕВА.



ние 2005 года. В дальнейшем компания намерена закупать по 20–30 уральских систем в год. На УОМЗ работают над дальнейшим совершенствованием системы. Так, планируется интегрировать СОИ с другими бортовыми системами самолетов для создания виртуального изображения местности и трансляции через спутниковую систему связи на дальние расстояния. Подобные функции незаменимы при проведении спасательных операций.

ЛУЧШАЯ АВИАКОМПАНИЯ ГОДА

Третий год подряд немецкий журнал «Business Traveler» («Бизнес-путешественник») высоко оценивает деятельность авиакомпании «SWISS». В традиционном опросе, состоявшемся осенью 2004 года, приняли участие 3 000 респондентов – читателей журнала. Они назвали «SWISS» лучшей авиакомпанией в мировых категориях: «Наземное обслуживание», «Персонал на борту», «Комфорт на борту», а также в общем – компания с лучшим сервисом на рейсах в Северную и Южную Америку. Продукт «SWISS» заслужил одобрение читателей журнала в номинации «Комфорт на борту» на рейсах по Германии и Европе в целом.

ИЗ КАНАДЫ В КИТАЙ – НАПРЯМУЮ

Руководство авиакомпании «Air Canada» сообщает, что с июня 2005 года планирует ввести прямые беспосадочные рейсы Торонто–Пекин и Ванкувер–Шанхай. Полет из Торонто в Пекин будет занимать 13 часов

20 минут. При этом сообщается также о планах по замене линии летом 189-местных самолетов «Boeing 767-300ER» на более современные и комфортабельные 262-местные аппараты «A-340-300».

БУДЕТ ЛИ «ХАБ» В КОЛЬЦЕВОЕ?

Валерийбургский аэропорт Кольцово вошел в десятку российских портов, которые могут стать региональными транспортными узлами – хабами. Об этом заявил министр транспорта РФ Игорь Левин на совещании, прошедшем в Кольцове 19 января 2005 года.

Неоспоримые преимущества Кольцова в борьбе за право стать хабом в Урало-Сибирском регионе дают удачное географическое расположение и proximity до Екатеринбургского второго международного транспортного коридора, но, чтобы полностью соответствовать этому званию, аэропорту необходимы глобальные расширения, сообщает «Уральск-Феррари». В частности, капитальный ремонт требуют действующие взлетно-посадочные полосы, а для строительства третьей ВПП нужно резервировать территорию, «отдавая» железнодорожную ветку и автомобильную дорогу, проходящую всего в километре от аэродрома. Также приведение в порядок взлетно-посадочных полос и строительство еще одной обойдется в два миллиарда рублей. В порту рассчитывают на помощь федеральных властей – аэропорт является государственной собственностью, и вряд ли частники будут инвестировать средства в его развитие.

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ С «SHELL»

Топливо-заправочный комплекс «Домодедово Джет Сервис», входящий в состав аэропортового комплекса Домодедово, подписал соглашение с «Shell Aviation Limited» о ведении авиационных работ и предоставлении технических услуг. Согласно договору, «Shell Aviation Limited» направит собственных специалистов для проведения ежегодной инспекции сооружений и оборудования аэропорта Домодедово. Инспекторы будут осуществлять, оборудование и процедуры топливозаправочного комплекса, а также (по необходимости) будут давать рекомендации по операционным и другим техническим вопросам.

Помимо этого, «Shell Aviation Limited» гарантирует авиакомпаниям «Домодедово Джет Сервис» доступ к социальным экспертной рабочей группы и круглосуточной экспертной горячей линии для консультаций в разрешении технических вопросов и вопросах контроля качества топлива. Соглашение с «Shell Aviation Limited» является очередным этапом совершенствования работы Домодедовского топливозаправочного комплекса в рамках программы его модернизации, связанной с растущими объемами авиационного и с высокими экологическими требованиями.

Материал подготовлен по сообщению ИТАР-ТАСС, АРИС-ТАСС, «Интерфакс», Финмаркет, МВ «Новости», ИРНА, Travel.ru, MIGNews.com, «Коммерсант», «Газета», «Финансовые известия», Аэма.ру, Страна.ру, газета.ру, DA REGNUM, другие СМИ.

Развал идет
Елена ИЧМЕННИКОВА



СЕРДЦЕМ НЕ СТАРЕТЬ

Гражданская авиация – отрасль в основном мужская. Все ведущие профессии – пилоты, штурманы, инженеры-эксплуатационники, авиатехники, диспетчеры УВД и ряд других – представлены, как правило, «сильным» полом». Но и женская «составляющая», тоже достаточно значительна. Сколько врачей, экономистов, связистов, финансистов, перевозчиков, преподавателей трудится на наших предприятиях, в учебных заведениях и организациях. Как и мужчины, они вносят свой вклад в организацию и выполнение полетов, решение различных производственных задач, заботятся об удобствах авиапассажиров. Сегодня мы знакомим наших читателей с одной из тысяч тружениц гражданской авиации – отличником Аэрфлота, заслуженным работником транспорта Российской Федерации Нонной Львовной ПРОХОРОВОЙ.

Эту обаятельную энергичную женщину знает едва ли не каждый житель авиационного городка Домодедовского аэропорта. Вот уже сорок лет подряд каждое утро она приходит на железнодорожную станцию «Иационная» и едет в аэропорт, а вечером, завершив свой рабочий день, возвращается обратно. Здесь же, в авиатородке, живут ее дети и внуки. Дочь Алла – музыкальный педагог, сын Игорь – авиационный инженер. У каждого из них давно уже свое семейное хозяйство, но Нонна Львовна для них не только мама и бабушка, но и авторитетный старший товарищ и друг. А вот для тех, кто знал ее еще комсомольским заводилой, Н.Л. Прохорова – по-прежнему просто Нонна, без всякого отчества. Один из твоих людей – автор этих строк.

Мы познакомились с ней в далеком шестьдесят четвертом году. Меня, в то время вчерашнего выпускника Рязанского авиационного училища спецслужб ГВФ, только что избрали освобожден-

ным секретарем комитета ВЛКСМ авиапредприятия. До этого комсомольский секретарь занимался своей работой на общественных началах. Какое это было бурное время! Новый аэропорт стремительно набирал силу, каждый день к нам прибывали молодые специалисты из самых разных вузов и училищ: Рязань, Киев, Крымск-Рога, Егорьевск, Славянка, Троицк, Рязька... Еще осенью шестьдесят третьего года на комсомольском учете у нас было всего-навсего девятно ребят, а уже в мае шестьдесят четвертого их стало около тысячи.

Именно в этом месяце Нонна Прохорова тоже вошла в нашу комсомольскую семью. Вместе с мужем, штурманом самолета Ту-104, она прибыла в Домодедово. До этого ей довелось больше пяти лет поработать в службе перевозок Выковского аэропорта, где начальником штаба объединенного отряда трудился ее отец – Лев Васильевич Жмаев, досрочный выпускник Тамбовской летной школы ГВФ.

Служба перевозок Домодедовского аэропорта тогда только формировалась. У ее первого начальника Василия Андреевича Трушкина, впоследствии командира объединенного авиаотряда, голова шла кругом. Даже на самые новые должности претендовали женщины со средним специальным, а то и с высшим образованием – безработные жени прибывших в аэропорт молодых специалистов. Грамотностью они отличались завидной, а вот самого элементарного практического опыта работы в кабине, на стойках регистрации, в бюро претензий и жалоб у них, разумеется, не было. И вот тут-то, как некогда бывало, пригодился выковский «капитальный» героиня. Она не только быстро «схватила» специфику работы в новом аэропорту, но и стала щедро делиться своим опытом с новенькими. А те, в свою очередь, избрали ее секретарем комсомольского бюро службы.

Честно говоря, занимаясь комсомольскими делами было тогда ой как нелегко. Ребята еще не притерлись друг

Н.Л. Прохорова сегодня и тридцать три года назад. Последнее фото было сделано на Доске почета авиапредприятия. Тогда Н.Л. Прохорова работала старшим диспетчером службы организации перевозок аэропорта Домодедово.

к другу, не хватало мест в общежитии (о квартирах не мечтали), часто возникали конфликты с начальством, и все это надо было как-то упреждать, утрясать, нивелировать. А тут еще бесконечные «уздечки» сверху: то срочно задействовать общественный штаб «За культуру обслуживания пассажиров», то расширять «Комсомольский проектор», то высадить молодежный «десант» по уборке картошки в подшефном колхозе... Словом, делали все, что можно и чего нельзя. Ребята и те порой не выдерживали: притаскивали ко мне в комитет комсомола и просили избавить их от «непопулярных поручений». А Нонна Прохорова успевала везде: и на работе, и дома, и в комсомольских рейдах и вяхтах. И совсем не случайно, когда в феврале 1965-го меня пригласили на работу в Подольский горком ВЛКСМ, я без колебаний рекомендовал ее на свое место. И она ни в чем не подвела ни меня, ни своих товарищей, отдавших за нее свое голоса.

— Какие это были счастливые годы, — вспоминает она. — Мы были булавкой и одержили. Порой сутками не смыкали глаз и ничего не требовали для себя взвзвем. Лоуэри «была бы страна родная...» для нас не был просто громкой фразой. А сколько памятных встреч подарил комсомольская работа. Я до сих пор как фанатично ревниваю фотографиями с Юрием Гагариным и прославленным маршалом Чуйковым... Рязань такое забудешь?

Не так давно случай свел меня с подполковником милиции Николаем Верхиним. Он родился и вырос в городе Домодедовского аэропорта, после окончания Минского авиационца прибыл в родной аэропорт, затем перевыступился в милицию, а сейчас руководит местным отделом внутренних дел. Молодой офицер как-то сразу расположил к себе, оказался таким же беспокойным и открытым,



какими были мы, комсомольцы шестидесятых. И вдруг совершенно случайно узнаю: это зять Нонны Львовны. Ну что тут скажешь?

После комсомола Нонна Прохорова снова вернулась в службу перевозок. Занимала самые разные должности, от старшего диспетчера и руководителя группы до начальника отдела. Примечательно, что последние восемь-надцать лет она «ходит по острою ножа» — разбирает жалобы и претензии пассажиров. Даже человек «с улицы» хорошо понимает, насколько сложна, ответственна и трудна эта работа. Сколько нервных клеток порой безвозвратно «сгорят», пока будет найдено решение, которое устроит все — и перевозчика, и пассажира. В разговоре с нею я откровенно намекал, не пора ли заняться чем-нибудь полегче. И

знаете, что ответила моя коллега по комсомолу?

— Безумно люблю свою работу, коллектива, общение с людьми...

Прямо скажу, другого ответа я и не ожидал. А на память почему-то пришла слова из нашей любимой песни: «Главное, ребята, сердцем не стареть...». В годы комсомольской юности это был наш гимн, который поднимал нас на любые дела.

Анатолий ТРОШИН

в/п Домодедово.

От редакции.

От всей души поздравляем всех женщин гражданской авиации с праздником. Пусть, дорогие наши подруги, всегда вам светит солнце горячей любви, большого семейного счастья и, конечно же, всегда и во всем сопутствует удача!

Комитет комсомола Домодедовского аэропортского диспетчерского пункта — Нонна Прохорова. 1965 год.

Павлорам аэропорта Домодедово.

Фото из личного архива Н.Л.ПРОХОРОВОЙ и В. ГРЕБНЕВА.



ПРАЗДНИК В ГОСТИНИЦЕ «АЛТАЙ»



Символ года «петух» и его помощники.

Заместитель генерального директора М.А. Гасимова.



О.В. Кузнецова с Хрустальной лядей.

За праздничным столом.



В нашем журнале уже рассказывалось о чудесном превращении заштатного «Дома колхозника» советских времен, что вошел в комплект гостиницы ВДНХ СССР в сокращенный блокорегулируемый уровень до уровня с красивым названием «Алтай». За очень короткий срок генеральный директор отеля Ольга Владимировна Кузнецова и ее коллеги сделали почти невозможное – за настойчивость и стараниями «каждый уголок» преобразовался в «хрустального лебедя», который сразу же привлек по душе тысячи гостей столицы из разных уголков России, а также из ближнего и даже дальнего зарубежья.

Потомства гостиница имеет теперь все возможности не только для решения деловых вопросов, но и для полноценного отдыха, индустриального обслуживания и приятного досуга. К их услугам – уютные номера и апартаменты, конференц-залы, интернет-кафе, сауны с бассейнами, турецкая баня, фитнес-центр и многое другое, без чего немалым преимуществом гостиничный сервис международно-

го класса. А недавно в «Алтае» начал действовать превосходный ресторан, где можно не только вкусно пообедать или поужинать, но и послушать живую музыку, встретиться с известными деятелями молодого искусства.

— Мы открыли не просто ресторан, а два ресторана, — поясняет Ольга Владимировна, — Впервые рестораном в Москве теперь мало кого удивишь. Это прежде всего культурно-досуговый центр, где звучит музыка для гурманов, где можно расслабиться после напряженного трудового дня.

Надо сказать, фантазия О.В. Кузнецовой не знает ни у кого границ. Мы уже писали о том, как «проекти» гостиничный коридор по ее инициативе стали своеобразными галереями известная художников-импрессионистов Ван Гога, Сезанна, Моне, Климта и других. А недавно популярнейший цыганский этал «Грицоты» под своим знаменем ультрасовременный медицинский центр «Алтаймед», где можно пройти полное лечебное обслуживание и необходимый курс лечеб-



ний, посетить массажиста, заняться своей андешью, решить стоматологические и многие другие проблемы. И вот теперь – ресторан с элитным джаз-клубом «Белый рок», где выступили профессиональные джазовые музыканты со всей России и мира.

По любезному приглашению Ольги Владимировны, мы побывали на презентации клуба. Это был настоящий праздник для всех, кто в нем участвовал. Бываю переступая порог, гости сразу же окунались в удивительно атмосферу дружелюбия, раскованности и гостеприимства. Каждый входящего встречали добродушный «плетун» (символ наступающего года) и его обаятельные помощники. Тут же предлагали интереснейший билетик с эмблемой Джаз-клуба, и гость направлялся к отведенному для него столу. Встретил насывшая галдя на стены, увешанные ретрофотографи-



А это – призы культурно-развлекательным партнерам.

9



ями знаменитых джазменов из коллекции известного фотохудожника Павла Корбуца.

Праздник открылся сообщением о вручении гостинице «Алтай» награды правительством Москвы «Хрустальная ладья-2004». Эта престижная награда присуждается лидерам и развитым современным делам и организациям в области государственного предпринимательства. Благодаря активной поддержке и поддержке гостиницы «Алтай» правительством Москвы в 2004 году в реализации творческих проектов, связанных с развитием и расширением услуг гостиничного предпринимательства. Благодаря активной поддержке и поддержке гостиницы «Алтай» правительством Москвы в 2004 году в реализации творческих проектов, связанных с развитием и расширением услуг гостиничного предпринимательства. Благодаря активной поддержке и поддержке гостиницы «Алтай» правительством Москвы в 2004 году в реализации творческих проектов, связанных с развитием и расширением услуг гостиничного предпринимательства.

А потом завелась праздничного вечера и ее коллег и приглашали на импровизированную сцену корпоративных партнеров и под звуки джазовых диалог им символические музыкальные инструменты, фангарно сплетенные из «золотой» проволоки. Все это перемежалось шарадами и честь каждого партнера и показывали дальнейшему плодотворному сотрудничеству в сфере туристско-гостиничного бизнеса и продвижения к джазовому сообществу Джаз-клуба.

– Но не надо думать, что Джаз-клуб проводит только такие торжественные мероприятия, – по-

Задумывая песню.

Символ Джаз-клуба – белый рок.



Гостям в «Алтае» всегда рады.

Много работы у бармена.



Присли переводы дух.

ALTAI
HOTEL

конца Ольга Владимировна. — По воскресным дням в ресторане выступают детские ансамбли. Отдохнуть и нам предлагают папы и мамы с детьми со всей Москвы. Сильное удовольствие приносит мамаше посещение этих волшебных выступлений. И мы этому очень рады.

Остаток и нам подарившись за выверенное из гостиницы «Алтай», чем затем пользуется своей популярностью. И, конечно же, хочется обратиться к читателям нашего журнала — и авиаторам, и пассажирам воздушного транспорта — не оставьте в стороне, в любой день и час приезжайте в «Алтай». Поверьте, вы не узнаете не только, что воспользовались услугами этого замечательного отеля.

**А. ТРОЦКИН,
В. ГРЕБНЕВ (фото).**

с. Москва,
ул. Ботаническая, 41.

10



Деловой разговор.



*Любимый
балетчик —
на сцене.*

*А это — прил журилку
«Гражданская олимпиада».*



В данной статье предложен один из возможных методов оценки эффективности обучения операторов (диспетчеров УВД) на тренажере, возможные пути повышения этой эффективности увеличением объема целенаправленной теоретической подготовки перед формированием практических навыков на тренажере.

In given clause (article) one of possible (probable) methods of an estimation of a learning efficiency of Air Traffic Controllers on a simulator, possible (probable) ways of increase of this efficiency by increase of volume of purposeful theoretical preparation before formation of practical skills on a simulator is offered.

профессиональной подготовки диспетчеров УВД в Академии ГА были проведены исследование групп обучаемых, проходящих программы первоначальной подготовки, повышения квалификации и переподготовки диспетчеров УВД на предмет оценки их навыков и умений осуществлять УВД при аварийном заходе и посадке воздушного судна. При этом моделировался эпизод, когда происходил отказ двигателя на воздушном судне с последующим его пожаром в момент отрыва воздушного судна от ВПП. В процессе эксперимента анализировалась точность выполнения диспетчерами УВД технологии обеспечения для данного воздушного судна опти-

нальных диспетчеров УВД. При К=0 время решения задачи в два раза больше времени, теоретически оптимального для решения этой задачи. При К=1 время решения задачи испытуемым равно времени, которое тратит на решение этой задачи опытный диспетчер УВД (рис. 1).

Наименее эффективные технологии (в среднем по группе) были предложены начинающими диспетчерами УВД, только прошедшими квалификационную отметку диспетчера «круга». После первого теста были проведены два двухчасовых занятия на тренажере. Второе тестирование показало улучшение результатов на 20 проц.

ДИСПЕТЧЕР УВД: ЭФФЕКТИВНОСТЬ ОБУЧЕНИЯ

Давно не вызывает сомнений и не требует дополнительных доказательств целесообразность и эффективность применения тренажера при подготовке операторов, к которым можно отнести диспетчеров по управлению воздушным движением (УВД), подготовку которых осуществляет Академия ГА. В области этого вида профессионального обучения накоплен значительный положительный опыт как отечественных, так и зарубежных авиационных учебных центров.

Вместе с этим практика повышения квалификации и переподготовки диспетчеров УВД в Академии ГА показала, что обучаемые по чаще всего объективным причинам владеют недостаточными навыками, не говоря уже об умениях, в выполнении технологии управления воздушным движением при возникновении особых случаев в полете.

Для оценки эффективности

мальной траектории для выполнения внеочередной посадки.

Для исследований был выбран один из диспетчерских тренажеров Академии ГА, модифицированный на базе моделирующего комплекса НАВИГАТОР, который наиболее гибко и полно реализует принципы построения сценариев управления воздушным движением.

Входной уровень подготовки диспетчеров УВД оценивался по результатам 15-минутных упражнений, моделирующих необходимую ситуацию. Каждый испытуемый получал задание на выполнение технологии решения этой конкретной задачи УВД. Тест оценивался специальным критерием К, величина которого показывает степень приближения предлагаемых испытуемыми технологических методов решения задачи УВД к некоторым оптимальным технологиям, получаемым с помощью экспертных оценок профессио-

Аналогичный педагогический эксперимент был проведен с группой диспетчеров УВД, которые уже имеют эту квалификационную отметку и существенный опыт работы в качестве диспетчера «круга». В этой группе испытуемых, уже получивших достаточно объемную подготовку, после обучения на тренажере было достигнуто улучшение показателя эффективности также примерно на 20 проц.

И, наконец, аналогичные испытания были проведены с группой инструкторов этого диспетчерского тренажера, которые специально готовились к эксперименту, знали и умели оптимально выполнить технологию УВД в рассматриваемом особом случае в полете. С этими инструкторами были проведены как специальные теоретические занятия, так и тренажерная подготовка по формированию умений практически идеально выполнить оптимальную технологию УВД.

Приняв величину показателя эффективности в этой группе испытуемых за предельный верхний уровень (ВУ) эффективности при решении этой технологии УВД в условиях массового обучения диспетчеров УВД, а результаты первого тестирования диспетчеров УВД – за нижний уровень (НУ), получим некоторую шкалу (ВУ–НУ) для оценки результатов эксперимента.

В рамках этой шкалы прирост уровня умений по выполнению технологии УВД при аварийной посадке ВС, за счет целевого теоретического обучения и тренажерной подготовки, достигает 30 проц. как у начинающих диспетчеров «круга», так и у уже имеющих опыт работы в этой зоне. В результате более подготовленный диспетчер УВД при возникновении нестандартной ситуации на борту воздушного судна с большей вероятностью выполнит необходимые технологические операции и обеспечит безопасное завершение полета.

С целью выявления оптимальной продолжительности учебной работы на тренажере проводился следующий эксперимент. Группа диспетчеров УВД, которые уже имеют квалификационную отметку диспетчера «круга» и опыт практического УВД прошла дополнительное теоретическое обучение по теме эксперимента и в течение трех двухчасовых занятий работала с тренажером. В начале каждого этого обучения и в конце последнего занятия проводились 15-минутные испытания, аналогичные приведенным выше. При обработке результатов испытуемые были условно разделены на две примерно равные по количеству группы («сильные» и «слабые» диспетчеры УВД) по итогам нескольких предыдущих тестов (рис. 2).

Наибольший относительный прирост качества выполнения технологии УВД наблюдался у «слабых» диспетчеров УВД, причем разрыв в результатах между сильными и слабыми диспетчерами в конце обучения заметно снизился (примерно в два раза).

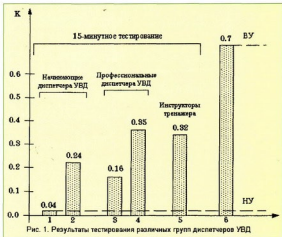


Рис. 1. Результаты тестирования различных групп диспетчеров УВД

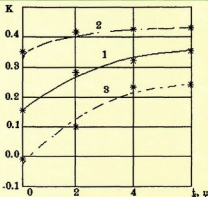


Рис. 2. Зависимость показателя эффективности от времени тренажа (1 - средний уровень по группе, 2 - «сильные» диспетчеры УВД, 3 - «слабые» диспетчеры УВД, * - результаты тестирования)

Проведенные исследования и полученные в их результате выводы позволили Академии ГА провести необходимую оптимизацию государственного образовательного стандарта подготовки диспетчеров УВД, обоснованно определить объемы, содержание и последова-

тельность прохождения программ теоретического и практического обучения этих специалистов.

В. ПРИЩЕЛИН,
директор Института авионавигации –
Учебного Центра УВД Санкт-Петербургской
академии гражданской авиации;
Г. ГАЛИМУЛЛИН,
заместитель генерального директора
по УВД ФГУАП –Новоуренгойской ОАО-

ТЫ ВСЕ СЛУЖИШЬ, «АНТЕЙ»



К 40-летию ПЕРВОГО ПОЛЕТА САМОЛЕТА Ан-22

Летом прошлого года случилась повесть в подмосковный поселок Фирсановка, что по Ленинградской железной дороге (в нескольких километрах от аэропорта Шереметьево). Над головой, пронзительно шумя, один за другим заходили на посадку турбореактивные лайнеры разных авиакомпаний. И вдруг до моих ушей доносился непривычный мощный «шалашинский» голос: очередной крылатый мажор. На посадочном курсе шел огромный самолет, оснащенный четырьмя мощными турбовальными двигателями. Это был транспортный самолет Ан-22 «Антей», созданный в ОКБ О.К. Антонова сорок лет назад.

Строился этот крылатый гигант для военных целей. Главным образом для воздушной транспортировки межконтинентальных баллистических ракет и масштабных вылетов парашютных десантов. Но такой самолёт был крайне необходим и народному хозяйству: для доставки крупногабаритных грузов, прежде всего в отдаленные регионы Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока.

В июне 1965 года «Антей» совершил свой первый вылет за рубеж. После посещения самолета на Международном парижском авиасалоне о нем заговорил весь авиационный мир. Доктор, прервав утреннюю трансляцию, объявил: «Из Советского Союза к нам прибывает самый большой в мире самолет!» И с оменением в голосе продолжал: «Этот воздушный гигант может вмещать 720 пассажиров или подвезти 80 тонн груза».

«Корабль ожидали увидеть чудовищным, бесформенным, пузатым, а увидели злитым и «порцистым», касающимся земли очень мягко, без малейшей трясички...», — написала одна из французских газет на следующий день.

Интересно, что когда задумывался этот уникальный самолет, некоторые авиаспециалисты сомневались, что он поднимется в небо. Известен эпизод, связанный с посещением антоновской фирмы министром авиационной промышленности Петром Васильевичем Демьяновым в 1964 году.

— Да ведь это же джиржабы! — громко воскликнул министр, увидев на сланище огромную «китовку». — Неужто полетит?

Но «Антей» взлетел. Два первых полета были оформлены специальной бри-

гад лучшими авиаспециалистов. Выбор летчиков проводила комиссия под председательством заместителя главного конструктора по летным испытаниям Перов Советского Союза А.Н. Грацианского. Он ЛИИ в его работе участвовал известный летчик-испытатель М.Л. Галай. Для первого полета отобраны четыре кандидата: Ю.В. Куркина, И.Е. Давыдова, В.И. Терского и А.Ф. Митрохина. Они были направлены в ЛИИ, где провели несколько полетов на Ту-95 под руководством И.М. Сукомлина — шеф-пилота ОКБ А.Н. Туполева. После этого командиром первого экипажа Ан-22 назначили Куркина, а вторым пилотом — Терского, имевших к тому времени налет 7500 и 2500 часов соответственно. Позже за большие заслуги при испытании Ан-22 летчику-испытателю Ю.В. Куркину было присвоено звание Героя Советского Союза.

Прежде чем начать трудовую вахту в небе, «Антей» удивил мир серией мировых рекордов. 27 октября 1966 года экипаж летчик-испытателя И.Е. Давыдова поднял груз 88 103 тонны на высоту 6 600 метров, установив за один полет 12 рекордов. 17 октября 1967 года экипаж во главе с Давыдовым вновь удивил мир — груз массой 100 444,6 кг был поднят на высоту 7 848 метров. Для загрузки самолета специально изготовили бетонные блоки массой от 6 до 12 тонн каждый. К последнему времени абсолютные рекорды грузоподъемности, установленные Ан-22, побил лишь гигант Ан-124, однако и сегодня число мировых рекордов «Антей» достигает 41. Двенадцать из них установлены экипажем под командованием Марены Попова.

Использование Ан-22 в народном хозяйстве началось еще на этапе заводских испытаний. Так, в марте 1969 года экипаж ОКБ выполнил 24 полета в Тюменскую область, куда перевезли 625 тонн крупногабаритных моногрузов для нужд нефтяного и геологов, в том числе передвижные газотурбинные электростанции, насосные блоки, бульдозеры и другое оборудование.

В следующем году на машине много работал в Сибири экипаж Ю.В. Куркина. Обеспечивая строительство нефтепровода Александровск—Анжеро-Судженск, он налетал до 240 часов в месяц. Для посадки на незнакомые площадки Юрий Владимирович даже разработал новый метод,

так называемый «конвейер», на который получил авторское свидетельство. Метод заключается в следующем: спускаясь, касаясь земли, пробегая несколько десятков метров и взлет. Далее — заход на второй круг и посадка.

Эксплуатация в суровых условиях Сибири и Крайнего Севера продемонстрировала высокую надежность «Антей». Так, в 1970 году Куркин с грузом 60 тонн (два эскаватора) совершил в Сургуте вылет с полосы, покрытой снегом более чем на один метр. Приходилось ему садиться и на болото, которое прорвало всего лишь на сорок сантиметров. Были отработаны различные варианты загрузки, испытано транспортное оборудование самолета в условиях высокой интенсивности полетов.

Но «Антей» не только успешно летает, но и помог преодолеть своеобразный психологический барьер на пути признания нового направления в строительстве крупных самолетов с «толстыми» фюзеляжем. О.К. Антонов и его соратники по ОКБ разработали пассажирский вариант «Антей». В этом корабле для пассажиров намечалось создать все условия и комфорта: кинозал, комнату матери и ребенка, бар, буфет. Хотя этот вариант «Антей» так и остался на бумаге, был случай, когда осенью 1972 года Ан-22 выполнял «пассажирский рейс»: эвакуируя советский персонал из Египта, взял на борт 700 человек!

Но был в истории воздушного бытия и трагическое событие. Так, в турне Атлантического океана на пути в Перу не всегда оставалось для «Антей». Самолеты вели гуманитарную помощь жертвам разрушительного землетрясения, но до аэродрома посади по невыясненным причинам так и не долетели. Памятник, воздвигнутый в Перу советскому самолету, до сих пор напоминает о благородной миссии воздушного гиганта.

В настоящее время большинство самолетов Ан-22, отработавших свой ресурс, списано с эксплуатации. Но несколько «Антей» все еще служат Военно-Воздушным Силам страны. Одну машину (Анвалон Антонова) изредка можно увидеть сегодня и в российских небе. И все же, сдержанный оптимизм эксплуатации «Антей» подтверждает правильность взятых в нем конструкторских решений.

Б. ОРЛОВ

с Москва.

Еще недавно, в самом конце завершившегося 2004 года, этот проектируемый самолет имел фирменное обозначение «Боинг-7Е7», что по принятой в американской корпорации традиции означало – решение о его серийном выпуске окончательно не принято. И вот из Чикаго, где теперь располагается штаб-квартира заокеанского аэрокосмического гиганта, пришло сообщение: Совет директоров фирмы одобрил развёртывание полномасштабного производства нового пассажирского самолета, полтора года назад окрещенного посетителями авиасалона в Ле Бурже как «Лайнер мечты» (*Dreamliner*, Дримлайнер). Кстати, буква «Е» в его предварительном индексе означает сокращение от английского «Efficient» – эффективный. Теперь же, после одобрения Совета директоров корпорации, самолет получил окончательную индексацию «Боинг-787».

Не станем гадать, как на решение руководства «Боинга» повлияло другое событие в авиационном мире, случившееся в середине января начавшегося года на юго-западе Европы, во французской Тулузе, где из сборочного цеха компании «Эрбас» на летное поле выкатили первый готовый суперлайнер «А-380» на 550 мест. Отметим только, что совпадение дат отнюдь не случайно – в этом уже в который раз проявилось соперничество двух мощнейших современных производителей крылатой техники.



«БОИНГ-787» – ЛАЙНЕР МЕЧТЫ

15

Как известно, превыше всех ценностей американцы дорожат временем. В этом смысле об эффективности нового лайнера «Боинга» можно сказать, что он призван сберечь пассажирам массу времени, отменяя пересадки и связанные с ними значительные задержки в пути не только из-за нестыковых рейсов, но и по причине ужесточившихся в последние время всевозможных контрольных проверок, досмотров, таможенных процедур. Вернее принцип «строить то, что просят авиакомпании», специалисты заокеанской корпорации провели даже маркетинговое исследование о том, какой самолет хотели бы получить потенциальные заказчики.

Вывисилось, что современным авиаперевозчикам необходимо семейство надежных и сверхэкономичных самолетов средней вместимости [200–260 пассажирских кресел в трехклассной компоновке стандартного фюзеляжа длиной 55,5 метра], зато обеспечивающих дальность беспосадочного полета от 6500 до 16000 ки-

лометров при крейсерской скорости 905 километров в час. В дальнейшем планируется создание удлиненного варианта еще большей вместимости. Корпорация считает, что в ближайшие двадцать лет мировым авиакомпаниям потребуется около 4000 таких самолетов различных модификаций для прямого воздушного сообщения между любой парой крупных городов на земле. Считается, что семейство «Б-787» сможет со временем заменить «А-310», «А-330», «Б-757» и «Б-777» при условии, что мировое авиационное сообщество согласится заплатить за идушие на смену «Дримлайнеры» не менее 400 миллиардов долларов.

Один из руководителей корпорации «Боинг» отмечает: «За последние полвека внешний облик тяжелых магистральных самолетов практически не претерпел изменений. Это объясняется очень просто. Используемые аэродинамические формы обеспечивают хорошую подъемную силу, снижают сопротивление, гарантируют низкий расход топлива и создают комфортные условия для пассажиров

на борту. Мы же хотим, используя современные возможности и технологии, создать для наших заказчиков лучший самолет в мире, открывающий новую эру в истории гражданской авиации. Мы принесем новые возможности на рынок самолетов средней вместимости». Как же этого собирается достичь?

Начать с того, что все проектирование новой машины осуществляется на компьютерах, подобно тому как создавался его предшественник, уже успешно летающий «Б-777». Современные информационные технологии не только упрощают работу конструкторов, но и экономят время на производстве узлов, элементов, деталей, а также при их сборке. Предполагается, что на сборку каждого «Лайнера мечты» фирменный завод в Эверетте будет затрачивать всего три дня, в то время как на выпуск одного «Б-777» уходит полмесяца. Рынок в темпах выпуска таких сложных аппаратов, как современный магистральный самолет, оказался возможен благодаря внедряемому на заводах корпорации

Президент корпорации Г.Стевенсфер (слева) и региональный вице-президент по России / СНГ С.Кривоногов проводят в Москве презентацию «Б-787».

Взгляд
из лобового
«Боинга».

технологическому новшеству – конвейерной сборке лайнеров вместо прежней, стальной, когда изделие стоит неподвижно в «строительных лесах».

По заявлениям руководителей корпорации работа над окончательным вариантом внешнего облика самолета, начавшаяся в марте прошлого года, продлится до середины наступившего 2005 года. Очевидно, все произойдет в июне, чтобы на предстоящем в этом же месяце международном авиасалоне в Ле Бурже можно было провести презентационную премьеру «Б-787». Однако многое уже определено. По словам ответственного за программу создания лайнера старшего вице-президента «Боинга» М.Бора, «форма носовой части самолета практически определена. Форма крыла также будет очень схожа с первоначально представленной, но идет активное формирование окончательной хвостовой оперения, которое в окончательном виде может существенно измениться. Тем не менее, мы сразу узнаем новый «Боинг».

Его конструктивная новизна заложена изначально в выборе материала для изготовления планера. Это будет почти наполовину из композитов, что обеспечивает относительно меньший вес всей машины (а стало быть, более высокую экономичность, чем у метал-



Российский лайнер с Урала изготавливается в совместных узлах американской компании.

лических «собратьев» той же размерности). В сравнении с ближайшим европейским соперником «А-330», «Боинг» должен получиться на 10 тонн легче, а беспосадочную дальность полета иметь на три с лишним тысячи километров большую.

Помимо идеальной аэродинамической формы такие характеристики «американцу» призвана обеспечить двухдвигательная силовая установка, предлагаемая заказчиком на выбор: Трент-1000 от «Роллс-Ройса» или GENX от «Дженерал Электрик». Впер-

вые разные модели двигателей от различных фирм делаются абсолютно взаимозаменяемыми, хотя и в одном классе тяги – от 25 до 32 тонн каждый. Создатели самолета стремятся максимально снизить его негативное воздействие на окружающую среду – двигателям понадобится на двадцать процентов топлива меньше, чем для аналогичных по габаритам машинам других изготовителей. «Б-7Е7» будут производить меньше шума на местности и в пассажирских салонах, а также значительно снизит эмиссию окислов горючего в атмосферу.





Особое внимание уделяется комфорту и предоставляя максимум удобства пассажирам. Тут и улучшен-

ные атмосферно-климатические условия в кабине, и неограниченный доступ в Интернет на протяжении всего полета, и разнообразные аудиовизуальные развлечения на борту, и увеличенного размера иллюминаторы пассажирских салонов, даже затемненные электроромные стекла вместо обычных шторок на «оконках».

Стоит остановиться на выбранных параметрах атмосферного давления в пассажирских салонах. Они были определены в ходе отдельного научного

исследования. Разработчики «Б-787» отказались от поддержки общепринятой в нынешней мировой гражданской авиации величины давления, соответствующего высоте 2400 метров над уровнем моря, а выбрали другое значение – 1800 метров. Этот параметр был установлен для «Б-787» в качестве стандартного после того, как участники медицинского исследования сообщили, что в салоне с таким давлением они испытывали меньше болезненных ощущений и дискомфорта, а также ощущали меньшее напряжение. Как отметил один из вице-президентов программы создания нового лайнера, «Мы хотим быть уверены, что изменения, вносимые нами в конструкцию и атмосферу салона, способствуют улучшению самочувствия пассажиров на борту».

Малога новшества и в пилотской кабине, где на приборной доске все системы индикации отображаются на пяти сверхбольших многофункциональных экранах. При этом, по просьбе авиакомпаний-заказчиков, общая планировка кабины максимально унифицирована с рабочим местом экипажа уже освоенного в эксплуатации лайнера «Б-777».

Даже могущественному «Боингу» оказалось не по силам в одиночку организовать серийное производство новаторской машины. Лишь 35 про-



центом элементов планера самолета решено изготавливать на собственных заводах в США, Канаде и Австралии, остальное производство распределено между 800 фирмами-партнерами. Крыло и частично фюзеляж будут делать предприятия ведущих японских индустриальных фирм – «Кавасаки», «Мицубиси», «Фуджи». Более четверти других элементов фюзеляжа, а также хвостовое оперение доверено производить американской фирме «Боут» и итальянской «Алени».

Активно участвует в создании

Канпокеи пассажирской кабины одной из модифицированный лайнера.

За работой – специалисты московского Инженерно-конструкторского центра американской корпорации.



Попарные маршруты между континентами — наиболее выгодные трассы будущего самолета.

действия. Помимо уже упомянутого участия в проектной разработке «Б-787», это создание новых технологий с привлечением сотрудников Российской Академии наук, ЦАГИ, ВИАМ и других научных организаций, испытания на прочность композиционных и титановых конструкций; расширение закупок у нас металлургической продукции.

Как пояснил Сергей Кравченко, региональный президент подразделения «Боинг-Россия/СНГ», речь идет о значительном увеличении объема поставок титанового проката с Верхнеисаднинского металлургического производственного объединения (ВСМПО). С ним заключено второе из упоминавшихся соглашений, предусматривающее, что первые трудоемкие детали шасси из титана будут изготовлены в конце 2006 года, а нынешние 35 процентов потребности «Боинга» в титане, покрываемые поставками с завода на Урале, будут превосходными. В корпорации считают, что все предварительные заказы на «Б-787» подтверждаются, и поэтому заранее решили обеспечить

проектирование специального самолета большой вместимости и грузоподъемности «Boeing Large Cargo Freighter», предназначенного для транспортировки секций фюзеляжа и крыла «Б-787». Логика руководителей американской корпорации понятна — сотрудничая со страной, где были созданы крылатые транспортные гиганты «Руслан» и «Мрия», грех не воспользоваться опытом и разработками ее специалистов. Провлекаясь отечественным авиаремонтным интересом к сотрудничеству с американской корпорацией имеет давний смысл. Участие в создании «Б-787» позволяет нашим специалистам предметно познакомиться с методами, технологиями, приемами организации работ в одной из самых передовых самолетостроительных фирм мира. С другой стороны, в предвидении создания у нас Объединенной авиационной корпорации (ОАК), безусловно, полезно знать и на конкретном примере увидеть, как действует сопоставимый по масштабу производитель зарубежный индустриальный гигант.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Сегмент рынка (потребности рынка) для самолета «Боинг-787» — 3500 самолетов в течение 20 лет. Стоимость 400 миллиардов долларов США. Сделано предложений на приобретение — 30 авиакомпаний (900 самолетов).

Принято предложение от авиакомпаний (это значит, что заказчик сделал предоплату и зарезервировал слот на построение самолета) — более 200 самолетов.

До первого полета самолета ожидается получение заказов на 500 самолетов.

Количество мест — 200 (в двухклассной компоновке); до 300 (в трехклассной компоновке).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ Б-787

Дальность полета — 15 400 км
 Конфигурация салона — два прохода
 Размах крыла — 59 метров
 Длина — 62 метра
 Крейсерская скорость — 0,85 Маха
 Максимальный взлетный вес — 226 800 кг

«Лайнера мечты» крупнейший инженерно-технический центр корпорации за пределами США, созданный более десяти лет назад в Москве. Сейчас, как было заявлено минувшей осенью на пресс-конференции в российской столице президентом «Боинга» Г.Стуэнсайфером, Центр объединяет усилия тысячи российских специалистов, овладевших самыми современными методами проектирования воздушных судов и находящийся в семи разных городах нашей страны. Московский Центр выполняет значительную долю проектных работ для нового лайнера — одиннадцатого по счету серийного гражданского воздушного судна «Боинга».

Руководство корпорации, отметил ее президент, приняло такое решение после тщательного анализа и положительной оценки вклада российских специалистов в улучшение модели «Б-777». Как принято в международной практике, новый этап сотрудничества авиаремонтителей РФ и США оформлен двумя официальными соглашениями, отличающимися конкретикой и деловитостью.

В одном из документов перечислены области совместного взаимо-

производство поставками важнейшего сырья. Предполагается, что в 2006 году выпуск «Б-787» будет налажен, следующий год уйдет на испытательные полеты и сертификацию, а с 2008 года начнутся поставки самолета заказчикам, среди которых уже значатся десятки авиакомпаний.

Разбросанность по миру производства «Dreamliner» поставила «Боинг» перед необходимостью организовать доставку воздушным путем крупногабаритных частей самолета на заводской аэродром в северо-западной части США для последующего использования. В этой связи весьма примечателен пункт соглашения об участии наших авиаконструкторов в

Подобной заинтересованности со своей стороны не скрывают и американские коллеги. На уже упоминавшейся пресс-конференции президент «Боинга» Г.Стуэнсайфер сказал: «Использование российского опыта и высокое качество услуг, оказываемых предприятиями вашей страны, позволяют нам совершенствовать продукцию «Боинга», в частности, нового авиалайнера «Б-787». Начинаясь партнерство обеспечит успех этой программе, целью которой является выход на рынок самолета, который изменит облик современной гражданской авиации».

с. Москва. **В. БЕЛИКОВ**

Two years ago top executives of the US major aerospace products manufacturer the Boeing Co. made up their mind to design a new efficient passenger plane to provide for non-stop operations for 200-260 persons between any pair of cities. It means that it has to cover any range from 6,500 up to 16,000 kilometers. Two engines will accelerate the plane to 900 km/hour with the efficiency rate 20 percent better than any one of contemporary aircraft. Wide use of modern technologies including composite materials in the B787 airframe distinguishes it from other products.

The future passengers' poll at Le Bourge a year and a half ago determined the name of this aircraft — The Dreamliner.

СТРАХОВАНИЕ – ЭТО, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ...

На снимке: генеральный директор СК «Нефтеполис»-Е.Г. Деревенков



В сентябре 2004 года страховая компания «Нефтеполис» отметила свой первый юбилей – пять лет работы на страховом рынке. За это время она значительно укрепила свои позиции, и сегодня ее с полным основанием называют универсальной рыночной компанией. Подтверждением этому служит тот факт, что в 2004 году доля ее сборов с открытого рынка составила почти 80 процентов. В настоящее время компания предоставляет страховую защиту нефтеперерабатывающим заводам, металлургическим предприятиям, предприятиям водного транспорта, а также малого и среднего бизнеса.

Значительную долю в бизнесе компании занимает авиационное страхование. По итогам минувшего года страховая компания «Нефтеполис» застраховала около двухсот авиационных судов. В числе ее клиентов крупнейшее в России авиапредприятие Пулково, другие авиапредприятия северо-запада России. По итогам первого полугодия 2004 года по страхованию авиационных рисков в рейтинге «Эксперт РА» СК «Нефтеполис» заняла четвертое место.

– Надо понимать, что страхование – это, в первую очередь, не сбор средств, а громадная ответственность страховщика перед своими клиентами, – говорит генеральный директор компании

Евгений Григорьевич Деревенков. – Поэтому в нашей компании действует надежная система перестраховочной защиты. Мы сотрудничаем с ведущими как российскими, так и зарубежными брокерами и страховщиками. Хотя у нас и самих достаточные финансовые ресурсы. Что еще раз подтвердило международное агентство Standard & Poor's, присвоив компании в 2003 году рейтинг «В-», прогноз «Стабильный». Это дало нам новые возможности выхода как на международный рынок, так и на рынок стран СНГ. Кстати, международный рейтинг мы получили первыми среди российских страховщиков.

Выполнение своих обязательств перед клиентом – святая обязанность стра-

ховщика. Так, в конце декабря прошлого года СК «Нефтеполис» оплатила полтора миллиона рублей за поврежденное воздушное судно. Кроме того, урегулирован убыток и произведена выплата еще за три поврежденных вертолета. К сожалению, наша жизнь непредсказуема и количество инцидентов с воздушными судами в России в среднем не уменьшается. И по-прежнему приходится констатировать, что во многих случаях причиной авиационных происшествий называют «человеческий фактор».

Обеспечение страховой защиты авиации становится все более актуальным, учитывая износ авиационной техники и активное развитие так называемой «любительской авиации». Сегодня купить самолет стало так же просто, как приобрести машину. Достаточно «зайти в Интернет». Новенький четырехместный Як-18Т стоит 80 тысяч долларов, такая же модель, только б/у – 25 тысяч. В настоящее время ведется работа над законодательством, регулирующим полеты частных самолетов. Пройдет немного времени, и использование личного самолета станет общеданным явлением нашей жизни. А подниматься в небо, конечно, гораздо комфортнее будет со страховой.

Конечно, страхование – это не панацея от всех бед. Но тем не менее использование экономических механизмов страховой защиты плодотворно работает во всем цивилизованном мире. Нам предстоит еще пройти этот этап, когда любое мало-мальское дело в сфере бизнеса будет начинаться с оформления страхового полиса.

Страховая компания «Нефтеполис» готовится к тому, чтобы уже завтра предложить своим клиентам страховую защиту на все случаи жизни. Хотя и в настоящее время она готова предоставить более 60 видов страховой защиты. Ее страховые продукты конкурентоспособны на рынке, где за пять лет работы сложился образ «Нефтеполиса» как динамичной, финансово надежной страховой компании, всегда отвечающей по своим обязательствам.

Секрет профессионального успеха бортпроводников прост: пассажира надо любить. Эту нехитрую формулу мне открыл начальник службы сервиса на борту компании «Аэрофлот – Российские авиалинии» И.Чунихин. Наша встреча и беседа состоялись на традиционном корпоративном конкурсе «Лучший по профессии» среди кабинных экипажей национального перевозчика, а мой собеседник был на нем председателем жюри.



ПАССАЖИРА НАДО ЛЮБИТЬ

Презентация
участников.

«Аэрофлот» справедливо гордится уровнем сервиса, предоставляемого воздушным путешественникам на борту его лайнеров. Как и следовало ожидать, высокий уровень обслуживания пассажиров в полете не приходит сам собой. Применяются повышенные стандарты, основанные на традиционном русском радушии и гостеприимстве. Все бортпроводники компании прошли подготовку на специальных психологических курсах, помогающих установить контакт с пассажирами и создать благоприятную обстановку в салоне самолета. В соответствии со Стратегией нового сервиса, которой в последнее время руководствуются в «Аэрофлоте», предусматривается улучшение бортового ги-



Жюри
за работой.



тания – выбор блюд по меню, расширение ассортимента напитков, использование фарфоровой посуды с обновленным фирменным дизайном.

Как не раз подчеркивал в последнее время генеральный директор «Аэрофлота» В.Окулов, в ближайшие год-два компания намерена коренным образом улучшить свой сервис, что произойдет в увязке с проводимой компанией по ребрендингу (обновлению внешнего облика). Эта программа призвана визуально закрепить положительные перемены, происходящие в компании, придать ее внешнему облику черты, базирующиеся на ключевых ценностях, таких, как внимание к людям, надежность и российский характер «Аэрофлота».

То, что это не просто декларация, убедительно продемонстрировал конкурс бортпроводников – людей, непосредственно общающихся с 6,8 миллиона ежегодных пассажиров «Аэрофлота», положительно воспринявших, судя по их отзывам, усиление торговой марки и укрепление репутации национального перевозчика. В частности, отмечается, что коррективы, уже внесенные в изображение логотипа «Аэрофлота», сочетают традиционные, узнаваемые во всем мире черты, удачно дополненные современными деталями. Кстати, большое многоцветное панно, украшавшее задние сиденья,

на которой проходил профессиональный конкурс, как раз и демонстрировало обновленную эмблему авиакомпании.

Конкурс начался напутственным словом председателя жюри И.Чуухина, пожелавшего всем участникам – представителям семи отделений бортпроводников «Аэрофлота» – непринужденности, находчивости, чувства юмора – качества, столь необходимых в их повседневной работе. И уже выполнение первого задания конкурсантками – краткая презентация самих себя – показало, что они уверенно чувствуют себя «на публике»: хорошо владеют устной речью, обладают остроумием, а некоторые даже пишут стихи. Главное, им всем было не занимать заботливости и внимания в отношении приглашенных из зала так называемых трудных пассажиров – «Завядлого курильщика», «Любителя спиртного», «Пожилую капризная дамы с собакой».

Необходимо отметить удачный «постановочный ход», использованный организаторами этого своеобразного соревнования во главе с опытной stewardess компании, заслуженным работником транспорта Российской Федерации Т.Виноградской – все действие оказалось максимально приближенным к ситуации, возникающей на борту в реальном рейсовом полете.

Как водится, был и предстартовый брифинг для пассажиров, и неожиданные сложные проблемы с «участниками перелета», и каверзные вопросы по авиационной технике. Единственное, что



отличало зал конкурса от салона лайнера – это присутствие дружеских, сплоченных групп поддержки участников из числа друзей и коллег, оснащенных всевозможными шумовыми приборами, вплоть до старинного автомобильного клаксона.

После трех туров заключительного этапа соревнований, занявших несколько часов, жюри огласило свое окончательное решение. Победительницей с присуждением первого места признана Н.Фрыкина, второе место заняла А.Поздняков, на третьем оказалась Ю.Ильинская. Приз зрительских симпатий присужден С.Лапиной.

В. ВИКТОРОВ

Победительница конкурса Наталья Фрыкина.

Идеи поддержки балла.

Группа поддержки в зале.

Фото автора.



переносит машины разных типов на дальнее расстояние, летает по ночной авиации Москва—Казань.

«Добрубайт» тоже страдает от кадрового голода. И уж как только к нему приходят, хорошо зарекомендовавший себя на педагогическом поприще, да к тому же и стилистически легким, что называется, летать от Бога, надо испытывать — это не профессия, соудается первая школа пилотов гражданской авиации «Добрубайт». Сложно сказать школу: Жаркович в ней и директор, и единственный инструктор. Но в учебном классе в первый год — всего три. Но важно учесть: через несколько лет их имена с гордостью будут повторять все страны. А пока очень было трудно пройти школу до конца на борту с садиром.

Самый талантливейший и самый активный среди первой тройки выпускников — Миша Водольнов. В армии сорвался, не зная, по какому поводу, от гурма кадровых специалистов Бюро Советского Союза Микималом Васильевичем Водольновым отзывает о своем учителе. Там же строит «Лыжная Георгий Владимирович Жаркович и в 1929 году, так как в то время работая у него Беркманович. Могу сказать про него одно: он был исключительно хорошим, выдержанным и дисциплинированным пилотом. Жаркович начал меня его летной работы: табельная подготовка к каждому полету. В 1929 году он меня, Беркмановича, за три месяца сделал летчиком. Кроме меня он обучил летанию других товарищей, которые сейчас стали выдающимися летчиками нашей страны. Сам Жаркович летал на всех машинах. Сотни самолетов, выходящих из капитального ремонта, он испытывал в воздухе. За всю свою долготельную работу в гражданской авиации у него не было ни одной аварии или даже поломки».

Но вернемся к той первой летной школе «Добрубайт». Вышла она, как вспоминал Георгий Владимирович, «дубильный самолет «АМРО» с еще более дубильным мотором». Зависая часами на месте, не в состоянии было, их нужно было выдвигать вперед. Ученики во главе с учителем возились с энтузиазмом восстанавливать машину. Вспоминаю, провину изобретатель «добробуяновские», не только разрабатывал конструкции, но и добился посадки самолета еще одного самолета — «Колеса Горбунова». Так и началась эта школа. Позже Жаркович переучил здесь Водольнова на самолет «Эммерс», который он должен был починить в Хабаровке и затем работать на линии Хабаровск — Сасольки.

В 1930 году Жаркович становится летчиком-испытателем завода № 89 имени А.С. Пушкина (А.С. Пушкин был начальником Высочайшего объединения ГРП, погиб в авиакатастрофе). Завод принимал все к той же Ходяеву. Встретили его тепло, да и к нему много встречали специалистов такого класса. Летчик-испытатель входил в элиту советского общества, персональный продуктовый паек и другие льготы. Терял ночными полетами за него присылало машину.

Но всегда доказывал своим видом насколько нам его превосходили — потовый стальной дюралевый. Каждый день он жил один. Одна ему принадлежала. Палец сломал, оторвал палец указательный. Даже его он продолжал отстреливаться от чистоты, привычек за ним, скорее, задумав при такой ситуации покинуть с собой, лететь до места, что покинуть дальше. Среднее значение не в воздухе, но три-четыре не показывал. Всегда энергичный, изобретательный, но лишенный юмора человек.

Во время к нам на учебу приехали немцы летчики Герман Геринг и Людвиг Глава всей фашистской авиации, учились в одном из наших летных училищ. Немцы приехали и немцы летчики приехали с той же целью к нам. Облетели лучшие школы пилотов. Предложил полетать в Германию и Жарковичу, но тот не хотел отпущать. Жене он объяснил, что после Геринга он наверняка упадет в советскую тюрьму. И вскоре его было прав. Немцы летчики налетали на Запад и в дюралевом одностопном двигателе в коммунальной квартире рядом с Александрой имени Н.Е. Жуковского. Если на заводе к Жарковичу отключили работу, по-прежнему выселили и изменили его работу до конца до дюралевых летчиков, всегда смотрели на

него с подозрением. Борьба с «негатами» шла в стране носом. Едва Георгий приходил в дом, миллионы рук же бежали ему в стороны и кричали оскорбительные с их точки зрения слова: «Фидер! Фидер!». Тогда это слово прочно ассоциировалось с царскими проходимцами, с буржуазиями, жандармами и прочим. В тодешнем лексиконе модными были «коммунар», «коммунар», «коммунар» еще помнил. А «Фидер» — это как грубейшее, по меньшей мере, как оскорбление.

Жаркович действительно был во многом не похож на своих коллег. Давало о себе знать дюралевая юбка. Он входил тремя шагами — французскими, немцами и польскими. Прядя дома, часто садился за пианино. Его любимые произведения были «Романовский» и «Шопен». Играл он прекрасно. Всей семьей старались не пропустить формальные концерты своих любимых исполнителей.

В их доме часто бывали гости. Завладалась вина в гости приходило сразу после полетов, благо авиаремонт-то был рядом, дорогу перелетать. Били всякие застолья с песнями и непрошенными «песнями» билими и неблагодарными. В 1934-м, наконец, переехал в отдельную небольшую административную квартиру на 5-й Тверской-Ямской, а дома Аэрофлота, в самом центре Москвы. Дом хороший, с лифтом, который поначалу-то не работал. Тридцать-то за немца иногда присылала машину.

Итак. А посредине стола в коридоре лежит главная семейная реликвия — то самые карманные часы, которые были с Беркмановичем в последние дни его последнего трагического полета. Простые, грубой работы, дешевые карманные часы. Их передали семье после катастрофы. Конечно же, они разбиты, но корпус и стрелки сохранились. И вот уже почти семь десятилетий они показывают одно время — 3 часа 29 минут.

Сидим, рассмотрим фотографии. Вот Георгий, самый маленький из семейных снимков. Но сразу и найдешь его: о семье было тридцать детей. А вот и его последний путь — трагичная профессия на Ленинградском просторы. Сидит на эту фотографию, много лет спустя, кто-то прочтете страшный слух: «Миша! и жидок, что он погиб так и тогда, не дожил до 37-го года».

На лестничном площадке дома Аэрофлота, где жила Жарковича, выходящий каждый три квартала. Из всех трех в 37-м и в 38-м годах люди в штатском на черных машинах уезжали из квартиры. Но было в ту пору еще, откуда бы не забирал в ту пору людей. Много разстреляны, грабят другие неизвестно, вернулись, арестаны.

В редакции нашего журнала Ирина Георгиевна общается с прозой, которую этой публикацией мы и выполняем.



...Самолет завершил испытательный полет. Ничего не сулило неприятности. И вдруг... Вот как об этом сообщала газета «Правда» 30 ноября 1935 года:

«Вчера в 3 часа 30 минут до авиации испытательного полета над Москвой те же самолет «ЗМГ-1». Часть самолета упала на территории пассажирского комбината на Хорошевском шоссе за местом Спиринской дороги. Вспыхнул пожар. В результате, с которой произошла катастрофа, экипаж не смог воспользоваться имеющимися парашютами. При падении самолета погибли начальник испытательного цеха завода им. Голыгина А.И. Сперанский, инженер-полковник «ЗМГ-1» А.И. Кулик, инженер НИИ самолета Николаев Г.И. Губин, летчик-испытатель завода Г.В. Жаркович и Беркманович Н.С. Самарин. Самолет «ЗМГ-1» — двухмоторный 12-местный пассажирский моноплан. Самолет проходил заводские испытания. Вчера он совершил свой последний полет перед сдачей на государственные испытания».

О катастрофе сообщали все центральные газеты. Хоронил погибших весь завод. Традиция колхоза пролетаризации Ходяевки до Николаевского кладбища. Через несколько время появилось и памятник с шестью именами. Сохранился, с чувством содвинутого памятника. Он привлек внимание. Люди останавливались в колонне перед кладбищем. Не шага вперед. Понти они десятилетия пролетело.

Ирина Георгиевна, дочь Жарковича, по-прежнему живет в Москве. Она пригластала меня в гости. Мы сидим в большом зале и разбираем старые фотографии (некоторые из них помечены на эти стра-

А дело вот в чем. Памятник на Николаевском кладбище почти за семь десятилетий обветшал и частично разрушился. Три года хлопотала Ирина Георгиевна о его реставрации. Сколько миллионов кабинетов облетела! И ослепление встречных и опровержений замство. Но дьявольское дело с места, но не напало слабое плечо генерального директору «Аэрофлота» В.М. Скулову. Яй перелетать, чтобы слетать к нему с самым пониманием.

И дело «завертелось». Составил смету расходов. Оказалось, что средства требуются весьма солидные. Попытку выдвинул «добробуяновские» имени свой вклад Общероссийский профсоюз авиационных работников, Шереметевский профсоюз летного состава, Шереметевский профсоюз беркмановцев, Профсоюз авиационщиков.

Сидит на Николаевском кладбище. Стеной — гранитные блоки: черной, красной и серой. Золотым буквами на доске красного гранита — напоминание о трагедии 1935 года, имени героев. В шести инаке за спелыми-спелыми стенами видеть уши с краями людей, жизнью и смертью своей прокладывавших дорогу отечественной авиации.

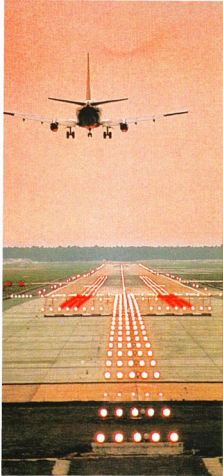
А пробы Ирина Георгиевна зашла-лась в том, чтобы мы через журнал передавали ее сердечную благодарность всем тем, кто помог и будет удержать память о погибшем отце и его товарищах.

Спасибо вам, люди! Спасибо, кто не отпустил ваш сердца в наше настоящее время!

О. КУПРИН

Иллюстрация
открыл
платить
разделенный
авиации
«Добрубайт»
Г.Жарковича
(справа) и его
ученики,
будущий
профессиональный
советский
летчик
М.Водольнов.

Фото
из архива
семьи
Жарковичей.



В оснащении аэропортов радио, светосигнальным и электротехническим оборудованием ОАО «Аэролайт» является правопреемником и продолжателем традиций Государственного специализированного монтажно-наладочного треста «Авмашспецмонтаж». От качества выполняемых фирмой работ в немалой степени зависит безопасность полетов.

Расказывает Генеральный директор
ОАО «Аэролайт» И.Н. ХРОМОВ.



История нашего предприятия, которому вскоре исполнится семьдесят лет, началась в середине 30-х годов прошлого века. Тогда начавшееся интенсивное развитие гражданской авиации потребовало оснащения самолетов и аэропортов радио и светосигнальными средствами. Вводением в ГВФ радиосвязи по собственной проектной документации в те годы занималось Ленинградское отделение Всесоюзного электрорадиотехнического объединения, которое, однако, не очень хорошо владело авиационной спецификой, а потому и не могло в полной мере удовлетворить нужды гражданского воздушного флота. Поэтому по решению ГУ ГВФ и была создана Всесоюзная контора «Аэро-

связь-обстрой». В 1940 году она преобразовывается во Всесоюзную контору «Электрорадиомонтаж» и подчиняется стройуправлению Аэрофлота. А дальше была война...

По ленд-лизу США поставили в СССР различную военную технику. Для перегонки американских самолетов по решению Государственного Комитета Обороны началось строительство воздушной трассы Уэлькаль-Красноярск, протяженностью в пять тысяч километров. Специалисты конторы «Электрорадиомонтаж» изыскали место для установки передатчика и связанной радиостанции в районе Ачадыря, строили и оснащали объекты радиосвязи и радионавигации в семнадцати аэропортах по всей длине перегонной трассы, и в ноябре 1942 года уже начались регулярные полеты боевых и транспортных самолетов из США в СССР из Фербенка в Красноярск.

Много задач по восстановлению разрушенных войной и строительству новых объектов аэропортов выполнили наши специалисты в 40-х – начале 50-х годов. Затем, с наступлением в гражданской авиации реактивной эры, проводили большую работу по оснащению их более современными радио- и светотехническими средствами, радиолокационными системами, обеспечивающими полеты в сложных метеоусловиях.

Предприятие не раз реорганизовывалось, менялся его название, как в kaleйдоскопе – менялась и география работ. Сегодня, пожалуй, и не найти на карте России, государства Содружества и стран Балтии точки, где бы наши специалисты не монтировали средства посадки.

Ныне ОАО «Аэролайт» – это специализированная монтажно-наладочная организация, в которой работает очень сильный коллектив профессионалов. Есть и своя производственно-техническая база, что позволяет нам выполнять большой спектр работ от проектов и комплектации объектов оборудованием, материалами, до ввода их в строй. Делаем мы и все строительные работы, необходимые для монтажа светосигнального оборудования, линий связи, электроснабжения, причем с помощью собственной землеройной и нарезной техники.

МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ И ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

Надо сказать, что коллектив «Аэролайт» – это очень квалифицированные специалисты. Кроме чисто профессиональных качеств они обладают еще и большим многолетним опытом монтажных и наладочных работ. Многие прошли подготовку на заводах-изготовителях оборудования. Все это позволяет нам успешно решать самые сложные задачи. Так, в программах по техническому перевооружению аэропортов, отдаленных этапов обеспечения посадки воздушных судов в установках оборудования «Аэролайт» выполняет большой объем работ. Это, как уже подчеркивал, проектирование объектов воздушного транспорта, поставка и монтаж оборудования, наладка настроек режимов функционирования систем, подстройка режимов их работы при летной проверке, сдача объектов в эксплуатацию с оформлением всей необходимой документации, подготовка и сопровождение пакета документов для сертификации. Выполняем также гарантийные и постгарантийное обслуживание, опытную эксплуатацию отдельных видов оборудования и комплексов, ремонтно-восстановительные работы.

Специалисты «Аэролайт» осуществляют и метрологические измерения – калибровочные работы по контрольно-измерительным средствам, сооружают бетонные площадки, фунда-

менты, опоры антенн, кабельные колоды, строят канализацию. Электрооборудование и электроосвещение, вентиляция и отопление, телефонная связь, пожарная и охранная сигнализация, устройства кабельных переходов через взлетно-посадочные полосы и рулежные дорожки, причем без разрушения покрытий, благодаря использованию установки горизонтального бурения «Навигатор» – все это также наши профильные работы.

Что же касается видов и типов оборудования, по которым специалисты «Аэролайт» выполняют работы, то это, прежде всего, светосигнальные комплексы различной степени сложности для категорированных и некатегорированных аэропортов, аэродромов и вертолетных площадок. Мы комплектуем импортное светосигнальное оборудование (фирмы «IDMAN», «SIMENS», «TRANSCON») в различных вариантах с оформлением таможенных документов и доставкой его заказчику, монтируем, налаживаем, ремонтируем и вводим в эксплуатацию светосигнальное оборудование по I, II и III категориям ИКАО отечественного (фирмы «Аэросиг-М», «Аэросвет», ФГУП ГСКБ «Промектор») и зарубежного производства с выполнением сопутствующих строительных работ.

Монтируем приводные радиостанции (БРМ, ДБРМ, ОПРС), ин-

струментальные системы посадки (ILS), маркерные радиомаяки, УКВ-радиопеленгаторы, радиомаяки и системы ближней навигации, диспетчерские и обзорные радиолокаторы, оборудование КДР), системы многоканальной регистрации и обработки информации, оборудование связи, метеорологические и электротехнические оборудование. Специалисты «Аэролайт» имеют сертификаты и необходимые допуски на производство монтажно-наладочных, пусковых и гарантийных работ отечественных и зарубежных фирм-производителей оборудования и работают в режиме производства «под ключ». ОАО «Аэролайт» имеет государственные лицензии Российской Федерации на право проведения проектных, строительно-монтажных и пусконаладочных работ.

Более чем в семидесяти аэропортах России и в различных организациях воздушного транспорта работали специалисты ОАО «Аэролайт» за последние четыре года. Волгоград и Магадан, Омск и Оренбург, Ульяновск и Казань, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Санкт-Петербург и Москва – всего география наших работ перечислить трудно. Но на всех объектах работы неизменно выполнялись с высочайшим качеством и в срок.



Монтажно-наладочный участок при Заводе № 408 ГВФ 1944 г

Участок по наладке ССО 1970 г при Управлении "Центроналадка" Министерства цветной металлургии

Управление 1981 г "Аэропортспецмонтаж" ГА

Управление 1972 г "Авиаспецмонтажналадка" ГА

ТРЕСТ 1988 г "Авиаспецмонтаж" ГА

с 1993 года

АЭРОЛАЙТ

Техническое оснащение аэропортов

125167, Москва, проезд Аэропорта, дом 11 Б
Тел.: (095) 157-3442 / 10/10 / 3121 Факс: (095) 157-4770
e-mail: airlight@mtu-net.ru www.airlight.spb.ru

■ ПРЕЗЕНТАЦИИ

В конкурентной борьбе за пассажира авиакомпании все больше средств вкладывают в сервис на борту. Это и оменная кухня, меню которой сейчас может мало чем отличаться от меню ресторана, и торговля в полете сувенирами, и, конечно же, электронные средства развлечения и обслуживания пассажиров. К последним относятся аудиовидеосистемы индивидуального и коллективного пользования, системы вызова борпроводника, управления индивидуальным освещением и сигнализацией в салоне. В последние годы все шире используются системы связи пассажиров с абонентами на земле (телефон,

видео в перспективной аппаратуре внутренней связи).

Чем занимается институт сегодня? Это опытно-техническое и испытательное отделение аппаратуры внутренней связи, авторский надзор, ее производство, модернизация и техническое обслуживание. Институт оказывает услуги в части пусконаладочных и монтажных работ, осуществляет гарантийный надзор, ремонтирует аппаратуру радио- и телесвязи.

На многих как отечественных, так и зарубежных самолетах эксплуатируются изделия Дербентского НИИ «Волна». Это системы внутренней связи для пилотов и борпроводников, громкоговорящего вещания для пассажиров:

- авиационная аппаратура внутренней

связи. Тем не менее экономическое состояние предприятия является стабильное, оно на полном хозяйственном самообеспечение. Со всей территории СНГ сюда поступают заказы от предприятий, так или иначе связанных с авиацией. Среди них Авиационный комплекс им. Ильюшина, АНТК им. О.К. Антонова, ОББ им. Яковлева, ОАО «Туполев», КАПО им. Горбунова, Ульяновский завод «Авиастар», Харьковское государственное авиационное производственное предприятие. Разработка и изготовление всего оборудования ведется по согласованному с создателями гражданских самолетов техническим заданиям.

Дербентский НИИ «Волна» – регулярный участник международного авиасалона «МАКС», целого ряда других авиакосмических выставок, и в начале февраля с его продукцией можно будет ознакомиться на международном специализированной выставке «РосАвиаЭкспо2005».

Для выполнения работ на самом высочайшем уровне в институте накоплен большой

КАК ОСНАСТИТЬ САЛОН АВИАЛАЙНЕРА?

факс, электронная почта) и многофункциональные системы, с помощью которых на экране демонстрируются текущие полетные данные и карта местности.

Все эти системы могут варьироваться от самого простого набора в салонах любого класса до максимально возможного для салонов бизнес-класса и VIP.

Подобное оборудование разрабатывает, производит и устанавливает на воздушных судах ОАО Дербентский научно-исследовательский институт «Волна». Основное направление его деятельности – научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию бортовой аппаратуры внутренней связи и систем развлечения пассажиров в полете.

История института началась летом 1977 года, когда в Дербенте был создан филиал московского Центрального специализированного конструкторско-технологического бюро. Тремя годами позже он был переименован в филиал Центрального НИИ «Волна», а в 1991 году преобразован в самостоятельную научно-исследовательскую организацию – Дербентский НИИ «Волна».

За годы деятельности института были разработаны и внедрены в производство различные средства связи для отечественных гражданских воздушных судов. Велась большая научно-исследовательская работа по перспективным образцам оборудования и создавалось опытное производство, на котором изготавливались макеты, опытные образцы аппаратуры. Сотрудники института разрабатывали также и требования к перспективной элементной базе. Они затем включались в технические задания на новые комплектыщие изделия, предназначенные для использо-

вания и оповещения для самолетов Ан-140, Ан-148 «Лайнер-МБЛ»;

- аппаратура «Лайнер-85СТ» для самолетов Ил-96-300 и предназначенная также для Ту-204 и Ту-334.

Последние разработки института – системы развлечения пассажиров в полете. Это информационно-развлекательная система «ИРС», позволяющая пассажирам получать справочную информацию, в том числе через Интернет, поддерживать связь с борпроводниками, прослушивать стереопрограммы через стереофоническую систему аудиообслуживания «САОП», а также просматривать видеoinформацию и фильмы через бортовую информационно-развлекательную видеосистему «БИРС-П». Они могут устанавливаться как единый комплекс, так и автономно.

Созданы также бортовой многоканальный плейер «ЛИРА» для воспроизведения аудиовидеопрограмм, речевой информатор «БРИС» для трансляции речевых сообщений и музыкальных программ, бортовая система видеонаблюдения «Обзор», которая обеспечивает наблюдение за обстановкой в салоне и отсеках самолета как экипажем, так и наземными службами. Вся аппаратура соответствует требованиям Единых норм летной годности АЛ-21.

Тщательная подготовка документации, выпуск продукции строго по утвержденным техническим условиям обеспечивает высокое качество работы выпускаемого оборудования. В Институте создана и успешно работает сертифицированная система менеджмента качества от разработки и производства до ремонта и обслуживания выпускаемых изделий.

Переход к рыночным отношениям лишил Дербентский НИИ «Волна» бюджетно-

интеллектуальный и научно-технический потенциал. В штате института полторы сотни высококлассных специалистов, почти половина из которых проработала в НИИ не один десяток лет.

Всегда приоритетом для руководства института была забота о коллективе – создание благоприятных условий для работы и отдыха. На это выделяются значительные средства, которые расходуются прежде всего на внедрение и постоянное обновление современных технологий разработки и производства оборудования. Среди них автоматизированные системы проектирования и управления предприятием, новейшая оргтехника, для сотрудников созданы комфортные условия для работы. Много внимания уделяется подготовке и переподготовке кадров. По результатам весьма жесткого отбора ежегодно институт направляет на учебу пять-шесть выпускников школ. Причем не только оплачивает обучение будущих молодых специалистов, но и обеспечивает их стипендией. Кроме того, несколько сотрудников института ежегодно повышают свою квалификацию по различным специализациям: системам автоматизированного проектирования, монтажу печатных плат, управлению качеством.

Нацеленность на общее дело, чувство корпоративности, коллективизма, взаимодополнение и поддержка по праву считаются в институте главными ценностями. Это позволяет добиваться хороших результатов, создавать отличную аппаратуру для оснащения пассажирских салонов авиалайнеров.

В. ГАДЖИГАЕВ,
генеральный директор ОАО НИИ «ВОЛНА»
с. Дербент.



МН9 (БИРС)



БРМС



БВ-3Б (МСОП)



АВСА-МВЛ



БВ45 (БИРС)



МН6 (ЛИРА)



МН3 (БИРС)



МН4 (БИРС)

■ ЛЕТОПИСЬ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Прошлым летом посол Франции в России Жан Кадр пригласил российских ветеранов войны из полка «Нормандия-Неман», участников французского сопротивления на празднование 60-летия окончательного освобождения страны от немецко-фашистской оккупации. Торжества должны были пройти в Страсбурге, в одном из самых восточных городов Франции. Организацию поездки взяли на себя авиакомпании «Аэрофлот» и «Эр Франс».

«Судьба резидента», «Адьютант его превосходительства», где Глеб Васильевич сыграл роль французского генерала.

В Париже члены делегации долго не задержались. Пересев с аэробуса на «Бонг-737» компании «Эр Франс», они уже через час были в Страсбурге. Город готовился к торжествам. Бросалось в глаза обилие национальных флагов. Они свисали буквально с каждого балкона. На одной

они обязаны своим освобождением от оккупации и нынешней спокойной, сытой жизнью.

Вечером встретиться с российскими ветеранами приехали летчики эскадрильи «Нормандия-Неман», которая дислоцируется в городе Колмар, — командир подполковник Кристоф Таш, его заместитель подполковник Бернар Уарто и начальник оперативного отдела майор Маами Разафаринаро. После традиционных привет-

«В НЕБЕСАХ МЫ ЛЕТАЛИ

ПРИ УЧАСТИИ «АЭРОФЛОТА» СОСТОЯЛСЯ
ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА ВЕТЕРАНОВ ПОЛКА
«НОРМАНДИЯ-НЕМАН»

ОДНИХ...»

Группу собирали долго, несмотря на то, что сегодня в живых из более чем 400 солдат и офицеров полка, встретивших Победу в 45-м, в живых осталось менее 30 человек. Кто-то не смог поехать по состоянию здоровья, некоторые не успели оформить загранпаспорта. В результате во Францию полетели лишь трое — бывший мланчик полка Владимир Соболев и Юрий Максим, а также кавалер ордена Почетного Легиона Глеб Плавкин, человек удивительной судьбы. Он родился в Леоне, в семье русских эмигрантов. С детства увлекался музыкой. Его игрой восхищался сам Сергей Рахманинов. Юноше пролили блестящее музыкальное будущее. Но началась война, и Плавкин оказался в отряде французского сопротивления. После открытия второго фронта воевал в американской армии. В 1955 году приехал в Москву, работал на Гостелерадио, продолжал выступать с сольными концертами, в том числе перед королевскими особами. Много снимался в кино. Зрители его помнят по фильмам «Ошибка резидента» и

из площадей, среди аккуратно подстриженных тополей, были выставлены образцы боевой техники времен второй мировой. Тагачи, бронетранспортеры, легендарные джипы с американскими звездами были новенькими, словно только что сошедшие с конвейера, явно не участвовавшие в боевых действиях. Ни одной царапины, тем более метки от снаряда. Тем не менее горожане, в основном пожилого возраста, проявили к технике неподдельный интерес. Многие машины стояли с открытыми капотами. Объяснения давали молодые ребята, одетые в форму американской армии. Желавшие могли сфотографироваться с морскими лейтенантами, бравадущими в касках и с винтовками образца 40-х годов. На открытой эстраде шел концерт джазовой музыки. Орестранты также были одеты в форму американской армии. Даже солистка, миловавшая Марилин Монро, щеголяла в пилотке цвета хаки. Устроители праздника специально хотели напомнить горожанам, кому

ставят и расспросов, как долетели и как здоровье, все направилось в близлежащее кафе.

Первый тост был за фронтовое братство, за ветеранов, Победу. Второй — за дружбу между нашими народами. Третий — традиционный, чтобы количество взлетов соответствовало числу посадок.

Кристоф Таш заинтересовался, почему в составе делегации нет полковника Анатолия Фотисова, председателя Совета российских ветеранов полка «Нормандия-Неман».

«Не смог, занят очен», — последовал ответ.

У французских летчиков свои проблемы. Они считают, что зарплата молодого пилота в две тысячи евро (при налете 180 часов в год) явно недостаточна для того, чтобы содержать семью. Приходится чуть ли не четверть отдавать за квартиру, еще небольшую часть за всекое родо страховки и выплаты. На руках остается не так уж и много. А Франция — не из дешевых стран Западной Европы. Поэтому летчики, в отличие от парижских чиновников, одеваются демократично — джинсы, свитера, кроссовки и ездят не на «мерседесах» и «ауди», а на небольших «мажор» и «рено» без особых наворотов.

На второй день на центральной площади прошли основные праздничные мероприятия. Трибуны под шатрами были отданы почетным гостям — ветеранам 2-й бронетанковой дивизии, которая освободила город. Многие были на инвалидных колясках. Для них отделили специальные места. Полиция явно скучала. Никто из горожан и многочисленных туристов не норовил пробраться поближе к трибунам, тем более перелезнуть через металлическое ограждение. Может, потому, что подымавшихся не наблюдалось. На

Встреча в Страсбурге. Кривой справа — Герой Советского Союза Роман де ля Нуа.



НЕБО ПОКОРЯЛОСЬ

Таковыми были первые пилотессы.

Известная вертолётчица России
И. Копель



Первой русской женщиной, получившей официальный диплом летчицы, стала Лидия Васцарионовна Зверева. Родилась она в 1890 году и, еще будучи гимназисткой, мечтала о небе, часами наблюдая за полетами аэропланов. Сама несколько раз поднималась на них в воздух. Тогда-то и почувствовала, что воздушная стихия — это ее и судьба, и призвание.

Отец Лидии, Васцарин Иванович Зверев, герой Балканской войны, поддерживал дочь в ее смелых устремлениях. В 1911 году она поступила в авиационную школу «Иамон» Первого российского товарищества воздухоплавания. Пройдя казенную подготовку, Лидия ушла через десять дней вперед и подлетала в воздух на «Фармане» с инструктором С.Слюсаренко. В конце того же года Зверевой был вручен диплом пилота-авиатора, который давал ей право летать на всех аэропланах, которыми тогда располагала Россия.

Первая русская летчица создала под Ригой собственную школу пилотов и небольшие авиамастерские по ремонту и модернизации аэропланов. 19 мая 1914 года Лидия Зверева совершила над переполненным зрителями российским аэродромом на аэроплане «Морган» роскошный полет с голокружильным фигурным пилотажем. После начала Первой мировой войны ее мастерские перемес-

тились в Петроград, стали называться уже авиационной фабрикой, где до революции было выпущено 80 лицензионных аэропланов «Морган» и «Фарман». В двадцатилетнем возрасте Л.В. Зверева заболела тифом и 15 мая 1916 года скончалась. Похоронена первая русская летчица в Александровской гавани.

Вслед за Зверевой в том же 1911 году пилотские свидетельства получили прошедшие летную подготовку в той же школе «Иамон» Ефимия Анара и Лобов Галанчиков. Чуть позже летчиками стали Е.П. Самсонова, С.А. Долгорукая, В.И. Чуприна. Женщины начали овладевать и другими авиационными специальностями: штурмана, инструктора летных школ и даже летчица-испытателя. Массовый приезд женщин в русскую авиацию начался после революции 1917



их ждал сюрприз. На лужайке стоял открытый серебристый самолет, а рядом с ним — торжествующая Амалия и вновь португальская жена президента.

«Бориса Рузвельта любознательно согласилась прокатиться на самолете», — весело сообщила Амалия. И две дамы в

Командир корабля
Е.Самбоженко.
Побыл в 1942 году.

Экипаж самолета
«Родана»
В.Гриздобова,
М.Раскова,
П.Осипенко.



года. Если в первом десятилетии прошлого века русские женщины, как тогда называли, авиаторы считались единичными, то в 20–30-е годы тысячи девушек становились летчицами, планировщицами, парашютистами. Многие из них успешно освоили самые современные по тем временам крылатые машины.

Золотым веком это время стало для представительниц грекороной пола и на Западе. И, пожалуй, самой яркой личностью была Амалия Ирхарт. Родители были категорически против опасного увлечения дочери. Однако Амалия узнала, что в Лос-Анджелесе женщина-авиаконструктор Анита Снук занимается обучением женщин-пилотов, и во всем правдами и неправдами пробилась в эту школу. Она оказалась талантливейшей ученицей, и, как вскоре выяснилось, ничто было лишена чувства страха.

Амалия Ирхарт совершила смелый полет через Атлантический океан, за что была удостоена золотой медали Национального географического общества. Она была приглашена на прием, устроенный в Белом доме президентом Рузвельтом. Когда обед подошел к концу, гостей пригласили выйти на воздух, где

вечерних туалетах уселись в самолет. Машину стремительно взмывала в воздух и закружила над Белым домом. Первая леди страны сидела, вжавшись в сиденье, бледная, с застывшим лицом. Зато Амалия сидро расточила улыбку. Полет прошел успешно и надлегал в Америке много шуму.

Амалию будоражила новая мысль — совершить кругосветный перелет. И 1 июня 1937 года вместе со штурманом Нунаном она отправилась в это путешествие своей мечты. Закончилось оно трагично. Самолет пролетел уже 22 тысячи миль, когда связь с ним оборвалась. Была обнаружена большая спасательная экспедиция, однако никаких следов самолета «Локхид Электра» обнаружено не было.

Но вернемся в Россию. Рассказываем еще об одной женщине — о Зинаиде Кожуровой. Она стала первой женщиной — действующим военным летчиком. В 1923 году с отличием окончила Блужскую школу авиации и по конкурсу прошла в известную Совнаркому летную школу. Затем окончила высшую школу стрельбы и бомбометания, побывала во многих авиационных соревнова-

них. Опубликованная в газете «Красная Звезда» фотографии Зинаиды Кокориной в будничном со звездами покорила сердца тысяч друзей. В частности, определила жизненный путь тогда еще молодой девушки Ольгины Языковой, которая через годы станет первой женщиной-летчиком-испытателем, а в дальнейшем освоит реактивные самолеты.

Большой общественный интерес в СССР да и во всем мире вызвал женский планерный перелет в 1935 году, когда на бусире за самолетом Р-5 с летчицей В.Стручко и штурманом Н.Королевой три планера Г-9, управляемые летчицами-инструкторами Л.Картаевой, Д.Чистовой и О.Языковой, «самым ходким» перелетом из Ленинграда на Восточные планирные соревнования в Крым, в Котельбе. Планерный поезд пролетел 1920 километров, а затем,

высоту 3 300 метров.

Это радостно, это почетно. Но большой коллектив так хочется стать летчицей. И мечта сбывается. Екатерина овладевает школой пилотов ГВФ, а потом идет в курсы Борьбадствост. К началу войны на ее счету было уже почти пять тысяч безаварийных километров. Ее награждают орденом «Знак Почета». С началом войны Екатерина Афанасьевна Слобоженко часто летает в тыл врага, в партизаны. 22 декабря 1942 года Катюша Слобоженко не вернулась с боевого задания.

Был одна интересная судьба — летчик-испытатель Нина Ивановна Русакова. Родилась она в семье заводского служащего, вышла замуж за летчика-испытателя, две ее сестры стали боевыми летчицами. Авиационную традицию продолжали и ее родители.

В НИИ ВВС Русакова получила назначение вскоре после гибели Чкалова, практически на его место. Старушкой НИИ были в некотором смысле. Как это так? Живая испытатель? Со временем развилась после показательного воздушного боя. В том бою опытный летчик-испытатель (мужчина, но станем называть его фамилией) был трижды «сбит» Русаковой. Она освоила более полсотни десятков самолетов. Во время войны Нина Ивановна готовила летчиков-испытателей.

Женщины-авиаторы выполняли самые сложные боевые задания. Были созданы женские авиационные полки. Формировать их было поручено Герою Советского Союза Марине Михайловне Расковой. Женщины-летчики вписали немало славных страниц в летопись Великой Отечественной войны.

Помните звездный старт для женщин-пилотов года расцвета Аэрофлота. Так, несколько рекордов дальности и высоты полета на самолете Ил-18 установил женский экипаж, возглавляемый Первом Социалистичеком Труда Л.М. Улановой. В октябре 1967 года этот



невозможно. Ни в военную, ни в гражданскую авиацию их не принимают. Летают только те, кто раньше начала, — всего несколько человек. Почему? Все время осыпается на позицию Министерства здравоохранения. Мол, надо провести углубленное исследование, целесообразно ли женщинам летать. Во время Великой Отечественной женщины летали без всяких углубленных исследований. И воевали, да еще как!

г. Москва.

Женский экипаж Ил-18
Л.Улановой.

Пилот
Е.Слобо.
Победа в июле 1941
года.

Б. ОРЛОВ



НЕ ТОЛЬКО МУЖЧИНАМ

после завершения состязаний, тем же порядком вернулся в Ленинград.

А вот еще одна судьба — Екатерина Слобоженко. Дочь киевского рабочего, она уезжает в деревню, чтобы строить новую колхозную жизнь. Активно работает, в частности, по ликвидации неграмотности среди крестьян. Читает газеты и журналы, особенно привлекают ее вниманье публикации, связанные с развитием в стране авиации.

Колхозница Катя Слобоженко твердо решает стать летчицей. За ослепленную работу колхоз награждает ее путевкой для поступления в Харьковскую авиационную школу, который она успешно осваивает в 1935 году. Ее направляют на работу в одно из подразделений Московского управления ГВФ. В короткое время она в совершенстве освоила обслуживание самолетов П-5, У-2, Ут-2. Как лучшего авиалистика Екатерину направляют в знаменитую английскую школу имени М. Горького, где она знакомится с уже известной в то время летчицей Валентиной Грессубовой. Вместе с ней она участвует в установлении мирового рекорда. В тот раз самолет покорил

экипаж совершил на самолете Ил-18Д впервые в истории советской авиации беспосадочный перелет по маршруту Москва — Магадан. Рекордсменами мира стали и вертолетчицы Ми-6, возглавляемые И.А. Конев. Всеми мировыми рекордами, установленными нашими женщинами-авиаторами, и не перечислять.

Сегодня другие времена, другие порядки. Как считает наша известная летчица Галина Коргунова, в авиации происходит дискриминация по половому признаку. Выпускница Московского авиационного института, затем курсов при школе летчиков-испытателей, абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу, обладательница 74 мировых рекордов, заслуженный мастер спорта СССР, лауреат премии «Галерея российской спортивной славы» в номинации «За мужество и преданность спортивным идеалам», президент клуба женщин-летчиц специальности «Авиатрикс» Галина Коргунова на вопрос, много ли сегодня идет женщин в авиацию, с грустью отвечает:

— Стать профессиональной летчицей женщина сегодня у нас практически



Известная
американская
летчица
А.Ирланд.
Фотогала
журнала.



1943 год

Январь. 1-й авиационный транспортный полк 1-й авиатранспортной дивизии выполняет задания в ходе боевых действий по ликвидации группировки немико-фашистских войск, окруженных под Сталинградом.

Январь. 9-й отдельный авиационный полк выполняет боевые (разведывательные, бомбардировочные) и авиатранспортные задания в ходе наступления Северный группы войск Закавказского фронта в районе Прохладный-Георгиевск-Минеральные Воды.

20 января. Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру корабля старшему лейтенанту П.Ф. Еромоусову присвоено звание Героя Советского Союза.

Февраль. 8-й отдельный авиационный полк выполняет транспортные задания по доставке боевых и материальных средств в ходе десантной операции Черноморской группы войск Северо-Кавказского фронта и Черноморского флота в районе Новороссийска.

8 февраля. Приказом НКО СССР 6-й отдельный авиационный полк преобразован в 62-й гвардейский отдельный авиационный полк за проявленную отвагу в боях за Отечество с немскими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава.

15-26 февраля. 3-й отдельный авиационный полк выполняет боевые (бомбардировочные), санитарные и транспортные задания в ходе боевых действий войск Северо-Западного фронта по ликвидации демьянского плацдарма противника.

Март-апрель. 1-й авиационный транспортный полк 1-й авиатранспортной дивизии выполняет задачи в интересах наступления войск Северо-Кавказского фронта в районе Кротопаина на Краснодарско-Таманском направлении.

1 мая. Приказом НКО СССР 7-й отдельный авиационный полк преобразован в 87-й гвардейский отдельный авиационный полк за проявленную отвагу в боях за Отечество с немскими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава.

1 мая. Приказом Верховного Главнокомандующего 87-му отдельному гвардейскому авиационному полку присвоено почетное наименование «Сталинградский».

5 июля-5 августа. 1-я авиационная транспортная дивизия, 3-я отдельная авиационная дивизия связи, 62-й отдельный гвардейский авиационный полк, 8-й, 13-й, 14-й отдельные авиационные полки участвуют в битве на Курской дуге.

5-23 июля. 14-й отдельный авиационный полк выполняет полеты по поиску и спасению летчиков, обнаружению самолетов, сбывших во время воздушных боев на Белгородско-Курское направление в битве на Курской дуге.

Август. 2-й отдельный авиационный полк выполняет транспортные задания по доставке боевых и материально-технических средств при подготовке и в ходе на-

ГВФ: ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

ступления войск Калининского фронта в районе Демидов-Душоваца-Ярцво в Смоленской операции.

Август. 2-й отдельный авиационный полк призван парашютное десантирование подразделения номером (107 чел.) при подготовке войск Калининского фронта к наступлению в Смоленской операции.

7 августа. Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру корабля 1-го авиатранспортного полка 1-й авиатранспортной дивизии старшему лейтенанту С.А. Фроловскому присвоено звание Героя Советского Союза.

Август. 87-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет транспортные задания в интересах войск Южного фронта при подготовке к наступательной операции в ходе боевых действий при освобождении Донбасса.

14 августа. Сформирован 18-й отдельный авиационный полк ГВФ.

24 августа. Приказом НКО СССР 2-й отдельный авиационный полк преобразован в 105-й гвардейский отдельный авиационный полк за проявленную отвагу в боях за Отечество с немскими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава.

Август. 62-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет полеты по обеспечению боевой деятельности белорусских партизан.

Сентябрь. 18-й отдельный авиационный полк выполняет задания в интересах войск Степного фронта и по обеспечению боевыми и материально-техническими средствами 5-й воздушной армии в ходе боевых действий на Левобережной Украине по освобождению Полтавы и Кременчуга.

Сентябрь. 9-й отдельный авиационный полк выполняет задания по выработке парашутистов, по связи, боевому и материальному обеспечению войск Северо-Кавказского фронта и партизан в ходе наступления на Таманском полуострове в Новороссийско-Таманской операции.

24-26 сентября. 1-я авиационная транспортная дивизия участвует в выработке воздушного десанта частей воздушно-десантных войск в битве за Днепр.

Сентябрь. 8-й, 18-й отдельные авиационные полки выполняют авиатранспортные задания по доставке передовым частям Воронежского, Степного фронтов боевых и материально-технических средств и выработке парашутистов (18-й отдельный авиационный полк) при форсировании Днепра и в ходе боевых действий на плацдармах правого берега реки.

26 сентября - 5 ноября. 87-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет задания в ходе боевых действий войск Южного фронта при прорыве мощной вражеской обороны на реке Молочная и освобождении Мелитополя в период наступательной операции.

Октябрь-декабрь. 105-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет задания по доставке боевых и материальных средств 4-й ударной армии и партизанам в ходе Новельской операции и в наступлении войск Калининградского фронта (1-го Прибалтийского) на Новельско-Вилейском направлении при освобождении Белоруссии.

Октябрь-ноябрь. 8-й отдельный авиационный полк выполняет транспортные задания по доставке боевых и материально-технических средств войскам Воронежского (1-го Украинского) фронта в ходе Киевской наступательной операции и освобождении Киева.

Октябрь. 1-й и 2-й авиационные транспортные полки 1-й авиатранспортной дивизии выполняют задания в интересах войск Степного (2-го Украинского) фронта, действующего на Кировоградском и Кировоградском направлениях в районе Пятикиев в ходе боев за освобождение Правобережной Украины.

10-11 ноября. 9-й отдельный авиационный полк, 1-я отдельная авиационная дивизия выполняют авиатранспортные задания по доставке боеприпасов и продовольствия 18-й, 56-й армиям и партизанам Крыма в ходе Керченской десантной операции Северо-Кавказского фронта.

23 ноября - 3 декабря. Три экипажа 2-го авиационного транспортного полка 1-й авиатранспортной дивизии выполняют полеты, связанные с проведением конференции трех союзных держав - СССР, США и Великобритания в Тегеране.

Декабрь. 18-й отдельный авиационный полк обеспечивает боевые действия войск 2-го Украинского фронта в боях за освобождение городов Александрия, Знаменка, Черкассы.

8-й отдельный авиационный полк обеспечивает боевые действия войск 1-го Украинского фронта в ходе боев за освобождение городов Житомира, Белой Церкви, Ромны на Правобережной Украине.

Декабрь. Часты 1-й авиатранспортной авиационной и 3-й отдельной авиационной связи, 62-й и 87-й отдельные гвардейские авиационные, 8, 9, 14 и 18-й отдельные авиационные полки участвуют в наступательных операциях 1, 2, 3 и 4-го Украинских фронтов по освобождению Правобережной Украины и Крыма.

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

+ **Delta** =



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И АЭРОФЛОТ

15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ ПО РОССИИ И СНГ.

...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

...ПЕРЕД ПОЛЕТОМ В НАШЕМ ФИРМЕННОМ САЛОНЕ ДЛЯ ПассажиРОВ ПЕРВОГО КЛАССА В АЭРОПОРТУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО-2».

...ЛЕТАТЬ,

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

«ДЕЙТ» ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (БРОНИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦ, АВИА, Ж/Д БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ).

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КОНФИДЕНЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ, ОБСЛУЖИВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ДОГОВОРУ, КОНСУЛЬТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ВЫБОРУ ОПТИМАЛЬНОГО МАРШРУТА И СТЫКОВОК.

ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

М.АЭРОПОРТ
тел.155-04-14
тел.155-07-84

М.ХРОПОТКИНСКАЯ
тел.291-27-80
тел.203-98-17

М.ПРОСПЕКТ МИРА
тел.784-64-56
тел.784-64-57

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ
тел.232-37-30
тел.924-60-98

М.ШАБОЛОВСКАЯ
тел.937-38-27
тел.236-24-54

многоканальный тел. 780-80-04

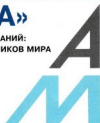
WWW.DATE.COM.RU

«АЭРОПОРТ МОСКВА»

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЧТОВО-ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОВ АВИАКОМПАНИЙ:

«АЭРОФЛОТ», «ЛЮФТАНЗА» И РЯДА ДРУГИХ ВЕДУЩИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ МИРА
В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО

- | | |
|---|--------------------------------------|
| → Бронирование и продажа грузовых перевозок | 730-6264 |
| → Таможенный брокер | 730-6265 |
| → Доставка грузов по России под таможенным контролем, экспедирование грузов по Москве и области, страхование грузов, хранение нетаможенных грузов | 737-0696 578-7670 т/ф 578-9081 |
| → Курьерские перевозки | 578-9030 |
| → Ремонт контейнеров и паллет, ремонт перронного импортного оборудования | 737-6060 доб. 484, 485 |
| Информация по грузам с 9.00 до 20.00 | 730-6266 |
| Информация круглосуточно, включая выходные и праздничные дни | 730-6263 |



AIRPORT MOSKVA
АЭРОПОРТ МОСКВА

Центральный офис
в аэропорту Шереметьево-1

Тел.: 737-6060,

Факс: 737-6058

E-mail: management@amjv.ru

WWW: www.amjv.ru

Филиал в Новосибирске

Тел./факс: (3832) 927707, 223543

E-mail: amnf@online.nsk.su

ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ
РАСЧЕТОВ ПО ВЫРУЧКЕ
ОТ ПРОДАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



ТКП

Индикс 70226

ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата»

123056, Москва, ул. Большая Грузинская, 59.

Тел.: (095) 232 3540

Факс: (095) 254 6900

www.tch.ru

E-mail: info@tch.ru