

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

4
2005

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

**Ми-38 –
ВЕРТОЛЕТ НОВОГО
ПОКОЛЕНИЯ**



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



АВИАПРОМУ – ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ?

Состояние российского авиапрома давно уже стало причиной во главе. Когда-то грешателем на весь мир конструкторские коллективы А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина, А.С. Яковлева и другие оказали, мягко говоря, в труднейшей ситуации. Особенно тяжелое положение сложилось с парком гражданских воздушных судов. Неоднократные обещания авиапрома выдать российским авиакомпаниям потребное количество самолетов, отвечающих всем современным и перспективным международным нормам, к сожалению, не выполняются. Итог этого хорошо известен на российский авианосок хлынул поток самолетов западноевропейского и американского производства. Даже Бразилия, которую еще совсем недавно мало кто принимал всерьез, настойчиво и уверенно заполняет нишу региональных летательных аппаратов. И вот, кажется, засветилась надежда, что наш авиапром, наконец-то, обретет второе дыхание и выйдет из многолетнего кризиса.

Читатель уже догадался: речь идет о выездном заседании президиума Госсовета Российской Федерации в подмосковном Жуковском, которое состоялось 22 февраля этого года под председательством Президента РФ В.В. Путина. Итогом этого заседания стало решение о создании Объединенной авиационной корпорации (ОАК), которая должна вернуть в себя все активы российского самолетостроения. В состав новой структуры войдут отделения гражданской, боевой, военно-транспортной и роботизированной беспилотной авиации, а также инженерный, испытательный, научно-технический центры и лизинговая компания.

«До 2008 года, – заявил Президент, – наш перевозчик подтвердили заказ на 138 самолетов отечественного производства». По мнению экспертов, справиться

с таким объемом работ может только крупный концерн, сопоставимый по мощностям с такими мировыми гигантами авиастроения, как «Эрбас» или «Боинг». Решить этот вопрос в России можно, лишь объединив весь авиационный потенциал в один мощный кулак. Но и это не все. По оценке Минпромэнерго, в корпорацию нужно вложить около 1,5 млрд. долларов, однако таких денег в государственном казне сегодня нет.

Положение осложнено еще и тем, что дискуссия о путях развития авиапрома явно затонула. Каждое конструкторское бюро все время пытается «тянуть одеяло на себя», не желая терять ни своего громкого имени, ни былой самостоятельности. В то же время нынешняя реальность такова, что ни одна даже самая крупная российская фирма не в состоянии в одиночку осуществить такие масштабные задачи, как проектирование и производство авиационной техники, ее маркетинг и надлежащее послепродажное обслуживание.

По замечанию В.В. Путина, концентрация ресурсов и усилий на действительно перспективных направлениях позволит России получить ощутимые результаты уже в ближайшей, а не отдаленной перспективе. Это более, что государство уже готово сказать новой корпорации реальную

финансовую помощь. Так, бюджетное финансирование производства гражданских самолетов в 2005 году, по сравнению с годом прошлым, увеличено в пять раз и составит около 15 млрд. рублей. Из них шесть миллиардов выделено на финансирование лизинговых программ. А в перспективе, по заявлению министра промышленности и энергетики Виктора Христенко, среднегодовые объемы государственного финансирования авиапрома должны вырасти почти до двух миллиардов долларов.



Предлагается также к российскому авиапрому допустить и частный бизнес. Порядка 30–40 процентов акций новой корпорации могут быть проданы частным акционером. На заседании президиума Госсовета отчетливо прозвучала мысль о том, что надо так перестроить работу, чтобы частные инвесторы, в том числе иностранные, буквально реализовали в отечественном авиастроении.

Однако на практике все может оказаться гораздо сложнее. Такая позиция, по заявлениям ряда авторитетных экспертов, требует комплексного подхода, включая и законодательный уровень. В частности, вероятно всего, понадобится изменения в законах о государственном авиапроме, о государственном оборонном заказе и других.

Словом, жизнь покажет, обретет ли отечественный авиапром второе дыхание или дело утонет в бюрократической возне. Так хочется верить в первое.

А. МИХАЙЛОВ

На снимках: заседание президиума Госсовета во главе с В. Путиным; директор ЦАГИ В. Дмитриев докладывает В. Путину и сопровождающим его официальным лицам о актуальности.

Сторо ИТАР-ТАСС.



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ 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. БАВАСКИН,
генеральный директор ГУАП «Камыняодывава»;
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.

Апрель 2005 года • № 4 (731)

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Вертолет Ми-38 – машина нового поколения. Подробный рассказ о ней в ближайшем номере.

Фото пресс-службы Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля

**В ЭТОМ НОМЕРЕ:**

СГОДНЯШНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ МАРШРУТЫ «ДАЛЬАВИА» ПОЗВОЛЯЮТ ПАССАЖИРАМ С ПОМОЩЬЮ «СТЫКОВЫХ» РЕЙСОВ СОВЕРШИТЬ ПОЛЕТ ИЗ ХАБАРОВСКА В ЛЮБУЮ АЭРОПОРТ ПЛАНЕТЫ.

Стр. 10-11

Неисправность можно прогнозировать, и пренебрегать такими прогнозами нельзя.

Стр. 12-14

НЕМЕЦКОЕ КОМАНДОВАНИЕ ЗНАЛО, ГДЕ НАХОДИТСЯ РАНЕНЫЙ СОВЕТСКИЙ ВОЕНАЧАЛЬНИК СТОЛЬ ВЫСОКОГО РАНГА И НЕПРЕРЕННО ХОТЕЛО ВЗЯТЬ ЕГО В ПЛЕН.

Стр. 18

Чтобы воздушные стражи безопасности полетов могли отвечать за порядок в небе, им нужна серьезная финансовая поддержка.

Стр. 22

В СВОИ ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТЬ ЕМУ СПОЛНА ДОВОЛЕЛОСЬ ПОЗНАТЬ И ВЛАСТЬ МАД НЕБЕСНОЙ СТИХИЕЙ, И ЛЕДЯНОЕ ДЫХАНИЕ ПРОПАСТИ МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ.

Стр. 24

ЦИТАТА НОМЕРА.

Транссибирский авиаэкспресс получил мощный импульс для дальнейшего динамичного развития, постепенно превращаясь в геополитическую и коммерческую структуру, которая обеспечивала сбалансированность коммерческих прав и экономических выгод для всех авиакомпаний – участников эксплуатации ТСМ. Транссибирская магистраль стала неотъемлемой частью и главной составляющей транзитного авиационного потенциала России.

В. САМОРУКОВ,
академик международной академии транспорта,
кандидат экономических наук.

Стр. 17

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 мнений, географических названий и других данных, а также за использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнения авторов не всегда совпадают 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: Anatoly@civiltavia.ru



Обстоятельный разговор

4 МАРТА 2005 ГОДА состоялось расширенное заседание коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с повесткой дня «05 итоги работы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в 2004 году и задачи по совершенствованию государственного контроля и надзора в транспорте, вытекающие из Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2008 года и посланиями расширенного заседания коллегии Министра России от 28 сентября 2004 года».

В заседании коллегии приняли участие министр транспорта Российской Федерации И.Е. Лавитин, представители Администрации Президента и Правительства России, федеральных министерств и ведомств страны, депутаты Госдумы, представители регионов страны.

Заседание открыл вступительным словом министр транспорта И.Е. Левченко. Он подчеркнул, что созданная год назад в рамках административной реформы Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) играет существенную роль в обеспечении устойчивой и эффективной работы транспортного комплекса страны и являлся ее руководителем и сотрудником дальних успехов.

С десятилетия вступил руководитель Ространснадзора А.В. Нордаков. Он сообщил, что Служба усвоено на 92 процента, и работа по формированию ее центрального аппарата и созданию территориальных органов продолжается. В соответствии с посланиями административной реформы подготовлены и представлены в Минтранс России предложения о внесении изменений и дополнений в ряд законодательных и нормативно-правовых актов для реализации возложенных на Ространснадзор полномочий и задач.

Напоминается унифицированная и упрощенная особенности каждого вида транспорта система государственного контроля и надзора в указанной сфере, совершенствуются правовые основы его осуществления в области обеспечения транспортной безопасности в соответствии с международными нормами и правилами. Развиваются методы и процедуры инспекционных проверок состояния безопасности на объектах транспортного комплекса для снижения от-

РАЗГОВОР

методические основы системы контроля за соответствием производимых и разрабатываемых транспортных средств и оборудования установленным требованиям. Особое внимание обращено вопросам снижения тяжести дорожно-транспортных происшествий на лицензируемом автомобильном транспорте и на авиационном транспорте. Создана дежурно-диспетчерское подразделение Ространснадзора. Задействована информационная система аэроинформационной оповещения о чрезвычайных ситуациях на транспорте и дистанционного контроля транспортной безопасности.

Во взаимодействии с аппаратами полномочных представителей Президента Российской Федерации в федеральных округах, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и правоохранительными органами проведены ряд целевых инспекций, включивших в себе проверки антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса; транспортников утилизаторного сырья из района Крайнего Севера и Сибири; деятельности авиационных предприятий, работавших за рубежом по программам ООН; аутентичности запасных частей и комплектующих изделий воздушных судов; деятельности эксплуатантов авиации общего назначения; соблюдения правил перевозок железнодорожным транспортом опасных грузов и других важнейших направлений деятельности транспортного комплекса.

Одним из ключевых элементов контроля и надзора стало формирование в Ространснадзоре объединенной системы лицензирования и сертификации юридических и физических лиц, осуществляющих деятельность в транспортном комплексе, что позволило обеспечить устойчивую работу перевозчиков на рынке транспортных услуг.

Существование государственного контроля и надзора дало возможность выявить и прудировать значительное количество нарушений транспортного законодательства и лицензионных требований. Так, на воздушном транспорте аннулированы сертификаты соответствия у двадцати одной авиакомпании, вынесено двадцать предостережений и 716 инспекторов предостережений, приостановлено действие сертификатов летной годности восемнадцати воздушных судов.

За минувший год на воздушном транспорте произошло семьдесят девять авиационных происшествий, в том числе шесть катастроф, в которых погибли пятьдесят человек. Пятнадцать авиационных и все катастрофы произошли с вертолетами. За счет увеличения аварийности на вертолетах общее число авиационных увеличилось почти вдвое по сравнению с 2003 годом.

В прошлом году произошло два террористических акта на воздушных судах Ту-154 и Ту-155, в которых погибли двадцать человек. Эти теракты вызвали глобальную реакцию не только авиационщиков, что вполне естественно, но и законодателей и руководителей министерств и ведомств. Принятыми мерами, можно надеяться, дадут положительный результат.

Коллегия приняла развернутое постановление, утвердив план основных мероприятий, в котором значимы конкретные практические действия всех структур службы в центре и на местах. Но самое главное — на заседании коллегии состоялось открытое и объективное разговоров с авиалазом гражданской авиации и взглядами в перспективе.

г. Москва

Н. БОЛЬШАКОВ





БЕЗОПАСНОСТЬ – ДЕЛО КАЖДОГО

**ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ-
МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕ-
РЕНЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ПОЛЕТОВ ПРОХОДИТ В РОССИИ**

Проблемы безопасности полетов, связанные с отказами техники и «человеческим фактором», задачами в области авиационной безопасности, касающиеся предотвращения терроризма на воздушном транспорте, стоят перед авиационными властями всех стран мира и в последнее время приобрели особую актуальность. В их решении принимают участие национальные полномочные авиационные органы и негосударственные объединения, представляющие интересы как авиационной отрасли в целом, так и ее отдельных секторов. Наиболее авторитетным среди последних является Всемирный фонд безопасности полетов (FSF).

Всемирный фонд безопасности полетов (FSF) – некоммерческая неправительственная организация основана представителями авиационной отрасли США в 1947 году с уставной целью – «повышение безопасности полетов путем снижения риска авиационных происшествий». Сегодня членами FSF являются более 800 предприятий (авиакомпаний, изготовителей авиационной техники, научно-исследовательских центров, гражданских и военных авиационных организаций и т.д.) из 150 стран мира. Коллективными членами Фонда являются авиакомпании «Аэрофлот», «Трансаэро», «Сибирь», «Волга-Днепр», ГАП «Пулков», страховая компания «АВИКОС-АФЕС» и Партнерство «Безопасность полетов». Членом почетного Консультативного совета Фонда избран маршал Шалозников.

Важнейшим элементом глобальной политики Всемирного фонда является ежегодное проведение конференций по безопасности полетов в разных странах мира. В них участвуют сотни ведущих специалистов из государств, которые вносят наиболее важный вклад в развитие гражданской авиации. Среди других организаторов этих конференций следует отметить Международную ассоциацию воздушного транспорта (IATA) и Международную федерацию лётной годности (IFAL). К настоящему времени проведено 57 таких всемирных форумов, а в прошлом году этого права добилась Китайская Народная Республика.

Учитывая роль Российской Федерации в системе международных воздушных сообщений, а также размеры воздушного пространства нашей страны, через которое проложено много трасс, используемых иностранными авиакомпаниями, и существующие проблемы в области безопасности полетов, руководство Всемирного фонда обратилось в Некоммерческое партнерство «Безопасность полетов» с предложением оказать содействие в организации конференции по безопасности полетов в России в 2005 году.

Идея получила поддержку в Администрации Президента Российской Федера-

ции, Совете Безопасности и Правительстве страны. В результате принято решение провести это мероприятие 7–10 ноября 2005 года в Москве, в гостинице «Рэдиссон САС Славянская».

В повестку дня войдут доклады по следующим вопросам:

- Внедрение новых схем захода на посадку в разных странах мира (например, неточный заход на посадку под постоянным углом (CANPA), глобальная система определения местоположения (GPS), зональная навигация/требуемые навигационные характеристики (RNAW/RNP);
- Вопросы рентабельности при заходе на посадку по RNAW и RNAW/RNP;
- Последняя информация об авиационных происшествиях и инцидентах;
- Результаты инициатив в области безопасности полетов (например, Группы по безопасности полетов в гражданской авиации США (CAST), Совместной стратегической инициативы европейских стран в области безопасности полетов (JSSI), Панаме-риканской группы по безопасности полетов (PAAST) и Программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию лётной годности (COSCAP);
- Эффективность аудиторских проверок (сертификация эксплуатантов, регулирующих органов и т.д.);
- Наличие квалифицированного технического персонала;
- Влияние «человеческого фактора» на безопасность полетов;
- Борьба с усталостью (лётных экипажей, диспетчеров УВД и технического персонала);
- Основные наземные системы (например, линии передачи данных, навигационное оборудование);
- Требования к безопасности полетов и их влияние на конструкцию, эксплуатацию, техническое обслуживание и модификацию интегрированных систем воздушных судов;
- Задымление, пожар и взрывные продукты горения на воздушных судах (предотвращение, обнаружение, порядок действий);
- Стандартизация в авиации (например, язык, действия, установка высотмера);
- Внедрение систем обеспечения безопасности;
- Технологии баз данных – создание и модификация;
- Влияние авиационной безопасности на безопасность полетов;
- Распространение информации по безопасности полетов среди авиационного персонала;
- Проблемы опасных грузов и багажа;
- Использование информации для предотвращения авиационных происшествий

(например, сведений об инцидентах, материалах Программы поддержки качества лётной эксплуатации (FOQA) и Программы действий в области безопасности полетов (ASAP);

- Правовые вопросы (например, конфиденциальность, криминализация, соблюдение правил, судебные процессы и юридическая ответственность);
 - Проблемы превращения взлета;
 - Аспекты безопасности при использовании линий передачи данных;
 - Борьба с ошибками при техническом обслуживании воздушных судов;
 - Авиационные двигатели (надёжность, новые технологии);
 - Обучение персонала;
 - Роль пилота в современном воздушном судне;
 - Пути повышения безопасности полетов в будущем;
 - Полетная информация в электронном виде;
 - Системы контроля за состоянием парка воздушных судов;
 - Происшествия на ВПП;
 - Проблема контрафактных запасных частей;
 - Требования к безопасности полетов и их влияние на новые конструкции, системы и материалы;
 - Безопасность в салоне воздушного судна;
 - Влияние субдронидов на безопасность полетов;
 - Новые воздушные суда;
 - Тренажеры и безопасность полетов;
 - Выдача свидетельств персоналу;
 - Реагирование на нововведения;
 - Обучение и мотивация авиаторов.
- Участники могут представлять доклады и по другим вопросам в рамках указанной тематики. Подробные сведения о Конференции и бланки заявок содержатся на сайте Партнерства «Безопасность полетов» – www.fsfa.ru.
- Желательно, чтобы российские авиаторы приняли участие в конференции не только как внимательные слушатели, но и в качестве докладчиков. Конструкторские бюро, изготовители и эксплуатанты авиационной техники нашей страны накопили огромный опыт в области безопасности полетов, могут и должны делиться его до международного авиационного сообщества, чтобы совместно решать проблемы, которые стоят перед авиаторами в настоящее время. Деньги, под которым будет проходить конференция – «Безопасность – дело каждого». Тем более, это дело тех, кто посвящает данной проблеме всю жизнь.
- Д. ТАРАСЕВИЧ,**
директор международных программ партнерства «Безопасность полетов» г. Москва.



ры и учебные заведения, представители зарубежных организаций – партнеров нашей авиакосмической отрасли. Одновременно с работой выставки проходила насыщенная деловая программа, включающая конференцию Международной академии транспорта, семинары и «круглые столы» по насущным проблемам гражданского воздушного флота, беседы и встречи на стендах транспортных и авиационных предприятий.

ПЕРВАЯ ЛАСТОЧКА АВИАВЕСНЫ



Мынешний год будет богат на авиационные смотры и экспозиции. Три крупнейших международных салона – в Ле Бурже, в подмосковном Жуковском (МАКС-05) и осеннее шоу в эмиратском Дубае (ОАЭ) – покажут мировому сообществу весь спектр техники, предзнаменующий для покорения небес. Но мир авиации настолько богат и многогранен, что его с легкой хваткой для насыщения интереснейшими экспонатами еще нескольких выставок меньшего масштаба. Одной из них, открывшей экспозиционный сезон – 2005, стала международная специализированная «РосАвиаЭкспо», прошедшая в первой половине февраля в новом Московском выставочном центре «Крокус-Экспо», год назад появившемся на западе столицы, у пересечения МКАД и Волоколамского шоссе. По своим масштабам она в два с половиной раза превзошла прошлогоднюю такую же экспозицию, проводившуюся в этом месте, и теперь может претендовать на то, чтобы стать традиционной.

Пресс-конференция по случаю открытия выставки «РосАвиаЭкспо».

Сотрудники «Интерком-Мастер» готовятся к встрече с гостями.

Сразу же отметим, что ныне огромный зал просторного павильона оказался удачно выбранным и превосходно подготовленным для проведения торжества по случаю Дня гражданской авиации России, совпавшего с началом работы выставки. Ее участников и гостей поздравил с праздником в своем послании Президент Российской Федерации В.Путин, пожелавший им успеха в работе и особо подчеркнувший важность воздушного транспорта для нашей страны.

Текст приветствия читал заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ Г.Чернов. Далее он огласил основные итоги деятельности отечественной гражданской авиации за истекший 2004 год. Ее поступательный рост продолжился. Было перевезено 33,78 миллиона пассажиров – на 4 миллиона человек больше, чем в предшествующий год, что означает рост на 15 процентов. Лидерами перевозочного процесса остаются компании «Аэрофлот – Российские авиалинии» и «Сибирь».

Выступивший затем на пресс-конференции глава Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А.Израидко отметил, что основной целью открывшейся экспозиции является демонстрация и продвижение в реальную практику новейших разработок во всех областях гражданской авиации. Актуальность смотра определяется увеличивающимися объемами воздушных перевозок в нашей стране, а также закономерным повышением требований потребителей к качеству авиационных услуг.

Еще до официального открытия было многолюдно у стендов и демонстрационных площадок, представляющих экспонаты более чем ста участников «РосАвиаЭкспо». Среди них – известные отечественные фирмы и компании, ведущие научные цент-

Какой же авиационный праздник обходится без премьерной презентации нового воздушного судна? Было такое и на этот раз. Наша крупнейшее



и старшее самолетостроительное ОАО «Туполев» представило проект своей разработки – региональный двухдвигательный реактивный лайнер перспективного семейства Ту-324/414. Как сообщил президент фирмы и ее генеральный конструктор И.Шевчук, базовый вариант Ту-324 рассчитан на доставку 45–52 пассажиров на расстоянии 2500–3000 километров в зависимости от загрузки. Базовый Ту-414 предусматривает перевозку 58, 68 или 72 пассажиров при различных компоновках салона. Возможны административный, группасамолетный и грузовой варианты исполнения лайнера. Все семейство имеет общие конструктивные и аэродинамические решения, высокую степень унификации комплектующих изделий, агрегатов и оборудования, единую авионику.

К сожалению, предлагаемое семейство «регионалов» страдает общим недостатком современных отечественных машин этого класса – оно серьезно опаздывает с появлением на свет. Проект Ту-324 еще только готовится к производству, а Ту-414 даже не дошел до стадии макета. В то же время сертифицированный более года назад их ближайший «родственник» – стюмстик Ту-334, также крайне необходимый нашим внутренним авиаперевозкам, существует всего в двух(!) экземплярах, хотя его создатели продолжают уверять, что «в ближайшее время планируется передать серийный Ту-334 в эксплуатацию одной авиакомпании России».

Точно такие же заверения прозвучали в середине минувшего лета во время группового показа новых туполевских машин в Домодедово. Даже называлась эксплуатант – компания «Каммингс», которая тоже присутствовала своим стендом на «РосАвиЭкспо». Не составило большого труда прояснить ситуацию с долгожданым стюмстиком Ту-334.

– Машин у нас нет, – сообщил корреспонденту журнала представитель компании А.Суродаро, – хотя нужна она чрезвычайно, особенно в связи с начинающимся вскоре курортным сезоном. Нашим многочисленным заказчикам предстоит в этом году принять большой контингент бывших агломеров, а доставить их со всех концов страны не на чем. Не гонять же в российскую глубинку давно освоенный нами среднедальний реактивный Ту-204! Ситуация накануне воссоздания нашего авиапредприятия просто аховая...

Разительный контраст с положением дел по обновлению самолотного парка отечественной техники (эта острая тема, кстати, не раз поднималась в ходе состоявшейся пресс-конференции), представляя своеобразный отчет о проделанной работе столичного Международного аэропор-

та Внуково, сделавшего за последние полтора года разительный рывок на уровень европейской стандартов. Этой старшей авиагазани Московского авиационного узла, переживающей сейчас второе рождение, по справедливости было предоставлено самое видное место в центре экспозиционного зала.

Генеральный директор аэропорта В.Александров рассказал, что в соответствии с программой развития, текущий год определен как наиболее сложный – начинается реконструкция собственно аэропорта. Уже ведется прохода подземного тоннеля, прокладываемого для пропускной способности электропровода с Киевского вокзала непосредственно в здание пассажирского терминала. Предстоит удлинение взлетно-посадочной полосы № 2, что позволит принимать любые воздушные суда мира. Обно-



гражданской авиации Ту-104, выполнивший осенью 1956 года свой первый регулярный рейс по маршруту Москва – крупнейший город Восточной Сибири. На выставке в «Красном аэропорту Иркутска, уже сегодня све-

*Руководитель
Федеральной
службы по
авиации
в сфере
транспортной
А.Вардица
знакомится с
экспозицией.*



вятся перрон для воздушных судов, рулежные дорожки и места стоянок. По заказу Внукова известная немецкая фирма готовит проект нового аэровокзального комплекса европейского образца с большой посадочной галереей, оснащенной многочисленными самоходными пассажирскими трапами. После возведения комплекса (ориентированный срок – 2007 год) в нем будет производиться обслуживание зарубежных пассажиров, а сектор внутренних перевозок займет уже существующие, недавно построенное здание в юго-восточной части привокзальной площади.

У Внукова на другом, восточном краю нашей страны, есть нечто вроде лобатима – аэропорт Иркутска. Их почти полвека назад породил реактивный первенец

занный со многими регионами международными, внутренними и местными воздушными линиями, знакомил посетителей с перспективами своей модернизации, предлагая услуги превращения его в крупнейшую авиагазани – хаб Прибайкалья, что стало

*Немаловажная
участница
всех выставок
– авиакомпания
«Каммингс».*

*Экспозиция
Транспортной
Клиринговой
Палаты –
это новые
технологии
эксплуатации.*





По своим масштабам «РосАвиа-Экспо-2005» в два с лишним раза превышает предыдущую авиационную экспозицию.

Средства для уборки терминалов от компании «Чистая линия».

В один из дней работы выставки ее посетили группа авиаторов дружественной авиации.

особенно актуально в последние время.

Для этого уже предпринимается удлинение взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, заменится светосигнальное оборудование системы посадки, капитально ремонтируется и приобретается новая аэродромная техника, частично реконструируется внутренний и международный сектора аэровокзала, внедряется современная система регистрации пассажиров. Автоматы – иркутские твердо верят, что обновление их предприятия позволит в самом недалеком будущем создать условия для максимально быстрого экономического и социального развития сокровищницы природных богатств – территории Прибайкалья.

Нельзя не отметить одной характерной особенности проведения «РосАвиаЭкспо» – с момента открытия и до последнего часа работы она привлекала много молодежи. Дело не

только в том, что прибывшие сюда студенты и курсанты российских вузов и колледжей гражданской авиации, а их сегодня 13 тысяч человек, обучающихся по трем десяткам специальностей и полностью удовлетворяющих потребности отрасли в класс-



Степ аэропорта «Пулкото» привлекал внимание посетителей не только своей информативностью, но и улыбками дежурных-инспекторов.



ных специалистах, чувствовали себя как дома у стендов и экспонатов, при общении на равных с посланцами



Московский авиационный институт демонстрировал на выставке самолет собственной конструкции.
Фото В.ГРЕБНЕВА.

известнейших фирм, компаний, предприятий. Каждые четверть часа рейсовые автобусы высаживали у дверей павильона стайки столичных и подмосковных ребят, стремившихся лично приобщиться к чудесному и манящему миру, имя которому – АВИАЦИЯ.

В.БЕЛИКОВ



СДЕЛАЕМ – ТОГДА И



РАСКАЖУ...

В рабочем кабинете генерального директора авиапредприятия «Дальавиа» П.И. Севастьянова на видном месте вывешены дипломы национального авиационного конкурса «Крылья России». Один из них присужден крупнейшему авиационному предприятию Дальнего Востока за достижения в работе на международных авиалиниях. О зарубежных рейсах «Дальавиа» рассказывает генеральный директор предприятия, заслуженный работник транспорта Российской Федерации Павел Севастьянов.

Генеральный директор «Дальавиа» П.И. Севастьянов.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Павел Иванович, в какие страны совершают полеты экипажи «Дальавиа»?

П. СЕВАСТЬЯНОВ: Прежде всего, хочу подчеркнуть: международные авиaperезовки – важное и очень ответственное дело. На протяжении многих лет летаем в Израиль, Китай, Республику Корея, Японию. И если, скажем, в Израиль и Республику Корея совершаем полеты только в Тель-Авив и Сеул, то в Японию и Китай география шире. Рейсы в Японию осуществляем по маршрутам Хабаровск–Ниигата и Хабаровск–Аомори. В Китай летаем в аэропорты Харбина, Гуанчжоу, Даль-



няя. Выполняем полеты и в ближнем зарубежье: в Баку, Киев, Симферополь.

Сегодняшние международные маршруты «Дальавиа» позволяют нашим пассажирам с помощью «стыковочных» рейсов совершить из Хабаровска полет в любой аэропорт планеты.

Хочу отметить, что география полетов и частота рейсов – не догма. Дело это гибкое. Расписание полетов за рубеж зависит от времени года, загрузки бортов на том или ином направлении.

Приведу такой пример. Несколько лет назад мы совершали полеты в США. Маршрутов было несколько: в Анкоридж, Сياتл, Сан-Франциско, Лос-Анджелес. К сожалению, в силу экономической ситуации, полеты в Америку были вынуждены прекратить.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Надеется возродить маршруты в Америку?

П. СЕВАСТЬЯНОВ: Есть такое древнее изречение: «Дум спиро сперо». В переводе с латыни означает: «Пока дельту – надеюсь!»

Самолет Ту-214 в японском аэропорту Ниигаты.

Ну, а серьезно говоря, надежды на полеты в Америку не теряем. Работа интересная. Тем более, что в нашем авиационном парке есть самолеты нового поколения – Ту-214. Сия, в отличие от Ил-62, по своим техническим параметрам соответствуют всем международным стандартам: по части шумов, экологических норм и прочего.

КОРРЕСПОНДЕНТ: В авиационном мире известно, что компания «Дальавиа» не только первой вывела Ту-214 в небо, но и первой начала использовать новый российский авиалайнер на международных авиатрассах...

П. СЕВАСТЬЯНОВ: Первый Ту-214 мы получили в 2001 году. Начинали с полетов по маршруту Хабаровск – Москва – Хабаровск. Затем наш авиапарк пополнился еще двумя самолетами Ту-214. Это позволило включить новые самолеты в работу на международных линиях.

Получно напомню, что свой первый международный авиарейс Ту-214 совершил по маршруту Хабаровск – Москва – Париж. Наше предприятие было удостоено чести представить новый отечественный самолет на Международном авиасалоне в Ле Бурже (Франция).

В нынешний зимний сезон мы включили Ту-214 в большую традиционную зимнюю «чартерную» программу. В декабре – январе в пору суровых дальневосточных морозов перевозили туристов на теплые курорты Китая, Сингапура, Таиланда.

В прошлом году в новогодние и рождественские праздники на отдых «Из зимы – в лето» мы перевезли более трех тысяч дальневосточников. Ныне эта цифра несколько меньше: на тайландский остров – курорт Пхукет, обрушилось цунами. Предвидя Ваш вопрос, скажу, что в час беды наших экипажей, как и пассажиров, прилетевших самолетами «Дальавиа», в Пхукете, слава Богу, не было.

КОРРЕСПОНДЕНТ: В начале разговора Вы назвали международные авиaperевозки важным и очень ответственным делом. Что имели в виду прежде всего?

П. СЕВАСТЬЯНОВ: Представляете себе иностранца, который первый раз в жизни летит «русским», как они говорят, самолете-

том. Каков сервис, приветливы ли бортпроводники, мягко ли экипаж посадил самолет? Впечатления об этом останутся у человека надолго.

Мне безразлично и то, какое мнение о себе оставляют наши экипажи в аэропортах других стран – общение с коллегами-авиаторами, во время совместной работы по обслуживанию самолета, во время пребывания в отелях, наконец.

Все, о чем я сказал, у иностранцев формирует мнение не только о компаниях «Дальавиа», но и о нашем крае, о Хабаровске, наконец, о России в целом.

Кстати, слово «Хабаровск» включено в эмблему «Дальавиа», и название нашего города можно увидеть на борту каждого нашего лайнера.

Хочу особо подчеркнуть, я, как и большинство персонала «Дальавиа», родился, вырос и обрел свою судьбу в Хабаровском крае. Мы гордимся своей малой родиной, теми позитивными переживаниями, которые происходят у нас последние годы. И стремимся достойно представлять нашу страну, наш край в любой стране мира.

КОРРЕСПОНДЕНТ: Павел Иванович, несколько слов о дальнейших планах в развитии международных авиaperевозок...

П. СЕВАСТЬЯНОВ: Я не очень люблю говорить о том, что планируется, но еще не выполнено. Вот сделаем, воплотим намеченное в жизнь – тогда и расскажу.



И тем не менее одна из главных задач: пополнить парк очередными, четвертым самолетом Ту-214. Работа с казанскими авиастроителями, которые за эти годы стали для нас не просто партнерами, но и товарищами по очень важному общему делу, ведется постоянно. Надеюсь, что к середине года самолет получен. На этом и базируются наши планы.

Интервью вел Игорь БАДАРИН. с Хабаровск.

Только что закончена загрузка багажа в самолет Ту-214 в аэропорту Владивостока. Бортпроводник Юрий Гонимов и стюкажница Ирина Рассветова в отечественном летном костюме. Сзади – эмблема «Дальавиа» в Гель-ленге (Израиль). Фото автора.



В авиации нет более важной задачи, чем безопасность полетов. На это направлены усилия разработчиков авиационной техники, промышленности, эксплуатационных организаций. Научно-техническое, практическое обеспечение безопасности полетов главная задача и Федерального государственного учреждения «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте». Созданный без малого десять лет назад, Госцентр сегодня проводит научные и практические разработки, направленные исключительно на обеспечение безопасности полетов, обеспечивает внедрение результатов этих работ в практику эксплуатации. Рассказывает директор ФГУ «Государственный центр «Безопасность полетов на воздушном транспорте», действительный член Международной академии транспорта Г.Л. ЛИВШИЦ.



ИССЛЕДОВАТЬ, АНАЛИЗИРОВАТЬ ПРЕДУПРЕЖДАТЬ

О работе нашего Центра и решаемых им задачах уже рассказывалось на страницах журнала (см. журнал «Гражданская авиация» № 1, 2003 г.). Напомним: Государственный центр аккредитован Министерством науки и образования в

качестве научной организации, Госстандартом России в качестве Центральной испытательной лаборатории на техническую компетентность. Он аккредитован как «Центр сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники», имеет аккредитацию

в Системе сертификации авиационных учебных центров гражданской авиации как Авиационный учебный центр, соответствующий лицензиям. Госцентр также является коллективным членом Международной академии транспорта и имеет сертификат коллективного члена общества разработчиков авиационных происшествий.

Ведом научные работы по исследованию аварийных объектов, моделированию динамики полета, восстановлению данных бортовой регистрирующей аппаратуры, исследованию проблемы авиационности при авиационных происшествиях. В задачи Центра входят также и формирование отраслевого банка данных по надежности авиационной техники, профилактика аварийности методами использованием полетной информации, международная деятельность в этой области. Осуществляем методологическую и практическую работу по подготовке государственных инспекторов в соответствии с Международными стандартами и рекомендацией практики ИКАО, занимаемся контролем и проводим практические работы в области сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Пунктирально новым в статусе Госцентра стало подписание в конце прошлого года Распоряжением Правительства РФ о передаче Центра в ведение Федеральной службы по надзору



в сфере транспорта, что, надеюсь, поможет нам, а, следовательно, более оперативно и качественно решать поставленные задачи. **Далее подробно остановимся на одной из них — исследовании авиационных объектов.**

— В этом плане в нашей компетенции находится все, за исключением аэродинамических исследований в аэродинамической трубе самолечных конструкций. Задачами исследования при этом несправностей, изучаем особенности элементов конструкций самолетов и вертолетов при внешних воздействиях в полете и при столкновении с землей. В последние случаи, впрочем, речь чаще всего идет не об объекте, а о действии экипажа.

В прошлом году в Центр поступило 150 отказов объектов авиационной техники. Поля исследования и выпуска заключения по 119 из них. Подобные исследования, впрочем было проведено в рамках рассмотренной авиационной промышленности (т.е. катастроф) и инцидентов. Вот некоторые примеры.

В последние годы повторными стали случаи отказа воздушных винтов в полете на самолетах Як-28. Подобное происходило на одном из объектов. Проведенными исследованиями с учетом результатов анализа статистических данных по отказам по трем тысячам валов воздушных винтов двигателя Ил-24 было установлено, различие вала вала двигателя имеет устойчивый характер и проявляется в результате образования и развития усталостной трещины от шлицевого вала вала. Не вдаваясь глубоко в технические подробности, скажу: с возможностью подобных случаев специалисты Центра неоднократно разрабатывали регламент, однако реальность не принималась. Чтобы отработать методы диагностики вала, привлекли специалистов ГСНИИ ГА, в результате чего эксплуатационный регламент было рекомендовано усилить контроль качества проведения проверок валов магнитографическим методом. Соответствующие рекомендации были даны и промышленности. Это показательный пример того, что несправность можно прогнозировать, что предотвратить.

На самолете Л-410УВР-3 на четвертой минуте после взлета произошел отказ двигателя. Пассажиры были эвакуированы на взлетном вылете. Повреждения самолета и пострадавшие не давали отстранить на завод-изготовитель. В процессе его разборки, проведенной совместно с участием специалистов Госцентра, была выявлена разрушившаяся рабочая лопатка турбокомпрессора, которая вызвала его отказ в полете из-за отделения лопатки и его попадания в проточную часть двигателя. Разрушенная лопатка была направлена для исследования в Госцентр. Дальнейшие работы показали, что мы имеем дело с новым и мало изученным явлением нагружения в области сверхзвуковой усталости, когда разрушение в элемент конструкции возникает под воздействием материала. Таким образом, помимо практических результатов, выражающихся в рекомендации изготовителям двигателя, были получены значимые научные выводы, которые позволят еще более детально и полно, достоверно решать задачи, связанные с разрушением авиационных конструкций.

Эти примеры, как и любое другое изучение отказов и несправностей авиационной техники, показывают, как важна роль лабораторных исследований. В результате работ на объектах Центра проводится оценка качества изготовления деталей и агрегатов, для чего нередко привлекаем специалистов других организаций гражданской авиации, промышленности. Очень большое значение для практической работы имеет ситуация издат материалов о ходе проведения подобных работ. В этой части на многие другие организации распространяют специальные статьи высокой квалификации, как в Госцентре. Это и понятно, поскольку инциденты у нас часто отличаются полнотой проведения исследований, в результате которых у нас уникальнее по своей сути. Это относится и к случаям расследования происшествий и инцидентов, произошедших во вне экипажа.

— А как в процессе исследования оцениваются качественные характеристики мате-

риалов, просчеты в конструкции деталей и агрегатов?

— В Центральной испытательной лаборатории, сертифицированной и основанной специальным образованием, проводится большой комплекс лабораторных исследований, объем и суть которых определяется поставленной задачей. Без них причину отказа техники усилить невозможно. Конечно же, в первую очередь мы проверяем качество изготовления деталей, характер разрушения, обстоятельства происхождения и многие другие, потом уже на основе особенностей конструктивных характеристик, опытно-полных испытаний, делается вывод. Подобные исследования выполняются и предприятиями промышленности, поскольку на этапе эксплуатации авиационной техники в пределах гарантийных сроков все неисправности и дефекты попадают на исследование к ним. Определяют они элементы конструкции и при длительной эксплуатации, поскольку от этого зависит продолжение ресурсов воздушных судов. Мы проводим ресурс не занимаемся, но часто необходимы для этого работ, касающиеся исследований деталей, элементов конструкции, агрегатов и т.д. при различных по времени нагрузках, выполняем. На основании их даем свои рекомендации промышленности, всегда

выводы можно сделать? Рекомендовать по времени ремонта частично обходиться малыми блоками вертолета Ми-8, чтобы не прерывать случаи их замены, либо некачественного ремонта.

— И как часто в процессе изготовления агрегатов сталкиваются с «левыми» деталями и агрегатами?

— В основном в таковых можно отнести агрегаты, многие из которых поступают на рынок со складов ВВС. Так, в настоящее время в Центре исследуются два гидравлических насоса самолета Як-40 зимнемальки «Карт», сделанного в городе «Ванкорозовка». Эти насосы были изготовлены в 1985 году, негде не эксплуатировались, как и изделия первой категории были установлены на самолеты. При работе в тыщью часов разрушился один насос, затем вышел из строя другой. Проведены исследования разработчика агрегата завода-изготовителя, конструкторов, с ними и выполняю: с момента выпуска этих насосов конструкция их претерпела большие изменения, которые никто не контролировал, поэтому они никогда не эксплуатировались, а следовательно, и не ремонтировались. Как считать эти агрегаты «левыми» или нет?



стремится в этом плане к тесному взаимодействию. И если главная задача предприятия промышленности — безопасная эксплуатация авиационной техники, то для нас она трактуется как безопасная, хотя суть, пожалуй, одна...

Вот интересный пример. На вертолете Ми-8 МТВ, эксплуатировавшемся в Пенале, когда пришло время продления ресурса, была обнаружена замена киневой балки. Просто так она не меняется, поскольку ее ресурс равен ресурсу всего фюзеляжа. Для досрочной замены балки была лишь одна причина — повреждение. В Госцентре на исследование были направлены фрагменты замеченной киневой балки, из которой были обнаружены трещины. Ремонт проводился с применением излучения всей норм и правил, в результате чего приклеив были наведены значительные монтажные напряжения. Более того, по результатам исследования оказалось, что эта балка была изготовлена для вертолета Ми-8Т и предназначалась для монтажа своих конструктивных особенностей, в том числе балки откидной не взаимозаменяемы. Конечно, случай не типичный, и в нем мы столкнулись, пожалуй что, с проблемой не технической, а скорее экономической. «Левая» деталь была установлена по принципу «что подошло». Какие

в этом виде с «левым» гидравлическим насосом наши специалисты столкнулись лишь один раз. Надзорное изделие с жителями промышленными характеристиками, иначе кроме того трещины усталостного характера было продано в эксплуатацию как изделие первой категории. По большому счету задача специалистов Центра — определить лишь причину неисправности агрегата, а не его происхождение. Только промышленность может сказать «левая» деталь или нет. Ведь и в категории «левы» агрегатов есть такие, которые по своему конструктивному исполнению полностью соответствуют нормам, разработанным, отвечают всем заданным параметрам, и только завод-изготовитель может определить, это продукция или нет. Как, впрочем, и решать вопрос о возможности на дальнейшей эксплуатации.

— В Центре при исследовании работы часто используются моделирование авиационных происшествий и инцидентов. Как это делается?

— Пожалуй, своей изюминкой частью практики при любом расследовании причин авиационных происшествий, серьезных инцидентов, в том числе, связанных с глубокими посадками либо выкатыванием, является работа с использованием уникального моделирующего комплекса. Он позволяет воссоздать полное простран-

*Григорий Самойлов
Ту-154М,
используемая с
используемая
моделирующего
аэродинамического
моделирующего*

*Результат
справки
аэродинамического
моделирующего
анализа
самолета
Ан-26.*

отвечено движению летательного аппарата с учетом характеристик, как самолета — тела, так и конкретного самолета. Моделирующий комплекс Центра — это математическая модель движения полета воздушных судов, наиболее полная и универсальная из известных нам и содержащая данные практически для всех типов воздушных судов, эксплуатирующихся в гражданской авиации. Разработанные в Центре методы позволяют адаптировать модель применительно к конкретному аэромобильному воздушному судну, используя данные установленные на борту средства регистрации полетной информации. С помощью моделирования можно работать с высокой степенью точности решать задачи движения полета, взаимодействия комплекса экипажа — воздушной среды — среды в конкретном полете. Разработана новая универсальная система обработки данных бортовых регистраторов для возможности усовершенствования моделирующей комплекс для исследования любых случаев полета. Новая программа позволяет нам документировать и в более удобном для анализа виде представлять результаты расчетов. Более того, разработанные в Центре методы позволяют специалистам Центра проводить исследования даже в тех случаях, когда воздушное судно не было оборудовано бортовыми средствами регистрации параметров полета, либо при любой информации. В составе моделирующей комплексной системы разработана универсальная система обработки данных нового поколения цифровых бортовых систем полетной информации.

— **Павел Леонидович, известно, что при расследовании происшествий определенного типа иногда оказывают анализ данных об аналогичных случаях, произошедших ранее. Как в Центре осуществляется сбор и хранение подобной информации?**

— Мы собираем, храним и систематизируем материалы по расследованию авиационных происшествий, инцидентов и происшествий на производстве. Результатом исследования причин отказов, по своему анализу имеемся базы данных по всем авиационным происшествиям, состоящим из баз данных полетной информации по различным типам воздушных судов. Они используются как при расследовании самих авиационных происшествий, так и для их профилактики при проведении различных мероприятий, связанных с обеспечением безопасности и качества авиационных данных. Специалисты Центра анализируют эффективность выполненных исследований, что необходимо для конструкторской работы, разрабатывая предложение по окончательному отказу, угрожающего безопасности. Видим методическое обеспечение расследования авиационных происшествий и инцидентов, в частности, вносим предложения и дополнения в правила их проведения и соответствующие Руководства.

— **Государственный Центр является официальным держателем отраслевого банка данных о надежности гражданской авиационной техники. Автоматизированная система по сбору, обработке и анализу данных об отказах авиационной техники, введенных в процесс ее эксплуатации, технического обслуживания и ремонта является отраслевой. Она состоит из отраслевого центра и периферийных звеньев, расположенных в эксплуатационных и ремонтных предприятиях. Как данные ежегодно пополняются примером существующих типовых сообщений и переводятся в их заключение для разработки рекомендаций по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов угрозы.**

— Так, на основе отраслевого банка данных за прошлый год выданы и направлены в ФАЭС и авиапредприятия сведения о наиболее массовых неисправностях авиационной техники за 2003–2004 годы, проанализировано влияние его надежности на безопасность полетов. Наши специалисты готовят сравнительные материалы к конференции по вопросам поддержания уровня летной годности гражданской авиационных судов и летно-техническим конференциям по отдельным типам воздушных судов. Мы готовим и оперативные аналитические материалы, например, по отказам агрегатов гидросистемы самолетов Ту-154, воздушного шлангов СБ-36 на самолетах Ил-42, срабатывания (ис-

малом и ложном) сигнализации о повороте на один типом воздушных судов и т.д.

— **Их профилактика также входит в сферу деятельности Центра?**

— Да, и с этой целью мы проводим большой объем исследований. Можно сказать, вся наша работа нацелена на профилактику и предупреждение авиационных происшествий и инцидентов. В тех случаях, когда говорят о высокой безопасности, мы имеем в виду именно большое внимание уделяем применению полетной информации в повседневной работе эксплуатационных предприятий.

— **Чтобы избежать случаев нарушения правил эксплуатации и отставания отечественной техники практически во всем классе полетов (аналогов в мировой практике зоны нет), в отечественной гражданской авиации действует реальная система обязательной обработки и анализа полетной информации. Она, по-видимому, действительно уникальна, и большинство авиационных специалистов сегодня в наземных комплексах обработки полетной информации методическое и алгоритмическое обеспечение, созданное специалистами Центра.**

— Анализ информации позволяет решать и задачи диагностики состояния отдельных систем воздушных судов. Так, разрабатываем систему диагностики технического состояния авиационных двигателей с использованием информации бортовой регистрирующей аппаратуры. Проводимая нами работа является плодотворной, объединяющей как разрабатываемую, так и существующую системы единой методикой и методологией оценки технического состояния с широким использованием полетной информации. Таким образом, особенно перспективен для авиации нового поколения самолеты Ту-204, Ил-96, Ту-334, на которых установлены современные высокоэффективные бортовые регистраторы. Работа в этом направлении наша широкая международная практика и отражена в документах ИКАО.

— **А что конкретно уже сделано в данной области?**

— Прежде всего следует отметить, что на базе нашего Центра постоянно ведется переподготовка и повышение квалификации персонала подразделений авиапредприятий занимающихся сбором, обработкой и анализом полетной информации. В общей сложности такой курс прошло уже свыше 300 специалистов из более чем ста авиапредприятий. Подготовленные диспетчеры авиационной службы способны проводить разделение нормативным требованиям. Видим рост специальной программы обеспечения систем обработки полетной информации и постоянно отслеживаем его. Специалисты Центра провели испытания и оценку соответствия нормативным требованиям специальной программы обеспечения систем обработки полетной информации ряда организаций, применяемой активной участи в работ по замене на самолете Ту-154 эксплуатационных накопителей.

— **Предлагаю работы по созданию и доработке комплексного обеспечения безопасности полетов с использованием аппаратуры ЗАО «Дженерал Телеком». Она базируется на комплексном использовании объективных данных о параметрах полета и работе бортовых систем воздушного судна, получаемых в режиме реального времени.**

— **Как будет работать эта система?**

— В ее составе — бортовые аппаратуры сбора, обработки и передачи информации ЗАО «Дженерал Телеком», центральный и периферийный наземные пункты приема и передачи полетных данных, в том числе расположенный в Госцентре. Предусмотрены два режима работы. Первый — иштатная ситуация на борту. В слу-

чае ее возникновения система обеспечивает своевременную информацию, необходимую для точной оценки сложившейся обстановки. Второй — штатный режим, когда система обеспечивает решение эксплуатационных задач в объеме реального времени или же в кратчайшие после окончания полета сроки на основе информации бортовых регистраторов и данных бортовой системы.

— **Каковы при этом будут функции Госцентра?**

— При получении аварийного сигнала (нештатные ситуации на борту) — это анализ информации, полученной на диспетчерском пункте управления полета по данным радиотехнической информации в реальном времени. Далее — анализ с привлечением статистического материала, надлежательное развитие полета с прогнозированием развития ситуации, передача результатов анализа специалистам авиационных подразделений экипажа в режиме реального времени, связь со средствами массовой информации.

— Если ситуация на борту штатная, то функционал Госцентра сводится к получению и анализу информации об обеспечении безопасности полета отозав авиационными и нарушающих правила ее эксплуатации по результатам бортовой обработки данных параметрических регистраторов, результатов работы специальных программ: ресурсы времени и дистанция, дальности работы радиотехнических систем, контроль расхода топлива, оценка взлетного веса и т.д.

— **В рамках разработки концепции обеспечения безопасности полетов с использованием аппаратуры ЗАО «Дженерал Телеком», мы совместно с разработкой и внедрением нормативных и методических документов, осуществляем составление специального программного обеспечения нормативным требованиям, разрабатываем методики и алгоритмы специального программного обеспечения бортового контроля работоспособности бортовых систем воздушных судов, методы оценки достоверности аварийного сигнала и анализа ситуации с привлечением статистического материала банков данных по авиационным происшествиям, инцидентам и отказам авиационных оборудования.**

— **И последний вопрос, Павел Леонидович, в самых ближайших задачах Госцентра.**

— Конечно же, продолжать обновление лабораторного оборудования. Сегодня есть возможности для более эффективного использования средств авиационной техники, как в профессиональной и производственной, но для этого необходимы приборы и аппаратура более современные, более совершенные, соответствующие мировой научной уровню. Большая и большая проблема — обеспечение кадрового состава Центра. У нас работают специалисты высочайшей квалификации, в своем роде уникальные, но жить есть жизнь и думать о том, кто придет им на смену завтра, нужно уже сегодня.

— **Очень важная задача — в соответствии с Memorandum о сотрудничестве между Минтрансом РФ и ИКАО о предоставлении технического сотрудничества продолжать готовить государственных инспекторов по безопасности полетов. Ну и, конечно же, будем активно продвигать работу по созданию и внедрению комплексной системы обеспечения безопасности полетов с использованием аппаратуры ЗАО «Дженерал Телеком». Она имеет большое будущее, поскольку целиком и полностью направлена на решение самой главной проблемы отрасли — повышение безопасности полетов.**

Беседу записал
В. ШИТОВ

с. Москва

The prime goal of the civil aviation is to enhance flight safety. This task is solved on scientific, technical and practical levels by the State Center for Flight Safety in Air Transport. The Center is fully accredited and certified. The Center staff members are engaged in research work in the field of emergency situations, restoration of flight data records, simulation of flight dynamics and survivability in the course of accidents. This is done according to the requirements of the International Convention. Decrease the Center was handed over the jurisdiction of the Federal Authority for Transport Oversight. Presently, the Center is in charge of improving State control over the civil aviation activities. It continues to train State flight safety inspectors, creates the flight safety concept. These tasks are highlighted by the Director, the Director of the Center and the Full Member of the International Transport Academy.



Куда летит «ТРАНССИБИРСКИЙ ЭКСПРЕСС»?

15

У меня к авиатранснису особое, можно сказать, родственное отношение. В 1959 году, окончив Ленинградское высшее авиационное училище (ныне Академия гражданской авиации), я под руководством профессора Л.А. Цехонкина защитил дипломный проект «Организация транзитных авиалерейсов из Европы на Дальний Восток через территорию СССР». Тогда я и подумал не мог, что когда-то буду участником его реального осуществления и превращения транссибирского маршрута (ТСМ) в беспосадочный авиаксепресс между Европой и Японией.

ОТКРЫТИЕ ТРАНССИБИРСКОГО МАРШРУТА

В апреле 1967 года началось совместное полеты Аэрофлота и японской авиакомпании «ДЖАЛ» между Москвой и Токио по ТСМ. Это был своего рода прелюдия к его открытию для полетов европейских авиаконцернов. Западноевропейские авиаконцерны ТСМ нужен был как кратчайший воздушный путь из Западной Европы в Японию. Она же три тысячи километров короче, чем гонимая через Северный полюс, по которой осуществлялись полеты некоторых западных авиаконцернов.

Значительное сокращение полетного времени (до пяти часов на рейс) давало авиаконцернам большие экономические выгоды (минимум 30 тысяч долларов на рейс) и конкурентные преимущества. За эти выгоды и преимущества авиаконцерны готовы были платить и пойти на многое. Но из этого многого надо было уметь взять и выбрать максимум того, что требовалось Аэрофлоту в то время в коммерческом плане.

Следует заметить, что в 1970 году Аэрофлот, хотя и выполнял полеты в 54

страны мира, но практически на рынках международных авиалерейсов находился в коммерческой изоляции. Параллельно закончался в том, что в то время в нашей стране действовал закон монополии внешней торговли, по которому коммерческая деятельность зарубежных авиаконцернов на территории СССР была запрещена. По принципу взаимности в большинстве стран Аэрофлот не имел прав собственной продажи авиалерейсов. Изоляция усугублялась и тем, что он не являлся членом ИАТА, а СССР не был членом ИКАО. К тому же аэропорт Шереметьево по своему техническому оснащению с одним аэровокзальным комплексом (Шереметьево-1) как транзитный узел не был готов к качественному обслуживанию международных транзитных рейсов. Требовалось также оснащение западных аэропортов современным аэронавигационным оборудованием.

Надо отдать должное руководителем тогдашнего Министерства гражданской авиации, лично министрам Е.Ф. Логичеву и сменившему его в мае 1970 года Б.П. Бугаеву, начальникам УВС А.В. Босаеву и С.С. Павлову, начальнику ТУ МВЛ ГА В.А. Михайлову и многим другим авиаторам-международникам, которые, опираясь на опыт совместной с авиаконцерном «ДЖАЛ» эксплуатации авиалинии Москва - Токио, в тех условиях смогли подготовить ТСМ к открытию, а в процессе сложных переговоров добиться оптимальных результатов для Аэрофлота.

За предоставление иностранным авиаконцернам прав полетов по ТСМ с обязательной посадкой в аэропорту Шереметьево Аэрофлот получал право свободной собственной продажи авиалерейсов на территориях соответствующих государств, а также права выполнения коммерческих полетов из этих государств в третьи страны. На уровне авиаконцернов были заключены соглашения о коммерческих условиях эксплуатации ТСМ. В качестве главных условий подтверждалось обязательное совместное с авиаконцернами-партнерами участие Аэрофлота в авиалерейсах, одновременное начало полетов по транссибирским авиалиниям и эксплуатация их на условиях «туда».

28 марта 1970 года в Париже было подписано первое соглашение между Аэрофлотом, «Эр Франс» и «Джало» об

открытии в апреле того же года полетов на авиалинии Париж - Москва - Токио с частотой по два рейса в неделю для каждой авиаконцерны. Вскоре аналогичные соглашения были подписаны с авиаконцернами «СОМ», «САС», а позднее с другими европейскими авиалерейсовыми. Так начинался первый этап эксплуатации транссиба и новый качественный этап в коммерческой деятельности Аэрофлота - его активного выхода на международный рынок авиалерейсов. В ноябре 1970 года СССР вступает в ИКАО, что еще больше поспособствовало и авторитет Аэрофлота в системе мирового воздушного транспорта.

В апреле 1971 года и был назначен заместителем начальника ЦУМБС по коммерческой работе. С этого времени и позднее в качестве заместителя начальника УВС, начальника УВС МГА, начальника МКУ ГА мне и моим коллегам пришлось непосредственно принимать участие в переговорах по развитию ТСМ, разрабатывать меры по повышению его коммерческой и экономической эффективности для Аэрофлота.

КРИЗИСНЫЕ МОМЕНТЫ

Первый этап эксплуатации ТСМ продолжало довольно успешно, пока в начале 80-х годов не наступили кризисные моменты, сдерживавшие его развитие. У европейских авиаконцернов появились новые модификации самолета «Боинг-747», способные осуществлять беспосадочные полеты из Европы в Японию через Сибирь. Не уже не устраивало прежние условия эксплуатации транссиба с обязательной посадкой в Шереметьево. Авиаконцерны «Лифганд» и «Бритиш Брайдл» приостановили свои полеты по ТСМ, настаивая на выделении беспосадочных рейсов. Но отменять беспосадочные полеты через воздушное пространство в то время было довольно сложно. Требовалось Постановление правительства об открытии на территории СССР международных беспосадочных воздушных трасс. Коллективом УВС вместе с другими управлениями МГА была проделана большая работа по его подготовке и согласованию. Особо следует отметить положительную роль В.Г. Шевченкова, возглавлявшего тогда службу УВД. Постановление вышло 3 октября 1983 года - в ре-



Соглашение об эксплуатации линии Париж — Москва — Тисно подписано. Слева направо: Бессид (Аэрофлот), Марин («Эр Франс») и Такал («Джэл»). 25 марта 1970 г.

«Боинг-747» в аэропорту Шереметьево.

гар известных событий вокруг инцидента с экономическим самолетом, спровоцировавшего бойкот международных полетов Аэрофлота рядом европейских стран. Реализация постановления оказалась довольно трудной задачей, потребовавшей почти два года. Необходимо было выработать подход всего нашу позицию и взаимоприемлемые условия эксплуатации при беспосадочных полетах самолетов иностранных авиакомпаний с тем, чтобы защитить экономические интересы и поддержать конкурентоспособность Аэрофлота на транссибирских линиях, сохранить принципы их совместной коммерческой эксплуатации.

Говоря проще, при заключении новых соглашений нам хотелось иметь баланс коммерческих прав и, как следствие, баланс экономических выгод. Нам было ясно, что предоставление иностранным авиакомпаниям права беспосадочных полетов с использованием широкофюзеляжных самолетов даст им значительные дополнительные выгоды и преимущества, что могло негативно сказаться на коммерческой эффективности транссибирских рейсов Аэрофлота.

За счет естественного падения затратки и резкого сокращения поступлений от оборов за посадку и обслуживание иностранных самолетов в аэропорту Шереметьево существенно уменьшались валютные доходы Аэрофлота. Поэтому зарубежным компаниям было предложено, чтобы количество выполняемых ими рейсов без посадки с посадками в Шереметьево должно быть в соотношении 50:50. Но они не приняли это условие. Их интерес к полетам через Сибирь начал падать. В 1985 году полеты по ТСМ продолжали выполнять только три авиакомпании — «ДЖАЛ», «САС», «Эр Франс».

РЕАНИМАЦИЯ ТСМ

Чтобы реанимировать ТСМ, было принято решение пойти на более широкое предоставление иностранным авиакомпаниям права беспосадочных полетов, а также выполнять полеты на этом маршруте в комбинированном варианте: в восточном направлении без посадки в Москве, в западном — с посадкой. Причем в каждом конкретном случае соотно-

шение рейсов с посадкой и без посадки в Москве определялось с учетом тех дополнительных коммерческих преимуществ, которые получал Аэрофлот как при полетах по ТСМ, так и в двустороннем авиаобращении. Так формировались пакеты соглашений. В них вводили условия сохранения за Аэрофлотом основных прав (свободной продажи авиаперевозок, прелета территории соответствующего государства и участка Аэрофлота в воздушных водах Европы — Японии), а также получения дополнительных коммерческих выгод, компенсирующих возможные финансовые потери Аэрофлота.

Для апробации нашей позиции была проведена серия предварительных встреч и консультаций, прежде всего с европейской стороной, как главным партнером Аэрофлота по эксплуатации ТСМ. Первые официальные переговоры по этим вопросам состоялись в Москве в феврале 1985 года. Их проводил с авиационными властями Японии самый опытный «негазийер» (переводчица) УИС Т.А. Марин, в то время — мой заместитель.

Во время переговоров возник довольно интересный момент. Японцам с удивлением встретили сообщение о возможности выполнения беспосадочных транзитных рейсов, но заявили, что на эти транзитные рейсы в соответствии с международной практикой не должны распространяться условия коммерческих договоренностей, и они должны быть исключены из любых соглашений. «Но вы, надеемся, понимаете», — сказал в ответ Марин, — что по размерам территории СССР — это далеко не Сенгапур...»

Восхищаясь длительной паузой, после которой переговоры пошли нормально. В итоге 9 февраля 1985 года, в День Аэрофлота, была подписана первая, историческая по своей сути, договоренность о начале с 1 апреля 1986 года четыре, а с 1 апреля 1987 года пяти беспосадочных рейсов в неделю с посадкой в Москве на самолетах «Боинг-747» для авиакомпании «ДЖАЛ». Аэрофлот мог выполнять до десяти рейсов на самолетах Ил-62. Перевозки от всех рейсов Аэрофлота и «ДЖАЛ» по ТСМ включались в планы соглашения между обеими авиакомпаниями.

Мне в это время пришлось вести трудные переговоры с американцами о возобновлении прерванных Администрацией США из-за инцидента с японским самолетом полетов Аэрофлота в США. Неожиданно для нас они предложили предоставить для «Пан Америкэн» право беспосадочных полетов через территорию СССР из пункта Западной Европы в пункты Индийского полуострова. Такое право было предоставлено в обмен на получение Аэрофлотом права собственной гражданской авиации в США.

Эти два события назвали широко освещенные в мировых средствах массовой информации. В известном авиационном журнале «Эрайд Бизнес» появилась большая статья «Добря волк СССР осмелит открывать новые воздушные трассы», в которой, в частности, отмечалось: «Соглашение, позволяющее авиакомпаниям «Пан Америкэн» и Аэрофлоту возобновить воздушное сообщение между СССР и США, а также разрешающее прямые беспосадочные полеты между Европой и Японией через советское воздушное пространство, могут дать авиакомпаниям «Пан Америкэн» и «Джэл» реальное преимущество, причем на довольно выгодной основе...»

Новые транссибирские беспосадочные маршруты проложены в огромном советском воздушном пространстве. Положение этой страны как огромного бастиона между Европой и Востоком предоставляет ей



широкие возможности отставания своих интересов при переговорах по воздушному транспорту...».

Это утверждение почти двадцатилетней давности звучит актуально и сегодня...

БЕСПОСАДОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

С отрывком авиакомпания «ДЖАЛ» в апреле 1989 года беспосадоочный полет по Токю в Лондон и Париж начал работу беспосадоочный трансiberийский экспресс. У Аэрофлота появились значительно больше возможности своего активного участия в дальнейшем развитии ТСМ и использование его в качестве мощного коммерческого инструмента. Это дало начало новому подходу в сотрудничестве с иностранными авиакомпаниями.

В 1987 году начался прорывной этап в развитии ТСМ. Он ознаменовался заключением «мрафонов» по достижению новых объемов договоренностей о расширении полетов Аэрофлота и иностранных авиакомпаний по этому маршруту. Была проведена целая серия встреч и переговоров. Миссией с моими коллегами из УВС и ЦУМВС пришлось вести их и подписывать новые договоренности с представителями авиакомпаний ФРГ, Англии, Финляндии, Австрии, Бельгии, ИФР, Италии, Голландии, Скандинавских стран. Эти договоренности как и ранее, предусматривали собой пакетные соглашения, но каждое со своими особенностями и нюансами. Конечно, самыми острыми вопросами были коммерческие выгоды для иностранных авиакомпаний и соответствующие компенсации для Аэрофлота, а также выработка механизма взаимной прибыли владельцев и баланса экономического выгода. Тогда у Аэрофлота, как одной системы гражданской авиации СССР, были широкие возможности маневра — от аэронавигационных и аэропортовых сборов до топливозаправочных цен и ставок за техническую и коммерческую обслуживание, которые использовались для выработки соглашений. Но самым неожиданным для нас стало предложение одной из авиакомпаний купить у Аэрофлота неиспользуемые им предпроектные соглашения частоты и таким путем увеличивать количество своих беспосадоочных рейсов. Так появились компенсационные платежи, которые представители Еврокоза подчас оскорбительно окрестили «королевским сбором» («royalty»). С некоторыми авиакомпаниями были заключены компенсационные соглашения о поставке радионавигационного оборудования в запасные аэропорты Сибири, травяные и стажировые наши диспетчеры УВД.

В ходе встреч и переговоров наши партнеры поднимали вопросы о некоторых недостатках в обслуживании пассажиров и воздушных судов, выполняющих полеты по ТСМ, аэронавигационном оснащении и обеспечении запасным аэродромом. В декабре 1987 года состоялось заседание коллегии МА, на которой рассматривался вопрос «О состоянии и перспективах развития трансiberийского и трансазиатского маршрутов в системе воздушных сообщений СССР с зарубежными странами». Министр поручил мне выступить с докладом по повестке дня. В постановлении Коллегии имелась высокая коммерческая эффективность ТСМ, создавая у зарубежных авиакомпаний устойчивый интерес к сотрудничеству с Аэрофлотом. Предусматривалось расширение перечня международных трасс, запасы аэродромов, оснащение их современным радионавигационным оборудованием, а также меры по устранению недостатков в обслуживании иностранных пассажиров и воздушных судов.

Трансiberийский авиаэкспресс получил мощный импульс для дальнейшего динамичного развития, постепенно превращаясь в геополитическую и коммерческую структуру, которая обеспечивала сбалансированность коммерческих прав и экономических выгод для всех авиакомпаний — участников эксплуатации ТСМ. Трансiberийский магистраль стала неотъемлемой частью и главной составляющей транзитного авиационного потенциала России.

ЕВРОКОМИССИЯ И ТСМ

Эта структура и механизм, сохраняя свою жизнеспособность и в ходе переговоров, и в постперелетный период, активно работают и действуют и поныне в новых рыночных условиях. Вместо идеальных рейсов в начале, теперь по ТСМ совер-

ели судить по публикации в российской прессе — таких газетах, как «Известия», «Коммерсант», «Российская газета» и других.

Сначала появились сообщения, что российские авиационные власти провели переговоры с Еврокомиссией по вопросу компенсационных выплат за полеты европейских авиакомпаний по трансiberийскому маршруту. Было принято решение о необходимости изучения возможности модернизации существующей системы компенсационных выплат. Позже появились сообщения со ссылкой на представителей руководства авиакомпаний и ОАО «Аэрофлот». По их мнению, «расширяет» предмет спора кооперирующие субъекты, другими словами — авиакомпания, и в их коммерческие отношения авиационисты не должны вмешиваться.

Счастливого полета,
«Аэрофлот»,
«Фототека
журнала».



шаются десятки рейсов авиационно. Главным партнером, или игроком, как говорят сейчас, на трансiberийском поле является ОАО «Аэрофлот» — Российские авиалинии — преемник советского Аэрофлота. Известно, что Россия через ОАО «Аэрофлот» продолжает получать от иностранных авиакомпаний компенсацию за использование ТСМ в сумме 250–300 млн. долларов ежегодно. Это значительная сумма. Но, безусловно, выгоды иностранных авиакомпаний от использования ими трансiberийского маршрута превышают эту сумму в разы. Это подтверждается и тем, что их интерес к расширению своих полетов по ТСМ с каждым годом растет. Продолжат поступать запросы на такие полеты и от новых авиакомпаний.

В этой ситуации нельзя оставить без внимания появившаяся за последнее время заявления представителей Еврокоза об аннулировании существующих договоренностей по использованию ТСМ и отмене компенсационных платежей в связи с вступлением России в ВТО. Условно против самолета авиакомпании ЕС над территорией Сибири они называют «дискриминационными», а компенсационные платежи полевой «Аэрофлот». За отмену компенсаций выступает Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА). Вызывает сожаление, что на эти оскорбительные выпады нет ясной и выдержанной ответной позиции российских авиационных властей. Их реакция на это не очень внятна и противоречива,

На мой взгляд, позиция и требования Еврокомиссии и АЕА об отмене компенсаций неправомерны, и нашим авиационным властям не следовало бы вступать в переговоры с Еврокомиссией по этому вопросу. У нашей страны не было и нет никаких соглашений по воздушным сообщениям не с Еврокомиссией, ни с АЕА. Все договоренности по условиям полетов по ТСМ носят двусторонний характер как на уровне государств, так и авиакомпаний. А насколько мне известно, ни одно государство и ни одна авиакомпания не заявили о расторжении своих договоренностей. И это является убедительным подтверждением, что трансiberийская авиалиния продолжает быть и оставаться важной экономической и геополитической структурой составляющей в системе мирового воздушного транспорта.

Владимир САМОЙКОВ,
академик международной
академии транспорта,
кандидат экономических наук

Aeroflot, Air France and Japan Airlines signed the Agreement on Paris — Moscow — Tokyo operations in West Europe and Japan via the USSR territory took place in April that year. That is how the Trans-Siberian airway was opened 25 years ago to become an important international route from Europe to South East Asia via Russia. The author of the article who took part in generation and implementation of this idea dwells upon present day problems and prospects of the Trans-Siberian airway.

Лето и осень 1941 года были, пожалуй, самым трудным временем для страны. Немцы подошли к Ленинграду, развалил в Москве Красная Армия несла большие потери. Многие крупные подразделения попали в окружение. В таком вражеском кольце оказался и тяжело раненый командующий Брянским фронтом генерал-лейтенант А.И. Еременко. Андрей Ивановичу требовалась срочная и сложная операция, какую в полетах условия сделать было невозможно — только в тыловом госпитале.

Немецкое командование знало, где находится раненый советский военачальник столь высокого ранга, и непременно хотело взять его в плен. Над тем районом днем и ночью барражировали фашистские истребители, усилили противозенитную оборону.

Следующая опасность подстерегала в линии фронта. Самолет Кашуба угодил в луч прожектора. Вокруг стало сжиматься кольцо разрывов зенитных снарядов. И опять выучил энергичный маневр. Меня высоту и курс, удалось вырваться из огненного плена. Но на все эти метания в темном небе ушло много времени, а с ним и топлива. Хватит ли, чтобы дотянуть до аэродрома? Хватит-то хватит. Но район аэродрома накрыл густой туман. Посадка в таких условиях исключалась. Что может выручить? Поляна Оси. Там заливные луга, место должно быть ровным. Кашуба приземлил свой самолет так удачно, что в конце пробега остановился у большой копны сена, даже не разрушив ее. С помощью местных жителей раненого отвезли в село, а затем на автомашине — в Москву, в госпиталь.

СПАСАЯ ГЕНЕРАЛА



В ночь на 12 октября 1941 года в штаб Особой авиакорпуса связи ГВФ поступил приказ из Генштаба: во что бы то ни стало вывести командующего фронтом в тыл. Выполнение этого задания доверили двум лучшим пилотам — П.Кашубе и М.Сергееву. В ту же ночь два санитарных самолета вывели с подмосковного аэродрома. Первым шел Кашуба, следом, с небольшим интервалом — Сергеев.

Над линией фронта их сильно «помогали» вражеские зенитки, затем «прицелились» истребители. Но оба летчика в подобные переплеты попадали уже не раз. Умело маневрируя скоростью и высотой полета, порой опускался чуть ли не до самой земли, ушли от преследователей. Отыскали площадку, где должны были приземлиться. Кашуба сел благополучно, а Сергеев едва начал заходить на посадку, увидел, что его обстреливает немецкий истребитель. Летчик резко повернул в сторону, отвлекая на себя противника, чтобы Кашуба смог выполнить главное задание. Сергеев ушел от фашиста все дальше, но тот все-таки подбил «перкалево-фанерный» безоружный самолет. Пришлось идти на вынужденную. Фашисты ринулись к тому месту, чтобы захватить пилота и машину. Но подоспели наши бойцы-охраняемые, и завязался бой.

Но время шло. Уже забрелки рассвет. Лететь обратно было поздно. Стало ясно, что полет надо отложить до следующей ночи. Самолет тщательно замаскировали и стали ждать. Как мучительно долго тонуло время! Когда стемнело, взошел на борт раненый, Кашуба поднял в небо своего крылатого «санитара». Не прошло и нескольких минут, как объявились немецкие истребители. Они тоже готовились к этой встрече. Кашуба сбросил газ, перешел на бесшумные планирование, потом, прижавшись к верхушкам деревьев, бросающим полетом сумел оторваться от преследователя.

Генерал-лейтенант Андрей Иванович Еременко (после войны герой Сталинграда, Маршала Советского Союза) награжден орденом Ленина и орденом Красного Знамени. А вскоре вышел Указ о присвоении старшему лейтенанту Кашубе звания Героя Советского Союза.

Вот что писали о нем в газете «Известия» 27 ноября 1941 года:

«Герой Советского Союза П.Т. Кашуба до войны был летчиком в системе аэрофотосъемки, в свое время работал в сельскохозяйственной авиации по борьбе с вредителями, приобрел колоссальный опыт полетов в самых сложных метеорологических условиях, в обстановке, когда приходится совершать посадки на непристосованные площадки. Теперь злот опыт Кашуба использует в борьбе с другими вредителями...»

Расскажем подробнее об одном из первых героев Советского Союза, получившем это высокое звание в самый трудный период Великой Отечественной войны.

Сын крестьянина из небольшого села в Ставропольском крае первоначально связал свою судьбу с сельским хозяйством. В 1933 году окончил Краснодарский кооперативный техникум и был рекомендован для продолжения образования в московский институт. Но тут пришло новое уведомление — набор Кашуба уходит со второго курса института и поступает в Ейское военно-морское авиационное училище летчиков, которое с отличием оканчивает в 1936 году.



Казалось бы, сбылась мечта. Увы. После одного трудного полета он сильно простудился, потом начались разные неприятные осложнения, и медицина вынесла свое заключение: больше скорости этому молодому летчику противопоказаны, рекомендована работа на земле. И вскоре оказывается Кашуба в Пятигорском аэроклубе начальником штаба. Но не мог он жить без неба, без полетов, и, наконец, получил разрешение летать, но на самом тихомодном самолете — У-2. Так и оказался он в сельхозавиации, а, отлично показав там себя, перевелся в аэрофотосъемочную.

Уже в июне 1941-го он начал летать в тыл врага и зарекомендовал себя одним из лучших пилотов при выполнении спецзаданий.

Летом 1942 года Павла Кашубу направляют на передовую в Летный центр ГВФ, после окончания которого он становится командиром самолета Ли-2 1-й авиатранспортной дивизии особого назначения ГВФ.

Совершал ночные полеты в тыл врага к партизанам Крыма, Украины, Белоруссии, доставлял различные грузы передовым частям Красной Армии.

В одном из боевых полетов самолет Кашубы сбили. Больше месяца блуждала летчики по лесным и горным тропам. Пятигорск, чем попало, лесными дарами в основном. Наконец, нашли партизанский отряд, откуда авиаторов и вывели на «большую землю».

Вскоре Павел Кашуба получил новый Ли-2 и продолжил летать по тылам врага, выполняя самые сложные боевые задания. Но однажды декабря ночью 1944 года Герой Советского Союза Павел Кашуба ушел в свой последний полет. С заданием он не вернулся. О последнем бое летчика и его экипажа ничего не известно и помню. Но его боевые подвиги навечно вписаны в летопись Великой Отечественной.

Начал свою авиационную биографию Василий Дончук военным, когда закончил Ейское военно-морское училище летчиков. Служил на Дальнем Востоке и в Заполярье. Участвовал в боях на озере Хасан. И закончил свою короткую жизнь военным. На полгода с небольшим стал он командиром разведывательной эскадрильи 7-й воздушной армии. Вся остальная его летная биография связана с гражданской авиацией – и довоенная, и военная.

Уже опытного летчика, его назначили командиром авиаотряда гражданской авиации в Воркуте. Еще в тридцатые годы летал он над побережьем и островами Белого, Баренцева, Карского морей. Летал по неизведанным трассам, садился на кварцевых приборных ледяных припаях, на глухих таежных лесосеках. Его знали геологи всех северных исследовательских партий. Он спасал замерзавших в тундре людей. Словом, будничная работа полярного летчика.

Сразу после начала войны хотел добровольно уйти на фронт. Отказали. Такие мастера нужны были в тылу. Кто-то должен же учить новичков осваивать небо Крайнего Севера? Помог человек, который знал Дончука, можно сказать, понаслышке – известный полярник ас Петр Павлович Москаленко. Он-то и «устроил» вызов Василию Дончуку на фронт, и у него же Василий проходил фронтovou выучку.

В первые годы моей работы в журнале «Гражданская авиация» мне повеселилось побеседовать с Петром Павловичем, заслуженным пилотом СССР, кавалером двух орденов Ленина и с богатейшей летной биографией, арктической и антарктической. Это его руководитель многих полярных экспедиций Герой Советского Союза Алексей Федорович Трещинков назвал «Маршалом в Антарктиде». Но сегодня не о нем речь. Вспоминая о фронтовой страде, Москаленко довольно много упоминал о Василии Дончуке. Вот что он, в частности, рассказывал:

«В его боевом крещении мне довелось принять участие. А было так. Разведка установила, что в порту Либорга на берегу Ботнического залива немцы выгружают из пароходов военные материалы. Командование ВВС фронта приказало 5-му полку ГВФ нанести бомбовый удар по этому порту. На одном из Ли-2 в первый раз на боевое задание вылетел Василий Дончук. Задание было трудным. Нужно было пересечь линию фронта и, чтобы достигнуть цели, углубиться на оккупированную территорию километров на пятьсот.

Дончук мастерски преодолел линию фронта, умело обходя огневые точки врага, точно ориентировался по местности и карте. Незаметно подошел к порту и метко поразил цель. В дальнейшем



С ЗАДАНИЯ НЕ ВЕРНУЛСЯ

Василий Дончук стал одним из лучших бомбардиров полка.

Полеты на Севере всегда были сложны, а в военное время особенно. Сложны прежде всего в аэронавигационном плане. Плюс к тому неустойчивая погода: частые туманы, осадки, низкая облачность, летом – белые ночи, зимой чуть ли не целые сутки сумерки или темень. Из-за недостатков аэродромов посадку часто приходилось совершать в местах, где еще продолжали действовать многочисленные окруженные, но недобитые группы немцев и финнов.

Десятки раз при возвращении с боевого задания самолет Дончука был обстрелян фашистскими истребителями, случалось, что пули пробивали бензобаки, задевали лонжероны. А однажды снаряд разорвался в плоскости, пробил кабину, но всякий раз пилот в прямом смысле слова «на честном слове (а однажды) и на одном крыле» дотягивал самолет до своей базы. А потом в машине насчитывали более сотни пулевых и осколочных пробоин.

Последнее свое боевое задание Василий Дончук полетел выполнять в ночь на 21 октября 1944 года. Товарищи так и не дожидались его возвращения на базу. Его самолет пропал в небе над Северной Норвегией.

До окончания войны оставалось меньше полугода.

А за месяц до этого в полк пришла газета «Вечерняя Москва», военный корреспондент которой рассказывал об одном из последних подвигов отважного летчика.

«Дончук получил приказ установить наличие самолетов на вражеском аэродроме в глубоком тылу у немцев. Лететь предстояло далеко. Чтобы хвятило горючего, он попросил разрешения не брать с собой штурмана. Курс точно рассчитали на земле. Разведчик вышел к глубинному аэродрому противника внезапно и успел все сфотографировать. Не ожидавшие столь дерзкой разведки неприятельские зенитчики не успели сделать ни одного выстрела. Дончук прошел в глубь вражеской территории и затем, часто меняя курс, посадил машину обратно. А вскоре над неприятельским аэродромом показали наши бомбардировщики. Было уничтожено 19 вражеских самолетов».

Сотни раз летчики 5-го полка ГВФ летали к партизанам. И здесь Василий Дончук подавал пример многим. За годы войны он совершил 270 успешных боевых вылетов, из них 136 – на дальнюю и близкую разведку, 64 – на выброску десантов в тыл врага, 65 – на бомбардировку промышленных объектов, железнодорожных станций и баз противника, пять – с посадкой в тылу врага.

За отличное выполнение боевых заданий, за отвагу и мужество Василий Иванович Дончук был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 2-й степени, орденом Красной Звезды и медалями. В 1944 году за героические подвиги, проявленные при выполнении боевых заданий, майору Василию Ивановичу Дончуку было присвоено звание Героя Советского Союза.

Авиаторы Заполярья чтут его память. На здании аэропорта Воркуты установлена мемориальная доска в честь героя. В городском краеведческом музее бережно хранятся летная книжка и другие документы, рассказывающие о жизни и подвиге Василия Ивановича Дончука. В Хабаровске, где в аэроклубе начал свой летный путь герой нашего рассказа, и в Воркуте есть улицы, названные именем пилота Василия Дончука.

Б. ОРЛОВ

г. Москва

ВОЗДУШНЫЕ СТРАЖИ ПОРЯДКА

*Жизнь дежуря и карта
Московского центра УВД*



В этом здании на Большой Внуковской улице в авиагороде обслуживают аэропорта вот уже двадцать четыре года круглосуточно несут нелегкую, но чрезвычайно ответственную службу специалисты Московского центра автоматизированного управления воздушным движением (МЦ АУВД). Они контролируют воздушную зону общей площадью 720 тысяч квадратных километров и обслуживают ежегодно около 350 тысяч полетов воздушных судов различных министерств и ведомств, а также особо важные специальные рейсы. В зоне ответственности центра находится более 100 аэродромов различной принадлежности, в том числе 30 аэропортов гражданской авиации. Через ней проходит 108 воздушных трасс, тридцать из которых – международные, и 35 маршрутов опреленна. Рассказывает начальник МЦ АУВД В.В. ЕГОРОВ.



— Владимир Васильевич, как и когда родился идея автоматизировать управление воздушным движением?

— К началу 70-х годов прошлого века стало ясно, что управлять воздушным движением по старинке, когда рабочими инструментами диспетчера УВД были тангента, планшет, карандаш и резинка, уже невозможно. Интенсивность полетов росла год от года, а вместе с ней нарастал и поток радиолокационной и другой информации, которую требовалось «переварить» для оперативного принятия решений. Психологические возможности человека-оператора неуклонно приближались к своему пределу, что самым серьезным образом угрожало безопасности воздушного движения. А поэтому со всей очевидностью встал вопрос об автоматизации процессов получения и обработки информации.

Одним из инициаторов, организаторов и идейных руководителей проекта АС УВД стала Татьяна Григорьевна Анодина, а то время начальником Управления радиоэлектронного оборудования Министерства гражданской авиации СССР вместе с группой энтузиастов ведущее министерство и научные учреждения страны в области радиоэлектронных средств УВД и связи она обосновала необходимость автоматизации процессов управления воздушным движением (УВД). А в мае 1973 года Правительство СССР одобрило предложение Министерства гражданской авиации и ряда промышленных министерств о закупке за рубежом соответствующего оборудования. Им намечалось оснастить Московский районный и аэронавигационный центр управления воздушным движением с размещением его в аэропорту Внуково, а также Киевский аэроузел с центром управления в аэропорту Борисполь и аэропорт Минеральные воды.

— И работа закончена?

— Не совсем так. Вначале предстояло сделать выбор фирмы, производящей оборудование. А это требовало всесторонней и тщательной эксперти-

зы, серии сложных переговоров об условиях закупки, монтажа и ввода в эксплуатацию системы. На всё это ушло более двух лет. Наконец, в июне 1975 года был подписан контракт со шведской фирмой «СТАНСААБ» (впоследствии «ДАТАСААБ»).

Совместный советско-шведский проект получил название «ТЕРКАС». С нашей стороны его реализацией занимались специалисты Научно-экспериментального центра АУВД (ныне Гос НИИ «Аэронавигация») и ГПИ и НИИ «Аэропроект». Техническое руководство с советской стороны осуществлял В.Савицкий, со шведской — Л.Мартенссон. В апреле 1981 года Московский Центр

АУВД был принят в эксплуатацию.

— Решение каких задач он взял на себя?

— Практически всё, что связано с приемом и обработкой информации о воздушных судах, поступающей от радиолокационных станций и автоматических радиопеленгаторов; объединение этой информации для её формирования и отражения на индикаторах; прием, обработка и рассылка пользователем информации о планах полетов и многого другого, включая документирование плановой, радиолокационной и иной информации. Причем, память системы позволяет обеспечить хранение информации о десяти тысячах стандартных (рейсовых) и трех тысячах пассивных (суботных) и шестистах активных (текущих) планов полетов. Вся информация автоматически распределяется по заинтересованным секторам УВД и используется диспетчерами при принятии решений по обеспечению воздушного движения.

— А какова структура центра?

— Прежде всего это РДЦ — районный диспетчерский центр, обслуживающий воздушное пространство на площади 652 тысячи квадратных километ-

ров. Помимо внутрисекторных и междусекторных воздушных трасс и маршрутов сращения общей протяженностью 18 тысяч километров, в районе расположены местные воздушные линии, большая сеть постоянных маршрутов для полетов государственной и экспериментальной авиации, зоны ограниченных полетов, а также районы специальных полетов и взрывных работ.

Непосредственное управление воздушным движением в РДЦ осуществляется с двадцати одного диспетчерского и трех внешних секторов, расположенных в единой зоне.

В РДЦ также входит группа организации полетов. Она осуществляет предвзлетное и текущее планирование потоков воздушного движения. Ее задача — обеспечить наиболее эффективное использование воздушного пространства в интересах полетов авиации всех ведомств и расчет бесконфликтных пространственно-временных траекторий полетов, планирующих для каждого воздушного судна с учетом заданных ограничений. Все это работа ведется с пультов, расположенных в зале РДЦ.

Другая структура — аэронавигационный диспетчерский центр (АДЦ). Он осуществляет УВД в Московской воздушной зоне площадью 68 тысяч квадратных километров. В ней расположены 32 аэродрома, четырнадцать из которых — гражданские. Районы аэропортов Внуково, Домодедово, Шереметьево и Биково объединены в единый аэронавигационный комплекс. Зона включает также маршруты входа на аэродромы и выхода из них; районы полетов; зоны ограничений; десять разведенных входных и выходных коридоров и кольцевой коридор для транзитных полетов; маршрут для входа и выхода воздушных судов, выполняющих специальные рейсы; маршрут визуальных полетов; зоны ожидания для захода воздушных судов на посадку; зоны аварийного слива топлива и маршруты по объекту материальной части. Управление воздушным движением ведется с шести секторов подпора и четырех круга, расположенных в зале АДЦ.

Наблюдение за движением воздушных судов осуществляется десятью радиолокационными комплексами, состоящими из двух типов обзорных радиолокаторов — первичного, принимающего отраженные сигналы от всех

Начальник центра
В.В. Егорев.

За управление воздушным движением.



Главное полетера В.Л. Рогову ли сформировали в день рождения среды обитая цветов и красочных шаров.

целей, и авторного, который посылает кодированные импульсы и получает ответ только от самолетов, оборудованных так называемыми «ответчиками».

Помимо радиолокаторов, в УВД используются 125 связных и 32 приводных радиостанций, а также шесть вычислительных комплексов.



Руководитель полетов аэропортового диспетчерского центра Н.А. Белькин.

— Владимир Васильевич, каким же должен быть уровень специалистов, управляющих столь сложным и ответственным «хозяйством»?

— Подтекст вопроса мне хорошо понятен. Как инженерно-технический, так и диспетчерский персонал — специалисты высшей квалификации. Достаточно сказать, что 85 процентов диспетчеров аттестованы по пересому классу, а свыше на английском языке владеют все до одного. Иного состояния, сами понимаете, достигнуть нельзя.

— Но ведь это очень не просто добиться...

— Безусловно. Первоначальную подготовку все специалисты получили в инженерных вузах, Академии гражданской авиации или авиационных колледжах. А у нас процесс их обучения продолжается непрерывно. Для этого специально создан Центр подготовки персонала, где наряду с теоретическими занятиями по метеорологии,

аэронавигации, нормативным документам и другим дисциплинам ведется углубленное изучение физиологии радиоборьбы на английском языке согласно нормам и правилам ИКАО, а также дается тренинг на специальном тренажере.

Возможности тренажера позволяют обеспечить имитацию УВД в любом районе земного шара, включая аварийные ситуации в воздухе и на земле. Одновременно можно проигрывать тридцать различных управлений с имитацией до 150 полетов воздушных судов. Тренажер также используется для решения экспериментальных задач по совершенствованию структуры воздушного пространства, обучения новым методам и технологиям работы.

Все это дает свои результаты. За все годы функционирования центра авиационных происшествий по вине персонала у нас не было и, надеюсь, не будет. Правда, нарушения некоторых правил УВД еще, к сожалению, случались. Были и опасные сближения воздушных судов, но диспетчерская система контроля работы диспетчерского состава позволяет принимать своевременные меры по устранению недостатков.

— Все это замечательно, Владимир Васильевич. Но, как мне известно, у вас очень много проблем с заменой оборудования, выработавшего ресурс. Это так?

— Совершенно верно. Срок службы систем — пятнадцать лет. В 1996 году их ресурс закончился. Специалисты нашей ремонтно-эксплуатационного цеха проводили капитальную работу по замене и модернизации отслужившего свой обороту. В частности, на радиолокационных позициях «Диржинск», «Домодедово» и «Зиминск» введены в эксплуатацию переносные радиолокаторы отечественного производства «Утес». В тех же «Зиминск», а также на позициях «Таловая» и «Диржинск» проведена основательная модернизация средств вторичной радиолокации. Не говорю уже о массовой замене радиостанций «Полет», нескольких комплексов правых радиостанций ОСП-9У, ОСП-7 и ПАР-10, дизель-электрических агрегатов, линий электроснабжения и многом другом.



В апреле текущего года ресурс оборудования будем продлевать уже в девятый раз. Нетрудно понять, насколько это трудоемкая и ответственная работа. А на приобретение новой техники нужны неподъемные для нас капиталовложения.

Положение усугубляется еще и тем, что в связи с крупномасштабной реконструкцией аэропорта Внуково, что само по себе надо только приветствовать, Московскому центру АВД предстоит передислоцироваться на другое место. А это не только большие финансовые затраты, но и непростые инженерные решения.

— Владимир Васильевич, но ведь это только одна сторона проблемы. А что скажете о подготовке центра к работе в новых условиях шлояирования, на которые перешли страны Евросоюза и неизбежно должна перейти Россия?

— К новым условиям, бесспорно, нужно адаптироваться. Но мы рассматриваем проблему гораздо шире. Над Россией, включая Московскую воздушную зону, прокладывает важнейшие международные авиамаршруты. Если мы не осянем их современным навигационным оборудованием, которое стопроцентно сопрягается с бортовым и позволяет гарантировать безопасность полетов, западные авиакомпании, несмотря на финансовые издержки, откажутся и от трансбирского, и от кроссроссийских маршрутов и станут летать, минуя Россию. В итоге там, где можно зарабатывать серьезные деньги, образуется черная дыра.

— Неужели наша беседа закончится на такой пессимистической ноте?

— Нет, я не пессимист, но реальность такова, что обо всем этом надо задуматься не только на отраслевом, но и на государственном уровне. Вы назвали нас воздушными стражами порядка. Так вот, чтобы мы могли действительно отвечать за порядок в небе и по-прежнему гарантировать высокую надежность каждого полета, нам нужна серьезная финансовая поддержка. Надеюсь, это хорошо понимают не только мои коллеги.

Беседовал Анатолий ТРОШИМ, д/п Внуково.

А это рабочее место руководителя полетов.

Фото автора и В. ГРЕБНЕВА.



Знайки Москвы скажут: «На Пресне никогда не было даже аэродрома, не то что аэропорта – и будут не правы. Уже второй год подряд в Центре международной торговли, что расположен у излучины реки близ известных «Трех гор», в конце зимы состоялась международная специализированная выставка «ИНДУСТРИЯ АЭРОПОРТА – AIRPORT INDUSTRY-2005», представлявшая профессиональное оборудование, технологии и услуги для аэропортов и авиакомпаний.

Вместе с ней прошла одноименная международная конференция, привлекавшая внимание большого числа специалистов.



АЭРОПОРТ НА ПРЕСНЕ

В этом году экспозиция пополнилась большим числом новых участников из России и зарубежных стран, но по-прежнему сохранила свой сугубо деловой профиль, ориентированная на самые актуальные проблемы деятельности авиаиндустрии. К их числу, безусловно, принадлежат вопросы авиационной безопасности, в решении которых на последнюю роль играет подмосковное ООО СКБ «МЕДРЕНТЕХ». Оно занимается разработкой и производством рентгеновской досмотровой техники. При этом широко используются шестидесятилетний опыт, накопленный в области работы с высоковольтной аппаратурой. Это помогло компании представить сейчас целую гамму установок для контроля ручной клади и багажа, вплоть до крупногабаритного, весом до 200 килограмм. Сопоставление технических характеристик отечественной досмотровой аппаратуры с зарубежными аналогами показывает, что наше изделие ни в чем не уступает иностранному, за исключением значительно меньшей стоимости. Это обстоятельство, наверное, определило выбор администрацией обновленного аэропорта Внуково и ряда других российских аэровокзальных комплексов, решивших установить в секторах контроля изделия компании «МЕДРЕНТЕХ».

Свою оригинальную разработку «Нордвей» привез Рощальский зимне-летний завод, расположенный в центре России. Жидкий реангент создан Гарем Социалистического Союза, доктором технических наук В. Орловым на безвредной азотистой основе для борьбы с гололедными образованиями на искусственных взлетно-посадочных полосах. «Нордвей» сертифицирован Госстандар-

том РФ, а также Межгосударственным авиационным комитетом.

Вот официальный результат его применения, подтвержденный опытом эксплуатации в северных климатических зонах: «Закрытие аэропортов по причине обледенения полоски – исключено». С этим выводом перекликается отзыв, присланный из стоковского аэропорта Арланда: «С внедрением щеток проблема обледенения и экологии сточных вод на аэродроме была полностью решена». Надо ли говорить, какое это имеет значение для безопасности полетов и охраны окружающей среды?

Можно было бы привести немало других положительных, а то и просто восторженных характеристик экспонатов, представленных на «ИНДУСТРИЯ АЭРОПОРТА – AIRPORT INDUSTRY-2005». Самая квалифицированная оценка всему показанному прозвучала в ходе научной конференции, сопровождавшей выставку. В дискуссии приняли участие представители министерств, ведомств, отраслевых ассоциаций, руководители воздушных компаний – разработчиков и видные научные специалисты.

Были рассмотрены вопросы инвестиционного потенциала авиационной отрасли, кредитная политика российских банков и финансирование авиации, возможности привлечения иностранных инвестиций, развитие аэропортов федерального и регионального значения, федеральные авиалинии и грузоперевозки. Особое внимание было уделено биометрическим технологиям в интересах авиационной безопасности – одному из активно раз-



вивающийся направлений в борьбе с незаконным вмешательством в деятельность воздушного транспорта.

Всеобъемлющая характеристика экспозиции и прошедшей научной конференции была дана министром транспорта РФ И. Левитиным в его приветствии участникам встречи в Центре международной торговли:

« Мы проводя этой выставке особое внимание, так как она станет важной вехой в области внедрения новейшей оборудования и технологий развития аэропортов, улучшения обслуживания пассажиров и обеспечения безопасности полетов.

В. ВИКТОРОВ

г. Москва.



Если ты ПОЛЮБИТЬ НЕБО...



24

Говорят, что настоящие друзья познаются в беде, а сильный характер проявляется на крутых изломах судьбы. На долю пилота-международника Виктора Михайловича Савченкова и того, и другого выпало с лихвой. И верными друзьями Бог, к счастью, не обидел, и проб на отчаяние характера отсутствию, к сожалению, предостаточно. Так что в свои полеты летать довелось ему сплошь познать и головокружительную власть над небесной стихией, и ледяное дыхание пропастей между прошлым и будущим. Впрочем, все по порядку.

С малейшей мальчишка из сибирской глубинки еще в детстве зарядился мечтой о небе. Нет, это были не розовые фантазии, каверзные романтичные мечты и фильмы о героических полетах Чкалова, Периштина, Коллидуэ... С Витой Савченковым все складывалось именно так. У дяди брата его отца был друг Вячеслав Одрицкий — пилот ТБСУ, как тогда называли летчиков гражданской авиации. Он-то и стал, по словам самого Виктора Михайловича, его пилотной звездой. Впоследствии Одрицкий получил звание заслуженного пилота СССР, стал лауреатом престижной премии.

Краснокутское летное училище, куда Виктор Савченко пошел по стопам «дяди Вячеслава», также отличался. Учился он легко и азартно, увлекался каждым полетом, что очень нравилось его наставникам, особенно ледяному инструктору Исаею Максимову, который вывел из курсового на самолете Як-18. В двадцатидесятые годы теперь уже прошлого века эта летная школа была включена в обязательную программу первоначального летного обучения. На ней будущим пилотам давали «попробовать небо» и только потом переводили на Ан-2, считающийся выпускной школой пилота.

— Находя на забуду полета на Як-18, — с удовольствием вспоминает Савченко. — Они несравнимы ни с чем. На «Якше» ты летать словно плывешь, а в большом пассажирском лайнере авиация совсем иная...

В свое время мне тоже довелось испытать радость своего «лётного» полета, и в хороша понимаю Виктора. Было это, правда, не в Краснокут-

ском, а Краснокутском летном училище, но суть дела от этого не изменилась. С благословения начальника училища Николая Васильевича Маркова меня, тогда совсем еще юного журналиста-авиационника, ознакомили парашютом, усадил в учебную струю, давали полосукалорийный «фонор», и решили «прокатить с ветерком».

— Для начала выполняем полет по кругу, — пояснил инструктор и добавил с усмешкой: — Парашют — на всякий случай, смелость — на выдержку, а лодыжки в кабине. Впрочем, нам эта штука не понадобится.

В отличие от тяжелых самолетов, Як-18 замечательно всем своим игрушечным корпусом, разбежался по незначительной грунтовой дорожке и через несколько секунд, словно журавль, подпрыгнул вверх. Когда стрелка аллюметра подтолкнула к цифре «300», инструктор заметил:

— Высота крута. Простейший полет, с которого мы начинаем.

Под крылом медленно проплыли квадраты полей, серпантинно извивалась кака-то речушка, черепашкой полз длинный железнодорожный состав. А над самой головой за стеклом «фонаря» простерлась безбрежная синяя нуба. Балаян, вынув наружу руку и сложив пальцы уперевшись рядом облако. Сидеть мое еще не успело остыть от воздуха, как инструктор разрешил послушать «стрекозу» на посадочный курс и безжужжачно «перелет» ее у самого «Т». Крутануть за такую филигранную посадку стоило одобрительное «м-м».

— А теперь, если хотите, летим в зону... Шустрый «Як» снова вырвался на старт. У ледяного дядьки командного звания с «маленькой» авторукавкой на диване вместе сгрудилось мальчишка в синей курточкой формы и с искривленным любительством провозгласил как в полет.

На этот раз стрелка высотомера порывалась за тысячу метров.

— Выполняем вираж, — раздался в наушниках голос инструктора, и тут же линии горизонта круто зашляпали нубой, потом энергично выровнялись и серпозакружились в другую сторону.

— Как саморазвешивать?
— Нормально...
— А теперь — штопор. Это последнее, но курсанты нравятся.

Едва слова далили до сознания, самолет вдруг как-то странно приподнял нос, но движение задержал в подвешенном положении и... неожиданно резко сошло прямо на крыло. Какое-то немалая сила тут же развела меня с парашютной сумки, служившей одновременно сиденьем, затем двинула и неслышимо, смена развела и смена крошечка... Бесформенные движения и усилие давят, как хрупкая за стеклом «фонаря» кирпичная фибричная труба, а вместе с тем нагнетают мне каруселью полета за землей.

— Не хватало за ручку управления, — прогудривает изумление, зная и в без того аэрозоле знания инструктору никак нельзя мешать. Было, от страха курсант так «блокировал» ручку управления сиденьем, что полет чуть не закончился трагедией.

Через четыре вылета мотор «Як» катушко вырвет, надав обороты лопастям винта, и самолёт, казавшись, у самой земли превратит свою небесную ленту. Под крылом снова медленно поплыли знакомые квадраты полей, засверкали на солнце серпантин безымянной речушки, а над головой по-прежнему развинулась безбрежная небесная синяя.

— После штопора были еще перевертыши через крыло, «боня», попутчик Нестеров, лодыжки лгт-лгт...
— Когда мы залетели на створку, к машине наперерези бросились курсанты, надеясь «подловить» корреспондента, но, не обнаружив в кабине милого комсомольствующего, разочарованно разошлись. Зато мне показало, что в слове родилась заново, приобщившись к великому таинству летной профессии.

Полет Як-18 остался лишь в воспоминаниях пилота летчика, как Виктор Савченко. Даже те, кто вывуксался из училища лет через пять после него, не имеют о подобной удержании в воздухе ни малейшего представления. А в те времена это было своеобразным посвящением в профессию, которым авиационная молодежь страшно дорожила.

Знавшие училище, молодой вылет переосмыслили поближе к дому — в Новосибирск. Как отличник учебки, он имел право выбора, и просьбу его затвердели.

Первые четыре года летал на Ан-2.

— Школу курсант замечательно... делится он со мной.

И действительно, как только не приходилось делать ему на этом выдающем виде труде. Обязанности строителя газопровода Александровского — Анджирского участка, летал в голограм, трави грибочки, занимался подмосковной охотой пичиной... Летом — шасси, зимой — лыжи. Снегом, в явном, и жидк, и на дуде играю. А сколько раз садился на площадки, подобраны с воздуха! Это ведь не на «блонки» приземляться. Там, на площадке, можно и в колдобу угодить, и в «пенек» сползнуться, и с размерами объективами любительством проведи как в полет.

— Стало, в размер. Стучался в створку у Савченко очень давно иерархичный кофид. С одними из земляков и геологам летелат корреспондент уважаемой московской газеты. По его мнению, полетали ему лодыжки галты, и он, конечно же, решил поавать работу. Обнаружил авиацию ерф адлет с легкой улыбкой, где разбился лагерь геолог. «Влетели лопте по-авторлетному, едва не зацепили вертунки кадушо», — с восторгом написал он.

А затем мы подумали, «умная голова», что после его репортажа на площадке сидела инструктор по безопасности полетов и обнаружил, что земляк не имел права использовать ее для посадки и взлета — размеры не те. «Влетел к геологам на той площадке вполне мог обернуться авиацией, а ты и кататорфог. В итоге корреспондентская пошла вышла для летучие наказания. Так что упр-руку Савченкову приходится уходить в каждом полете, не каждой точке.

Плантай полетное количество часов на Як-2, он, к счастью, был задуман и провозок со стороны начальства переучился на Ан-24. Это машина едкая изюбка. Как задорно, конечно летать овода изюбка полетом, и только потом — командирское кресло — полет разбит, как теперь говорит по региональным маршрутам — доставляет в близлежащие города и поселки всех желающих. А желающих летать в те годы было — над авиацию. Билет на самолет мог запросто

купить каждый — и ланер, и ленингер. Таких было благополучное время.

Затем еще восемь лет отлежал на Ту-154. Сначала — то же на Новосибирской авиалинии: рейсы в Иркутск, Красноярск, Челябинск, Сочи, Самарканд. Потом полету улыбнулся «Восток» — это перевелось в Шереметьево, на международные авиалинии. К тому времени имел он уже первый класс, звание капитана Ленинградской авиации гражданской авиации и членство при окончании трехгодичных курсов английской кадетской школы.

— Своим переводом в Москву и во всем обязан Геннадию Михайловичу Приходченко, — рассказывает Сажин. — Это он «протиснул» меня и предложил поменять классы. В ту пору же работу в «Аэрофлот», как любил подчеркивать капитан, не «набрался», а «отобрал», так что ситенко было очень мелким и пропущено через всю ступень немалых усилий.

Заслуженный пилот СССР Приходченко — человек в «Аэрофлоте» не просто знаменитый, но и авторитетный. Сейчас он руководит Центром подготовки авиационного персонала, а раньше занимал разные командные должности, включая такую «неблагородную», как начальная эскадра. Но и на ней как авиалайнер для авиалайнера не только непроходимые границы карьеры и дисциплины, но и забавный спутник-командиром.

Молодому пилоту из Новосибирска в Шереметьево открылся совсем ином горизонты. Сперва название зарубежной столицы куда вылетели на рейсы, говорили сами за себя — Лондон, Париж, Вена, Берлин, Варшава, Мадрид... Вот бы такое его аэрономическое учебное заведение, который даже в Москве был всего-навсего единственным раз, да и то проводил в Союзский санаторий. А в этих классах снова разделился за рубежом летчиком. Это не советские командир-командир на весь экипаж с удовольствием «наши корабль», а ты и вовсе «но доре».

Приходченко, ставший для Виктора своеобразным «крестным отцом», сразу заметил у него нечто выходящее за рамки обычного пилота. И с легкой душой «крестного», что называется, пошло-повало. Сначала — инструктор, затем — заместитель командира эскадрильи, наконец — командир.

Ровно два года руководил Сажин эскадрилей, и, как говорят, получилось совсем неплохо. Но какой летчик увидит даже на командной должности, если поворачивать возможность переучиться на новую технику. И Виктор, не раздумывая, идет осваивать Ил-80 — машину, по тем временам, не только новую, но и неуправляемую. А ты, что опять пришлось «все начать сначала», то есть занять кресло второго пилота, его нипуть не смущало. Авиации ты и корабля, что не давай заскочить на одном месте...

В конце восьмидесяти годов в «Аэрофлоте» заговорили об «арбидо». Техника советского производства постепенно старела, и самолеты нового поколения Ил-86, Ту-204, Ту-214, которые могли бы составить конкуренцию зарубежным аналогам, безнадёжно застряли на пути к эксплуатации. В Тулу, родную заводоуправлению арбидо, зачастили российские делегации. Многочисленные экспедиции, переговоры, ознакомительные полеты привели к одному мнению

В Сажине — в командирском кресле «А-310».

— в лизинг надо брать «А-310». Самолет устаревал «Аэрофлот» по многим параметрам: экономичности и надежности, дальности полета, комфортабельности... Но и сомнений было немало, начиная от двучленного экипажа (вместо четырех пилотов на отечественных машинах) и кончая нехваткой пилотской каabinы и технической документацией, столько на английском языке. Столь же футу, мочи и прочие неприятные для нас единицы измерения...

По словам генерального директора «Аэрофлота» С.М. Окулова, в России еще никогда проявлялся простейшее калькуляторы, а ты и деловые сметы, а тут самолет-компьютер...

В конце от нашей отечественной и система подготовки летного состава. Вместо зарубежных летчик и обязательных комплексов по достижению заочного нужными для летчиков дисциплины «Аэро» повсеместно использовалась программное обучение. Каждый слушатель занимался самостоятельно, но индивидуальных компьютеров. Кто не понимал сам — задавался преподавателем. Прошел тему — звал по специальным тестам. На всю теорию — одиннадцать дней, и на часа больше. Затем — основательная тренажерная практика и один-два полета на «океан» самолета.

— Мы не умеем пилотом летать, к нам приходят уже профессионалы. Мы помогаем изучить особенности нового самолета и методы управления его системы, — объясняет в Туле.

Летная «Аэрофлота», шеф-пилот двух эскадрильи — СССР и России, заслуженный пилот СССР Владимир Яковлевич Потекин назвал такую систему фантастикой.

— Представьте, сколько бесполезной информации адаптировали нам в Ульяновске, — говорит он. — Зубилки «казубки» каже-то электрические цепи, сдавали их на «плату», а через неделю уже ничего не помнею. Плату что в жизни летчику это никогда не было нужно. А тут — освоение новой полеты...

Вот на таких условиях и селе наша ребята за годы. Первыми новой машине освоили Владимир Бардин, Вячеслав Жилинский, Владимир Белогор, Эва Хромая, Валерий Эсфирин, Георгий Бондаренко, Виктор Борозовский и Юрий Рыбков. Во вторую группу попали Валерий Захарев, Владимир Пойубов, Владимир Мокшинский, Владимир Шульц, Игорь Назаров, Ярослав Курдюнский, Николай Меньшов и герой нашего очерка...

— Пути освоения у нас, первопроходцев, были совершенно курсы английского языка, «Инторфлот» для прироста, учебный центр «Самаритан Айт», «ЛибТранс» — расколоты летом в юнге «А-310»: как все начиналось Виктор Сажин.

Умелась с большим энтузиазмом, во всем



старались помочь друг другу. С русскими летчиками не было никаких проблем, — заявили на раз восторженные инструкторы. — Знаний английского языка вполне достаточно, а летная подготовка у всех классная. О том же свидетельствуют и сертификаты, выданные Виктору Сажину и его коллегам после завершения учебы.

— Хорошо помню свой первый самостоятельный полет 12 сентября 1992 года, — рассказывает Виктор Михайлович. — Аэродромная тренажерка, выдвигать свой пилотаж и яму маршрутом Москва — Дубай — Сингапур. Все замечательно, настроен проводником и вдруг на посадке в Дубай не вышло, а тут первая самостоятельность. Ничего, справился. Сели «чужими» на четком языке.

Кстати, ранним пилотировать самолет «Аэро» никак летчики никогда отличались от советских западных коллег. У тех просто «напросто не было такой богатой практики, как у русских. Интересный случай произошел с тем же Г.М. Приходченко на «А-300-600» в полете из Гамбурга в Тулу. Вылетели ночью. Но только набравшие высоту, вдруг отключил все автоматизированные системы управления. Инструктор Кристан Крам завопил, а Приходченко сразу же ответил: «Кристан, не бойся, мы все знаем летать без автоматики, это наша работа. Да Тулу мы долетели вполне нормально, только завалил на посадку, привлекли без нас очу, без надзора. Словом, летный период».

А вот в рейсе из Тулы в Москву Виктору Сажину пришлось несколько познакомиться. Он летал первопроходцем с Александром Романовым. Вдруг в полетную каabinу заходит бортопроводник с тревожной сообщением, что у одного из пассажиров позвонил горлом криком. Чуть бы издавать срочную медицинскую помощь, нужна экстренная посадка. Ближайший аэродром в Уреное, но там — минус сорок, сильный снег и ветер тридцать метров в секунду. К тому же аэродром совершенно не готов к приему «А-310». Но много вылетев нет — в обстановке жары-чашки. Промчал лизинг нормально, сдали всеобщий бригаде «скорой помощи», сами подготовили машину к вылету и так же нормально продолжили полет до Москвы.

Помог Виктор Михайлович освоить полеты на Ил-86ТМ и двух «Бонсай» — «Б-767» и «Б-777». Более того, толково летчик и методиста вскоре назначил командиром летного отряда «Б-767». Назначение, право скажи, не из простых. Руководитель своими же окончанием, которые тоже были в летной подготовке, — на это решение не каждый. Но тут, видно, оказалось то самое сочетание инструкторской власти. Да и пришел в отношении с подчиненными он выбрал верный — когда увидел других, у них же учил и сам. Ведь у каждого пилота, при всей стандартизации операций, обязательно есть свой индивидуальный «почерк», который нужно не только понять и осмыслить, но и влить из него все познание для себя. Так складывается динамика известного профессионального образования. И «командирская миссия» Виктора Михайловича складывалась вполне успешно.

И вдруг — словно гром среди ясного неба. Медикам ставят диагноз: рак предстательной железы. Это куда страшнее, когда механизация или автоматизация



После полета на «Бонсай-777».

полете. Вот она, та самая пропасть между прошлым и будущим, за которой кружится весь планов и надежд.

— Вначале был просто шок, — делится Виктор Михайлов.

И почему его чувства совсем не странно. На карту в аэропорту было оставлено все: любимая работа, задания на полекетку, самые лучшие, акцент, сама жизнь. Что ни говори, в два часа «рам» для многих из нас ассоциируется с самым жестоким приговором. Но не дря говорит, сначала полковник не был отчаявшимся люди. А Виктор Михайлов находился не около себя и коллеги «облабы». Сказ в кутузку всю свою волю, он решил стоять до конца.

Бовой настрой Сажкина поддержали коллеги, жена Ольга, сын Антон, дочка Катя. Но, пожалуй, самое главное — бойцовский характер пассажира привнесло по дуле главному пилоту Москвы, профессору А.М. Сажкину. Журег высшей квалификацией пилота-профессионала состояние было и сделал, можно сказать, невозможное. Он не только блестяще проинтерпретировал боковой, но и установил в нем «распорядок динамической кабине» в Физическом клиническом диспансере №1.

А что же с работой? С небом, по-моему, да придет простится. По крайней мере, на какое-то время. А с авиацией, с графиком «Аэрофлота»? И тут снова подвигает слово «Прощаюсь».

— Как бы выдох свою роль в Центре подготовки авиационного персонала? — спрашивает он Сажкина. Тот оборонившись возмущением и ответил следующим:

— Наверное, инструктор тренажера...

Геннадий Михайлович выдержал паузу и сказал: — Если начальник центра подготовки летного состава? С твоим-то опытом и талантом в шестьдесят тысяч часов...

— Но я же снит с летной работы...

— Будет летать, будет зам. Хороний тандем получится, — подытожил Геннадий.

После того судебного разговора ввело семь лет Сажкина горнично валили за создание компьютерных классов обучения, вместе с коллегам стар входить в практику за методы летной подготовки, которая введут на территории полета «Аэрофлота» за границы. Это его среди прочих заслужили десяти «4-737», шести «6-767», двух «6-777» и восемнадцати «4-320». Это только частый «Аэрофлот». Но Центр имеет сегодня еще договоры на подготовку авиационного персонала более с 60-ю авиакомпаниями России и других стран: Саудовская Аравия, Узбекистан, Армения, Кавказ, Молдова и ряд других. К этому следует добавить еще ролито члене экипажей. Они уходят на «землю» по возрасту, другие собирались

С женой Ольгой

на борту «А-310»

с детьми

о перелете из акатора.

Фото из личного архива пилота.

зарабатывая в Корее, Вьетнаме, коллегам других стран. Замечу, что также придется поговорить...

Слушая рассказ Виктора Михайлова о том, какой душой творческая атмосфера царит в его «Аэрофлоте», и во всем Центре, как самобытно-воздушный перелет своей профессиональный опыт молодым, не мог и не задать такого вопроса: «А есть ли принципиальная разница между летчиками его поколения и теми, кто приходит на новую технику сегодня?»

Сажкин отвечает, не раздумывая:

— Конечно же, есть!

Не дожидаясь комментария, как бы подковыряю ему:

— Выли сверстники, наверное, были одержимы идеями — летать и летать, летать беспрестанно, но летать...

А летать: «Летим бы богатыми...» — Но так ли?

— Виктор Михайлович соглашается со мной, но тут же добавляет:

— Волею свое время. Рынок рождает богатых, и в этом нет ничего зазорного. Главное — как стать богатым? Плати по головам других или честно делай свое дело... Вторым, по-моему, не становился, а так же: «Ведь там, куда ты идешь, и тогда, в советское время. Все зависит от нравственного начала в человеке».

— А вообще-то, — с удовольствием добавляет он, — идеями, меняя рынок в профессионализме, оплошание. Эти ребята совсем из другого измерения, чем мы. Каждый великолепно владеет английским, знает прекрасно компьютер, готов адаптироваться в любой обстановке. Нам же нередко все приходилось начинать с нуля.

— Но это, конечно, было бы поставить и тему, но я не скрываю своего опасения. Через шесть лет после операции профессор А.М. Сажкин прислал во ВЛТР «Аэрофлота» письмо, что прооперированный им Виктор Михайлов Сажкин полностью здоров и снит с



экологическому учету. Так что дорога в столь любимое небо отпала бы пилоту заново, и теперь он опять летает. Причем на трех тысячах воздушных судах. А 15 ноября прошлого года в его адрес пришла правительственная телеграмма:

«Уважаемый Виктор Михайлович! 5 июня 2004 года Вам присвоено почётное звание «Заслуженный пилот Российской Федерации».

Сердечно поздравляю Вас с государственной наградой, желая крепкого здоровья, счастья и дальнейшего успеха в труде на благо России».

И.В. Министр транспорта Российской Федерации С.АРИСТОВ

Ну что тут сказать? Остаток лишь от всей души присоединяется к теплым словам этого подразделения и поздравляет Виктору Михайлову новым профессиональным вылет.

И последние: мне немало довелось полетать по миру с экипажем «Аэрофлота». А вдруг однажды, подлетая на борту лайнера, я узнаю, что в моем командировке криеет снит заслуженный пилот России Виктор Сажкин или кто-то из его учеников. Судя по описанию, это будет прекрасный подарок для ветерана авиационной журналистики.

Антоний ТРОИЦКИЙ

г. Москва

ИТОГИ

«АЭРОФЛОТ» ВЫПОЛНИЛ ОБЕЩАНИЯ

Первая заповедь корпоративной этики — умение держать свое слово, выполнять обещание во что бы то ни стало. В этом смысле итоги производственно-финансовой деятельности за 2004 год крупнейшей компании страны «Аэрофлот — Российские авиалинии» чрезвычайно показательны для других воздушных перевозчиков, особенно в связи с началом новой

весенней волны нападений на аэропорты.

Февале года назад, на собрании акционеров «Аэрофлота» его генеральный директор В.Орлов сделал несколько многообещающих заявлений о предполагаемых достижениях компании в ближайшие двенадцать месяцев. В конце января нынешнего года пришло время проверить эти обещания, что и произошло на пресс-конференции заместителя генерального директора по финансам и планированию М.ПОЛТУСОВИЧЕВА,

и напомнил, что в завершающиеся 2004 году компания стремилась к реализации новых задач в рамках действующей программы роста и совершенствования деятельности «Аэрофлота». Этот план назван «Стратегией опережающего развития», исходя из того, что только опережающие темпы позволяют предприятию — перевозчику в полной мере воспользоваться благоприятной конъюнктурой, складывающейся на рынке. Одновременно целевые ориентиры авиакомпании на период до 2010 года были уточнены и дополнены.

Через пять лет доля «Аэрофлота» должна составлять 30 процентов перевозок всех российских авиакомпаний. Количество его работы станет таким, чтобы обеспечить пребывание в лидирующей пятерке Ассоциации Европейских Авиакомпаний. Модернизацию и обновление парка воздушных судов необходимо довести до конечного, достаточного для ежегодной перевозки 13 миллионов пассажиров, в том числе на региональные и местных воздушных линиях.

Тогда же было заявлено в нескольких рубриках показателем только начинавшегося 2004 года, из которых первый и наиболее характерный звучит так — перевести авиалайнер компании за год около 6,8 миллиона пассажиров. Фактически этот показатель успешно достигнут с превышением, что позволило вплотную приблизиться к цифре 7 миллионов воздушных путешественников, доставленных за год компанией.

Принимая во внимание, подчеркнул М.Полтусовичев, что объемы выполненных работ за отчетный 2004 год увеличались по всем показателям, то финансово итоги оказались не хуже

ожидавшихся и обещанных акционерам. Совокупный доход «Аэрофлота», например, вплотную подошел к сумме 55 миллиардов рублей, а чистый доход составил более 4,3 миллиарда рублей. Это позволило совету директоров ОАО «Аэрофлот» недавно подытожить: «результаты деятельности авиакомпании в 2004 году соответствуют выбранной стратегии эффективного роста и укрепления лидирующей позиций в отрасли».

С немалой долей уверенности можно отнести к немалым результатам производственно-коммерческой деятельности компании в текущем 2005 году. Планируется перевести 7925 тысячи пассажиров и 161,76 тысячи тонн грузов и почты. Это позволит получить доход в \$7006,4 тысячи рублей. Более 35 миллионов долларов решено дополнительно инвестировать на капитальные вложения.

Взаимодействие с базовой авиакомпанией компании rimane определенное Соглашение о стратегическом партнерстве «Аэрофлота» и Международного аэропорта Шереметьево. Должно, наконец, начаться сооружение терминала-3 в аэропорту Шереметьево (МАШ). Подчеркивается, что эта задача рассматривается, как приоритетная для сторон — участников Соглашения, которые уже приступили к конкурсу по выбору генерального подрядчика строительства. Срок его завершения остался прежний — 2007 год. Совместная программа предусматривает увеличение пропускной способности главных воздушных ворот терминала в 2025 году до 34 миллионов пассажиров ежегодно.

В.БЕЛИКОВ

ГВОЗДИ УРОМНА В БИВШИХ ДЕЙСТВИИ



1944 год

1 января. 3-й отдельный авиационный полк обеспечивает боевые действия партизан в период наступления войск Ленинградского, Белорусского и 2-го Прибалтийского фронтов в период боев за полную ликвидацию блокады Ленинграда и освобождения Новгорода. Лето. Дни при освобождении Ленинградско-Новгородской наступательной операции.

10-й и 8-й отдельные авиационные полки осуществляют доставку боевым, материально-техническим средствам и горючего 3-й гвардейской танковой армии, 20-му танковому корпусу, 3-й воздушной армии 2-го Украинского фронта и 6-й танковой армии 1-го Украинского фронта в ходе окружения и разгрома противника в Корсунь-Шевченковский наступательной операции.

14-й отдельный авиационный полк выполняет полеты по обеспечению 8-й гвардейской армии 3-го Украинского фронта и переоборудованного 1-го смешанного авиационного корпуса 17-й воздушной армии при проведении Милославско-Кривоносовской операции.

Февраль. 87-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет транспортные задания в период подготовки и в ходе боевых действий войск 4-го Украинского фронта по освобождению Крыма.

26 февраля. Приказом Верховного Главнокомандующего 14-му отдельному авиационному полку присвоено почетное наименование «Кривоносовский» за образцовое выполнение заданий командования при освобождении Правобережной Украины.

Март. 14 марта Приказом НКО СССР 1-й отдельный авиационный полк переоборудован в 120-й гвардейский отдельный авиационный полк за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за героизм личного состава.

23 марта. Приказом Верховного Главнокомандующего 1-му авиационному транспортному полку 1-й авиационной дивизии присвоено почетное наименование «Херсонский» за образцовое выполнение заданий командования при освобождении Правобережной Украины.

8 апреля – 12 мая. 2-й авиационный транспортный полк 1-й авиационной дивизии, 3-й отдельный авиационный сводный, 9-й отдельный авиационный полк, 9-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняют транспортные задания в интересах войск 4-го Украинского фронта. Отдельный Приморской армии и партизан в Крымской наступательной операции и в боях действия по освобождению Крыма.

9 апреля. 3-я отдельная авиационная дивизия награждена орденом Красного Знамени за образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом отвагу и мужество.

11 апреля. Героиней полковник пилота 105-го отдельного гвардейского авиационного полка летчицы лейтенант А.П. Манкина при вылете над оккупированной территории.

24 мая. Приказом Верховного Главнокомандующего 2-му авиационному транспортному полку 1-й авиационной дивизии присвоено наименование «Севастопольский» за образцовое выполнение заданий командования при освобождении Крыма.

4 июня. Экипаж Ли-2 (командир майор А.С. Шоринский) в опасной боевой обстановке вывел из уронаемого врагом района маршала Иосифа Броз Тито и членов Верховного штаба Народно-освободительной армии Югославия.

20 июня. Указом Президиума Верховного Совета СССР в период Советского Союза присвоено полету 1-й авиационной транспортной дивизии капитану Б.Т. Каланкину, командиру корабля 1-й авиационной дивизии май-

ору А.С. Шоринскому, экипажу корабля 1-й авиационной дивизии капитану П.И. Волкову.

22 июня – 12 июля. 13-й отдельный авиационный полк выполняет делов, разведки и жандармского действия партизан Калининской области.

23 июня – 29 августа. 1-я авиационная дивизия, 3-я отдельная авиационная сводная, 120, 105, 62-й отдельные гвардейские авиационные полки, 3-й отдельный авиационный полк участвуют в белорусской наступательной операции войск 1-го Прибалтийского, 2, 3, 1-го Белорусских фронтов.

23 июня – 4 июля. 105-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет авиационные задания в интересах войск 1-го Прибалтийского фронта на Витебском и Полоцком направлениях, разгрома витебской группировки противника и в ходе боев за освобождение городов Витебск и Полоцк, обеспечивает боевую деятельность партизанских отрядов в полосе наступления фронта при проведении Белорусской операции.

23 июня – 13 июля. 3-й авиационный транспортный полк 1-й авиационной дивизии доставляет боевые и материальные средства частям 5-й гвардейской танковой армии 3-го Белорусского фронта в ходе боев на Витебско-Вилейском и Оршанском направлениях при проведении Белорусской операции.

29 июня – 11 июля. 120-й отдельный гвардейский авиационный полк, 9-й отдельный авиационный полк выполняют транспортные задания в ходе подготовки и проведения боевых действий войск 8-го и 1-го Белорусских фронтов при освобождении Мінска и отступлении противника в районе Мінска при проведении белорусской операции.

Июнь – декабрь. 8-й отдельный авиационный полк выполняет задания по обеспечению боевыми средствами и вооружением частей ВВС Вязьма – Рязань – Таруно – Новый Саны по заданию штаба польского партизанского движения.

13 июля. Приказом Верховного Главнокомандующего 3-му авиационному транспортному полку 1-й авиационной транспортной дивизии присвоено почетное наименование «Вилейский» за образцовое выполнение заданий командования по обеспечению войск 3-го Белорусского фронта в ходе белорусской операции.

Июль. 3-й отдельный авиационный полк выполняет транспортные задания в интересах войск 3-го Прибалтийского фронта в ходе боевых действий в Псковско-Островской операции по ликвидации окруженной противника и освобождению Острова и Пскова.

23 июля. Приказом Верховного Главнокомандующего 18-му отдельному авиационному полку присвоено почетное наименование «Ильинский» за образцовое выполнение заданий командования при освобождении Правобережной Украины.

9 августа. Приказом Верховного Главнокомандующего 105-му гвардейскому отдельному авиационному полку присвоено почетное наименование «Полесский» за образцовое выполнение заданий командования.

19 августа. Указом Президиума Верховного Совета СССР летчику 62-го отдельного гвардейского авиационного полка лейтенанту В.А. Лантину присвоено звание Героя Советского Союза.

Приказом НКО СССР 1-й отдельная авиационная эскадрилья переоборудована в 9-ю гвардейскую авиационную эскадрилью за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава.

20-29 августа. 3-я отдельная авиационная сводная, 14-й отдельный авиационный полк, 9-я отдельная гвардейская эскадрилья выполняют транспортные задания в интересах войск 2-го и 3-го Украинских фронтов в Ясско-Кишиневской наступательной операции.

14-й отдельный авиационный полк доставляет боеприпасы и материально-технические средства частям 3-го Украинского фронта при прорыве обороны противника на рубеже реки Днестр в районе Бендер.

27-30 августа. 9-й отдельная гвардейская авиационная эскадрилья выполняет задания по связи, обеспечению доставки Дунайского восточного флотилии десантных частей Черноморского флота при освобождении портов Сули и Констанца в ходе Илфовской наступательной операции.

6-13 сентября. 13-й отдельный авиационный полк выполняет задания в ходе боевых действий 3-й ударной и 22-й армий 2-го Прибалтийского фронта при освобождении Латвийской ССР.

8-9 сентября. 9-я отдельная гвардейская авиационная эскадрилья выполняет задания по связи и обеспечению полетов Черноморского флота, выходящих в порты Барна и Бургас в период наступления восточных войск в Болгарию.

14 сентября. 3-й отдельный авиационный полк, 105-й гвардейский авиационный полк, 13, 3-й отдельные авиационные полки выполняют задания в интересах войск 1, 2, 3-го Прибалтийских фронтов в ходе освобождения Советской Прибалтики.

Сентябрь. 105-й отдельный гвардейский авиационный полк выполняет боевые задания по воздушной разведке и фотосъемочным обзорам противника в районах Пельшан, Мелька (Литва), Либава (Латвия).

Сентябрь-октябрь. 3-й отдельный авиационный полк, 3-й отдельный авиационный полк обеспечивают боевые действия войск 3-го Прибалтийского фронта в ходе боев за освобождение городов Валга и Рига. 13-й отдельный авиационный полк выполняет задания по обеспечению связи штаба 2-го Прибалтийского фронта с войсками, в боях за мостовую переправу через реку Юрва в ходе наступления на Рижском направлении и освобождении Риги.

22 сентября. Приказом Верховного Главнокомандующего 9-му отдельному авиационному полку присвоено почетное наименование «Рижский» за образцовое выполнение заданий командования при освобождении городов и крепостей Ляояк.

13 октября. Приказом Верховного Главнокомандующего 3-му отдельному авиационному полку присвоено почетное наименование «Рижский» за образцовое выполнение заданий командования.

19 октября – 1 декабря. Переформированные отдельные авиационные полки со старыми номерами и именами, кроме гвардейских.

44 (18)-й отдельный авиационный полк выполняет задания по доставке болгарскими военнослужащими боеприпасов группе генерал-лейтенанта И.А. Плянова в ходе боев в тылу оккупированного противника в Венгрии в районе Ньюрадул.

Ноябрь. 9(13)-й отдельный авиационный полк выполняет боевые и авиационные задания в интересах войск 1-го Прибалтийского фронта в районе Туку-Либава (Латвия) на Курляндском полуострове, производит массовую выгрузку агитационных материалов в расположенные войска противника.

8 ноября. Указом Президиума Верховного Совета СССР 97-й отдельный авиационный полк награжден орденом Красного Знамени за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество.

Приказом НКО СССР 1-я транспортная авиационная дивизия переоборудована в 10-ю гвардейскую авиационную транспортную дивизию.

14 ноября. Указом Президиума Верховного Совета СССР 44-й отдельный авиационный полк награжден орденом Юрия Хмельницкого за отважное и образцовое выполнение боевых заданий командования при освобождении Советской Трансильвании.

15 ноября. Указом Президиума Верховного Совета СССР командиру 3-го авиационного транспортного полка 10-й гвардейской авиационной транспортной дивизии капитану А.А. Таруно присвоено звание Героя Советского Союза.

Подготовил Б.ОЛЛОВ.

■ АЭРОПОРТЫ

Казалось бы, совсем недавно, а точнее, одиннадцать лет назад,

ОАО «Аэропорт Сургут» было всего лишь структурным подразделением компании «Тюменьавиатранс». Сегодня же предприятие входит в десятку крупнейших аэропортов России наряду с такими гигантами, как «Внуково», «Шереметьево», «Домодедово», «Пулково», «Кольцово». Аэропорт в Сургуте без преувеличения можно назвать главными воздушными воротами Западной Сибири, ее «визитной карточкой».



«ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА»

28

Генеральный директор ОАО «Аэропорт Сургут» Е. Давыков.

Свою самостоятельную деятельность и отсчет новой истории ОАО «Аэропорт Сургут» юридически начало 7 февраля 1994 года. Спустя несколько лет аэропорт стал ведущим авиапредприятием Ханты-Мансийского автономного округа. В марте 2001 года ОАО «Аэропорт Сургут» получило допуск для выполнения международных полетов грузовых и пассажирских воздушных судов с пропускной способностью до 150 пассажиров в час и до 100 тонн груза в сутки при круглосуточном режиме работы.

Из чего же состоит формула успеха далекого от столицы северного авиапредприятия, привлекающего сейчас внимание специалистов? Дело в том, что первоочередное внимание руководство и сотрудники предприятия уделяют модернизации технического оснащения аэропорта, направленной на создание максимального комфорта для пассажиров, обеспечение безопас-

РЕГИОНА

ности и регулярности полетов. Аэропорт – это уникальное предприятие, сложенный до совершенства механизм, который должен работать как часы. Деятельность всех служб взаимосвязана, работа идет круглосуточно.

В 2004 году была завершена масштабная реконструкция аэровокзального комплекса, отвечающего всем современным международным стандартам. С его вводом в строй аэропорт города Сургута получил сразу два вокзальных терминала, архитектурно и технологически объединенных между собой в единый современный аэровокзальный комплекс. Теперь в нем дополнительно размещаются комнаты матери и ребенка, бизнес-зал, торговые павильоны. Для удобства пи-

лотов создана брифинг-служба, которая объединяет бюро бронирования, штурманскую, метеорологическую и диспетчерскую службы аэропорта.

Благодаря администрации Ханты-Мансийского автономного округа и администрации города Сургута в 2003 году на предприятии был проведен капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы. Построена отличная дорога из аэропорта в город. К следующей зиме ОАО «Аэропорт Сургут» при поддержке городской администрации намерено приобрести три телескопических трапа, которые позволят пассажирам проходить в салон самолета прямо из здания аэровокзала. Некогда лиричная ситуация заключается в том, что трапы аэропорт получает... из американского штата Юта. Можно было бы, казалось, купить их и поближе, но именно в этом штате производит механические телескопические трапы, которые наиболее подходит для суровых сибирских климатических условий.

Одна из главных задач для нашего предприятия – обеспечение авиационной безопасности. Перед службой авиационной безопасности аэропорта остро стоит вопрос технического оснащения. Руководство ОАО «Аэропорт Сургут» считает своей первоочередной целью заботу о безопасности пассажиров, потому для этого принимаются все

Наказные службы суровых аэропортов позволяют к вылету очередной борт.



необходимые меры. И те, что диктуются сверху, и те, что сами считаем целесообразными вводить. Только в прошедшем году расходы на обеспечение авиационной безопасности составили 52 миллиона рублей. Сейчас в аэропорту широко внедряется система видеонаблюдения, и уже на 70 процентов этот проект завершен. На экране монитора – все основные объекты как самого вокзала, так и прилегающей территории. Стоит только щелкнуть «мышкой» компьютера, и на экране монитора появляется полная картина: взлетная полоса, грузовой терминал, зал ожидания, пункт досмотра пассажиров. Это новшество в целях безопасности введено совсем недавно, и система видеонаблюдения уже принесла свои первые положительные результаты.

Инвестируя собственные сред-

ним подразделением ОАО «Аэропорт Сургут». Она рассчитана как на краткосрочное пребывание экипажей самолетов, так и на продолжительное проживание гостей Сургута.

Сегодня ОАО «Аэропорт Сургут» занимает ведущее место в России по внутренним и международным грузовым перевозкам. Исторически сложившаяся география перевозок представлена Кавказом, Уралом, Средней Азией, Сибирью и Дальним Востоком, странами СНГ. В настоящее время из Сургута выполняются также charterные рейсы в страны Европы и Азии. ОАО «Аэропорт Сургут» является генеральным агентом по обслуживанию авиакомпаний в Сургуте, осуществляя полный комплекс работ, необходимых для четкого взаимодействия авиакомпаний и аэропортовых служб. Соб-

ственный топливозаправочный комплекс аэропорта обеспечивает высочайшее качество авиационного топлива и позволяет усовершенствовать технологию обслуживания воздушных судов.

Генеральный директор ОАО «Аэропорт Сургут» Евгений Венеславович Дычков всю свою трудовую жизнь, посвятив служебному аэропорту, начал с должности смены инженера аэродромной службы.

Индикатором благополучия предприятия, как известно, служит его социальная политика. Е. Дычков гордится тем, что на предприятии работает высокопрофессиональная команда, люди с огромным производственным стажем. Своей будущей потенциальное руководство ОАО «Аэропорт Сургут» видит в молодых специалистах. Их направляют на учебу, доверяют им ответственные должности, словом, дают возможность проявить и зарекомендовать себя.

Требовательность, спрос, дисциплина, порядочность – составляющие, которые являются неотъемлемой частью для поставленных ОАО «Аэропорт Сургут» задач и целей. Ежегодно вместе с планированием развития производства идет и планирование по улучшению условий труда работников. С таким коллективом руководство предприятия уверенно смотрит в будущее.

Пресс-служба

ОАО «Аэропорт Сургут».

г. Сургут.



Современный
аэропорт
пассажирского
терминала.



ства, ОАО «Аэропорт Сургут» активно обновляет парк спецтехотранспорта. За последнее время были приобретены финская снегоуборочная техника «Valmatas» и американская установка «Discor» для нанесения противобледенительной жидкости на поверхность воздушных судов, вездеход ТТМ 3902 ПЖ и КАМАЗ АА 1260 для тушения пожаров на воздушных судах.

В структуру предприятия входит агентство воздушных сообщений. В любое время суток пассажиры в аэровокзале могут приобрести билет или оформить грузовую перевозку, получить консультацию, как быстрее попасть в нужный регион России или в любую зарубежную страну. Агентство аэропорта реализует третью часть от всего объема продаж авиабилетов в городе Сургуте.

Комфортабельная гостиница «Полет» также является структур-



Аэропорт
Сургута по
пробле называ-
ют «визитной
карточкой»
региона.



Мир развивается стремительно. Глобализация – вот самый характерный из происходящих сегодня процессов.

Создание глобальных авиационных альянсов, мега-альянс – это тенденции сегодняшней мировой гражданской авиации.

Какие цели и задачи ставят перед собой авиаконгломераты, объединяясь в альянсы, каково текущее состояние альянсов, предосторожности их создания, какие трудности и проблемы возникают на этом пути? Нет ли примеров из нашего отечественного опыта, которые могли бы помочь современным «альянсостроителям»?

их в отношении пользы альянсов являются достаточно неопределенными. Наиболее смелые эксперты утверждают, что за счет объединения доходы участников вырастает на 5-7%.

К примеру, «ANZ (Air New Zealand) утверждает, что получает десятки миллионов долларов дополнительных доходов в результате членства в «Star Alliance», но не говорит, за счет чего. В свою очередь, менеджеры этих альянсов считают, что увеличение доходов в целом для альянса составляет величину, как минимум, \$250 млн. в год. В «oneWorld» заявляют, что за период деятельности альянса (с 1999 г.) было получено около \$2 млрд. добавленной стоимости, хотя первоначальные ожидания прибыльности альянса оказались неоправданно завышенными. «SkyTeam» разработал программу разделения доходов для своей сети трансконтинентальных маршрутов, позволяющую скоординировать действия четырех его членов, которые совершают эти перевозки. По некоторым оценкам, с помощью только этой программы каждый ее участник может повысить доходы на \$100 млн. в год уже в течение первых нескольких лет. «United

затрат, по сейчас доли приоритетов практически стали равными и, по всей видимости, останутся таковыми в обозримом будущем. В качестве примеров совместной деятельности, направленной на сокращение затрат, можно привести следующие.

В «Star Alliance» стали осуществлять совместные закупки топлива с помощью созданной собственной топливной компании («Star Alliance Fuel Co»), которая приобретает топливо для некоторых перевозчиков альянса в ряде международных аэропортов; разработку единых технологических требований альянса для самолетов, обслуживающих региональные линии. А вот совместные закупки самолетов, в частности, реактивных для региональных линий, являлись «редким» фактом. Матч упорная работа над мультимедийным информационным программным обеспечением («StarNet») для того, чтобы обеспечить должное взаимодействие между своими членами, ресурсы которых бронируются с использованием различных ГИС (глобальных распределительных систем). Разработана также программа, с помощью которой можно оказывать услуги другим альянсам.

ДЛЯ ЧЕГО АЛИАНСЫ КОМПАНИЙ?

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ АЛИАНСОВ АВИАКОМПАНИЙ

Слово **Альянс** переводится как союз, альянс, общность, родство, блок, объединение. Применительно к авиации «с кем- или между кем» – против: между авиаконгломератами. Прямое, желательное – между крупными международными, с хорошей и большой собственной сетью маршрутов, остростроенной по принципу «hub-and-spoke» («узла и спицы», в прямом переводе). А уж потом к базовому «союзному» альянсу можно добавить и региональные компании со своими «историческими» хабами в определенной географической зоне мира, и даже инкогнитивные («low-cost») авиаконгломераты в качестве ассоциированных членов.

Главное, чтобы была позитивная частная сетка маршрутов. Привлечь пассажиров удобство и минимальным временем стыковок в хабах, накопленным бонусам в совмещаемых программах для часто летающих пассажиров различных перевозчиков альянса (FFP/ Frequent Flyer Programs), спецтарифам, единым браслетом и стандартам качества обслуживания (например, фирменным бортипитанием), другими «завлекалочками». Но ведь альянсы возникают еще и «против»... Один альянс против других альянсов и все альянсы – против остальных перевозчиков. Складывается такое впечатление, что главная цель альянсов в том и состоит, чтобы «отпугнуть» пассажиров с рейсов авиаконгломерата, не вовлеченных в «той» альянс (как сказал один зарубежный эксперт альянсы созданы, чтобы «поднять» других перевозчиков), получить тем самым дополнительный доход именно за счет участия «в коалиции».

В мире продолжают добавлять по поводу того, как измерить эффект повышения доходов членом альянса от участия в нем, тем более, что альянсы крайне неохотно обнародуют свои конкретные оценки. Большинство

Airline делает деньги также и на том, что распределяет выручку от продажи перевозок между партнерами по альянсу, поскольку 20% выручки идет авиаконгломерату, оформившему билет (в 2000 году авиаконгломерат зарабатывал на этом \$245 млн.).

Глобальные альянсы дают возможность сократить видимость присутствия во всем мире, даже когда происходит сокращение международных рейсов, за счет код-шеринга – взаимного использования кодов авиаконгломерата. Авиаконгломераты, которые фактически не летают на определенных маршрутах, могут, тем не менее, с помощью участия в альянсе продолжить эти маршруты для своих пассажиров. «Большая шестерка» («United Airlines», «American Airlines», «Delta Airlines», «British Airways», «Air France», «Lufthansa») – основной «костяк» всех трех существующих ныне глобальных альянсов (см. ниже) – перестала летать во многие экваторские страны, зачастую отдавая не выгодные для них рейсы своим партнерам по альянсам – «младшим» братьям. Так что и внутри альянсов происходит «межэволюционная» борьба.

Глобальные альянсы – это не только повышение доходной части, но и выгоды за счет сокращения эксплуатационных расходов, ликвидации дублирующих служб и оптимизации организационно-штабной структуры, разработки совместной маркетинговой стратегии, минимизирования парком воздушных судов, привлечение крупных кредитов и т.д. Более того, для авиаконгломерата США и ряда европейских перевозчиков после событий 11 сентября 2001 года и других свалившихся бед альянсы целью участия в международных альянсах стали оставаться на плаву, стало наблюдаться тотальное снижение издержек. Произойдет переориентация приоритетов: если до указанных событий 90% внимания в альянсах уделялось получению прибыли, а 10% – сокращению

затрат, находящихся за пределами сферы действия альянса.

В «SkyTeam» проводится совместный тендер по закупке горючего для ряда аэропортов. Отдельные рабочие группы, составленные из специалистов альянса, работают над проектами по совместной закупке воздушных судов, над спецификациями их типов (вплоть до кабины экипажа), по обеспечению безопасности полетов. В помощь агентам, которые бронируют места на рейсах авиаконгломерата альянса, создается единые классы по продаже и «горюче-ливнев» («Hot Lines»).

В «oneWorld» участники альянса активно сотрудничают в области совместных программ продажи авиаперевозок. Например, внедрена программа интернет-тарифов для поездок деловых людей, направленная на удовлетворение потребностей корпоративных клиентов – небольших и средних компаний в Германии и во Франции (экскюзе этой программы будет предложена и в других европейских странах). Разработана система спецтарифов альянса, предназначенная для обслуживания конференций, съездов и прочих крупных организационных мероприятий. «American Airlines» – участник этого альянса – первой предложила оформлять интерлайновые электронные билеты (в рамках программы IET/Interline E-tickets) со всеми другими международными партнерами по интерлайнам, а в конце 2005 года этот стандарт будет распространяем среди всех членов альянса. В это же время, в этом альянсе считают, что совместные проекты существенно усложняют его деятельность, поскольку, когда за столом переговоров оказывается несколько сторон, процесс неизбежно усложняется. В отличие от «Star», не планируя оставаться на плаву, стало поступать топливо или воздушные суда. Конструкция альянса состоит в том, чтобы конкурировать с реализацией того или иного проекта только после того, как будет ясно, что он

действительно окажется выгодным. Зайорит от увеличения совместными проектами прощад. В целом альянсы предпринимать меры по реорганизации (рационализации) воздушной деятельности с целью сокращения эксплуатационных производственных мощностей в рамках альянса, обмена вспомогательных технических служб.

Разрабатываются в мире и борются за новые площади в базовых аэропортах, постройку (модернизацию) аэровокзалов для всех членом одного альянса, совместное обслуживание пассажиров и багажа на одних и тех же стойках регистрации для всех авиалайнеров — членом альянса, андерлет совместных стоков самолобслуживания (саморегистрация) пассажиров, создание «слывочных» команд по приему/отправке пассажиров и багажа между рейсами с малым временем стыковки и т.д.

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ АЛИАНСОВ

Приведем данные на конец 2004 года о трех установившихся к настоящему времени глобальных альянсах, на которые приходится около 1 млрд. человек (примерно 84%) объема мировых регулярных перевозок (1,8 млрд. человек по данным ИКАО). Общая характеристика этих альянсов (основные данные за июнь — сентябрь 2004 г., перевозки — за 2003 г.) содержится в таблице ниже. Со знаком «+» приведены данные в стране включения трех италийских авиалайнеров («Air China», «China Eastern», «China Southern») и соответствующие альянсы.

Параметры	Star	oneworld	SkyTeam
Дата создания	1997 г.	декабрь 1999 г.	июнь 2000 г.
Страны	140 (+23)	210 (+19)	125 (+20)
Пульсы назначения	798 (+119)	991 (+87)	512 (+108)
Коллекство АК	15	8	9
Персонал (тыс. чел.)	281,7	245,3	300,7
Ек. отпра- влений рейсов	14,320	7,526	14,320
Перевозы пасс. (млн)	359,8 (+18,1)	223,1 (+12,2)	341,4 (+20,5)
Парк ВС	2,477	1,855	2,054

Рассмотрим более подробно состав участников указанных глобальных альянсов. Не будем останавливаться специально на историческом воспоминании дополнительных участников альянсов, на потерю бывших участников или прогнозах относительно будущей участников — они достаточно подробно описаны в специализированных изданиях, например, в ежемесячном журнале «Airline Business». Хотя эти исторические достаточно поучительны не только для вооруженных «попавших» в глобальные альянсы в качестве действительных членом, но и в целом для действующих членом в «историческом развитии современной гражданской авиации». Например, говорит, что первый разрозненный авиационными властями альянс перевозчиков («Northwest — KLM» глобальный, между прочим, под названием «Wings») распался из-за противоречий между первыми руководителями этих авиалайнеров.

«Star Alliance» («Звездный альянс»):
Авиалайнеры-основатели альянса: «United Airlines», «Air Canada», «Lufthansa», «German Airlines», «Thai Airways International» и «SAS» (здесь и далее выделены ведущие авиалайнеры альянса).

Дополнительные участники альянса: «Vang Brazilian Airlines» (октябрь 1997г.), «ANA»

(март 1998), «ANA» (октябрь 1999), «Austrian Airlines Group» (март 2001), «Singapore Airlines» (апрель 2001), «BmI british midland» (июль 2001), «Asiana Airlines» (март 2003), «Swire» (апрель 2003), «LOT» (октябрь 2003), «US Airways» (май 2004), «Shuttle» (ноябрь 2004).

Вышедшие члены альянса: «Ansett Australia Airlines» (вступила в марте 1999, обанкротилась в 2001), «Mexicana Airlines» (вступила в июле 2000, закончила свое участие в марте 2004).

Входящие члены альянса: «SAA», «TAP Air Portugal» (в июне 2004 г. одобрена замена этих авиалайнеров по вступлению в альянс с первоначальным сроком вступления — 2005 г.) и региональные авиалайнеры: «Adria Airways» и «Croatia Airlines».

Планирует вступить в альянс: «Air China», «Austrian Airlines Group» (вступала в альянс как «Austrian Airlines», «Lauda Air» и «Tyrolean Airways». В дальнейшем «Austrian Airlines» и «Lauda Air» были переименованы в «Austrian»), «Tyrolean Airways» стала называться «Austrian airways» управляет «Tyrolean Airways».

** через региональные авиалайнеры в альянс; другое наименование этой финской авиалайнера — «Air Botnia»; 100%-ный альянс «Blue 1» — «SAS».

oneworld («Единый мир»)

Авиалайнеры-основатели альянса: «American Airlines», «British Airways», «Canadian Airlines», «Cathay Pacific Airways» и «Qantas Airways».

Дополнительные участники альянса: «Finnair» и «Iberia» (сентябрь 1999), «Air Lingus» и «LAN Airlines» (май 2000), «Swire Pacific» и «Air Lines» (сентябрь 2000), «WestJet», июль 2004 — выход из альянса.

Вышедшие члены альянса: «Canadian Airlines» вышла из альянса в июне 2000 года после ее покупки авиалайнером «Air Canada».

Планирует вступить в альянс: «China Eastern Airlines».

** в сентябре 2004 г. изменилось имя авиалайнера с «LanChine» на «LAN Airlines».

** «Swiss», сформированная из «Swissair» и «Crossair», в сентябре 2003 г. вступила в альянс, но в июне 2004 года изменила это решение на прямо противоположное в связи с расторжением двухстороннего договора с «British Airways». В прошлом «Swissair» была одной из авиалайнеров, учредивших в 1998 году партнерство «Qualifyr Group» — европейское партнерство 11 авиалайнеров, который распался в 2002 году.

«SkyTeam» («Небесная команда»)

Авиалайнеры — основатели альянса: «Delta Airlines», «Aeromexico», «Korean Air».

Дополнительные участники альянса: «CSA» (март 2001), «Alitalia» (июль 2001), «Continental Airlines», «KLM» и «Northwest Airlines» (сентябрь 2004).

Кандидаты в члены альянса (2005 г.): «Aeroflot», «Copa Airlines».

Кандидаты в ассоциированные члены альянса (2005 г.): «Air Europa», «Kenya Airways», «Malay».

Планирует вступить в альянс: «China Southern Airlines», «Air France» и «KLM» слылись путем обмена акциями в мае 2004 года с целью образования «самостоятельной» европейской авиационной группы под названием «Air France — KLM»; «Northwest Airlines» основала двухсторонний альянс с «KLM» в 1989 году, с «Continental» — в 1998 году, с «Delta» — в июне 2003 года, «Northwest», «KLM» и «Continental» ранее были частью совместной группы авиалайнеров, известной под названием «Wings». Как таковой этот альянс уже не существует в связи с вступлением всех трех авиалайнеров в «SkyTeam»; «Malaysia Airlines» подумывает вступить в альянс, так как раньше (2001 г.) была членом альянса «Wings», и имеет свой хаб KLIA/Kuala Lumpur International Airport.

С другой стороны и для альянса выгодно иметь «свой» хаб в Юго-Восточной Азии; впрочем, на эту же роль претендуют и «China Southern Airlines».

Справедливо ради следует отметить, что парадокс на Западе международный альянс (хотя и не глобальный по современным меркам) стал альянс «SAS», созданный 1 августа 1946 г., который зачастую воспринимается как единый авиалайнер. Альянс образовался путем слияния двух шведских авиалайнеров «Air Sweden» и «SJA», и норвежского национального перевозчика — «DNL/Det Norske Luftfartsselskab» и датского национального перевозчика — «DGL». Первоначально альянс назывался «SASAB», так как вначале этот альянс имел мандат на право осуществлять только международно («заморские») рейсы. Однако от этой идеи (и бизнес-ОП) пришлось быстро отказаться, и «SAS» стал обслуживать как международные, так и внутренние в пределах Скандинавских стран маршруты. Название альянса можно перевести как «Система скандинавских авиалайнеров», что подразумевает общее управление, составление единого расписания и тарифной политики, систему обслуживания парка воздушных судов, единую форму одежды для персонала и т.д.

Структура управления в альянсах отличается друг от друга. Например, в «Star» — централизованная (с 2000 г.). Исключительным органом альянса является «Alliance Management Team» (штаб-квартира альянса расположена во Франкфурте и зарегистрирована в Германии как компания «Star Alliance Services GmbH» с равным распределением акций между перевозчиками). Два раза в год проводится заседание Совета альянса (Board) для выработки стратегии и развития альянса, систему обслуживания парка воздушных судов, единую форму одежды для персонала и т.д.

Альянс «oneworld» также в начале 2000 года создал свое централизованную систему управления на своем уровне — Совет управляющих (Governing Board), состоящий из руководителей авиалайнеров, который обязан собираться три раза в год. Администрация альянса или Управляющая команда (Alliance Management Team) базируется в Ванкувере и имеет небольшой штаб (около 20 чел.). Команда, состоящая из директоров по альянсу, собирается чаще и также на регулярной основе. У каждого перевозчика назначен руководитель проекта по альянсу, который отвечает за ежедневную работу альянса. В самих компаниях, например, в «American», только два человека посвящают большую часть своего времени проблемам альянса.

В «SkyTeam» дважды в год в формате Совета управляющих происходит собрание генеральных директоров авиалайнеров, их заместителей и ответственных по альянсу для выработки общей стратегии. За текущую работу отвечает комитет («Steering Committee»), состоящий из директоров по альянсу, менеджеров «SkyTeam» и менеджеров по альянсу от каждого перевозчика, который собирается четыре-пять раз в год. Но никто из членом комитета не является «служащим» «SkyTeam». Этот комитет обеспечивает взаимодействие с Советом управляющих. Дольше времени групп альянса открыты на связь с общественностью, кадры, продукты и услуги, коммуникационная и информационная обеспечение, авиационная безопасность и безопасность полетов, организацию продажи перевозок альянса и др. Никто из членом группы не тратит более 50% своего времени на альянс.

Е. ДРОЗД,
доктор инженерных наук

с. Москва. (Опубликовано в № 5).

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (МГТУГА)

ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР СТУДЕНТОВ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ:

ДНЕВНАЯ И ЗАОЧНАЯ ФОРМЫ ОБУЧЕНИЯ

- техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей (130300);
- техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов (131000);
- техническая эксплуатация транспортного радиооборудования (201300);
- менеджмент организации (061100)

ДНЕВНАЯ ФОРМА ОБУЧЕНИЯ

- прикладная математика (073000);
- вычислительные машины, комплексы, системы и сети (220100);
- безопасность технологических процессов и производств (330500);
- связи с общественностью (350400);
- информационная безопасность телекоммуникационных систем (075600).

Имеется военная кафедра.

Имеются платные подготовительные курсы (тел. 459-07-29).

ПРИЕМ ЗАЯВЛЕНИЙ НА ДНЕВНУЮ ФОРМУ ОБУЧЕНИЯ С 20 ИЮНЯ ПО 15 ИЮЛЯ, НА ЗАОЧНУЮ – С 1 НОЯБРЯ ПО 15 ДЕКАБРЯ.

Вступительные экзамены на дневную форму обучения проводятся с 16 июля по

математике и физике (письменно), русскому языку (диктант). На специальность 350400 экзамены по русскому языку и литературе (сочинение), истории Отечества (письменно), английскому языку (письменно). На специальности 130300, 131000, 210300, 073000, 330500 для участия в конкурсе будут допускаться абитуриенты, сдавшие единый государственный экзамен. На заочную форму обучения вступительные экзамены проводятся с 16 декабря по математике и русскому языку (письменно). На специальности 13000, 131000, 201300 принимаются свидетельства о сданных ЕГЭ. Обучение бесплатное. Имеется платное обучение на контрактной основе для граждан РФ, СНГ и дальнего зарубежья.

АДРЕС: 125993, ГСП-3, МОСКВА, КРОНШТАДТСКИЙ БУЛЬВАР, 20. ТЕЛ. ПРИЕМНОЙ КОМИССИИ: (095) 458-75-47, С 25 ИЮНЯ ПО 10 АВГУСТА: (095) 459-07-40.

Зональные приемные комиссии: 344066, г. Ростов-на-Дону, пр-т Шолохова, 262, Аэропорт, филиал МГТУГА; 664012, г. Иркутск, ул. Коммунаров, 3 филиал МГТУ ГА; Республика Саха (Якутия), г. Якутск.

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Сдано в набор 4.03.2005. Подготовлено к печати 15.03.2005. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гольемика. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Усл. экз.-отт. 12,25. Руч.-изд. л. 8,3. Заказ № 265. Общий тираж – 10 000. (В ГЭП «ИПК «Московская правда» – 3000). Цена договорная.

ГУП «ИПК «Московская правда»: 101990, Петровский пер., 3.

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, ЖД 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, консультация 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.КРОПОТКИНСКАЯ
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

Новости Центральной нормативно-методической библиотеки по поддержанию лётной годности воздушных судов на базе компьютерных технологий

Вышел первый выпуск новой серии «Стандарты». В выпуск входит «Электронная База данных стандартов, распространяющихся на деятельность авиационных предприятий ГА, и нормативно-методических документов по стандартизации, созданная на основании письма Минтранса России от 24.12.2004г. № 24.7-292ГА «О создании электронной базы данных по стандартам, используемым при поддержании лётной годности гражданских воздушных судов».



База содержит около **1000** полных факсимильных электронных копий стандартов (ГОСТ, ГОСТ Р, ГОСТ ИСО, ГОСТ Р ИСО), более **330** стандартов авиационной промышленности (ОСТ-1), более **80** отраслевых стандартов (ОСТ-54) и документов по стандартизации гражданской авиации, а также ряд законодательных актов РФ и нормативных документов по вопросам стандартизации и технического регулирования в Российской Федерации. Подборка включает все документы из согласованного 22.07.2004г. с Управлением надзора за поддержанием лётной годности ГВС ФНЧСТ МТ РФ «Перечня действующих стандартов, распространяющихся на деятельность авиационных предприятий ГА».

Использование Базы рекомендовано **всем руководителям авиапредприятий и организаций ГА** письмом Управлением надзора за поддержанием лётной годности ГВС ФНЧСТ МТ РФ от 02.12.2004 №5.6.1-2049ГА. База распространяется по Абонентскому договору на библиотечно-информационное обслуживание. Цена поставки 100000 руб. (включая всех известных аналогов).

С полным каталогом Базы можно ознакомиться на сайте ООО «Авиа-Медиа» по адресу в сети ИНТЕРНЕТ <http://www.avia-media.ru>

15 января 2005 года вышли итоговые за 2004г. обновления серий «**Норма**» («Электронная База данных нормативно-методических документов по поддержанию лётной годности воздушных судов»), «**ГСМ**» («Электронная База данных обязательных нормативно-технических документов по организации работ топливо-заправочных комплексов гражданской авиации») и «**Бюллетень**» («Электронная база бюллетеней и текстов нормативных документов по технической эксплуатации авиационной техники»). Готовятся к выпуску обновления серий «**ПЛЗ**» и «**Эталон**».

По вопросам подписки обращайтесь по адресу Москва, 125993, ГСП-3, Ленинградский пр., д. 37, корп.1, к.171 тел. (7-095) 155-58-49, факс (7-095) 155-67-27, e-mail: avia-media@civilavia.ru, <http://www.avia-media.ru>

www.aviasalon.com

МАКС 2005

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАКОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН

МОСКВА
ЖУКОВСКИЙ
16-21 АВГУСТА

Индяно 70226

ОАО «Авиасалон»
Россия, 140182,
Московская обл., г. Жуковский,
Летно-исследовательский
институт им. М.М.Громова
Телефоны: +7 (095) 787-66-51
+7 (095) 363-56-41
Факс: +7 (095) 787-66-52
+7 (095) 787-66-53
E-mail: maks@aviasalon.com