

**МАКС-2005:
ВСЕ ФЛАГИ
В ГОСТИ К НАМ**





Золотая Колесница

На самой престижной площадке страны — в Государственном Кремлевском Дворце (ГКД) — 29 июня прошла первая торжественная церемония вручения Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая Колесница». Она была учреждена весной текущего года Комитетом по энергетике, транспорту и связи Государственной Думы Федерального Собрания РФ и Министерством транспорта России.

Время появления этой профессиональной награды более чем закономерно: среди других отраслей отечественной экономики, переживающей период возрождения и подъема, наибольших успехов достигли как раз работники сферы транспорта.

Как подчеркивалось во время процедуры вручения наград в ГКД, целью учреждения общепрофессиональной премии является объединение усилий и возможностей государственных, корпоративных и общественных организаций по формированию в стране транспортной инфраструктуры мирового уровня. Для этого предусматриваются строгие и абсолютно прозрачные профессиональные критерии оценки деятельности кандидатов на соискание премии, выдвинутых по многим номинациям. В нынешнем году золотой статуетки, символизирующей все виды транспорта, удостоены предприятия, компании, научно-образовательные центры, СМИ, освещающие деятельность транспорта, а также персонально главы некоторых транспортных формирований России, отмеченные званием «Руководитель года».

Очень широка география мест, откуда были выдвинуты лауреаты, — от Новороссийска до Владивостока и от Великого Новгорода до города Липы в Орловской области... Обши-

НА НИХ РАВНЯЕТСЯ ОТРАСЛЬ

НАЗВАНЫ ПЕРВЫЕ ЛАУРЕАТЫ
НАЦИОНАЛЬНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПРЕМИИ
«ЗОЛОТАЯ КОЛЕСНИЦА»

рен и профессиональный охват на гражданских: железнодорожники и метрополитеновцы, речники и моряки, автодорожники и мостостроители, водители дальних автопоездов, ремонтники подвижного состава, сотрудники транспортных вузов, журналисты.

Многотысячный отряд специалистов гражданской авиации среди на гражданских главной транспортной премьерой страны достойно представляют коллективы авиакомпаний «Трансаэро» (генеральный директор О.М. Плевахова), новосибирского ОАО «Аэропорт Толмачево» (генеральный директор А.И. Лобкин) и Международной Ассоциации руководителей авиапредприятий (президент Ю.Я. Дмитриев, генеральный директор Р.Р. Сулейманов).

Одно из динамично развивающихся авиатранспортных предприятий страны — «Трансаэро» было образовано в самом начале 90-х годов и быстро оказалось среди пионеров вхождения отечественного воздушного транспорта в рыночную сферу. Уже в конце 1993 года компания была принята в члены IATA.

Сравнительно небольшой по численности, но высокопрофессиональный коллектив работников «Трансаэро» предлагает значительные усилия по развитию собственной перевозочной сети на регулярных и чартерных маршрутах, география которых распространяется на территорию России, страны СНГ и государства дальнего зарубежья. Компания располагает собственным учебно-тренировочным центром, готовящим кадры летного персонала и специалистов наземных служб сервиса.

История новосибирского аэропорта Толмачево началась ровно полвека назад с одной взлетно-посадочной полосы, используемой в качестве запасной площадки военной авиации.

Сегодня из-за выгоднейшего географического положения в центре Сибири и благодаря усилиям специалистов различных служб Толмачево входит в пятерку ведущих аэропортов страны, став удобным и экономически выгодным межконтинентальным «перекрестком» воздушных трасс, связывающих Европу с Юго-Восточной Азией, Японией и Северной Америкой.

Нисколько не утрачено значение Новосибирска при выполнении увеличивающихся технических, транзитных и коммерческих полетов по Транссибирской магистрали, а также в связи с прокладкой кроссполарных маршрутов. Более того, одной из основных задач предприятия на ближайшую перспективу становится развитие международных грузовых перевозок, превращение аэропорта в своеобразный «распределитель» глобальных экспортно-импортных потоков по генеральным направлениям «Север — Юг» и «Восток — Запад».

Международная Ассоциация руководителей авиапредприятий (МАРАП) вносит огромный вклад в повышение имиджа авиапредприятий и обобщение их опыта работы в рыночных условиях. МАРАП проводит ежегодные национальные конкурсы «Руководитель года гражданской авиации России», вместе с новосибирской студией «Репортер» выпускает фильмы, популяризирующие деятельность передовых коллективов.

Церемония вручения премии «Золотая Колесница» стала настоящим праздником для работников транспортной отрасли России. Все награжденные высказали слова искренней признательности оргкомитету и заверили учредителей премии, что в будущем будут работать еще лучше и эффективнее.

г. Москва.



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛAviation Monthly International
ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА**УЧРЕДИТЕЛИ:**ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»
Федеральное агентство
воздушного транспорта
Межгосударственный авиационный комитет
ЗАО «Авком – коммерческая авиация»**ИЗДАТЕЛЬ:**

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Главный редактор**А. М. ТРОШИН****Редакционная коллегия:****В. Е. АРДАШЕВ**,
генеральный директор предприятия «ТЕСИС»;**В. В. БАБАСКИН**,
генеральный директор ГУАП «Кавминводмавиа»;**Е. Ю. БАХТИН**,
генеральный директор ЗАО «Авком –
коммерческая авиация»;**И. Ф. ВАСИН**,
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;**В. Н. ЗУБКОВ**,
президент концерна «СОБИ»;**В. Н. ИВАНОВ**,
генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;**С. В. ИЛЬИЧЕВ**,
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»;**В. Д. САМОРОУКОВ**,
президент исторического
Клуба авиаторов России «ИКАР»;**В. В. ШИТОВ**,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:*МАКС-2005 встречает гостей. Подробный
материал об авиасалоне будет опубликован
в октябрьском (№ 10) номере 2005 г.*

Фото В. ГРЕВНЕВА.

**В ЭТОМ НОМЕРЕ:****КАЗАНЬ – ЦВЕТОК ВОСТОКА НА ЕВРОПЕЙСКОМ ПОЛЕ РОССИИ**
Стр. 2-4**Концерн «СОБИ»: гибкая ценовая политика
и полный пакет услуг**
Стр. 8-9**ОЧЕРЕДНОЙ СМОТР ДОСТИЖЕНИЙ МИРОВОЙ АВИАЦИИ
В ЛЕ БУРЖЕ**
Стр. 16-19**У агентства «БАЛ-сервис» есть шансы стать лучшим
агентством России**
Стр. 20-21**АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ – ВАЖНЕЙШАЯ
СОСТАВЛЯЮЩАЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ**
Стр. 22-23**ЦИТАТА НОМЕРА***Не могу сказать, что, работая в органах управления
воздушным движением СССР, а потом России, я и мои
коллеги смогли полностью предотвратить инциденты в
воздухе и на земле. Но, твердо следуя концепции безо-
пасности, шаг за шагом решая самые насущные проблемы
организации управления воздушным движением, мы смо-
гли существенно повлиять на безопасность полетов, добиться
системности в профилактике авиационных происше-
ствий.***В. ШЕЛКОВНИКОВ**,
президент Партнерства «Безопасность полетов».

Стр. 15

Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам
печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетель-
ство о регистрации ПИ №ФС 77-18753 от 20 октября 2004 г.Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за
точность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических выкладок,
собственных имен, географических названий и других данных, а также за
использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнения ав-
торов не всегда совпадают с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
ГСП-3, 125093, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/ФАКС: (095) 155-51-54, e-mail: Anatoly@civiltavia.ru

НА ПОРОГЕ НОВОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ



Цветком Востока на европейском поле России издавна называют Казань — город, который в этом месяце отмечает тысячелетие со дня своего основания.

Не так много на нашей планете городов, насчитывающих столь многовековую историю.

Городов мировой цивилизации и мировой культуры, являющихся в то же время и крупнейшими научно-образовательными, промышленными центрами. Казань среди них занимает особое место...

Рассказывает руководитель Татарстанского республиканского управления государственного авиационного надзора ФСЧТ Российской Федерации, заслуженный пилот России Ш.А. Умаров.

Казань — город удивительной судьбы, сыгравший в истории выдающуюся роль. Тысячи нитей связывают его с ближними и дальними странами, делая город местом пересечения разных цивилизаций и религий, средоточием различных и многообразных культур: русской и татарской, христианской и мусульманской. Все это превращает Казань в воплощение единства мировой истории и культуры. Прозвучавшее тысячелетие основания Казани — грандиозное по своим масштабам и значимости мероприятие. Для подготовки его Указом Президента Российской Федерации была создана Государственная комиссия, на первом заседании которой Б.В. Путин отметил, что тысячелетие юбилей города вполне может и должен стать событием не только республиканского, но общероссийского, а может быть, и мирового уровня.

Казань обладает огромным историческим и культурным наследием. Под государственной охраной в городе сегодня находится более семисот памятников памятников истории и культуры. Реконструкция многих из них была заложена в федеральную программу подготовки к празднованию 1000-летия основания Казани. К числу таких объектов относятся, скажем, ансамбль Казанского Кремля, здание Александровского пассажа, комплекс зданий Государской Думы и Постного двора, гостиный Дворцовский соборный комплекс Казанского государственного университета и многие другие. Были реконструированы мечети Маджана, Алановская, Закибанна, Староармянская. В городе построена и первая линия метрополитена, в которую вошли пять станций. Одна из них расположена на новом метроострове. К юбилею города завершена программа ликвидации ветхого жилья, построены иглодром, равного которому в России, а может быть, и в Европе нет, мост через реку Казанку. Из аэропорта в город протянуты новые скоростные шоссе — настоящие европейской автобаны.

Казань — это и один из первых ключевых транзитных узлов старейшей в стране транссибирской магистрали. Город сегодня является крупным распределительным транспортным центром. Здесь и речной порт, и аэропорт, и две железнодорожные линии федерального значения, несколько грузовых автокомпаний. Все они обеспечивают перевозку пассажиров, доставку готовой продукции на рынки сбыта не только России, но и за рубеж.

Авиация пришла в Казань в сентябре 1910 года. Тогда, на провозимой в городе авиационной неделе, второй по счету после Петербургской, студент Василий совершил полет над Казанью на изобретенном для местных жителей летательном аппарате тяжелее воздуха «Блерио».

В 1915 году на эвакуированном из Петрограда авиазаводе из головок дальнобой собирают самолет «Илья Муромец». В 1921 году для борьбы с малярийными комарами и сорняками в Казани создается авиабаза, а в 1923 — Казанское отделение Всероссийского авиационного общества «Добролет». Наконец, летом 1924 года полетом первого линейного пассажирского самолета «Добролет» — Красный камоволанчик была открыта впамя в России регулярная воздушная линия Казань — Нижний Новгород — Москва. Эти события легли в основу начавшегося затем процесса бурного развития гражданской авиации в Татарии.

Полетиться в юбилей своей столицей авиаторы республики начали достаточно давно. Конечно же, рассказ об этом надо начинать с международного аэропорта Казань, на долю которого выпала честь встречать самых почетных гостей государства — глав государств, руководителей субъектов Российской Федерации, видных общественных и политических деятелей из многих стран мира. Огромный вклад в то, чтобы авиация Татарстана соответствовала тысячелетнему юбилею столицы республики, внес руководитель ФС ГА, ныне руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А. Нерадько. Длительный раз был он в республике, ослепшая, как идет реконструкция международного аэропорта Казань. Не будь его поддержки, вряд ли смогли бы выполнить все задуманное.

Модернизация аэропорта началась более десяти лет назад. Связана она была в первую очередь с необходимостью строительства новой взлетно-посадочной полосы. Старая «подходящая» к своему критическому возрасту и уже не могла принимать тяжелые самолеты. План реконструкции аэропорта, рассчитанный на десятилет (1996—2005 гг.), был утвержден Президентом Татарстана Минтимером Шаймиевым и получил статус приоритетной республиканской инвестиционной программы. Последним и непосредственным куратором реконструкции со стороны правительства был заместитель премьер-министра и министр транспорта Республики Татарстан Владимир Швецов.



Надо сказать, что именно благодаря ему реализовались и решаются многие сложные проблемы реконструкции аэропорта. Он часто бывает на строительных объектах, по поручению Президента в свое время вел переговоры с иностранными инвесторами. При поддержке В.Швецова было создано акционерное общество «Татнефтеавиасервис». Благодаря членству главный аэропорт получил постоянный уникальный комплект автоматизированной заправки самолетов. Не могу также не отметить того факта, что В.Шваев вообще много делает для развития воздушного транспорта республики, прекрасно понимая, какую огромную роль он играет в экономике Татарстана. Про него говорят, что министр знает не только каждый самолет, но и каждый метр взлетно-посадочной полосы аэропорта Казани. Не крича душой, скажу — это правда.

Сегодня Казань имеет едва ли не лучшую в России взлетно-посадочную полосу длиной 3,7 километра и шириной 44 метра. Тогда же ее составлял почти метр, так что гробом с приемом самолетов любых типов у нас нет. Удалось этого добиться и благодаря установке самой на сегодняшний день современной системы управления воздушным движением «Томсон». Пока что единственной в России. Уникальна, как уже говорил, и система топливозаправки. При ее строительстве применялся трубный обхват из нержавеющей стали, на тот момент же являвшаяся аналогом в России. На ТЭК оборудована современная лаборатория для контроля качества топ-



но хватало, что вполне естественно. Помогли опит-танг Президент Республики М.Шаймиев и заместитель премьер-министра В.Швецов. Не стоит на то, что к юбилейным торжествам в Казани реконструировались и строились десятки объектов, руководство Татарстана наско-

Палеты «Барно» на Колесном аэродроме. 1910 г.

который и намечено празднование тысячелетия Казани. Ведь на закате лета многие семьи спешат вернуться из отпусков домой к началу школьных занятий. Так что нагрузка на коллектив международного аэропорта Казань выпадает, безусловно, колоссальная, но есть уверенность, что профессионализм, мастерство, преданность любимому делу позволят людям успешно с ней справиться.

Надо сказать, что экономические реформы 90-х годов прошлого века приостановили развитие воздушного транспорта Республики Татарстан. Авиаперевозки резко сократились (с двух миллионов пассажиров в 1987 году до 277 тысяч в 1999-м). Положение дел в государственных авиакомпаниях стало угрожающим. Поэтому правительство республики приняло решение о создании Национальной авиакомпании «Татарстан», сначала как государственного унитарного предприятия, а затем как открытого акционерного общества. Компания объединила Казанское и Нижнекамское авиапредприятия, а также аэропорт Бегисшево. Этот аэропорт был построен в начале 1971 года для оперативной связи с миром Нижнекамского нефтекомбината и авиазавода в Набережных Челнах (ХамАЗ). Сначала Казань была связана с Бегисшево самолетами Ан-2 и Ан-24, потом новый аэропорт стал принимать Тр-134.

К 1978 году в сутки аэропорт Бегисшево принимал уже до тридцати рейсов, а пассажиропоток достиг полумиллиона человек. В 1996 году аэропорт Бегисшево получил статус международного, а на открытии международного сектора присутствовал Президент Татарстана М.Шаймиев. Тогда же аэропорт был переименован в Нижнекамский, и сегодня он обслуживает регион с городами Набережные Челны, Нижнекамск, Занеск, Елабуга с населением более миллиона человек. Взлетно-посадочная полоса длиной 2500 метров в последние годы нуждалась в ремонте, но что средства в республиканском бюджете не было. Зато она находилась у крупней-



Заслуженный пилот России Шайкин Юмар.

лива. Причем на любом отрезке его пути — от железнодорожной цистерны до топливного бака самолета. По мнению специалистов, сегодня в Казани сложилась качественно наивысшая, с другими аэропортами России авиационное топливо.

К юбилею столетия Татарстана в аэропорту построен VIP-терминал. Это большое, великолепно отделанное здание возводили турецкие строители. Прогнущие способность терминала — 200 человек в час, то есть она практически равна пропускной способности аэровокзала какого-нибудь небольшого аэропорта. Естественно, терминал оснащен по самым современным меркам, что тоже обобщено недавно. Он-то и примет основной поток гостей делегации. Старый же аэровокзал, которому уже почти четверть века, пока что лишь подновили. Работы по его глобальной реконструкции впереди.

Стремительно обновлен основной перрон, достроены перрон АТБ, обходная дорога, ограждение вокруг аэропорта, трансформаторная подстанция. Построены новые огни ориентирования курсо-гладисная система.

Большой проблемой для нас давно уже был вопрос обновления спецтехники — средств на все

необходимые средства для закупки новых тралов, тележек, буксировочного и аварийно-спасательного оборудования, средств авиационной безопасности. Словом, «винтовая карточка Казани» — ее аэропорт — сможет достойно встретить дороги гостей.

Сколько их будет? Вопрос отнюдь не праздный, поскольку придется размышлять на перроне аэропорта десятке самолетов. За исключенным несколькими часами аэропорт по-прежнему будет принимать и отправлять регулярные пассажирские рейсы. Летом их будет до пятидесяти в сутки, тем более в конце августа, на

Вертолет Ми-8 авиакомпании «Татарстан».



Самолет авиалинии «Татарстан» в аэропорту Казани

зация предприятий региона, кроме заинтересованных в нормальной функционировании воздушной гавани. Сегодня ВПП обновлена, аэропорт способен принимать тяжелые воздушные суда типа Ту-154 и Ил-76, замкнута светосигналы. Из аэропорта выполняются регулярные рейсы на Москву и в Казань, открыт новый маршрут в Худант (Таджикистан) авиалинии «Татарстан» на самолетах Ту-154.

На «крыле» этого предприятия сегодня около двух десятков самолетов Ту-154, Ту-134, Як-40, Як-42, Ан-24. В прошлом году авиалиния перевезла более двухсот тысяч человек, получила непопулярный, а пассажирооборот превысил 360,5 млн. лим. Впрочем, резервы для дальнейшего роста перевозок у национального авиапредприятия Татарстана есть, и это хорошо понимают руководство компании. Тем более что ее деятельность находится под пристальным вниманием правительства республики и лично заместителя премьер-министра в Швецию. Этот человек, умеющий глубоко проникать в суть рыночных вопросов, четко ставить задачи и добиваться их реализации, знает все проблемы авиалинии «Татарстан» и оказывает ей большую поддержку.

Сейчас, когда в отрасли много говорят о необходимости реформирования авиации, именно отметить, что именно в Татарстане есть первый пример такого объединения. Два года назад произошло слияние казанской авиалинии «Тулар» и московской «Кара». В результате этого частично продуманного и взвешанного шага на российской авиатранспортной рынку появилась действительно сильная, финансово устойчивая авиалиния, пользующаяся доверием и авторитетом у пассажиров, способная обновить свой парк воздушных судов, отвечающая всем требованиям ИКАО и обеспечивающая все требования безопасности полетов.

В январе 1994 года была создана американская авиалиния «Второе Казанское авиапредприятие». Эта компания так называемой «малой» авиации эксплуатирует аппараты Мн-8 и Мн-2, самолеты ИЛ-410 и Ан-2. Предприятие прошло непростой путь развития, но, несмотря на это, все годы работает с прибылью. Сфера его деятельности — выполнение заданий МЧС, авиационные, лесоавиационные и санитарные рейсы, обеспечение мониторинга газа и нефтепродуктов, ВР- и черные перевозки.

Как бы в стороне от многих проблем в отрасли слонит Бугульминское авиапредприятие. Это и понятно, ведь оно обслуживает в основном нефтедобытчиков, которые стараются вообще не подпускать авиаторов. В парке предприятия летают десятки самолетов Як-40 и самолеты Ан-2, которые в полной мере удовлетворяют запросы нефтяников.

Первый серийный экземпляр самолета Ту-214 выкатил авиаконструктор «Дальави».

Фото пресс-службы международного аэропорта Казань.

Казань — город авиационный. Это не только один из крупнейших аэропортов Поволжья, но и центр авиационной. Здесь находится Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) имени С.П. Горбунова, Казанское моторостроительное производственное объединение, Казанский вертолетный завод. На КАПО еще в довоенные годы (тогда завод № 124) строились самолеты Пе-124, ДБ-А, ТБ-7, после войны — Ту-104, Ил-62. В 1995 году с заводского аэродрома поднялся в воздух первый самолет Ту-214. Первую серийную машину в 2000 году получила авиалиния «Дальавиа». С этим самолетом авиаторы связывают много надежд. Он нужен авиалиниям,



им, но, увы, лишь очень немногие авиапредприятия могут его приобрести. Правительство Татарстана помогает заводу выйти из затянувшегося экономического кризиса, в том числе с помощью системы лизинга. Конечно, процесс идет пока медленно, но в портфель заказов предприятия уже более двух десятков заказов, и число их растет.

Казанское авиационное производственное объединение занимается и воздушными перевозками. Еще в середине 30-х годов на заводе для этих целей использовались самолеты У-2, затем ДС-3 (Ли-2), а во время войны дажеprototype «Кнорс-52» и «Фокс-Вулф-58». В 50-е годы парк авиационной авиации пополнили самолеты Ан-2, Ил-14, Ан-8, Ан-12, Ан-24, а позже Як-40 и Ил-76. На базе Ил-62 созданы серий, которые не нашли своего покупателя, на КАПО имени С.П. Горбунова теперь создана своя авиалиния, совершающая черновые рейсы по всему миру.

Казанский моторостроительный завод ведет свою историю с 1931 года. Завод выпускает моторы М-11 для У-2, двигатели для самолетов Ту-104, Ил-62, Ту-154, проработ испытание новые двигатели для самолетов Ту-214, Ил-96, Ту-324. Ведется большая работа с двигателями «Прот-Улитка», которые устанавливаются на вертолеты «Ансат» Казанского вертолетного завода. Знако-

мические реалии заставили казанских моторостроителей искать пути для зареабитования средств. Завод имеет свой аэродром, который занимается перевозками пассажиров и срочные грузы.

На Казанском вертолетном заводе строились У-2 и Пе-2, вертолеты Мн-1, Мн-4 и уже около сотни лет здесь выпускаются Мн-8 в различных модификациях. Авиаконструкторы предприятия активно используют эту машину для выполнения различных заказов на авиатранспорт.

Говоря об авиации Татарстана, нельзя не сказать об авиации общего назначения. В республике действует больше десятка аэродромов. Первый из них — Центральный республиканский аэродром — был образован еще в 1933 году. Среди только что введен для ВВС только подготавливал в нем в предвоенные годы свыше двух тысяч человек. Отличался из них стали в годы войны Героем Советского Союза. Аэродром дал пулю в небо и многим героям гражданской авиации.

По инициативе главного конструктора ОКБ им. П.О. Сухого, академика и героя России М.П. Симонова в 1983 году в республике был создан один из первых в стране обществственных авиационно-спортивных клубов. Благодаря ему российские авиации получила школу

племени великодушных специалистов — летчиков-испытателей, руководителей авиационно-машинистов.

На протяжении многих лет работа АДН в республике находится под контролем авиационной администрации. При этом мы всегда стремились не ограничивать ее деятельности путем введения разнообразных запретов, а к упорядочению. При республиканском управлении государственного авиационного надзора ФНСИТ России есть Центр сертификации, который выдает соответствующие разрешительные документы для АДН — сертификаты экземпляра воздушного судна, свидетельства эксплуатанта.

Крест свидетельства Казань в своем облике воспоминания о тысяче лет своей истории. Органично сочетаются в ней мажоры древнего Булагованского и Петропавловского соборов, белоснежные мансарды мечети Кул-Шарифа и ступы спортивного аэроклуба в высоте неба над городом. Авиация Татарстана — символ эпохи — тоже стала частью истории нашей республики, нашего древнего и в то же время юного города.

This month, the capital of Republic of Tatarstan celebrates its 1000 anniversary. By that time, a lot of positive improvements aimed to regenerate profound historical and cultural heritage of Kazan — one of the oldest cities in the world — have been made. The Kazan airport has also been transformed, with a new VIP terminal recently built. Mr. Sh. Umarov, Honoured Pilot of Russia, Head of Tatarstan Aviation Oversight of the Federal Authority for Transport Oversight of the Russian Federation highlights Tatarstan aviation and aviation industry developments.



ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

У «ЭРБАС» ЗАКАЗОВ НА 33,5 МЛРД. ДОЛЛАРОВ

«Эрбас» объявил о подписании в ходе международного авиасалона в Ле Бурже соглашения, предусматривающего следующие размещения заказов на 280 самолетов общей стоимостью примерно 33,5 млрд. долларов. Помимо этого на авиасалон достигли договоренности о продаже еще сорока самолетов «Эрбас». Достигнутые результаты подтверждают лидерство «Эрбас» в гражданском авиационном и свидетельствуют о восстановлении устойчивого спроса на многоцелевые самолеты.

Заказчиками заключенных в Ле Бурже соглашений общее число заказов на новые самолеты «А-330» достигло 125 единиц. В Ле Бурже пополнить ряды заказчиков двухдвигательного лайнера «А-330-3» к ним присоединились индийская авиакомпания «Kingfisher Airlines». Большинство полученных на авиасалоне заказов зарпечено соглашениями, подписанными «Эрбас» с компаниями с Ближнего Востока и из Индии. Так, авиакомпания «Date Airways» объявила о своем намерении приобрести сорок самолетов «А-330-3», а нидерландская авиакомпания «Transavia» объявила о своем намерении приобрести сорок самолетов семейства «А-320-3», на десять «А-320», авиакомпания «Al Sairon» — на шесть «А-319», авиакомпания «Al Sairon» — на два «А-320», ливанская компания «ALGCC» из Кувейта — на двадцать «А-350», ливанская компания «CASA» — на десять «А-320», авиакомпания «Gulfair Wings» — на восемь «А-319», авиакомпания «Jet Airways» — на десять «А-320», авиакомпания «Kingfisher Airlines» — на пять «А-330», пять «А-320» и пять «А-380», авиакомпания «Date Airways» — на двадцать «А-320», авиакомпания «TAM» из Бразилии — на двадцать самолетов семейства «А-320» и восемь «А-350» и авиакомпания «Tiger Airways» — на восемь «А-320».

Помимо этого четкого заказа заказал лайнер «А-340-600». Еще сорок самолетов семейства «А-320» было заказано компаниями, желающими не предавать огласке свои имена.

Основу успешной деятельности «Эрбас» составляет разработка и внедрение в конструкцию своих самолетов новых технических решений. Благодаря такому подходу в каждом классе самолетов «Эрбас» превосходятся семейств, от семейства «А-318» до самого нового и крупнейшего в мире самолета «А-380», являются самыми современными и эффективными. Все выпускаемые сегодня самолеты «Эрбас» обладают уникальными особенностями — в них используются композитные кабины экипажа и обшивки эксплуатационные процедуры. Благодаря этому экипажу пилотов после продолжения короткого курса переподготовки могут переключаться с пилотирования одного типа самолета на другой, что является преимуществом для командиров, тогда как авиакомпании могут сэкономить время и сократить расходы.

ВЕРТОЛЕТЫ ВНЕ ЗАКОНА

Министерство транспорта России вынуждено отказать авиационной службе на полеты вертолетов серии «Ми» и «Ка» без авиационных радиомаяков. Об этом сообщил руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Нерадько.

В августе прошлого года Минтранс подготовил распоряжение о том, что все воздушные суда, находящиеся в воздушном пространстве РФ, должны быть оснащены системой КОСПАС-САРАТ. Согласно этому документу, с 1 января 2005 г. воздушные суда, не оснащенные радиомаяками, не могут совершать полеты. Однако уже в декабре министерство вынуждено было перенести срок вступления в силу этого документа из-за неготовности конструкторской документации на оснащение самолетов. Последним сроком должно было стать 1 июля 2005 г. Вместе с тем, как сообщил Нерадько, до сих пор конструкторские бюро не подготовили документацию на вертолеты «Ми» и «Ка», а также на ряд самолетов. Поскольку ими авиационщики в этом нет, то мы отложим срок введения запрета на полеты этих категорий воздушных судов до момента появления конструкторской документации», — добавил он. При этом Нерадько отметил, что для воздушных судов, на которые документация подготовлена, распоряжение остается в силе с 1 июля, если они покидают пределы, если не будут оснащены системой КОСПАС-САРАТ. В настоящее время речь идет о 326 самолетах.

ЗЕМЛЯ И ИЛЛИМИНАТОРЕ

Министерство транспорта России начинает процесс резервирования земель, пригодных для строительства аэропортов, из расчета 50 кв. км. Об этом сообщил министр транспорта России Игорь Левитин. «Многие аэропорты нуждаются в реконструкции, и уже сейчас необходимо позаботиться о резервировании земель», — сказал он.

Министр также сообщил, что им дано поручение научно-исследовательскому институту «Аэропорт» выискивать, где именно и в каких объемах необходимо резервировать земли. В качестве примера Левитин привел ситуацию в российском городе-курорте Пензенском где в ближайшие дни планируется построить новый аэропорт. «За те пять лет, которые говорят о строительстве аэропорта, земля, которая нужна будет выдать под новые аэропорт-территорию, должна быть зарезервирована в земле», — добавил Левитин. Подробней ситуация наблюдалась с аэропортом Шереметьево. Чтобы этого не произошло и на остальных территориях России, уже сейчас Минтранс приняло решение о перепланировке резервирования земель. «Мы хотим повысить прозрачность процедуры в будущем из-за того, что сейчас не прозрачен этот вопрос», — сказал он. Кроме о новом аэропорте в Пензенском, Левитин сообщил, что он будет построен к 2008 г. Приблизительно, что его протяженность составит примерно 300 тысяч человек в год.

У ВУЛКОВА ПОЯВИЛСЯ

МАЛОБЮДЖЕТНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК

Немецкая авиакомпания «дискаунтер» «Джамейк» объявила о начале полетов регулярных чартеров в Россию в аэропорт Внуково. Таким образом, у Внукова появился иностранный перевозчик, который составит прямую конкуренцию «Герман Эйрлайнс» — первой малобюджетной авиакомпании, основанной московским направлением.

Как заявил представитель правления «Джамейк» вице-президент Андрей Барятин, компания будет выполнять регулярные полеты по маршруту Берлин — Москва и Кельн/Бонн (общий аэропорт Кельна и Бонна) — Москва. «Джамейк» была создана в сентябре 2002 г. и сегодня осуществляет полеты в тридцать девять пунктов из Кельна, в восемнадцать — из Штутгарта и в десять — из Берлина. Флот авиакомпании насчитывает пятьдесят самолетов «Эрбас-А-318» и пять «А-320». «Джамейк» является дочерней компанией «Эрбас» лффервагс АГ, 49 процентов акций которой принадлежит «Лифтфинанс». В 2004 г. авиакомпания перевезла 3,5 млн. пассажиров. По прогнозам директора департамента по связям с общественностью «Джамейк» вице-президента Андрея Зинкев, в этом году объем перевозок составит около 5–6 млн. пассажиров. Более 90 процентов билетов «Джамейк вингз» реализуется через Интернет. «Джамейк вингз» демонстрирует все особенности «дискаунтер» — это, в частности, более низкая цена, чем обычно, компоновка салона авиалайнера, отсутствие стыковочных рейсов, питание на борту не входит в стоимость билета. По словам Андрея Барятин, низкие цены обусловлены

еще и более высокой производительностью самолетов по сравнению с традиционными авиалайнерами (каждый часовой заделывает двадцать часов в году по сравнению с традиционными часами). Барятин говорит, что для сохранения рентабельности средняя цена билета по предлагаемым маршрутам должна составить 72–80 руб., отмечая, что средние европейские авиакомпании достигают уровня рентабельности «Райнэйр», «Британния», «Маздаджет» и «Джамейк вингз» закончили 2004 г. с положительными финансовыми результатами.

ОТДАЮТ АЭРОПОРТ В ХОРОШИЕ РУКИ

Правительство Венгрии выставляет на продажу аэропорт Будапешта. И хотя официально подана заявка на конкурс, в реальности уже выразил интерес к этому проекту инвестор.

На продажу выставляется 75 процентов акций будущего аэропорта Фериджиях антерхед. В конце этого года потенциальные инвесторы могут подать официальные заявки на участие в конкурсе. Победитель должен продать остальные 25 процентов акций, в законодательстве необходимо внести некоторые изменения, чем сейчас и занимается венгерский парламент. Предполагается, что стоимость 100 процентов акций аэропорта составит от 750 млн. до 1 млрд. долл. В Фериджиях три терминала и два взлетно-посадочные полосы. За прошлый год пассажиропоток аэропорта вырос до 5,8 млн. человек. Наблюдатели связывают это с приездом в Венгрию после окончания британской группы «Фортис аэропорт аэропорт» (BAA), крупнейший оператор аэропортов в мире. Она работает в Великобритания, Австралия, Италия и США. В частности, ей принадлежит самый загруженный аэропорт в мире — Хитроу. Интерес проявила и немецкая группа «Финанс», управляющая аэропортами в Колонии, Вене и Франкфурте, а также австралийский инвестиционный фонд «Махури аэропорт», специализирующийся на инвестициях в международные аэропорты. Выбрав претендента на покупку аэропорт Сочинь, Рима, Брюссель, Берлинга и Брюссель.

По мнению аналитиков, правительство Венгрии хорошие шансы получить желаемую сумму за Фериджиях — бизнес по управлению аэропортами является очень прибыльным. По прогнозу ассоциации операторов аэропортов «Эйрпорт ассоциация», в этом году пассажиропоток в мире вырастет на 5,4 процента по сравнению с прошлым годом. При этом наиболее перспективными с точки зрения роста являются небольшие аэропорты. Как сообщили в Венгрии ассоциация операторов аэропортов «Эйрпорт ассоциация», если в парижском аэропорту имени Шарля де Голля рост в первом квартале этого года составил 6,3 процента, то в аэропорту Будапешта — 41,8 процента.

ПРИМУТ ВСЕХ

Взлетно-посадочная полоса аэропорта Писка удлинится до 2,8 км, что позволит принимать все типы воздуш-

На снимке: первый рейс в аэропорт Внуково авиакомпании «Джамейк вингз».

Фото В. ГРЕБЕНЕВА.



мной судья гражданской авиации. Провел реконструкцию ВПП была в числе основных, которые обсуждались на встрече в Москве губернатора области Василия Бочварова с председателем правительства РФ Михаилом Фрадковым. Пензенская область последние годы признана «развитой» связи с другими регионами страны – после окончательной реконструкции своего аэрокомплекса в конце 2003 г. Отныне по своим характеристикам он приближен к европейским стандартам комфорта и безопасности. Но проведение различных, масштабных и благоустроительных работ, а также приобретение оборудования было израсходовано более 30 млн. руб.

АЭРОПОРТ СЯНГАН – ЛУЧШИЙ В МИРЕ

Сянганская (гонконгская) авиакомпания «Катэй пасифик» признана лучшей в мире по уровню обслуживания. К такому выводу пришла британская независимая организация после проведения опроса обобщенного мнения, который проводился с июня 2004 г. по май 2005 г. среди 12,3 млн. пассажиров из 94 стран и регионов мира. Критериями при этом были комфортность использования самолета, стоимость билетов, точное соблюдение расписания полетов, предоставляемый сервис и др. По итогам же одного исследования, проведенного той же британской компанией, международный аэропорт Сянган в пятый раз признан лучшим в мире.

У «БОМБАРДЬЕ» ПОЯВИТСЯ В РОССИИ «ДОЧКА»

Канадская авиационная корпорация «Бомбардье» рассматривает возможность разместить в России отделение своей дочерней авиакомпании «СнайДейт», организующей чартерные перевозки бизнес-класс по всему миру. Этот шаг, как заявил пресс-секретарь подразделения деловых самолетов «Бомбардье» Лео Кнаппел, продиктован растущим спросом на авиатранспорт такого уровня в России.

Сейчас портфель заказов «Бомбардье», полученных в России и на Украине (по принятой в канадской корпорации системе статистике заказы по России и в Украине учитываются вместе, однако, по словам Кнаппела, подавляющее большинство этих заказов пришлось именно на российских юридических и физических лиц), состоит из пятидесяти самолетов бизнес-классов высшего и среднего уровня и летательных аппаратов «Лоблок». По два самолета каждого класса уже поставлены заказчиком. Правда, далеко не все купленные машины будут в течение года зарегистрированы в России. Из-за действующего в нашей стране режима налогообложения многие авиационные компании России, своим владельцам деловых самолетов традиционно предпочитают регистрировать их в третьих странах. Но поскольку летать эти машины будут все же в России, «Бомбардье» считает целесообразным открыть в нашей стране центр по обслуживанию своих самолетов. «Поскольку мы выбрали между Москвой и Санкт-Петербургом место расположения базы технической поддержки наших клиентов. Окончательное решение будет принято до конца года», – говорит Кнаппел. Сейчас базой для России технический центр «Бомбардье» находится в Германии.

«ЭР КАНАДА» РАЗОШЛАСЬ С «БОИНГМ»

Канадская авиакомпания «Air Canada» заявила о расторжении договора с американским авиастроителем «Boeing Co» на поставку 32 самолетов на сумму свыше миллиарда долларов. Планы авиакомпании не соотносились на порядок расходов, связанных с приобретением самолетов «Boeing». «Компания согласна с решением пилотов и экипажа «Boeing» о расторжении контракта», – говорится в заявлении «Air Canada». Расторжение контракта по означает за собой выплаты компенсации «Boeing». «Air Canada» планирует подписать другие поставки. Возможно, она обратится к европейскому авиастроителю «Airbus».

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ

К первому октябрю должен завершиться процесс отделения авиакомпании «Пулков» от одноименного аэропорта, – заявил министр транспорта России Игорь Левитин. После этого начнется процесс слияния авиакомпаний «Пулков» с государственной транспортной компанией «Россия», которая, среди прочего, занимается авиаперевозками первых лиц государства.

Игорь Левитин отметил, что вопрос приватизации аэропорта Пулково, который изначально назывался праченной реконструкция авиакомпания, пока что окончательно не решен. Возможные сроки этого процесса еще предстоит обсуждать.

САМОЛЕТ НА... ГОЛОВУ

В американском штате Флорида разбили грузовой самолет истребительной авиации «F-16». Самолет упал на одну из улиц города Форт-Лодердейл. Все три пилота выжили, на земле пострадали два человека. Как сообщили в администрации местного аэропорта, самолет упал почти сразу после взлета – в пяти километрах от аэропорта.

ВИЗОВАЯ УЛОВКА

Авиакомпания «Alaska Airlines» нашла новый способ борьбы с финансовыми трудностями. В ее самолетах бортипроводчики теперь рекламируют кредитные карты Visa, антипредставитель «Bank of America». Рекламные объявления делаются бортипроводчиками во время полета на посадку, а затем пассажирам раздают буклеты банка с формой заявления на получение карты. «Bank of America» выдает совместные кредитные карты с «Alaska Airlines». Реакция на новый метод рекламы была неоднозначной. Неудовольствие некоторых пассажиров вызвало то, что в отличие от традиционных видеороликов или рекламы в бортовых журналах, от этой аудиорекламы нельзя отказаться – слушать ее приходится всем пассажирам.

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Финмаркет, РИА «Новости», Страна.ру, газета.ru, region.ru, Reuters, «Эксперт-Сибирь», Washington Post, «Коммерсант», ИА REGNUM, Аэра.ру, enews.net, NRS.com, rosbalt.ru, travel.ru, rfa-аer.net.

Редактор владет Елены ИУМЕННИКОВА.

НАГРАДЫ

КАВАЛЕР ОРДЕНА «МЕЦЕНАТ»



Благотворительность и меценатство в России имеют глубокие исторические корни. Всем миру известны имена Павла Третьякова, Саввы Мамонтова, Николая Платонова, Сергея Шчукина. Сегодня их благородные традиции продолжает Международный благотворительный фонд «Меценаты столетия». Его основные цели и задачи: социальная поддержка и защита граждан; развитие у молодежи духовно-нравственных и социальных ценностей; содействие деятельности в сфере образования, науки, культуры, искусства, просвещения; содействие деятельности в сфере физической культуры, массового спорта, профилактики и охраны здоровья граждан; пропаганда здорового образа жизни; охрана окружающей природной среды и защита животных.

Высшая награда фонда – орден «Золотая Звезда Мецената». Им отмечены столица нашей Родины – Москва. За ним идут ордена «Меценат» второй (Серебряная звезда), третий («Рубиновый крест»), четвертой («Золотой крест») и пятой (Серебряный крест) степеней. Среди обладателей этих наград Е.М. Примаков, М.Ш. Шаймиев, Т.Н. Хроников, А.А. Вешняков, Г.А. Зюганов, Л.И. Касаткина, И.К. Родина, В.А. Третьяк и другие известные люди страны.

Орденом, что недавно ордена «Меценат» V степени (Серебряный крест) удостоен наш коллега – начальник издательства «Воздушный транспорт» Александр Семенович Фолочанский, а издательство внесено в «Золотую Книгу Наций». В течение многих лет нынешний кавалер ордена «Меценат» и руководимый им коллектив оказывали безвозмездную производственную помощь детсадкам, детдомам, ПТУ, столовым для обездоленных, заботились о церквях в Московской, Ярославской, Белгородской и других областях России. В связи с празднованием 60-летия Великой Победы издательство выпустило «Книгу памяти» и безвозмездно передало ее ветеранам. Так что награда вполне заслуженна.

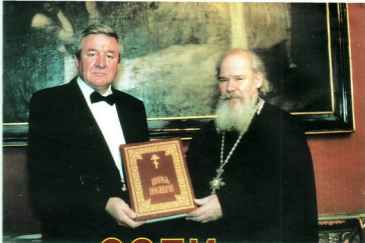
Коллектив журнала от всей души поздравляет А.С. Фолочанского и его коллег. Вместе с тем сердечно поздравляем с 65-летием со дня рождения, которое он отметил 20 июля этого года. Доброго тебе, дорогой Александр Семенович, здоровья и долгих лет жизни на благо России и нашей родной гражданской авиации.

Но о нем: А.С. Фолочанский и его сотрудники.

Фотограф издательства «Воздушный транспорт».



На снимке: президент концерна «СОБИ» В.Н. Зубков и Патриарх Русской православной церкви Алексий II.



КОНЦЕРН «СОБИ» ПРИГЛАШАЕТ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

Закрытое акционерное общество «Концерн «СОБИ» стабильно работает на российском рынке транспортно-туристических услуг уже пятнадцать лет. С 1993 года концерн – член Российской Ассоциации туристических агентств (РАТА) и член Российского Союза туриндустрии (РСТ), с 1994 года – член Международной Ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Возглавляет ЗАО «Концерн «СОБИ» Владимир Николаевич Зубков, имя которого хорошо известно гражданским авиаторам не только в России, но и за ее пределами. В июле этого года В.Н. Зубков утвержден членом редакционной коллегии журнала «Гражданская авиация» и сегодня впервые выступает на его страницах.

Наш разговор состоялся в центральном офисе концерна на улице Пушкинской, д. 7/5, что по соседству со станцией метро «Кузнецкий мост».

– Помимо этого, – сразу же пояснил Владимир Николаевич, –

имеем еще семь офисов в Москве и филиалы в Санкт-Петербурге, Южно-Сахалинске, Сеуле и Дели. Концерн имеет агентские договоры с тридцатью девятью российскими и зарубежными авиакомпаниями. Среди них такие известные авиаперевозчики, как «Аэрофлот», «Пулковские авиалинии», «Трансаэро», «Владивосток Авия», «Сибирь», «Лифтганза», «Эр Франс», «Дельта», «Бритиш Эрэйз», «САС», «ДЖАЛ», «Балкан», «Финэйр» и ряд других.

– И каковы же основные направления деятельности концерна?

– Прежде всего это бронирование и продажа авиабилетов на самолеты иностранных и российских авиакомпаний, а также продажа железнодорожных билетов во внутреннем и международном сообщении. Помимо частных лиц, мы обслуживаем сотни корпоративных клиентов.

В конце 2003 года концерн инвестировал средства во внедрение Системы автоматизации агентства по продаже авиационных и железнодорожных билетов «СОФИ-Агентство». Этот программный комплекс разработан Институтом автоматизированных технологий на воздушном транспорте

и позволил выйти на передовой уровень автоматизации взаиморасчетов с авиакомпаниями и фирмами, работающими на транспортном рынке.

Важное место в деятельности концерна «СОБИ» занимает продажа как индивидуальных, так и групповых туров по России и за рубеж. Мы предлагаем своим клиентам полный комплекс услуг – от содействия в оформлении загранпаспортов и получения виз до выдачи медицинских страховых полисов, заказа гостиниц и доставки туристов из аэропорта к месту отдыха и обратно. Организует и специальные туры для посещения спортивных мероприятий, гастролей-концертных представлений, фестивалей и карнавалов. Ежемесячно «СОБИ» обслуживает порядка пятнадцати тысяч человек.

Предоставляем и такую услугу, как организация выезда представителей предприятий ВПК на международные выставки, а также прием на территории России официальных делегаций по линии военно-технического сотрудничества. Мы также организуем и обслуживаем семинары, конференции, презентации как в России, так и за рубежом.

Усилия сотрудников концерна – а их у нас более 200 человек – получили высокую оценку ряда ведущих авиакомпаний. Так, по результатам 2002–2004 годов концерну вручен сертификат лучшего бизнес-агента авиакомпаниями «Аэрофлот», «Лифтавиа» и «Бритиш Эрэйз». Это очень высокая оценка профессионализма нашего персонала.

– Владимир Николаевич, Вы рассказали о классических формах транспортно-туристического бизнеса. А что нового можете предложить възьскательным российским клиентам?

– Начну с того, что «СОБИ» имеет лицензию Министерства здравоохранения РФ на право занимается санаторно-курортной деятельностью.

В современных условиях понятие здоровья в сознании людей все более переходит из потребительской категории в категорию экономической. Ведь сама возможность иметь работу, особенно престижную и высокооплачиваемую, зависит не только от квалификации человека, но и от состояния его здоровья. Сегодня, в условиях деловой конкуренции и стрессовых ситуаций, мы больше говорим не о реабилитации после болезни, а о восстановлении резервов здоровья. А где лучше всего восстанавливать эти резервы? Конечно же, на курорте!

Мы хорошо понимаем, что в путешествии за здоровьем самый первый и самый важный шаг – это правильный выбор курорта, и делаем все для того, чтобы помочь нашим клиентам.

Кому-то прекрасно подходит минеральные курорты Чехии, Словакии, Франции, Италии, где можно «подправить» желудочно-кишечный тракт, почки, печень, обмен веществ, избавиться от лишнего веса.

Другие предпочитают термальные курорты в Австрии, Германии, Швейцарии, Словении, на израильском Мертвом море. Тамашнее горячие целебные ключи весьма эффективны при заболеваниях опорно-двигательного аппарата, нервной системы, нарушениях кровообращения, бронхитах, усталости, бессоннице, ослабленном иммунитете.

На берегах Средиземного моря и Атлантического океана расположены курорты талассотерапии. Морская вода, водоросли, грязь и соли оказывают великолепное общеоздоровительное воздействие при затяжных простудах, переутомлении, стрессах, посттравматической реабилитации, восстановительных и профилактических программах.

Самыми модными современными курортами считаются СПА – курорты,

где используются целебные свойства минеральных вод, термальных источников и морской воды. Они прекрасно приводят в порядок тело и души уставших от стрессов людей. Лучшими СПА-курортами по праву считаются итальянские Абонь и Монтеротто, немецкий Баден-Баден, французские Ла-Болль, Виши, Эвиан, а также острове Искья.

Возросший интерес наших сограждан к зарубежным клиникам и курортам вовсе не означает, что наши отечественные курорты безнадежно устарели. И в Минеральных Водах, и в Сочи, и в Анапе, и в других хорошо освоенных местах можно прекрасно отдохнуть и восстановить силы, и наш концерн здесь тоже может помочь.

Многолетний опыт наших сотрудников, среди которых есть опытные врачи-консультанты и специалистами-менеджеры, позволяет быстро и эффективно решать все проблемы, связанные с выбором курорта и организацией тура поездки. «СОБИ» работает по прямым договорам с отечественными и зарубежными партнерами, что дает возможность проводить гибкую ценовую политику и предоставлять при этом весь пакет услуг: авиабилеты и трансферы, а при поездке за границу – оформление загранпаспорта и визы, сопровождение русскоговорящего гида. Так что, милости просим всех, кому необходимо санаторно-курортное обслуживание как в России, так и за границей.

– Все это замечательно, Владимир Николаевич. Но в кругах столичной общности известна и такая сторона деятельности концерна, как благотворительность. Не могли бы Вы хотя бы кратко рассказать об этом?

– Отчего же не рассказать. «СОБИ» в свое время профинансировал концерт Национального симфонического оркестра США под управлением Мстислава Ростроповича на Красной площади в Москве, творческий вечер балерины Майи Плисецкой в Большом театре, историко-православную телепередачу «Кто мы?» на Российском канале телевидения. Мы приняли участие в восстановлении и реконструкции Сретенского монастыря в Москве, Собора Святых Апостолов Петра и Павла в Петергофе, в организации Крестного хода из Кремля в Сретенский монастырь в связи с 600-летием чуда Владимирской иконы Божьей Матери. При нашей финансовой поддержке издан «Полный годичный круг богослужбных Миней», приобретена компьютерная типография для

Сретенского монастыря, а также отлиты для него колокола и сооружены звонница. Своим патристическим долгом концерн «СОБИ» посчитал издание книги одного из бывших руководителей КГБ СССР В.И. Алиндина «Госбезопасность и время», спонсирование деятельности «Клуба офицеров внешней разведки».

– Надо полагать, это благородная деятельность, оценена по достоинству?

– Из рук главы Российского Императорского дома Великой Княгини Марии Владимировны награжден орденом Святого Михаила Архангела, а Патриарха Русской православной церкви Алексия II – орденом Святого Князя Даниила Московского. В июне этого года в Зале Славы на Поклонной горе мне вручили еще Наградной крест «Защитник Отечества».

Награда, конечно, воодушевляет и радует. Но дело не только в них. Для меня очень важен высокий душевный порыв, который подвигнул наш коллектив на благотворительную деятельность. Ведь мы никогда не должны забывать о том, где родились и живем, где похоронены наши предки, за что проливали кровь и отдавали свои жизни наши соотечественники. Мне не менее дороги письма-благодарности за помощь Отряду милиции особого назначения (ОМОН) г. Москвы, который ведет беспощадную борьбу с оргпреступностью и не раз бывал в смертельно опасных командировках на Северном Кавказе. А разве можно читать без трепета благодарственное письмо Благотворительного Фонда «Дети – наше будущее» за гуманитарную помощь, оказанную нашим концертным детям-сиротам. Прямо скажу, это незабываемо!

– И заключительный вопрос, Владимир Николаевич: в последнее время в прессе часто упоминается о Ваших спортивных успехах в гольфе. Неужели это увлечение столь серьезно?

– Да, очень серьезно. Игрой в гольф я увлекся пять лет назад. Вначале не думал, что надоело, а потом оказалось, что гольф стал частью моей жизни. Он дал возможность приобрести новых друзей, партнеров в бизнесе. Путешествия по миру приобрели содержательный спортивный смысл. Удивительно, что в гольф и мужчины, и женщины могут играть до преклонного возраста, причем постоянно совершенствуя свою технику. Приятно наблюдать семейную пару на гольф-поле.

Беседовал Анатолий ТРОШИН, г. Москва.



«3» завоевал корону – держит». Этим словом Леонид Ильич Брежнев, о котором сегодня вспоминают разве что в анекдотах, приветствовал молодого гроссмейстера Анатолия Карпова, который завоевал звание чемпиона, после недолгой паузы вернул нашей стране лидерство в мировом шахмате. И хотя игра эта родилась в далекой Индии еще в незапамятные времена, в начале XX столетия Россия, а затем Советский Союз безоговорочно перенесли в сферу интеллектуальных соревнований, которые на сегодняшний день существуют по всему. Великий русский шахматист Александр Алехин, много лет игравший в ранге чемпиона мира, легендарный Михаил Ботвинник, в течение пятнадцати лет «диктовавший моду» в мировом шахмате, Василий Смыслов, Борис Спасский, Михаил Таль, Тигран Петросян, Анатолий Карпов, Гарри Каспаров, в разное время увеличивали шахматной игрой, отличались незаурядным шахматным интеллектом. Именно благодаря российским гроссмейстерам шахматы приобрели невиданную ранее популярность. Ежегодно в мире проходит множество соревнований самого высокого уровня. Сразиться с мастерами за шахматной доской – мечта многих молодых талантливых шахматистов. Однако в силу объективных причин, в первую очередь финансовых, далеко не все из них до недавних пор могли принять участие в крупных соревнованиях, померяться силами, повысить свой рейтинг.

Занем об этом, руководство ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» в начале 2002 года решило помочь шахматистам не только России, но и другим стран реализовать свои планы. Компания выступила с инициативой проведения совместно с Ассоциацией шахматных федераций России при поддержке Комитета по туризму Правительства Москвы шахматного турнира «Аэрофлот Open 2002», в котором бы могли принять одновременно участие как гроссмейстеры, так и шахматисты, не имеющие рейтинга ФИДЕ. Ведущий российский авиалайнерчик бил на себя не только все расходы по перевозке участников соревнований, но и установил приличное вознаграждение для победителей. Общий призовой фонд турнира составил 150 тысяч долларов США.

Поскольку с самого начала силы участников были не равны, их разделили на три квалификационные группы. В наиболее престижной (группе «А») борьбу за первенство пошел более 120 шахматистов с рейтингами свыше 2400, в том числе более 80 гроссмейстеров. Среди них: Л. Ван Велти (Нидерланды), В. Аверух (Израиль), вице-чемпионка мира А. Костенко (Россия), К. Жайданов (США), А. Минасян (Армения), В. Болган (Молдова), А. Ондичук (Украина) и другие. Турнир проведется с 4 по 11 февраля 2002 года по швейцарской системе. Контроль времени – 1 час 30 минут с добавлением 30 секунд на каждый ход.

ШАХМАТНЫЙ «ХОД АЭРОФЛОТА»

Турнир, проводимый в гостинице «Россия», вызвал большой общественный интерес. Его освещали журналисты ведущих информационных агентств, специализированных шахматных изданий. В холле гостиницы почти в круглосуточном режиме работал пресс-центр, где проводились пресс-конференции, встречи с ведущими шахматистами мира. Экс-чемпион мира Василий Смыслов в ходе турнира провел несколько мастер-классов для молодых шахматистов.

Мнение участников соревнования и почетных гостей было единогласным: турнир необходимо сделать регулярным, так как он не только пропагандирует шахматы, но и как бы «сортирует» шахматистов по степени их одаренности, спортивной форме, дает молодым шахматистам прекрасную возможность проявить себя, показать, кто на что способен. Несмотря на то, что проведение подобного рода турниров обходится их организаторам в довольно круглую сумму, «Аэрофлот» поддерживает инициативу руководителей шахматных федераций и самих спортсменов.

Следующий турнир «Аэрофлот Open 2003» также проходил в Москве. На этот раз померяться силами в российской столице прибыли более ста международных гроссмейстеров. В категории «А» участие в соревнованиях приняли шахматисты из Исландии, Германии, Швейцарии, Дании, США, Португалии, Польши, Канады, Чили, Коста-Рики, Италии, Греции, Мексики, Индии, Китая. В их числе Лук Ван Велти (Нидерланды), Шольц Людвиг (Франция), победитель предыдущего турнира Григорий Угайдован (США). Научу страну представляли гроссмейстеры Александр Гришук, Петр Свингар, Алексей Дреев и другие талантливые шахматисты.

Ваше представление о турнире «Аэрофлот Open 2004». В нем приняли участие уже 476 шахматистов, в том числе 160 гроссмейстеров из пятидесяти стран. Кроме победителей первых двух турниров В. Болган и Г. Жайданова соревновались чемпионы мира, Европы, России и олимпийские чемпионы А. Халифан, А. Дреев, К. Сакаев, С. Рублевский, П. Трегубов, А. Мотылев, ведущие зарубежные гроссмейстеры Ш. Ладье, Л. Ван Велти, И. Смирин, К. Саскиеран.

По итогам девяти туров сразу три гроссмейстера – россияне Сергей Рублевский, Валерий Филиппов и Рафаэл Ваганян из Армении набрали по семь очков. Победитель определялся по дополнительным показателям. Главным критерием при равном числе очков было количество побед, одержанных черными фигурами. По этому показателю Рублевский и Филиппов имели преимущество над Ваганяном. Чтобы выявить сильнейшего между двумя россиянами, пришлось считать средний рейтинг. Выше он оказался у Сергея Рублевского. Он и был назван победителем турнира, получив в качестве призовых 25 тысяч долларов.

Настоящим праздником шахмат стал «Аэрофлот Open 2005». По количеству участников он смело может быть внесен в Книгу рекордов Гиннесса – в турнире соревновались 670 шахматистов в возрасте от 7 до 82 лет, из которых 162 в ранге гроссмейстеров и 114 международных мастеров. Четвертый шахматный турнир под «крылом» «Аэрофлота» широко освещался в прессе. И на то были свои причины. Ведь правильнее говорить не об одном соревновании, а о четырех, так как турнир проводился в четыре категории. Общий призовой фонд составил 175 тысяч долларов.

Наибольший интерес вызвало, конечно же, соперничество в главной, самой «рейтинговой» категории. Триста тысяч призовых и путевку в Дортмунд, как главный приз, разыгрывали между собой гроссмейстеры. Трое из них, француз Этьенн Бахро, Василий Иванчук и Руслан Пономарев из Украины, имели рейтинг даже выше 2700.

Волле сорванных выигранных амбиций россияне Александр Халифан, Александр Мотылев, Константин Сакаев и Вадица Загиткина, Теймура Раджбаев из Азербайджана, голландца Лука Ван Велти и молдованка Виреора Болганова. Особый колорит турниру придавало участие в нем нестарейшего Александра Белякова и Рафаэля Ваганяна.

Острая бескомпромиссная борьба за лидерство продолжалась до последнего хода. Однородное количество очков – по 6,5 из 9 – набрали З. Сутовский (Израиль), А. Харлов (Россия), В. Иванчук (Украина), В. Аюпов (Армения), А. Мотылев (Россия). В таком порядке они и заняли места с первого по пятое. По дополнительным показателям победителем признан гроссмейстер З. Сутовский.

Самые юные участники турнира семилетняя Елизавета Четина и Михаил Тимофеев получили подарки от «Аэрофлота» и Ассоциации шахматных федераций.

Победитель турнира З. Сутовский по традиции получил почетное право на участие в очередном супертурнире в немецком Дортмунде.

Один из постоянных участников турнира «Аэрофлот Open» гроссмейстер из Киприана Вирел Болган сказал, что он и его коллеги искренне благодарны ведущей российской авиакомпании за инициативу проведения в Москве столь представительных соревнований.

– Ни на одном турнире в мире одновременно за шахматными досками не ведут поединки столько одаренных спортсменов. К тому здесь особая атмосфера. Молодые участвую с гроссмейстерами. Те в свою очередь присматриваются к молодым шахматистам. Кто знает, может быть, в ближайшее время кто-то из них будет бороться за шахматную корону, добрым словом вспоминая «Аэрофлот».

Борис ОРЛОВ.



ВЫШЛИ В ПОБЕДИТЕЛИ

Состоялось подведение итогов конкурса на соискание Премии «Лучшее агентство по продаже авиаперевозок». Конкурс проводился по результатам работы агентств в прошлом, 2004 году, и в сорокдвяти номинациях на звание победителей и лауреатов Премии претендовало около ста кандидатов. Все они несли шанс добиться победы, поскольку сделали много для повышения качества услуг авиапассажирам. Для каждого из них авиационность начинается с визита в агентство, от которого в немалой степени зависит, каких впечатлений получит пассажир от перелета.

Напомним, что Премия «Лучшее агентство по продаже авиаперевозок» была учреждена в 2003 году российской Ассоциацией агентств воздушного транспорта для «оценки уровня конкурентоспособности российских агентств по продаже авиаперевозок, формирования корпоративных стандартов обслуживания пассажиров при бронировании и продаже авиаперевозок на российском рынке, обеспечения широкого спектра услуг для пассажиров при бронировании и продаже авиаперевозок, а также для регулярного освещения в прессе ситуации на российском рынке продаж авиаперевозок». Призурением Премии является общественно-профессиональный менторитет и имеют многоплановый характер. Премия присуждается агентствам по продаже авиаперевозок, которые добились наивысших результатов деятельности и ввели наибольшую вклад в развитие рынка продаж авиаперевозок.

Если говорить о заданной Премией цели поощрения агентств, добавившим наилучшим результатам, повышением престижа гражданской авиации России, пропагандой передовой технологии продаж авиаперевозок и предоставлении туристических услуг. Среди задач Премии также развитие системы бронирования и продажи авиаперевозок, привлечение туристических услуг, совершенствование их качества, создание строгих корпоративных стандартов обслуживания пассажиров в отрасли.

Итак, победителями и лауреатами Премии «Лучшее агентство по продаже авиаперевозок» по итогам работы в 2004 году по номинациям стали:

Агентство года – агентство по продаже пассажирских авиаперевозок на внутренние воздушные линии России в группе 1 (общим объемом продаж более 50 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ООО «Транспортно-Сервисное Агентство «Аэропорт-Сервис» (г. Якутск), Лауреаты – ООО «Нагорненское АВС», ООО «Интернет-Плюс» (г. Москва), ООО «АВС Аэропорт-Сервис» (г. Волгоград).

Агентство года – агентство по продаже пассажирских авиаперевозок на внутренние воздушные линии России в группе 2 (общим объемом продаж от 50 000 до 100 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ОАО «Патриот АВС» (г. Казань), Лауреаты – ЗАО «Солн-АВС», ООО «ИМЭС» (г. Иркутск).

Агентство года – агентство по продаже пассажирских авиаперевозок на внутренние воздушные линии России в группе 3 (общим объемом продаж от 100 000 до 250 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ОАО «ГВС Республика Саха» (г. Якутск), Лауреаты – ОАО «АВС» (г. Санкт-Петербург), ОАО «Красноярское ЦАВС», ОАО «ЦАВС» (г. Самара).

Агентство года – агентство по продаже пассажирских авиаперевозок на внутренние воздушные линии России в группе 4 (общим объемом продаж более 250 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ЗАО «Дальневосточное авиационное агентство «Спектр Ави Сервис» (г. Хабаровск).

Агентство года – агентство по продаже международных пассажирских авиаперевозок в группе 5 (общим объемом продаж до 50 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ОАО «Приморское агентство авиационных компаний» (г. Владивосток), Лауреаты – АО «Компани Интернациональ Вилкоми Траवल» (г. Москва), ООО «Интернет-Плюс» (г. Москва).

Агентство года – агентство по продаже международных пассажирских авиаперевозок в группе 6 (общим объемом продаж более 50 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ЗАО «Агентство «ДАВС» (г. Москва).

Агентство года – агентство по продаже международных пассажирских авиаперевозок и авиаперевозок на внутренние воздушные линии России в группе 7 (общим объемом продаж более 250 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ОАО «АВС» (г. Санкт-Петербург), Лауреаты – ЗАО «ДАВС» (г. Москва), ОАО «Приморское агентство авиационных компаний» (г. Владивосток), ЗАО «Трансл Сети Ави» (г. Москва).

Агентство года – агентство по продаже международных пассажирских авиаперевозок и авиаперевозок на внутренние воздушные линии России в группе 8 (общим объемом продаж более 250 000 бланков авиабилетов)

Победитель Премии – ОАО «Томское ЦАВС», Лауреат – ЗАО «Дальневосточное авиационное агентство «Спектр Ави Сервис» (г. Хабаровск).

Специальные номинации Премии: Бизнес-агентство года
Победитель Премии – ЗАО «Агентство «ДАВС» (г. Москва), Лауреаты – ЗАО «Аэрокульт» (г. Москва), ОАО «Томское ЦАВС».

Агентство года, достигшее наивысших результатов в использовании IT-технологий

Победитель Премии – ОАО «АВС» (г. Санкт-Петербург), Лауреаты – ЗАО «Дальневосточное авиационное агентство «Спектр Ави Сервис» (г. Хабаровск), ООО «Пассажирство-Сервис» (г. Москва).

Агентство года в предоставлении комплексных услуг лугапутствующим пассажирам
Победитель Премии – ОАО «Приморское агентство авиационных компаний» (г. Владивосток), Лауреаты – ОАО «Красноярское ЦАВС», ООО «Трикс Тир» (г. Москва).

Журнал «Подарочный сертификат и участие в конкурсе и готов предоставить им свои страны для повторизации накопленного опыта.

член Общественного Совета Премии г. Москва.

Презьер конкурса.

Фото В. ФРЕДНЕВА.

ЧЕМУ УЧИТ МИРОВОЙ ОПЫТ



В.Г. Шевченко сегодня, во время работы диспетчером в наземном управлении Дании (1983 г.) и старшим диспетчером в Ленинградском авиотребдроздании (1974 г.).

Не проходит и дня, чтобы мировую общественность не потрясла трагедия: в космосе, в воздушном пространстве, на суше, на море. Только на дорогах России ежегодно погибает более 30 тысяч людей, горят центры связи управления космическими объектами, тонут атомные подводные лодки, сталкиваются поезда, в адских муках сгорают заживо пассажиры самолетов и вагонов метро. Трудно перечислить все трагедии.

Катастрофы приводят к потере жизненно важных ресурсов, людей, оборудования. С финансовой точки зрения, их оценка — довольно сложная задача, а с точки зрения социальной утраты, оценка любой катастрофы вообще не поддается каким-либо измерениям: огромные горе, гибель родственников, близких, друзей, убытки, которые несет общество. Наконец, удар по престижу предприятия, отрасли, страны!

Возникает типично российский вопрос: «Что делать?»

Мне довелось возглавлять гражданский сектор Главного центра Единой системы УВД, Главного управления воздушным движением Министерства гражданской авиации СССР (ГлавУВД МГА СССР) с 1980 по 1990 год и Комиссию по регулированию воздушного движения Российской Федерации (Росавиакомиссия) с 1990 по 1996 год. В те годы посчастливилось работать под руководством яркого, влюбленного в авиацию людей — министра гражданской авиации СССР Б.П. Бугаева, председателя Государственной комиссии по надзору за безопасностью полетов (Госавианвизор СССР) И.Е. Машковского, первого заместителя министра А.М. Первого, заместителя министра И.Ф. Басина, Л.В. Ильчука.

Жизнь свела с выдающимися представителями мирового авиационного сообщества, от которых черпал не только мудрость, но и получал психологическую поддержку, а также образцы жизненной стойкости. Это адмирал Дональд Зингер — бывший администратор Федеральной авиационной администрации США; Джон

Эндерс — бывший президент Всемирного фонда безопасности полетов; Крис Айлт — бывший генеральный директор Европейского и Северозападного бюро Международной организации гражданской авиации ИКАО; Фредерик Харринг — бывший генеральный директор учебного центра Англо-Континентал; Стиварт Мэтьюс — президент Всемирного фонда безопасности полетов.

Большую роль в деле повышения безопасности полетов в СССР и СНГ сыграл Дмитрий Николаевич Тарасов — бывший вице-президент Международного фонда авиационной безопасности СНГ, блестящий переводчик, осуществлявший перевод на русский язык от-

рочным количество мировых авиационных катастроф.

Возглавив Управление воздушным движением в возрасте 38 лет, и с ужасом осознавая всю ответственность за безопасность полетов и бесперспективность моей работы в ближайшем будущем на должности руководителя этого управления, Информационный центр состояния безопасности полетов при УВД убедительно подтверждал это. Не прошло года, чтобы в воздушном пространстве СССР не случилась авария в полете, а иногда случалось и по два столкновения в год.



Так, в 1974 году в аэропорту Иркутск столкнулись Ан-12 и Ан-2, в аэропорту Сургут — Ан-2 и вертолет Ми-8. В 1977 году тоже принесли два столкновения самолета Ан-2: в районе аэродрома Сыктывкар и Везеньей Талды. Особенно трагическим было столкновение двух Ту-134 в районе Дзержинска в 1979 году. В 1981 году произошло сразу три столкновения воздушных судов. Можно назвать и другие трагические происшествия в воздухе по вине службы управления воздушным движением, в результате которых погибли пассажиры и экипажи самолетов Ан-2, Л-410, Ан-24, Як-40, Ту-134, вертолета Ми-8 и другие воздушные суда.

Встреча с представителями ФАУ США в Малайе по поводу открытия крестовоармянского маршрута. 1989 г.



Одновременно в узнал, что мои предложения не «задерживались» на десятилетия начальником УДС МА более 1,5-2 лет. После очередной катастрофы их освоили с докладом в вышестоящие органы — мэры правительств. Хотя дело было совсем не в этик моде и опытных и умных профессионалах. Но никто из них не «отправил на оубур», принимая как должное приказы о своем смещении.

Знаю свое горючую должность, в прежде всего попытаться разобраться в причинах происшествий. Сказалось о том, что меня текут эту нелегкую «темку», обратился к коллегам из мирового авиационного сообщества. Многие из них тоже по бывали в подобной «зауре». Почти все, не говорясь, посетовали срочно изучить классические работы, которые вошли в основу «методики национальной безопасности США» книги Роберта Хейнера «Предотвращение промышленных катастроф» («Industrial Accident Prevention», 1931 г.) и Дэна Петерсона «Управление безопасностью предприятий» («Safety Management», 1962 г.). Выучив книги «про-настро паразиты, в лотом, не боюсь этого громкого слова, пришло озарение. Выход, оказывается, есть. Жаль только, что при управлении большими и сложными системами быстрых результатов добиться очень трудно.

Должен о своих задумках Борису Павловичу Бугаеву и моему непосредственному заместителю — заместителю министра Магну Фредриксону Васену Докладывал дагу, в субботу, в специально выделенное для меня время. Мне задали множество вопросов, порой очень сложных, но в конечном итоге «добро» — «добро», «добро», «добро» обдуманные и написаны «обдумавшей кровью». Не мое ретельно о том, что может не хватить времени, ответ был короткий: «Снять тебе с должности мои услуги».

И мы начали действовать. Мы — это сотрудники ГлавЦД, региональные руководители служб управления воздушным дви-

жением, учебные научно-экспериментального центра автоматизации управления воздушным движением (ИУД) АУВД. Стало действовать, опираясь на простые постулаты, большая часть из которых вошла в Руководство по предотвращению авиационных происшествий Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которое появилось в 1984 году, а в СССР на русском языке поступило позже.

ПОСТУПАТ ПЕРВЫЙ: перед руководителем любого уровня, рано ставит обязательные задачи: как обеспечить безопасность во вверенной ему области деятельности с присутствием их недостатков. «Заэтра», в будущем будут более современные технические средства, суперкомпьютеры, навигация, более продвинутое профессиональные новой формации. Но что делать сейчас, ежедневно по предотвращению катастроф? Необходимо разобраться с реальным состоянием системы. Предотвращение происшествий начинается с понимания того, в какой эксплуатационной обстановке они происходят.

Что представляла собой в то время система УВД в СССР? Должен сказать, что проблема, прямо влияющая на безопасность полетов, была предостаточно. Во-первых, в стране существовало 48 точек пересечения авиации, в которых интенсивность воздушного движения превращала их в пропускную способность. Во-вторых, уровень автоматизации процессов УВД, от которого в значительной степени зависит надежность системы, был крайне низким. К этому надо добавить огромное количество военных учений (перехваты истребителями воздушных судов, постановки радиолокационных помех, запуски и приземления космических объектов, ракетных и артиллерийских стрельбы и др.). Все это вызывало немалую нагрузку на органы УВД.

Ситуация еще более усложнилась, когда через территорию СССР пролетали пролет иностранным воздушным судам из Европы в Японию и Юго-Восточную Азию и обратно (трансифирический маршрут), поскольку это вызвало колоссальный рост интенсивности полетов. Решенная руководством страны об открытии трансифирического маршрута не обосновалась — это было решение, призванное показать мировому сообществу проблемы, связанные во внешней политике СССР. Но при его подготовке совершенно не принималось во внимание слабое знание диспетчерским составом английского языка, освоенного языка на всех международных воздушных линиях, а также автоматическая система предотвращения столкновения воздушных судов в то время у нас полностью отсутствовала. В результате увеличилось количество опасных сближений с иностранными самолетами.

Проблема знания английского, как и других иностранных языков, в СССР была не только, а бедой советской системы — слишком долго мы жили за «железным занавесом».

Советский Союз в 1970 году

Перелет самолета АОН из СССР в США (1990 г.), организован по инициативе и при активном участии В.Г. Шелкова, и Давидом субериоре авиации Аляска, выданным указом-командой перелета.

стал членом Международной организации гражданской авиации — ИКАО. Но это не обошлось нас от множества (более 550) разногласий между Стандартами и Рекомендациями ИКАО и национальными правилами выполнения полетов. Но было завершено и создание Единой (глобальной гражданской) системы УВД, рекомендованной ИКАО для внедрения во всех странах, что также не способствовало надежности управления воздушным движением.

И наконец, последние диспетчеры УВД получили очень высокую заработную плату и в подавляющем большинстве из имели нормальные жилищные условия. Я сам много лет работал диспетчером УВД в Ленинградском аэропорту Пулково и жил в

Подписавшие Соглашение между СССР и США об открытии крестованных перес. 1990 г.



ДИПЛОМ

Признавая, что авиация общего назначения возникла в Советском Союзе всего лишь месяц назад.

Признавая, что Фонд авиационной безопасности создан в Советском Союзе для развития авиации общего назначения.

Признавая, что Фонд авиационной безопасности осуществляет исторический период для демонстрации приверженности и потенциала авиации общего назначения.

Признавая, что в ходе этого демонстрационного периода его участники проделали путь, равный полетам из Америки в Европу и обратно, пройдя временные полевые от Москвы до Сиэтла через Аляску и вернувшись по тому же маршруту.

Признавая, что впервые в истории воздушные суда общего назначения Советского Союза осуществляют перелет в Аляску.

и признавая, что данный перелет демонстрирует меру, что Советский Союз присоединяется к другим странам мира, развивающим авиацию общего назначения.

Я, губернатор штата Аляска, поздравляю президента Фонда авиационной безопасности СССР Валерия Шелковича и членов Фонда с историческими полетами и проявляю им мое уважение и соболезнования.

Разрешите приветствовать Вас в штате Аляска, приглашаю еще раз прилететь в наш штат для дальнейшего укрепления замечательных дружеских отношений с Советским Союзом.

Настоящий документ скреплен печатью штата Аляска 13 августа 1990 года.

Стив КУПЕР,
губернатор штата Аляска.



MR. MEDANIL

MR. SHELKOV

«коммуналка», где обитало еще девять семей. О каком нормальном отдыхе перед ночным дежурством можно было говорить в таких условиях. Поэтому я хорошо понимал, почему за рабочим пульсом заступил в 1964 году диспетчер в аэропорту Омск и что его venne погубило более 150 пассажиров. Он с женой и двумя детьми снимал маленькую комнату в «частном секторе» и был физически и морально истощен.

Вот такой грустно-печальный фон определял надежность системы УВД, которой мне доверили руководить. Систему, которой не дано права на ошибку, а тем более — на небрежность.

ПОСТУЛАТ ВТОРОЙ: предотвращением катастроф, происшествий должны заниматься первые «лиды», но передержать эту ответственную работу никому другому.

ПОСТУЛАТ ТРЕТИЙ: каждый серьезный инцидент отличается от авиационного происшествия только исходом! Если он произошел, бросайте все и, засучив рукава, расследуйте его! Это авиационное происшествие с созданием комиссии и подкомиссии. При расследовании инцидентов могут быть те же авиационные факторы, что и при авиационных происшествиях; они являются обширным источником информации об авиационных факторах. Главным преимуществом является то, что остаются живы участники событий!

И мы начали работать, глубоко расследуя опасные сближения воздушных судов в полете, которые лишь по несчастливой случайности не переросли в крупные авиационные происшествия. Мы понимали, что от опасного сближения до столкновения воздушных судов — лишь один шаг! Поэтому, когда они происходили, мы бросали всю остальную работу и расследовали их как авиационные происшествия с созданием комиссии и подкомиссий. Мы понимали, что расследование инцидентов — одно из главных направлений по предотвращению авиационных происшествий, которые позволят не допустить трагедии в будущем!

ПОСТУЛАТ ЧЕТВЕРТЫЙ: участие психологов в расследовании инцидентов является обязательным условием.

В НЦУ АУВД была создана группа высокопрофессиональных, влюбленных в свое дело психологов, которые оперативно вылетали для участия в расследовании опасных сближений, других инцидентов. Их формула «Зачастую люди сами не знают, почему они поступают так, а не иначе» полностью оправдывала себя. Порой психолог, а не администратор-расследователь выявляет глубинные причины деятельности человека, в той или иной ситуации допустившего ошибку.

Вместяше открыты психологов с огромным вниманием изучались руководящие полеты и диспетчерским составом УВД. Они учились на ошибках других, чтобы не повторять самим в подобные ситуации.

Приведу лишь один пример, когда психологи помогли в расследовании серьезного инцидента. В Сочи влетает Ил-86, залет в сторону моря. В этот момент подвывает с залетной площадки в воздух боевой самолет. В нарушении инструкции по производству полетов выполнял левый разворот с пересечением сектора набора высоты Ил-86. Самым опасное, что произошло, экипаж инструктора, лучий вертолечника, разрешает ему левый разворот. А Ил-86 уже разогнался, «ногу» поднял, вот-вот взлетит. Хорошо, что другой диспетчер мгновенно оценил ситуацию и закрыл взлет лайнеру. Ил-86 успел остановиться на коцовой полосе безопасности. А впереди была... железнодорожная насыпь. Повезло, сильно повезло!

Срочно вылетел туда с группой специалистов, в которую входил и психолог. У администратора с диспетчером разговор короткий: «ты нарушил?» — «Да, нарушил. Я не был уверен на себе». «Почему так произошло? Вы же очень опытный, вертолечник-диспетчер». В ответ тот лишь пожимает плечами. Зато психолог в течение часа все «разгадал».

В то время в Сочи контролировался вертолет КТВ. Руководитель вертолетного движения аэропорта Сочи и сказал: «Вот так, как замек у вас, так и у нас. Я не знаю, кто там летит». Мы выполняем боевое задание и относимся к нам как по-особому. Сказав об этом диспетчеру... Тот и сказал: «Или другая инструкция, или все же я прав: всегда идите им навстречу». Вот один и пошел. А мальца до времени, потому что не хотел подходить своего начальнику. Встал, чем замек у вас, так и у нас. Я не знаю, кто там летит. Но скандал был большой — Ил-86, на борту которого было 250 пассажиров, остановился в десяти метрах от опасной железнодорожной насыпи. А вот бы и не остановился!

Привлет заместитель председателя КТВ, устранил напавший своим! Командир вертолета отстранился, боялся не впасть, думаю, что судьба его сложилась иначе.

ПОСТУЛАТ ПЯТЫЙ: катастрофы практически никогда не бывают следствием какой-либо отдельной причины. Обычно они происходят в результате взаимодействия нескольких разных причин. Взяте поодиночке, эти причины могут показаться неубедительными, но в совокупности с другими они способны оставить последовательность внешне не связанных друг с другом событий, которые приводят к авиационному происшествию. Такие образцы предотвращения катастроф осянот в выявлении и устранении таких причин до того, как замкнется последнее звено в упомянутой цепи событий.

Как, например, зародилась катастрофа пассажирского Ту-134 в аэропорту Ан-26 в районе аэродрома Львов 3 мая 1985 года. Был за пять лет до этого том едва не столкнулось два самолета при взлете. Ровно через год диспетчер, несмотря на имплевационные полеты, покидает рабочее место. В 1982 году диспетчер берет за привычку «отрабатывать» опасные дежурства за полчаса до прихода самолцов, но эти нарушения производственно-педагогической дисциплины остаются без должного регулирования руководящей службой. В 1983 году возникает реальная угроза столкновения на ВПП самолета с автомобилем, но эффективные профессиональные меры оптимизации не принимаются. 1984 год — опасное сближение самолцов Ту-134 и Ан-26, гибельно для пассажиров и членов экипажей.

По аналогичным причинам происходит катастрофа вертолета Ми-8 в 2002 году, в

Следствием заключения. В.Г. Шеломовко и администратор ФАУ США адмирал Бессис.



В.Г. Шеломовко — председатель Росаэронавигации. (1993—1996 гг.)

результате которой погибает губернатор Краснодарского края Александр Барда. Если бы руководство авиакомпании «Визуэйский меридиан» тщательно расследовало серьезные предыдущие инциденты и воспитательный состав двух неурочечного сообщения Воздушного Кандела, который давал право командиру корабля принимать окончательное решение о взлете, полете и посадке, а также в целях обеспечения безопасности полета отдавать распоряжения любому «напорту», не поддавшись на борт, — данной катастрофы могло не быть.

Кстати, концепция безопасности Уарберта Хайрича и Дэна Платсона применима не только в области авиации — она применима ко всем видам человеческой деятельности. Даже трагедия века — события 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке и Вашингтоне можно «разложить» на составляющие в полном соответствии с ней, выстроив цепь повторяющихся событий, внешне не связанных друг с другом.

Суть системы безопасности боевой Иранской республиканской армии называют мощной бомбой в Лондоне. 9 августа террористы в Иерусалиме делают то же самое в местной пещере, где погибает восемнадцатилетний человек. 11 августа — взрыв бомбы в Пакистане с множеством погибших и раненых. 13 августа — группа исламистов в Алжире убивает семнадцать человек. 21 августа — группа боевиков в Корее нападает на полицейский участок. 9 сентября в Афганистане убит руководитель антиглобального движения генерал Мауду. Наконеч, 11 сентября — теракты в США с использованием рейсовых пассажирских самолетов.

На первый взгляд, все эти события не связаны между собой. Но вот журнал «Международная безопасность» — Международная безопасность — делает вывод о слабей аналитической работе спецслужб разных государств и недостаточном взаимодействии между ними. Построй они свою работу иначе, можно было бы размотать определенную тенденцию в действиях террористов и предотвратить их.

ПОСТУЛАТ ШЕСТОЙ: выявление авиационных факторов. Дано известно, что авиационные факторы разделены на три группы: человек, машина, окружающая среда.

С машиной несколько проще. Отказы технических средств, оборудования обычно происходят на входе выраженных этапов: начальные отказы в период приготовления, отказы в период первоначальной эксплуатации и отказы, связанные с износом в конце срока службы в соответствии с правилом неизбежности Мерфи: «То, что способно сломаться, обязательно сломается».

С человеком многократно сложнее, так как предвидеть поступки и реакции че-



люди и изменить их гораздо труднее, чем люди это с собой делают. Чтобы узнать интересующее состояние системы УВД с позиций человеческого фактора, мы получили психолога НИИ АВД совместно с биологом из Тартуского университета. Кроме прочего, привлечение специалиста УВД. Результаты опроса указывают: проблемы социального плана, отсутствие возможности отдохнуть перед заслушиванием на диспетчерском, на мессажах выматывающее решение диспетчера и руководителя полетов, негативные отношения внутри коллектива и т.д. Много отрицательных отзывов и о деятельности Партнерства. Наш вывод: повторится людям к тем, кто ежедневно обеспечивает безопасность полетов, конечно не. Безопасность полетов зависит не от Страны происхождения.

По результатам исследования был проведен специальный разговор со всеми региональными руководителями УВД, в соответствии с приказом министра гражданской авиации, принятым в 1985 году. Ежегодно сто специалистов УВД начали обучаться английскому языку в Валлеборн-штадте. Кроме того, организовали чемпионаты СССР по футболу среди диспетчеров УВД, лучшие команды награждались за рубль для участия в мировом чемпионате по футболу среди диспетчеров.

Каждый положительный пример велелся предметом обсуждения в прессе. Лучшая журналистка опубликовала обзорный и направленный труд диспетчеров УВД. Известный публицист Геннадий Бондаров опубликовал большую статью «Будьте спокойнее», а также, напечатала обзорный и сложный и направленный труд диспетчеров УВД. Впервые общественность узнала о стратегической системе, прямо влияющей на национальную безопасность. Президент СССР Михаил Горбачев, прочитав статью, дал поручение правительству подготовить Постановление «Об повышении безопасности полетов и модернизации системы УВД».

Результаты данной работы не позволили повысить дисциплину, профессиональный уровень, резко окрестились текучесть кадров. Сейчас это может показаться странным, но мы, чиновники, в те годы создали бешеную конкуренцию авиационных диспетчеров. Функционировала эта организация превратилась в сильный, порой агрессивный, но, несомненно, полезный для безопасности полетов орган.

Окружающая среда: на тот период в авиации были проведены глубокие исследования по влиянию природной окружающей среды и выработаны рекомендации (действие в условиях обледенения, грозы, сдвига ветра, акустическая турбулентности и т.д.). Возникло нас тридцать: состояние не физической среды, а искусственной среды, создаваемой человеком (национальные проблемы, технологии работы, политический климат, деловые отношения и т.д.).

В то время существовало расхожее выражение: «Настроению по производству полетов наложено крестов». Да, это так. Оно накладывало кресты на авиационную индустрию ИКАО налагали маршеры кресты. Поэтому было принято решение смело вступить мировой опыт. В середине 80-х годов был сделан прорыв в области авиации. Специальная Резервационная ИКАО в практику УВД СССР. Приказом министра были введены процедуры ИКАО: ATIS, VOLMET, SIGMET, снижающая нагрузку на диспетчера и пилотов за счет автоматизации информационной обмены на международном уровне. Слот, позволяющая исключать перегрузки органов УВД и др. С всемирноядно сопереживаем зарубежные центры УВД. Была организована международная авиационная канцелярия связи и подписание Соглашения по координации и распределению ответственности, что было очень важно, так как в СССР существовала некая система вертикального взаимодействия, а во всем мире, кроме Китая и Монголии, авиация. Это очень усложнило процедуру управления в районе пересечения государственной границы. Рядост от того, что мы не имели в виду международным сообществом, была важной.

ПОСТУЛАТ СЕДЬМОЙ: пропаганда, безопасность. Если бы люди учились на ошибках других, происшествий было бы меньше. Этот постулат мы внедрили энергично. По нашему мнению, быстрый изобретатель и расхожий в больших количествах информационных беллетристов и проистествий и прерыва авиационных происшествиях и инцидентах с графической иллюстрацией события и производимых расследований является высокоэффективным средством предотвращения авиационных происшествий. Проведя централи УВД, мы с удивлением обнаружили, что такая информация в виде коротких разборов крупными буквами был нарисован лозунг «Если бы авиатор учился на ошибках других, то авиационных происшествий было бы меньше».

ПОСТУЛАТ ВОСЬМОЙ: создание системы добровольных сообщений. Внедрение системы добровольных сообщений является эффективным средством предотвращения авиационных происшествий. Ее цель — объединить усилия авиаторов и поощрять предоставление информации обо всех реальных или потенциальных опасностях, с которыми они встречаются в своей деятельности.

В гражданской авиации СССР была исключительно четко организована система обязательных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах, существовал глубоко продуманный порядок проверки деятельности авиапредприятий. Это был, пожалуй, тот самый инцидент, который в виде анализа поступал на стол руководителя, плюс информация от прокурора, КГБ, Совета Министров и ЦК КПСС в случае получения жалоб трудящихся. Все остальная информация была извнеидной частью «забегать». Такой опытный руководитель антилекарственный наступление бед, но в большинстве случаев она графикам вносила.

Многие страны (США, Канада, Великобритания, Франция) и тому подобное внедрили систему добровольных сообщений с целью получения дополнительной информации, что значительно повысило уровень безопасности. В США в 1985 году мирно получено 38 тысяч канализационных сообщений, и почти все они позволили руководителям повлиять на зарождающуюся потенциальную угрозу.

Мы приступили к созданию системы добровольных сообщений в системе УВД СССР и поняли, что это одно из сложнейших задач, повысившая при внедрении концепции предотвращения происшествий. Обозло два лет мы убедились коллег в необходимости внедрения системы, год согласовывали с Министром вопросы ответственности авторов доклада, их конфиденциальности и анонимности, дважды, по мере поступления, мы пытались разработать нормативный документ. Все безрезультатно. Только в конце 1990 года мы попытались внедрить его в некоем органе — Институте авиационно-космической медицины, авиационно-космической медицины системы добровольных сообщений в России так и не внедрили.

ПОСТУЛАТ ДЕВЯТЫЙ: участие профессиональных организаций пилотов, диспетчеров УВД, инженеров в расследовании происшествий и инцидентов. Несмотря на постоянные коллизии, происходящие между работодателями, профессионалами, входящими в профсоюзные объединения, обладающие широкими специализированными знаниями в конкретных областях авиации и могут оказывать помощь в определении и устранении факторов, вызывающих безопасность.

ПОСТУЛАТ ДЕСЯТЫЙ: навсегда исключить самоуспокоенность. Не следует думать, чтобы под влиянием предостережений или серьезных инцидентов развивалось чувство усложненности или ложной безопасности. Организация с хорошими показателями в области безопасности полетов не должна самоуспокоенности. Безопасная эксплуатация может быть обеспечена скорее удачным стечением обстоятельств,

нежели правильной практикой руководства.

Не могу сказать, что, работая в органах управления воздушным движением СССР, в лоты России, в те дни коллегам охватываю полностью предотвратить инциденты в воздухе и на земле. Но, твердо следуя концепции безопасности, шаг за шагом решаю самые насущные проблемы организации управления воздушным движением, мы смогли существенно повлиять на безопасность полетов, добиться системности в профилактике авиационных происшествий. И очень приятно, что эта системность начала своим последствием, которые сегодня стоят на страже безопасности воздушного движения.

В. ШЕЛКОВНИКОВ

г. Москва.

Выступил на заседании Всемирного фонда безопасности полетов, Сидней, 1992 г.

Снимки из личного архива автора.



От редакции. В настоящее время Валерий Георгиевич Шелковников — президент Партнерства «Безопасность полетов», которое успешно действует уже шестнадцать лет. Партнерство активно занимается объединением и распространением современных концепций и методов предотвращения авиационных происшествий, изучением опыта разных стран по обеспечению безопасности полетов, тесно взаимодействует с Всемирным фондом безопасности полетов, ИКАО и другими международными авиационными организациями. Партнерство — признанный авторитет в российском и международном авиационном сообществе. Оно вносит весомый вклад в организацию обмена информацией по безопасности полетов, проведение международных семинаров, ежегодно награждает авиаторов за выдающиеся достижения в обеспечении безопасности полетов, за мужество и героизм при выполнении летных заданий, за другие заслуги в области безопасности полетов.

Кстати, в этом месяце Валерий Георгиевич Шелковников, выпускник Ульяновской школы высшей летной подготовки, орден Леонова Академии гражданской авиации и Высших курсов при Военной академии Гашутаба ВС СССР, академику Российской академии транспорта, Действительному члену Государственной академии информации ООН, лауреату Государственной премии СССР, члену Президиума Всемирного фонда безопасности полетов, исполняющий 60 лет. От всей души поздравляем юбиляра, подлинного профессионала в своем деле, активного авиатора и конструктора, наконец, большого друга нашего журнала, с этой знаменательной датой. Крепкого Вам здоровья, дорогой Валерий Георгиевич, большого личного счастья и новых выдающихся свершений на благо нашей родной гражданской авиации.



фирмы «Перские моторы», «Авиадвигатель», заводы им. Чернышова и Климова, разработчик авионики и бортового оборудования «Техноимплекс», «Аэрокосмическое оборудование», «Фазотрон-НИИР», «Агат», агрегатные предприятия «Теллообменник», «Гидромаш», «Звезда», создателем авиационного вооружения «Звезда-Стрела», «Вымпел» и т.д. Российская наука была представлена только ЦАГИ, делегацию которого возглавлял его директор Владимир Дмитриев. Вся авиационная экспозиция была развернута под флагами «Рособоронэкспорта» и «Амавэкспорта».

На стендах российских фирм можно было увидеть не только технику, находящуюся в эксплуатации, но и перспективные проекты.

чаются они только длиной физiolога и, соответственно, взлетным весом. Проведенные в течение последних лет наземные исследования показали, что базовым вариантом должен стать самолет RRJ95, а не предлагающийся ранее RRJ75. Самолет RRJ95LР взлетным весом 42,5 т имеет расчетную дальность полета 3120 км, а модель RRJ95LР, имеющая взлетный вес 45,8 т, будет летать на расстояние почти 4600 км. По словам М.Погосяна, летные испытания 75-местного варианта предпологается начать в 2009 г.

В июле 2004 г. российская авиакомпания «Сибирь» подписала соглашение о намерении приобрести 50 самолетов RRJ95. Первый твердый заказ планируется оформить во вре-

ЧТО ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ ЛЕ БУРЖЕ?

С 13 по 19 июня этого года в парижском аэропорту Ле Бурже прошла 46-я международная авиационно-космическая выставка, участниками которой стали почти 1920 фирм и организаций из 39 стран; на стенках и в демонстрационных полетах было показано свыше 220 летательных аппаратов гражданского и военного назначения.

Российский раздел выставки насчитывал более 50 ведущих авиационно-космических предприятий, которые показали свои последние достижения. К сожалению, по различным причинам почти все ведущие КБ отказались показать натурные самолеты и вертолеты. Единственным представителем России в демонстрационных полетах был многофункциональный истребитель Су-27СКМ, представленный авиационным холдингом «Сухой» и КиААПО. Пилотаж нашего истребителя вызвал всеобщее восхищение, так как принимавшие участие в полетах западные боевые машины (европейские «Рафаль», «Тайфун», «Торнадо» и «Грипен», американские F-16C и F/A-18E/F) явно уступали «Сухому» по летным характеристикам. Отказ от демонстрации других самолетов и вертолетов объясняется подготовкой к очередному салону МАКС-2006, хотя основной причиной, скорее всего, была финансовая. В последнее время участие в выставках стало дорогостоящим мероприятием даже для процветающих западных фирм. Цена аренды выставочных площадей стала немалым весом. Не случайно в ответ на настойчивые просьбы сроки проведения выставки в этом году были сокращены. Частично участникам удалось сэкономить кое-какие средства. Не исключено, что в будущем сроки работы Парижского авиасалона будут урезаны еще на один день.

Все российская экспозиция была сконцентрирована в одном павильоне, за исключением холдинга «Сухой» и Казанского вертолетного завода, разместивших свои экспозиции в другом павильоне. Кроме них отечественную авиационную отрасль представляли ведущие самолетно- и вертолетостроительные КБ Тулоева, Ильюшина, Бериева, Яковлева, Микояна, Камова, двигателестроительные

Большое внимание специалистов привлекло проект регионального самолета RRJ, работу над которым ведет ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» («ГСС»). Консультационную поддержку оказывает фирма «Бонен» (маркетинг, работа с поставщиками, управление программой послепродажной обслуживания). Участниками программы создания RRJ являются НПО «Сатурн» и фирма «Снежка» (недавно вошедшая в группу «Сатурн»), совместно проектирующие двигатель SaM-146, французские фирмы «Талес» (авионика), «Мессье-Дугин» (двигатель), «Зодак» (топливная система) и «Либьер Аэроспейс» (система управления), американские «Хануалду» (BCV), «Ламилтон Сандерленд» (электророботизация) и т.д.

На выставке был показан макет пассажирского салона RRJ, а также макет кабины экипажа. По словам председателя холдинга «Сухой» Михаила Погосяна, первый полет опытного самолета намечен на март 2007 г. На КиААПО уже начато изготовление деталей с длительным циклом производства. В программе сертификации примут участие четыре машины; еще два планера будут переданы для статических и усталостных испытаний. Сертификация RRJ запланирована на конец 2007 г., а поставки начнутся в 2008 г.

На выставке был подписан долгосрочный контракт стоимостью 120 млн. долл. между ЗАО «ГСС» и фирмой «Талес» о том, что последние берут на себя обязательства по поставке приборного оборудования для кабины экипажа — пилотажно-навигационных дисплеев, сенсорного оборудования, средств навигации и т.д. Предварительное соглашение по этому вопросу было достигнуто еще в конце 2004 г.

Изначально велось проектирование трех вариантов самолета: RRJ60 (60-68 мест), RRJ75 (75-83 места) и RRJ95 (105 мест). Причем каждый из них предлагался в двух вариантах — исходной («В») и с увеличенной дальностью полета («LР»). Все варианты обладают высокой степенью унификации: единое крыло, один и тот же двигатель, полностью идентичные кабины экипажа и т.д. Отми-

ра работы выставки МАКС-2005. Стартовым заказчиком, скорее всего, станет «Аэрофлот». По словам руководителя программы разработки самолета RRJ Виктора Субботина, ожидается, что «Аэрофлот» сделает 15 твердых и 10 зарезервированных заказов. Ведущие переговоры практически со всеми основными российскими авиаперевозчиками, а также с иностранной компанией «Ильшин Финанс». По мере роста серийного выпуска к сборке самолета может подключиться завод в Новосибирске (ИАПО).

Ведом перспективным проектом, представленным в Париже, был магистральный самолет МС-21, проектируемый совместно фирмами Яковлева и Ильюшина. Этот самолет включен в Федеральную программу развития гражданской авиации России. Машина предназначена для авиации малой и средней протяженности. В его конструкции предполагается использовать высокоэффективное крыло, исследуемое специалистами ЦАГИ, усовершенствованные материалы, включая композиционные, цифровую электродистанционную систему управления (ЭДСУ), перспективные ТРДД с уменьшенным расходом топлива, новый комплекс авионики, бортовую систему диагностики, кабину экипажа с высоким уровнем эргономики и т.д.

При определении облика машины и ее летных характеристик был проведен анализ пассажиропотоков на различных маршрутах. Оказалось, что более 80% российских пассажиров летают на расстояние от 1500 до 5100 км. Учитывая это, а также и другие факторы, было решено создавать семейство самолето-



тов MC-21 с разными вместимостями и дальностью полета. Кроме пассажирских исследуются грузопассажирский вариант MC-21ПТ и грузовой MC-21Г.

Предполагается, что летные испытания опытных машин могут начаться в 2008 г., сертификация планируется завершить в 2009 г., а эксплуатацию начать в 2010 г. При этом следует отдавать себе отчет, что самолеты аналогичного класса уже имеются — это семейства самолетов «Бонин-737НГ» и «Эрбас-А-320». Все они отличаются высокими летными характеристиками и соответствуют требованиям главы 4 ИКАО по шуму на местности. Более того, «Бонин» и «Эрбас» также ведут исследования по созданию авиалайнеров, которые придут на смену нынешним. Зная их возможности, а также ситуацию в отечественной авиационной отрасли, самолет MC-21 должен быть «чрезвычайно «прорывным», иначе рынка ему не видать.

Можно отметить еще один момент. В Париже президент группы компаний «Вога-Днепр» Алексей Исайкин и генеральный директор лизинговой компании «Глобус Финанс» Александр Рубцов подписали договор о финансировании двух грузозовых самолетов Ил-96-400T сроком на 15 лет. Машины строятся в Воронеже и их планируется передать заказчику до конца 2006 г. Стоимость контракта оценивается почти в 120 млн. долл. По словам А.Исайкина, всего предполагается приобрести шесть Ил-96-400T. А Рубцов, в свою очередь, сказал, что в ближайшее время еще два «грузовика» возьмет в лизинг авиаконпания «Атлант-Союз».

Ну а теперь расскажем о том, чем удивили мир зарубежные фирмы. Надо сказать, что им есть чем гордиться. На выставке было впервые показано сразу восемь гражданских самолетов; такого количества «новичков» в Париже давно не было. Бесспорно, звездой авиасалона был суперлайнер «Эрбас-А-380-800». Локальный пост президента фирмы «Эрбас» Нольв Фюрхар сдержал слово, данное им в Лю Бурже в июне 2003 г. Ежедневно первый опытный «триста восьмидесяти» (MSN001) выводит демонстрационные полеты, вызывая неподдельный интерес. Об этом самолете подробно рассказывалось в предыдущем (№ 7) номере журнала.

Наконец открыта Парижской выставке появилась чрезвычайно любопытная информация о том, что в Министерстве обороны Франции был рассмотрен вопрос о возможности создания на основе «грузовика» «А-380-800F» тяжелого многоцелевого транспортного самолета «А-380-MRTTB». Некоторые источники сообщают, что «Эрбас» уже прорабатывает в рамках секретного контракта проект такого самолета. Самолет «А-380-MRTTB» предлагается в вариантах военно-транспортного (доставка грузов весом 150 т на расстояние более 10000 км или 600 солдат на расстояние более 14000 км), носителя тактических крылатых ракет SCALP или «Шторы Штуду» (до 64 ракет на развешенных пусковых

установках), корректируемых авиабомб типа JDAM (до 96 штук) или беспилотных летательных аппаратов (разведывательных или ударных), воздушного командного поста и, возможно, самолета-заправщика.

Стоимость разработки самолета «А-380-MRTTB» оценивается в настоящее время в 1,5 млрд. евро. По мнению фирмы «Эрбас», такой суммы достаточно для создания транспортного самолета, который можно переоборудовать в носитель крылатых ракет. Если потребуются другие варианты, то это обойдется более чем в 2 млрд. евро. В соответствии с существующими планами первый грузовой самолет «А-380-800F» должен быть поставлен в середине 2007 г. В этом случае военный вариант «А-380-MRTTB» может появиться на вооружении в апреле 2009 г.

Фирма «Эрбас» также демонстрировала дальнемагистральный самолет «А-340-600», рассчитанный на перевозку 380 пассажиров на маршрутах протяженностью 14000 км, и авиалайнер «А-318» (107 пассажиров, дальность полета до 6000 км). В локальных полетах участвовала еще тройка — «А-380-800», «А-340-600» и «А-318». По словам Н.Фюрхара, фирма может предложить заказчикам широкую гамму авиалайнеров с числом мест от 108 до 555 и дальностью полета от 1500 до 16200 км. К началу июля 2005 г. фирма продала 5440 самолетов, из которых поставила 3905.

Но на этом «Эрбас» останавливаться не хочет. Вице-президент фирмы «Эрбас» по исследованиям Дитер Шмитт заявил, что в апреле 2005 г. от комиссии ЕС получен четырехлетний контракт на проведение поисковых работ по определению облика перспективных магистральных самолетов, которые могут появиться в начале 2020-х годов. Эти работы проводятся в рамках программы NACRE, являющейся одной из исследовательских программ, предусматривающих проведение исследований в области технологий, которые должны способствовать созданию нового поколения магистральных самолетов. По словам Д.Шмитта, перед разработчиками поставлены следующие задачи: уменьшить расход топлива на 20%, снизить массу конструкции планера на 20%, уменьшить уровень эмиссии диоксида азота на 50%, добиться сокращения аварийности на 80% и обеспечить время ожидания пассажиров в аэропорту до 15 мин. В течение четырехлетнего срока фирма планирует исследовать различные аэродинамические схемы, включая «летающее крыло» и схему с высокорасположенным крылом очень большого удлинения. В конструкции этих самолетов предполагается использовать ТРДД со сверхбольшой степенью двухтурбинности (свыше 15) и технические средства для управления обтеканием с целью уменьшения сопротивления.

Фирма «Бонин» привезла в Париж самый новый магистральный самолет «5-777-200LR» («Уорлдайнер»). Его салон может вмещать 300 пассажиров (в трех классах), дальность

полета составляет 17400 км. В демонстрационных полетах самолет участия не принимал. Пока это еще не сертифицированный продукт. Первый полет самолет совершил в марте 2005 г., а в эксплуатацию он поступит в будущем январе.

Но копиром американцев была программа разработки дальнемагистрального авиалайнера модели ТБ7 «Дримайлинер», самолета, который, как полагают за океаном, революционизирует глобальную систему воздушных перевозок. После того, как в 2003 г. фирма «Бонин» оказалась от продолжения работ по проекту скоростного авиалайнера «СониК Круизер», все внимание она сосредоточила на проекте высокоэкономичного дозвукового самолета «ТБ7» с умеренной вместимостью (220-250 пассажиров), но с очень большой дальностью полета (свыше 16000 км). На фирме полагают, что с помощью этого авиалайнера можно осуществить непосредственную связь с огромным количеством городов, обладающих аэропортами со сравнительно небольшими ВПП.

Официально программа разработки нового самолета, получившего обозначение ТБ7 «Дримайлинер», началась в феврале 2005 г. Этому способствовал заказ от японской авиаконпании «ANA» на 50 машин. На протяжении длительного времени фирма «Бонин» определяла облик самолета и его летные характеристики. Для этого она регулярно вела дискуссии с потенциальными заказчиками, проводила испытания моделей в аэродинамических трубах NASA, широко использовала методы вычислительной гидродинамики. Весной этого года «Бонин» приступила к мировой презентации «Дримайлинер», во время которой руководители программы его разработки посетили Лондон, Берлин, Рим, Москву, Токио, Дубай и другие столицы, где рассказывали о состоянии работ и особенностях конструкции самолета. Особое внимание было уделено презентации в Москве, так как, по словам вице-президента отделения гражданских самолетов фирмы Майка Бэйра, Россия является активным участником создания самолета.

В конструкции самолета «ТБ7» применяются наиболее передовые технологии, которые должны обеспечить высокие экономические и эксплуатационные качества. Особенности самолета являются чрезвычайно широкой использованием композиционных материалов, их доля в конструкции достигает 50%. На композитов будет изготавливаться фюзеляж, кассон крыла, поверхности оперения и другие элементы планера.

По мнению специалистов фирмы «Бонин», благодаря использованию более совершенных материалов масса конструкции самолета может стать на 13,6-18 т меньше, чем у самолета Фирмы





Максимум сверхзвуковой административный самолет фирмы «Аэрион» (США).

«Эрбас» А-330-300». Титан для ВСМПТ «787» будет закупаться в России на ВСМПО (г. Веревки Салда).

В течение 20 лет с программой постройки первого опытного самолета «787» начнется в 2006 г. К летным испытаниям планируется приступить в 2007 г., а в 2008 г. завершить сертификацию и приступить к поставкам. К маю 2006 г. фирма «Боинг» получила от 20 авиакомпаний 112 твердых и 143 резервированных заказов. Ведутся переговоры еще с 25 авиакомпаниями, которые могут заказать более 400 самолетов. Фирма планирует в течение 20 лет продать 3100–3500 самолетов на сумму 400 млрд. долл. Она полагает, что в течение 20 лет почти 400 «Дримлайнеров» может быть продано в России и странах СНГ.

А теперь снова вернемся к фирме «Эрбас». Поведение проекта самолета «ТЭТ» поначалу не вызвало у нее сильного беспокойства. На выставке в 2003 г. ее руководству заявили, что семь семейств самолетов А-330, которое вполне конкурентно с будущей американской машиной. Но в дальнейшем европейцы поняли, что «Дримлайнер» — серьезный соперник. Чтобы удержать лидерство на мировом рынке, нужен соответствующий ответ. Поэтому летом 2004 г. руководством «Эрбаса» стало готовиться к началу нового самолета. Сначала фирма решила пойти по простому пути: на базе удачного А-330 сделать улучшенный вариант с увеличенной дальностью полета. Были рассмотрены предварительные оценки их заработка. Затем проанализировали еще три варианта и только после этого в декабре 2004 г. было объявлено о коммерческом начале программы разработки самолета А-350. С этого момента фирма могла предлагать самолет заказчикам, которые не заставили себя ждать.

Самолет А-350, внешне похожий на А-330, на 90% новая машина. Его новые элементы являются: фюзеляж, крыло, силовая установка, пилоты двигателя, салоны, ВСУ, оперение, интерьер пассажирского салона, кабина экипажа, бортовые системы. В настоящее время ведется проектирование двух вариантов — А-350-800 и А-350-900. Вариант А-350-800 рассчитан на перевозку 253 пассажиров на авиалинии протяженностью 16300 км, а удлиненный А-350-900 — 300 пассажиров на расстоянии 13900 км.

Силовая установка самолетов А-350 будет состоять из двух Дженерал Электрик GENX-72A1 и Роллс-Ройс «Трент» 1000, которые также выбраны для самолета «Боинг-787». Фирма «Эрбас» заявила, что на самолете будет применено новое высокоэффективное усовершенствованное крыло.

Эксплуатация самолетов А-350 должна начаться в первой половине 2010 г. Они не заменят, а дополнят авиалайнеры А-330 и А-340. По словам Н. Фордара, «рынок авиаперевозок по маршрутам большой и средней протяженности становится все более сегментированным с точки зрения пассажиропотребности и дальности полета. Поэтому фирма вынуждена прислушаться к мнению заказчиков, которые проявили интерес к самолету средней размерности и с большой дальностью полета».

В конструкции А-350 будет применяться те же технологии, материалы и производственные процессы, которые используются в изготовлении самолетов А-380. Особое внимание фирма «Эрбас» уделяет выбору комплектующих, но революции в этой области не будет.

Фирма «Эрбас» уверена, что самолет А-350 по эксплуатационным и экономическим параметрам будет лучше самолета «Боинг-787». Например, у самолета А-350-800-часовой расход топлива на одно место, по расчетам, на 2,5% меньше, чем у самолета «Б-787-8», а эксплуатационные расходы на одно место — на 7% меньше.

О намерении выйти на рынок ближне- и среднемагистральных самолетов объявила канадская корпорация «Бомбардье», представив информацию о проектах самолетов «С-110» (110 мест) и «С-130» (130 мест). В середине марта 2005 г. совет директоров корпорации объявил о коммерческом начале программы их разработки, официально программу планируют начать во второй половине текущего года. Канадцы полагают, что новые самолеты будут обладать высокой эксплуатационной гибкостью, обеспеченная доставку пассажиров непосредственно в нужный город, а не обслуживая узловые аэропорты. Исходные варианты будут обслуживать маршруты протяженностью 3900 км, а их модификации с увеличенным запасом топлива будут летать на расстоянии до 5500 км. Таким образом, самолеты «С-110» и «С-130» могут стать конкурентами известным машинам: «Боинг-737NG» и А-320.

Много нововведений среди административных самолетов. Французская «Дассо Авиэйшн» впервые представила «Дальзон-7Х», совершивший первый полет в начале

марта 2005 г. Впервые о проекте этого самолета фирма сообщила в июне 2001 г. Он предназначен для полетов на расстояние более 10000 км. В его конструкции широко используются современные технологии, позволяющие существенно улучшить экономические и эксплуатационные характеристики. Самолет рассчитан на перевозку в стандартном варианте восьми пассажиров на расстоянии до 10 600 км. Максимальное число мест равно 28,8 т. Он является первым в семействе самолетов «Дальзон», оснащенным цифровой ЭДСУ. Его силовая установка состоит из трех ТРДД Pratt-Уитни Канада PW307A по 2775 кгс. Самолет имеет цифровой комплекс авионики, спроектированный фирмой «Дассо Авиэйшн» по заказу EASU. По мнению разработчиков, в этой концепции заложен наиболее совершенный интерфейс «человек-машина», превосходящий аналогичный интерфейс у американского комплекса Ханнуэлл «Прилус Элик».

По правилам FAA самолет, выполняющий полеты продолжительностью более 12 ч, должен иметь помещение для отдыха экипажа. В связи с этим конструкторы приняли решение: для размещения такого помещения, оборудованного двумя спальными местами, несколько уменьшили длину салона. К маю 2005 г. было уже продано 52 самолета «Дальзон-7Х».

Фирма «Гольфстрим Аэроспейс» (США) впервые показала сразу три деловых самолета «Гольфстрим»: «G-150», «G-450» и «G-550». Самолет «G-150» разработан при активном участии израильской фирмы IAI. Первый полет «G-150» выполнен в начале мая 2005 г. в аэропорту Бен Гурон (Тель-Авив). Он рассчитан на перевозку шестисотых пассажиров. По сравнению с самолетом «G-100» ширина пассажирского салона увеличена на 305 мм, а высота — на 50 мм. Кроме того, за крылом фюзеляж имеет дополнительную вставку длиной 0,4 м. Искр на борту четырех пассажиров, самолет «G-150» может выполнять полеты по маршрутам протяженностью до 5000 км — таким, как Нью-Йорк—Лос-Анджелес, Лондон—Москва и др.

Немецкая фирма «Троб Аэроспейс», до недавнего времени специализировавшаяся на разработке легких самолетов с ПД и ТВД и планеров, представила на выставке впервые многоцелевой реактивный самолет G-180 SP «Югилити Джет», разработку которого она вела в обстановке секретности. Проведенный фирмой анализ рынка легких административных самолетов с ТРДД показал, что покупателям нужна недорогая скоростная машина с большой дальностью полета, способная эксплуатироваться с неподготовленных аэродромов и перевозить объемный багаж. Такой самолет может найти хороший спрос в странах Африки, Азии и Австралии.

Самолет G-180 SP рассчитан на перевозку восьми пассажиров в стандартном варианте салона, имеющем длину 5,1 м и высоту 1,65 м. При необходимости он может быть переоборудован в грузопассажирский, способный перевозить четырех пассажиров и груза в хвостовой части кабины, или полностью грузовой. Существует проект санитарного варианта.

Дебютантом Парижского авиасалона стала американская фирма «Аэрион», которая активно ведет разработку проекта «малолучного» сверхзвукового административного самолета (CAC) QBS2. Его модель она

выставляла на своем стенде. Особенностью самолета является трапециевидное крыло, в конструкции которого используются аэродинамические профили, обеспечивающие при сверхзвуковой скорости естественное ламинарное обтекание почти на 80% хорды. Такие же профили применяются в конструкции горизонтального стабилизатора. Применение ламинарного крыла и удлиненной носовой части фюзеляжа позволит снизить избыточное давление при сверхзвуковом ударе и сделать самолет «социально приемлемым». CAS QSST рассчитан на перевозку 8–12 пассажиров (в зависимости от варианта компоновки интерьера) на маршрутах протяженностью более 7400 км. По заявлению вице-президента фирмы «Аэрион» Брайана Баренца, выбранная компоновка силовой установки позволит обеспечить требования главы 4 ИКАО по шуму на местности. Максимальная расчетная взлетная масса самолета 40,8 т.

В настоящее время в США кроме фирмы «Аэрион» работы по «малому самолету» CAS ведет фирма «Суперсоник Аэроспейс Интернешнл» (SAI), техническую поддержку которой оказывает фирма «Локхид Мартин». Самолет фирмы SAI также рассчитан на перевозку 8–12 пассажиров на расстояние свыше 7000 км. Принципиальная разница между обоими проектами заключается в том, что фирма «Аэрион» не планирует выполнять сверхзвуковой полет над сушей, что не потребует особых требований к сертификации. Предполагается, что CAS QSST будет летать над сушей со скоростью, соответствующий числу М=0,99, а во время полета над водной поверхностью крейсерское число М составит 1,6.

По мнению экспертов фирмы «Аэрион», в ближайшие 12 лет мировой рынок CAS оценивается в 220–270 единиц, а в течение 20 лет их может быть поставлено не менее 500. Данный прогноз был сделан исходя из цены самолета 80 млн. долл. Б. Баренц полагает, что данная цена наиболее приемлема для CAS. Фирма готова в ближайшее время начать проектирование CAS; в этом случае его эксплуатация может начаться в 2012 г. Однако пока существует финансовая проблема: на разработку самолета и летные испытания требуется 1,2 млрд. долл. Поэтому, как заявил Б. Баренц, необходимо образовать группу фирм, готовых разделить технический и финансовый риск.

На выставке было также объявлено о подписании соглашения между Европой и Японией о проведении совместных исследований по перспективному пассажирскому сверхзвуковому самолету. Пока речь идет о работах в области материалов и силовых установок. Программа рассчитана на три года и объем ее финансирования всего 5,6 млн. долл. Вряд ли такая сумма позволит провести полноценные исследования, но кое-какие приемы, скорее всего, будут сделаны. Конкретный проект не рассматривается, но основываясь на ранних публикациях, можно предположить, что имеется в виду 300-местный лайнер с дальностью полета около 10000 км.

Параллельно выставке всегда отличался презентацией прогнозов развития рынка авиационных перевозок. На этот раз прогнозы представляла только фирма «Боинг», согласно которому в 2005–2024 гг. средний ежегодный темп роста пассажирских перевозок составит 4,8%, а грузовых – 6,2%. Наибольшими темпами пассажирские перевозки будут увеличи-



ваться в КНР (на 8,8% в год), в странах Латинской Америки (7,2%), Азиатско-Тихоокеанском регионе и на Ближнем Востоке (по 6,1%), а также на транстихоокеанских маршрутах (6%). Медленное всего растут авиаперевозки в Северной Америке (на 3,5% в год) и Европе (3,4%).

Для обеспечения планируемых темпов роста авиационных перевозок потребуются поставить 25700 пассажирских и грузовых самолетов, из которых 7200 предназначены для замены старых самолетов, а 18500 – для обеспечения роста объема авиационных перевозок. Поставки самолетов оцениваются в 2,1 трлн. долл. К началу 2005 г. в мире эксплуатировалось около 16800 пассажирских и грузовых самолетов. По мнению фирмы «Боинг», в 2024 г. мировой парк будет насчитывать почти 35300 самолетов, в составе которого будут 9600 самолетов, использующихся в настоящее время.

Компания «Форкст Интернешнл» опубликовала прогноз развития мирового рынка реактивных административных самолетов в 2005–2014 гг. Предполагается, что в ближайшие 10 лет может быть построено почти 10900 самолетов на сумму 141 млрд. долл. В прогнозе отмечается, что после двух лет спада в 2004 г. производство административных самолетов возросло на 16%. В 2005 г. темпы выпуска будут продолжать расти и этот рост сохранится до 2014 г.

По мнению компании, наиболее динамично будут развиваться два типа административных самолетов – самолеты сверхлодочного класса VLJ, рассчитанные на перевозку 4–6 пассажиров, и тяжелые самолеты для полетов на маршрутах очень большой протяженности (более 10000 км). В прогнозе отмечается, что в 2005–2014 гг. может быть построено 3476 самолетов типа VLJ. В основном это будут сравнительно дешевые самолеты стоимостью 1–2,75 млн. долл.

Чем не оригинальна раскраска этой машины?

Что касается рынка самолетов второго типа, то в настоящее время в этой области ведущими являются фирмы «Гольфстрим», «Бомбардье» и «Дассо Авиасьон». Компания «Форкст Интернешнл» полагает, что объем этого рынка сравнительно невелик и вряд ли можно ожидать появления новых конкурентов.

Гражданскими самолетами Парижская выставка не ограничилась. Были показаны различные военные самолеты, вертолеты, космические аппараты, авиационные двигатели, ракетное вооружение. Особо следует отметить возросший интерес к беспилотным летательным аппаратам (БПЛА). Если на выставке в 2003 г. демонстрировалось около 50 БПЛА (натурных и в виде моделей), то на этот раз их было около 70.

Выставка – это не только технический обзор, но еще и своеобразная ярмарка. По данным ее организаторов, на ней было подписано контрактов на сумму свыше 48 млрд. долл. – рекордный показатель. Выставку посетили свыше 270 000 человек, включая более 140 000 специалистов. Она вновь подтвердила свое лидирующее место среди аналогичных мероприятий. Уже объявлены планы на «Париж-2007». Будущая выставка будет еще более представительной. Для этого планируется построить новый павильон, а старые будут демонтированы и построены заново с использованием современных материалов и конструкций. Для павильона уже замечены, теперь очередь за остальными.

Виктор БЕЛЯЕВ,
начальник отделения ФГУП ЦАГИ и
специально для «Гражданской авиации»

Редакционный Збирарь 193.

Фото автора.



Слова о том, что авиаперевозка начинается с билетной кассы, хотя и давно «заезжены», но, тем не менее, как нельзя лучше отражают суть работы любого агентства. Сегодняшний пассажир очень придирчиво относится к тому набору услуг, которые ему предоставляются. Это и понятно: конкуренция на рынке авиапродаж большая, и агентству необходимо приложить немало усилий, чтобы пассажир пришел к нему вновь. Рассказывает директор транспортного агентства ООО «БАЛ-сервис» Юрий Садертдинов.



ОБЯЗАТЕЛЬНО СТАНЕМ ЛУЧШИМИ

Агентство «БАЛ-сервис» как структурное подразделение Башкирского объединенного авиапредприятия, а затем авиакомпании «Башкирские авиалинии» было образовано еще в 1960 году. В 2003 году оно было реорганизовано в ООО «БАЛ-сервис», зарегистрированное на территории Российской Федерации и стало самостоятельным хозяйственным субъектом со всеми правами юридического лица: своей балансом, расчетный и иные счета в банке, печать, фирменные бланки.

ООО «БАЛ-сервис» проработало процедуру аккредитации и сегодня, говоря на профессиональном языке, является аккредитованным Транспортной клиентской палатой агентством по продаже авиаперевозок на нейтральных бланках перевозочной документации ТКП. Наше агентство прошло также процедуру сертификации и имеет сертификат соответствия ФАБТ, что дает право деятельности на рынке продаж авиационных перевозок. Таким образом, все пункты продаж ООО «БАЛ-сервис» действуют в строгом соответствии с Федеральными авиационными правилами.

В нашем агентстве работают очень профессиональные специалисты, все старается как можно лучше обслужить посетителя. С полным правом можно сказать, что успешная работа агентства – заслуга всего коллектива. Наша цель – расширение зоны обслуживания пассажиров, что, в первую очередь, очень важно для основного партнера агентства – авиакомпании «Башкирские авиалинии». Так, за год с небольшим удалось построить и увеличить сеть продаж авиаперевозок благодаря открытию собственных пунктов продаж. Сегодня мы бронируем и продаем авиаперевозки через девять собственных пунктов продаж.

Шесть из них расположены в Уфе, на так называемой «красной линии», охватывающей наиболее бойкие места города. Еще три пункта продажи находятся в промышленно развитых городах Республики Башкортостан – в Стерлитамаке, Салавате и Сибее. Кроме того, у агентства «БАЛ-сервис» – 24 субагента на территории республике и по России, в общей сложности это шестьдесят кассовых точек.

Агентство имеет в своей структуре Центр бронирования авиаперевозок «УФА». Благодаря этому авиакомпании могут размещать и контролировать свой ресурс мест. Обслуживаем пункты продажи напрямую, подключаем и обслуживаем видеотерминальное оборудование с автоматизированной системой бронирования «Сирена» для бронирования и продажи авиаперевозок, получаем справочную информацию и т.д. Центр бронирования авиаперевозок также аккредитован ТКП для работы с системой резервирования «Сирена-2.3». Агентство работает по стандартному договору. Центр бронирования авиаперевозок – Транспортная клиентская палата.

В Центре бронирования размещен ресурс мест авиакомпании «ЖБ». К нему подключены терминалы автоматизированной системы бронирования собственных пунктов продажи агентства, так и терминалы субагентской сети ООО «БАЛ-сервис».

Наше агентство ведет продажу авиабилетов как по России, СНГ, так и по дальнему зарубежью в системах бронирования «Сирена», «Габриэль» и «Сейбр». Последняя, в которой работает авиакомпания «Аэрофлот – Российские авиалинии», внедряет сравнительно недавно, и кассиры международного сектора агентства прошли

обучение по курсу использования этой глобальной дистрибутивной системы бронирования. Правда, здесь пока дело идет не всегда гладко. Из-за технологических недоработок зачастую увеличивается время обслуживания пассажиров. Особно прошлого года, когда происходил полный переход на новые терминалы взаимодействия по продаже авиаперевозок на бланках СПД NSAB-ТКП, в агентстве прошло обучение всего штаба кассиров и администраторов. Транспортная клиентская палата тщательно проработала методику этого обучения, которое осуществлялось в интерактивном режиме. Оно прошло, что называется, «без сучка и задоринки». Наши работники успешно ответили на все вопросы теста и получили право работать по новой технологии.

Продажа авиаперевозок только на первый взгляд кажется делом простым и не требующим высокой квалификации. Это далеко не так. Работа агентства – важнейшее звено в цепочке «пассажир – авиакомпании – авиаперевозки». Говоря об этом можно, что мне пришлось поработать на разных участках авиатранспортного производства. Так, после окончания Славянского авиационно-технического училища гражданской авиации работал в Башкирском авиапредприятии авиалинником по электроснабжению оборудования самолетов Ан-24 и Ту-154. После окончания командного факультета Академии гражданской авиации работал в авиакомпании «Башкирские авиалинии» начальником отдела сертификации, заместителем коммерческого директора по производству. Но работа в агентстве имеет свою особую специфику, где сочетаются многие факторы. Это и очень сложные современные технологии

продажи авиаперевозок, и число командировочных вопросов, потому что работать без прибыли агентству не может, «кормить» его никто не будет. Здесь как нельзя лучше видно, какое агентство работает на рынке цивилизованно, не делитесь, не нарушая принципов честных рыночных отношений, а какое прыгает на этот рынок, чтобы скорее сорвать куш и исчезнуть».

Мне, как руководителю, очень помогают знания, полученные как в Академии гражданской авиации, так и на переподготовке в Башкирской академии госслужбы. Президенты Рустулхамитович Бакировостан, так занимаясь проблемой антикоррупционного управления. А вопросы приходится решать подчас весьма серьезные. Один из них – постоянно растущие расклады, поскольку себестоимость единицы продукции (авиабилета) в последние время увеличилась. Приходится оптимизировать расходы по всем направлениям, рационально распределять собственные прибыли. В первую очередь стараюсь вкладывать в производство – компьютеры, линии связи, аренду и ремонт помещений. Но дело развивается, качество нашей работы растет, и это придает мне, как руководителю, и каждому члену нашего небольшого коллектива чувство удовлетворения.

Зная свои сильные и слабые стороны, тщательно взвесив возможности, решили участвовать в конкурсе «Лучшее агентство по продаже авиаперевозок». По итогам прошлого года у нас были очень неплохие показатели, потому вполне могла рассчитывать на победу в своей номинации. Увы, строгое жюри конкурса – это общественный совет, состоящий из очень квалифицированных специалистов, пока нами успех для победы в конкурсе сочли недостаточным. Зато получили диплом участника и, уверяю, агентство «БАЛ-сервис» в следующем году станет лауреатом. К нему есть все предпосылки.

С какими авиаперевозчиками мы работаем? Агентство договора продажи на собственных бланках авиаправа всего с авиаконгломератом «Башкирские авиалинии», с «Плюслайн», «Икс-Авиал», «Аэролайн-Авиа», с «Аэрофлотом». Заключены прямые договоры на продажу Транспортной клиентурой на бланках авиаконгломерата «Авиалинии Кубань», «Сибавиатранс», «Когалымавиа», «Башкирские авиалинии», «Чайковский» авиапредприятия и «Уральские авиалинии». В прошлом году нашими агентствами вместе с субагентской сетью было реализовано 127 тысяч авиабилетов. К сожалению, сократились продажи на бланках ТКП в связи с ростом продаж на собственных бланках авиаконгломерата.

Услуги, которые предоставляет «БАЛ-сервис», – это бронирование, обмен и предварительное, продажа и оформление авиаперевозок, обмен и переоформление авиабилетов, заказ мест по телефону, бронирование и оформление мест с открытой датой обратного вылета в агентствах, расположенных как в городах России, так и СНГ, а также дальнего зарубежья. Мы бронируем и продаем авиаперевозки на выставках и конференциях, на различных массовых мероприятиях, доставляем авиа- и железнодорожные билеты по Уфе, Самару и Стерлитамаку, оформляем страховку пассажиров и предоставляем им всю необходимую документацию для бухгалтерской отчетности. Ведем также страхование пассажиров и продаем авиабилеты в кредит с участием страховой компании. Мы бронируем и оформляем авиабилеты по программе РТА авиаконгломерата «Башкирские авиалинии», для юридических лиц предоставляем корпоративные программы. Кстати, при приобретении авиабилета в любой кассе «БАЛ-сервиса» с вылетом из аэропорта города Уфы пассажиру предоставляется флайер нашего парт-



нера «Зеленоглазые такси», дающий право на двадцатипроцентную скидку на проезд в такси по маршруту Уфа-аэропорт.

Кстати, о корпоративных клиентах, работа с которыми для «БАЛ-сервиса» является приоритетной. Мы даем им полный перечень действующих тарифных планов, предлагаемых перевозчиками. Все авиабилеты реализуются по тарифам перевозчиков без внимания агентских сборов, что не ведет к удорожанию стоимости авиабилета для пассажира. Корпоративным клиентам предоставляется полный перечень услуг агентства, помогаем им при организации деловых поездок, корпоративном отдыхе в каждом пункте продажи как в Уфе, так и в городах периферии. Число договоров с корпоративными клиентами у нас растет. Так, если в 2003 году их было 17, то сегодня уже 24, что увеличивает возможности дальнейшей работы в данном направлении. На рост корпоративной клиентуры положительно повлияла разработанная нами «Программа предоставления», расширение спектра предоставляемых услуг.

О чем еще хотелось бы сказать? Наверное, следует подчеркнуть, что за время существования агентства как самостоятельного юридического лица нам удалось разработать фирменный стиль предприятия. Например, в оформлении офисов продаж, в рекламной продукции, в рекламных материалах, которые размещаем в средствах массовой информации. И в дальнейшем

приоритетными направлениями политики развития агентства «БАЛ-сервис» будут являться совершенствование ООО – системы продаж за счет внедрения собственного фирменного стиля, расширение области предоставления консультационных и дополнительных услуг; поиск новых партнеров среди действующих авиакомпаний и, конечно же, развитие сферы продаж международных перевозок.

Считаю, что наше агентство обладает значительным конкурентным потенциалом: сильная доля продаж на рынке, причем с динамикой роста; обширная система тарифов на авиабилеты; явные преимущества по агентским сборам, большие инновационные возможности. Кроме того, агентству присуща мобильность, мы легко адаптируемся к тем непростым рыночным условиям, в которых работает наш главный партнер – авиаконгломерат «Башкирские авиалинии». Основные же ценности ориентиры для нашего агентства, это общий рост продаж авиаперевозок, рост объема собственного капитала, социальная ориентация, элитность бизнеса.

У нас обширная клиентская база, как уже упоминал, очень квалифицированный персонал, собственные каналы связи. Наконец, мы готовы предоставлять свои услуги в любое время суток. На мой взгляд, у «БАЛ-сервиса» есть все, что необходимо, шаг за шагом подняться до уровня одного из лучших агентств России.

Центральный офис агентства.

В «БАЛ-сервисе» всегда очень максимально работаем с клиентами.



ЛЕТАТЬ БЕЗОПАСНО, УВЕРЕННО, ТОЧНО

В плотном, насыщенном графике проведения мировых авиасалонов, деловых встреч и совещаний нынешнего года удалось все-таки отыскать двухдневный промежуток для проведения в Москве традиционного международного семинара по безопасности полетов «Предотвращение авиационных происшествий: учимся друг у друга – 2005».

Правда, семинар пришлось сместить с обычного времени проведения – середины осени на начало лета, но это не помешало принять в нем участие десяткам ведущим специалистов ИКАО, Евроконтроля, российских и зарубежных авиаконфер, предприятий, научных центров. Встреча, посвященная теме «Аэронавигационная информация сегодня и завтра», была организована Партнерством «Безопасность полетов» при поддержке ФАВТ и ФСНСТ Минтранса России. В ходе дискуссии заслушано более двух десятков докладов и сообщений.

Приветствуя собравшихся специалистов, руководитель **Федеральной службы надзора в сфере транспорта А. Нерадько** отметил, что возращение в последние годы хозяйственно-экономической активности в нашей стране вынудило ряд областей, где этот позитивный процесс происходит наиболее усложнено. Среди них лидирует транспортная отрасль, а в ней – воздушные перевозки людей и грузов. В 2004 году практически по всем основным показателям деятельности воздушного транспорта достигнут заметный рост по сравнению с предшествующим периодом. Всего авиаконтактами России за минувший календарный год было доставлено 33,8 миллиона человек и 654,7 тысячи тонн грузов. Увеличение количественных объемов, подчеркнул А. Нерадько, должно теперь сопровождаться качественными переменами в аэропортовой работе, чему, безусловно, будет способствовать проводимый семинар.

В центре внимания участников обсуждения оказалась, как это сформулировал в своем выступлении **региональный представитель подразделения по Европе и Северной Атлантике Международной**

организации гражданской авиации (ИКАО) Б. Халлрот, одна из самых актуальных проблем современной гражданской авиации – требования к аэронавигационной информации в связи с внедрением рекомендуемых ИКАО систем CNS/ATM.

Как известно, в последнее десятилетие завершающегося века специально созданным комитетом ИКАО была разработана совершенно новая концепция аэронавигационного, в том числе и радиотехнического обеспечения полетов гражданской авиации в глобальном масштабе. Принятая Советом организации и внедренная система связи, навигации и наблюдения (ССН) или в английской транскрипции CNS(ATM), опирающаяся на широкое использование спутниковых технологий, позволит на долгие годы вперед обеспечить высокую пропускную способность воздушного пространства планеты, устранив «узкие места» деятельности аэропортов, поднимет эффективность воздушного транспорта. Проведенные подсчеты показывают, что использование новой системы даст возможность авиаконтактам в итоге получать ежегодную экономию средств в размере 5 миллиардов долларов, что за десятилетие окупит затраты на изготовление и установку по миру необходимого нового оборудования. Таким образом, использование концепции ССН означает начало коренного реформирования не только системы радиотехнического обеспечения полетов, но и всей глобальной системы УВД.

Представитель ИКАО в своем выступлении особо выделил необходимость при переходе к CNS/ATM получения качественной аэронавигационной информации всеми пользователями в любое время. При этом особое внимание должно быть обращено именно на качество получаемых данных – их доступность, важность, точность, целостность, своевременность, безопасность и достоверность, что специально оговоривается в одном из руководящих документов ИКАО – Приложении 15 к Чикагской Конвенции.

Искаженная или недостоверная аэронавигационная информация, говорится в Приложении, представляет угрозу для безопасности полетов. Б. Халлрот сделал особый акцент в своем выступлении на том, что «единственный путь соответствия предъявляемым требованиям – дальнейшая автоматизация технологических процессов получения, обработки и распространения аэронавигационных данных. Последние выступления конгрессов и семинары эти установки примерами из повседневной практики крупнейшей аэронавигационной организации мирового сообщества.

Руководитель программы Евроконтроля А.П. Франголо отметил: «Ввиду глобальной экспансии европейской экономики возрастает спрос на авиационные ресурсы. Для его удовлетворения необходимо повысить пропускную способность аэропортов, а также поднять плотность использования воздушного пространства. Поскольку традиционные методы увеличения пропускной способности близки к исчерпанию, необходимо использовать новые подходы и концепции, позволяющие максимизировать эксплуатацию имеющихся ресурсов, а также повысить по возможности вместимость воздушных судов». Кстати, последнее обстоятельство вызвало появление суперарборуса «А-380» для перевозки пассажиров и возобновление серийного выпуска сверхгрузовика Ан-124-100.

Далее А.П. Франголо сказал: «Традиционный – централизованный – способ предоставления аэронавигационной информации должен быть заменен на получение централизованных данных и обновлений через определенные временные промежутки оперативные формуляры на электронных носителях. Они используются при подготовке полетов, управлении ими, а также для другой деятельности по организации воздушного движения.

Такой подход мы в Евроконтроле называем управлением аэронавигационной информацией (AIM). В принципе он обеспечивает более всеобъемлющее поступление данных, к тому же они должны быть

В зале, где проходил семинар.

Фото автора.



доступны по требованию в любое время. Ключ к успеху в будущем лежит в предоставлении всей требуемой цифровой информации, совместимой между собой благодаря точно установленным общим форматам обмена сведениями и взаимно открытого доступа к информации.

Выступление на международном семинаре представительства Евроконтроля было дополнено обстоятельным сообщением **начальника Центра аэронавигационной информации (ЦАИ) гражданской авиации России В. Фетисова** о текущей деятельности одного из старейших учреждений отечественного воздушного транспорта:

«Находясь с наступлением 90-х годов процесс гармонизации отечественных норм и методов с принятыми в США и европейскими авиационными сообществами вызвал необходимость предоставления данных и создания способов их обработки, отвечающих международным стандартам. Тогда же в ЦАИ были привлечены небольшая группа разработчиков программного обеспечения, которая успешно автоматизировала технологические процессы обработки аэронавигационной информации. Для этого использовались материалы, повернутые из международных стандартов, научно-исследовательских работ и других документов.

В результате удалось создать базу данных, позволяющую обрабатывать, хранить и воспроизводить (тиражировать) необходимые сведения, представляющие, как того требуют документы ИКАО, в объединенном пакете аэронавигационной информации. В процессе работы создается список из следующих элементов: АР, включая поправки и дополнения к ним; NOTAM и RW, AIC, контрольные перечни и перечни действующих NOTAM.

За годы своего существования Центр вырос в организацию, имеющую в своем составе отделы, занимающиеся вопросами, которые отделили международную и федеральную информацию, радионавигационных карт, картографии, международных NOTAM, а также отделы разработки и технической поддержки автоматизированных систем обработки информации. Последнее крайне важно в связи с тем, что объем информации значительно, а количество специалистов ограничено. Как следствие уровень автоматизации в нашей системе превышает существующий в аналогичных системах европейских государств и Евроконтроля.

Это помогает специалистам Центра постоянно повышать качество и своевременность предоставляемой спеловой информации. Действующий в ЦАИ в настоящее время режим государственный орган NOTAM обрабатывает, например, за сутки около 1000 сообщений, поступающих из 150 стран. С 2000 года осуществляется расписка NOTAM - информация по срокам выдачи, включая, исключение, отмену и связь с. С нынешнего года подобная информация обрабатывается специализированной автоматизированной системой, разработанной для нас фирмой «Монитор-Софт».

Такая многоуровневая система объединяет международные государственные центры стран СНГ, авиакомпании и аэропорты в единый технологический процесс, предусмотренный всеми рекомендациями ИКАО. В частности, включает сопровождение базы данных NOTAM и выпуск Бюлетеня технической информации по международным стандартам всего мира.

О практическом использовании предоставленных ЦАИ материалов участникам семинара рассказом представили две крупнейшие авиационные предприятия нашей страны - **главный штабная компания «Аэрофлот - Российские**

авиалинии» В. Нартов и **руководитель службы аэронавигационного обеспечения Группы компаний «Волга-Днепр» В. Голосовой.**

В. Нартов начал с показательной статистики. Сегодняшний «аэрофлот», главные интересы которого лежат в сфере обслуживания международных рейсов, эксплуатирует 73 самолета девяти типов, выполняет регулярные и чартерные рейсы в 89 аэропортов 47 стран мира. На этом парк воздушных судов работает 1500 человек экипажа. До периода в текущем году на использование электронных носителей аэронавигационной информации пилотам привнеслось 786 сборников документов и 5668 маршрутных карт издания фирм «Jerresen» и ЦАИ ГА РФ. Только регулярным внесением поправок в эту «Библиотеку» и комплексованием бумажных экземпляров с документацией занималось 40 человек, а их доставкой на борт лайнеров еще 27 сотрудников компании. Не меньшие объемы бумажной документации приходилось использовать в летной по всему миру компании «Волга-Днепр».

Перед залом, где работала международная семинар, на широм столе была для наглядности представлена лишь малая часть этих тяжелых томов, с которыми трудно управлять даже в просторном помещении, не то что в тесном пространстве полетной кабины. Перед началом периода на использование электронных носителей была полностью изменена структура бортовых сборников АНИ (аэронавигационной информации) и нарезка полетных карт применительно к географии полета «Аэрофлота». В компании решено в текущем году полностью отказаться от использования бумажных носителей АНИ для всех видов наземной подготовки летного состава, а в следующем году приступить к использованию электронных носителей в полете.

Специфика работы компании «Волга-Днепр» на рынке регулярных и чартерных перевозок многогранна, отметил В. Голосовой, и предусматривает две фазы подготовки к выполнению любого полета. Сначала идет предварительная проработка рейса для специалистов коммерческой службы. Проводится расчет маршрута с подбором необходимых авиационных средств контракта. Вторая фаза - аэронавигационное обеспечение рейса по уже заключенному контракту. Еще раз прорабатывается маршрут полета и подбираются альтернативные маршруты, готовится полный комплект информации для Центра управления полетами нашей компании и для экипажа.

В сборниках, выпускаемых Группой компаний в формате, удобном для применения на маршруте, подробно описываются процедуры выполнения полетов, особенности аэродромов по пути следования, действия экипажа в особых ситуациях с учетом опыта пилотов, выполняющих данные полеты в ту же точку, а также приводятся государственные требования по пути следования, санитарно-карантинная обстановка и меры по соблюдению авиационной безопасности. Важно отметить, что фирменная служба аэронавигационного обеспечения проводит непрерывный мониторинг рабочей информации по регионам полета и в мире. В случае внезапного возникновения ограничений по полетам или каких-либо опасных явлений идет немедленная реакция по доведению этих сведений до Центра управления полетами компании и до экипажа, даже если он уже находится в полете.

При такой обширной географии полетов, которая имеет место в авиакомпании «Волга-Днепр», крайне важна и ответственна работа диспетчеров по оперативному обеспечению экипажей документами аэро-

навигационной информации, изменениями и поправками в сборники фирмы «Jerresen» и ЦАИ гражданской авиации России. Изучая опыт работы крупных авиационных компаний мира, специалисты «Волга-Днепр» борут на возвращение все новых, прогрессивных, что позволяет повысить уровень обслуживания экипажей и квалификацию собственных работников.

Анализ аэронавигационных материалов, изданных в Российской Федерации, показывает, что общие дилеммы, проложившие в воздушном пространстве нашей страны, превращают полеты между аэропортами, из которых 58 процентов приходится на международные рейсы. Однако за пределами этих громадных расстояний расположены такие страны, в которых осуществляются интенсивно перевозки пассажиров и грузов и где действуют иные правила выполнения полетов свои и иностранных самолетов. Международные встречи, проводимые в Москве ежегодно, очень ценны, что позволяют отечественным специалистам из первых рук узнать о наработках партнеров в регионах, где приходится летать многим российским авиаторам. На этот раз о программе модернизации ОрВД Западной Европы сообщил **Ф.Р. Лаурга, директор подразделения «INDRA SISTEMAS»**, ведущей испанской фирмы по внедрению систем УВД на всех континентах.

«INDRA SISTEMAS» хорошо известна в России и других странах СНГ. С 1986 по 1990 год она занималась поставкой и внедрением в эксплуатацию резервного комплекта оборудования для систем УВД Московского аэропорта во Внуково, затем проводила установку аналогичного оборудования в аэропорту Минеральных Вод. Модернизацию системы УВД региона Северного Кавказа, обновления радиолокаторов в аэропортах Симферополя и Днепропетровска. Для специалистов фирмы, - отметил Ф.Р. Лаурга, - было большим удовольствием сотрудничать с российскими коллегами, что позволило установить прекрасные профессиональные и человеческие отношения.

Сейчас испанская фирма совместно с другими европейскими предприятиями образовала консорциум для создания и разработки в полном объеме к 2020 году масштабной программы SESAME - интегрированной системы УВД континента, важнейшей составляющей обширного плана единого европейского неба. Испанский менеджер в своем докладе на семинаре подчеркнул, что проектирование SESAME и ее позитивная реализация в полной мере займет 25 фирм и компаний объединенной Европы, предполагает активные контакты с авиационными предприятиями смежных регионов - США и России. Поэтому участие российских организаций гражданской авиации в программе не только возможно, но и желательны.

В. БЕЛКОВ

г. Москва.

The Flight Safety Foundation International supported by the Federal Authority for Transport Oversight and by the State Civil Aviation Authority held an international workshop Air Navigation Information Today and Tomorrow in June, this year. The participants discussed problems of implementation of international experience and standards in the field of air navigation information and transfer to a new level of information technologies. The presentations were made by experts from ICAO, Eurocontrol, major Russian and foreign airlines, industry and academy.

Victor Belkov, special correspondent of our magazine, who took part in the workshop, highlights the event in question.



В прошлом году журнал «Гражданская авиация» № 9, 2004 г. опубликовал интервью с президентом Транспортной Каргеровой палаты С.В. Изюминым и первым вице-президентом ТП А.А. Русовым. В нем говорилось, что в начале 2005 года ТП планирует план создания проекта, связанного с организацией продажи электронных билетов в системе взаиморасчетов на воздушном транспорте России и стран СНГ. Первая презентация авиационного варианта введения системы продажи электронных билетов была рассмотрена на заседании комитета перевозчиков и агентов Наблюдательного Совета авиационной палаты по авиационному (НСАВ) в начале этого года. Члены комитета НСАВ поддержали продолжение работы по использованию формата заполнения бланков форм 961 и МСО для электронного билетоприформления и поручили ТП изучить зарубежный опыт по введению технологий электронных билетов. О текущем состоянии дел о данном проекте идет речь в настоящей статье.

именно авиакомпания США являются «застрейщиками» этого процесса. Так, в настоящее время в авиакомпании «American Airlines» более 90 процентов перевозок осуществляются на электронных билетах (собственных и нейтральных), в «Delta» – более 90 процентов, в «US Airways» – более 94 процентов и т.д.

По данным IATA, в целом на американском континенте процент продаж электронных билетов составил 44 процента, в Европе – 35 процентов, в Африке и Азиатско-Тихоокеанском регионе – 25 процентов. Сорок авиакомпаний в мире способны осуществлять продажу элек-

тронных билетов по продвинутому этому проекту на территории КНР.

Китайская GPC («EDT»/«Electronic Travel Distribution») в 2004 году обработала около 132,2 млн. бронирований. Более 55 процентов) ежедневных доходов компании «TTL» приносит эти бронирования, но и в развитии «EDT» до уровня мировых GPC эта компания вложила более 100 млн. долларов только в 2003 году. В мае 2005 года «TTL» подписала с «SITA INC.» («Information Networking Computing») эксклюзивный многомиллионный четырехлетний договор по обеспечению китайской GPC в реально-временном

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ:

Рассмотрим вначале развитие процесса по продвинутому проекту введения электронного билетоприформления в мире и, в первую очередь, в зарубежных системах взаиморасчетов.

Совсем недавно, на 61-м ежегодном собрании IATA (Токио, май 2005 г.), Генеральный директор этой международной ассоциации авиаперевозчиков Дж. Бизиньяни объявил, что в настоящее время около 30 процентов всех билетов, продаваемых в рамках системы взаиморасчетов BSP IATA, являются электронными. Надо отметить, что IATA стремительно наращивает объемы продаж нейтральных электронных билетов: так, если в 2000 году их было выдано всего 12,6 млн. (4,7 процента), в 2002 г. процент таких электронных билетов составил 7,9, в 2003 г. – 11,9, то в июне прошлого года – уже 19 процентов.

Ежемесячный прирост продажи электронных билетов составляет в среднем по всем BSP около 1–2 процентов. Планируется довести процент продаж к концу года до 40, к концу 2006 года – до 80 процентов со стопроцентным охватом к концу 2007 года. При этом общее количество использованных нейтральных бланков BSP составило около 310 млн. в 2003 году при общем объеме перевозок регулярными авиакомпаниями (без США и стран СНГ) немногим более 1 млрд. пассажиров.

В то же время необходимо отметить, что «впереди планеты всей» идет продажа электронных билетов в системе взаиморасчетов США, поставщиком услуг которой является корпорация «ARC» («Airline Reporting Corp»). Там доля продаж электронных билетов составила к концу 2004 года 90 процентов. Объяснение этому феномену очень простое: ведь

тронных билетов и расчеты по интерлайновым перевозкам, еще 74 авиакомпании выпускают электронные билеты на прямых (не интерлайновых) маршрутах, около 40 авиакомпаний только приступили к оформлению таких билетов. 150 из 431 авиакомпании еще не откликнулись на запрос IATA по вопросу применения электронных билетов. Маленькие авиакомпании с одним или двумя самолетами, выполняющие местные или региональные перевозки, находятся еще в «старом измерении».

На быстро прогрессирующем рынке авиаперевозок Китайской Народной Республики (121 млн. пасс. в 2004 г., прогноз на 2005 г. – 140 млн. пасс.) продажа нейтральных электронных билетов в системе взаиморасчетов началась с довольно низкого старта в 6,7 процента в 2004 году с прогнозом (по разным оценкам экспертов) между 10 и 20 процентами в 2005 году. Первой из авиакомпаний стала применять электронные билеты в 2000 году «China Southern Airlines», а в 2004 году доля продаж электронных билетов в этой компании составила 20 процентов. Ряд ведущих авиакомпаний («Air China», «China Eastern» и «Hainan Airlines») собираются в этом году приступить к электронному билетоприформлению.

При этом интересно отметить, что переход на электронные технологии продажи билетов в КНР объявлен ГУТА (Главным управлением гражданской авиации) национальным проектом, а единственный (монопольный) продавец глобальной распределительной системы (GPC) Китая – национальная компания «TTL»/«TravelSky Technology Limited» – подписала в этом году с IATA договор о взаимопонимании (Memorandum of

Understanding) по продвинутому этому проекту на территории КНР.

Директор ГУТА планирует в 2005 году определить два аэропорта в качестве пилотных для введения технологий, связанных с использованием электронных билетов. Но уже в 2004 году ГУТА согласилась на введение в международном аэропорту Гуанчжоу (25 млн. пасс. к 2010 году, базовый аэропорт для «China Southern Airlines») интегрированных аэропортовых технологий, разработанных «SITA» («CUTE»/«Common Use Terminal Equipment» – для регистрации пассажиров и багажа, «DCS»/«Departure Control System» – управление отправлениями и как запасной вариант для регистрации, «BagManager» – для регулирования проблем, связанных с багажом, «CUSS»/«Common Use Self Services» – киоски самообслуживания пассажиров при регистрации с электронными билетами и др.). В ряде проектов с «TTL» и аэропортами в Пекине, Шэньчэне, Чендэ, Урумчи и Гуанчжоу, а также по введению «электронных» паспортов («MRDT»/«Machine Readable Travel Documents») участвует также компания «Unisys» (USA).

Кроме китайской, еще четыре всмирно известные компании стали официальными отраслевыми провайдерами, с которыми IATA заключила аналогичные договоры по продвинутому услуг по пяти ключевым проектам, названным IATA в 2004 году на конец 2007 года: «SITA», «Amadeus», «Sabre», «Lufthansa Systems». Среди этих основных проектов, кроме электронного билетоприформления, введение посадочных талонов с «бар-кодами» (дигитровыми кодами), введение «киосков» самообслуживания («CUSS»), исполь-

зование радиочипов для идентификации багажа («RFID» - Radio Frequency Identification) и «электронные» грузовые перевозки («e-freight»). Полное внедрение последнего проекта, в котором в настоящее время в составе отраслевой группы IATA участвует ряд ведущих грузовых перевозчиков («British Airways», «Cargolux», «Emirates», «Fedex», «Lufthansa», «Cargo», «Singapore Airlines») - 2010 год.

Подписав договоры с IATA, вышеуказанные отраслевые компании-провайдеры обязуются (в части продажи/продажи электронного билетооформления): обеспечить

продажу и резервированию авиабилетов АЗВТ.

Далее намечено разработать (доработать) организационно-нормативные документы (стандарты) СВБТ, в частности Стандартные договоры с перевозчиками и агентствами с учетом применения системы электронных билетов.

Большая часть работ связана с автоматизированными системами бронирования (АСБ). Необходимо разработать комплекс требований СВБТ к АСБ по реализации системы электронных билетов и обеспечить тестирование и контроль выполнения доработок, разработать технологи-

ю билетооформления (ЦЗБ) СВБТ, в котором будут осуществляться генерирование номеров электронных билетов, дистрибуция, контроль и управление их стоками в аккредитованных пунктах продажи, храниться весь архив по транзакциям, связанным с продажами нейтральных электронных билетов, формироваться электронные отчеты агентам и пунктам продажи и отчетность для авиакомпаний, обеспечиваться оперативный интерактивный доступ участников СВБТ к архиву данных.

Потребуется также доработать и информационные системы в

РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ

авиакомпаниями технической экспертизой по внедрению электронных билетов, выделять достаточные ресурсы для продвижения своих услуг в области электронных билетов, координировать с IATA развитие и использование наилучших отраслевых решений по этим вопросам, устанавливать отраслевые стандарты и давать предложения по интерактивным процедурам с применением электронных билетов.

Для того чтобы приступить к проекту по внедрению технологий продажи электронных билетов в системе взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВБТ), на основе решения НСАВ и План основных мероприятий ТКП на 2005 год был включен ряд работ.

В первую очередь, необходимо проанализировать законодательные (правовые) нормы внедрения данных технологий, действующие в настоящее время в России, наметить предложения для Федеральных авиационных властей по необходимым организационно-правовым решениям, изучить и проанализировать международную отраслевую нормативную базу (резолюции IATA, ATA и документы ARC) и технологические решения в части реализации проекта электронного билетооформления (электронных билетов). В частности, резолюции 722р IATA и 20.61 ATA по нейтральным документам (Electronic Tickets/Electronic Miscellaneous Documents), 800z (Electronic Ticketing), 898a (Electronic Reservation Services Providers) и другие. В декабре 2004 года к анализу правовых норм внедрения электронных билетов в России подключилась рабочая группа, созданная комитетом по взаиморасчетам,

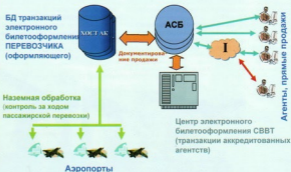
технические и инструктивные материалы, связанные с продажей электронных билетов. Одновременно с этим в АСБ предстоит большой комплекс доработок по обеспечению формирования и изменения баз данных транзакций электронного билетооформления в системах оформляющих (валидирующих) перевозчиков (костовых частях инвенторных АСБ авиакомпаний).

Для нужд системы взаиморасчетов, авиакомпаний и агентов - участников СВБТ - планируется также разработать технологии, алгоритмы и программное обеспечение для создания Центра электрон-

ного взаиморасчетов (ЕЦВ) и в ТКП. К декабрю 2005 года планируется демонстрация для членов НСАВ пилотного проекта системы электронного билетооформления, а в декабре 2006 года - запуск системы в промышленную эксплуатацию. Общая технологическая схема продажи (оформления) электронных билетов приведена на рисунке.

Е. ДРОЗД,
старший советник президента ТКП;
В. МОГИЛИН,
директор Центра технологического и автоматизации ТКП
с. Москва.

Технологическая схема продаж (оформления) электронных билетов





ПРЕМЬЕРА В АЭРОПОРТУ ВНУКОВО

*Tu-204-300
компании
«Владивосток
Авиа»
в столичном
аэропорту
Внуково.*

*Командир
сборная
А. Сичкаря.*

Мы уже сообщали в нашем журнале, что с февраля этого года авиакомпания «Владивосток Авиа» стала выполнять московские рейсы в аэропорт Внуково. И вот в конце июня — еще одна премьера: состоялся первый рейс из Владивостока в Москву нового дальнемагистрального самолета Tu-204-300. Две машины этого типа «Владивосток Авиа» получила в финансовую аренду на пятнадцать лет. До конца года компания приобретет еще два таких лайнера. Воздушные суда построены ульяновским заводом «Авиастар-СП» при финансовой поддержке Сбербанка России.

Выход на трассу Владивосток — Москва Tu-204-300 позволяет выполнять рейсы без промежуточных посадок, что существенно со-

кращает время полета между Приморьем и нашей столицей, и это хорошо почувствовали пассажиры первого рейса.

Авиалайнер создан на базе среднемагистрального Tu-204-100 и продолжает семейство самолетов Tu-204/Tu-214. Он соответствует всем действующим и перспективным требованиям ИКАО и Евроконтроля и может выполнять полеты на любых международных трассах без каких-либо ограничений. Двухклассный вариант компоновки пассажирского салона предусматривает восемь мест бизнес-класса и 134 места экономического класса. В салоне бизнес-класса для всех пассажиров установлены плоские цветные жидкокристаллические телевизоры, которые дают возможность не только смотреть в полете



фильмы, но и наблюдать за взлетом и посадкой лайнера через видеокамеру, транслирующую панораму из кабины пилотов. В салоне экономического класса видеомониторы установлены через каждые три ряда. Экипаж самолета состоит из трех человек. В дальнейшем планируется выпуск модификации Tu-204-300 с экипажем из двух человек.

Первый рейс нового лайнера из Владивостока в Москву выполнил экипаж под руководством Александра Сичкаря. А в пассажирском салоне хозяйничали Арина Бережная, Елена Аласенко, Анна Шуликина (бригадир) и Виктория Кутузова.

По единодушному мнению пассажиров, полет прошел прекрасно. Такого уровня комфорта прежде жители Владивостока не знали.

А. МИХАЙЛОВ

а/п Внуково.



*Хозяйки
пассажирского
салона.*

**© Фот
В. ГРЕБНЕВА.**

СЧАСТЬЕ АЛЕКСАНДРА ДУБИНИНА



Время быстротечно. Еще недавно новый отечественный авиалайнер Tu-214 был почти сенсацией в авиационном мире. Первыми на российских самолетах нового поколения начали летать дальневосточники. Среди тех, кто поставил машину «на крыло», заставил работать в небе, по праву находится авиационный инженер, технический директор «Дальавиа» Александр Дубинин.

В начале немного истории. Когда «Дальавиа», крупнейшее авиационное предприятие Дальнего Востока, возглавил Павел Севастьянов, он с первых дней во главу угла поставил обучение авиационного парка. Дело вроде самой собой разумеется: авиация, как и любая транспортная отрасль, без новой техники существовать не может.

Но... Шла вторая половина девяностых годов. Экономическая ситуация в стране была удручающей. Вспомните: людям по полгода не платили зарплатную плату. Опустела аэропортовая летать народу стало не по карману. Соответственно резко упал налет часов у экипажей, незагруженными остались технический персонал. Авиация стала транспортом для богатых.

Настроение персонала «Дальавиа» (тогда Первый Хабаровский объединенный авиационный парк) было, извечный, плодое на видки будущего, не было никакой перспективы, полнокровной работы. Ну и зарплаток соответствующих.

И вдруг в эту пору новый руководитель ставит задачу (именно ставит задачу, а не выдает приказ приобщению): будем поспешать авиационный парк новыми российскими самолетами Tu-214.

Самолет не велосипед. Цена миллионов долларов измеряется. А где их брать — там же деньги, когда люди без зарплаты месяцами сидят?

П.И. Севастьянов — человек оптимист, энтузиаст идеи и славы, и дела. Прежде чем ставить такую казавшуюся тогда фантастической задачу, он все тщательно взвесил. Продумал. Прочитал. Но ему нужны были соратники. Которые, как и он, понимали бы без новой техники предприятие не выжить! Нужен был человек, который бы умом и сердцем разделял эту идею.

Таким главным ополчением Павла Севастьянова стал технический директор Александр Дубинин.

Рабочий тандем Севастьянов — Дубинин принес огромный эффект. Изначально, потому что у обоих немало общего. Все жазва в авиации. Причем, отдавая себя делу целиком, без остатка. Оба — авиационные инженеры. Общим было стремление к новому, прогрессивному. Одним словом, люди с высочайшим чувством ответственности за дело, которому служат.

Сегодня, оглядываясь на прошлые годы, можно сказать: «фантастический» проект по части получения в лизинг Tu-214 осуществлен. У «Дальавиа» есть три самолета нового поколения, до конца года парк пополнится еще двумя машинами. Tu-214 — самолет с высшим техническим интеллектом, удобен в управлении, экономичен.

О своей роли в этой тяжелой, напряженной и мучительной работе по пополнению авиационного парка современной техникой генеральный директор распространяться не любит:

— Правительством края помогло получить машины в лизинг. Спасибо губернатору Виктору Ивановичу Ивашеву — нашему персоналу хорошо известно, что лично вывел в это дело. Высокочеловеческая заслуживает награду технического служака. Колоссальную работу проделал технический директор Александр Павлович Дубинин. Он жил и жила этой машиной! Прошу: о нем доброднее напишите. В августе у него юбилей: исполняется 25 лет, как он возглавляет нашу инженерную службу. А вообще на нашем предприятии трудится уже полвека! Проработать столько лет на такой ответственной, напряженной, нервной работе — это почти что подвиг! Наш Дубинин — человек, которого прекрасно знают и уважают и авиаторы, и авиастроители, и авиаинженеры! Феноменальная личность, прекрасный, замечательный человек!... Честно говоря, Дубинин в детстве мечтал стать летчиком. Рядом с глухой деревенькой, затерявшейся в усурыйской тайге, где он родился и вырос, были военные аэродромы. Учился в школе вместе с сыновьями летчиков. После школы поступал в летное. Но подкомандо делание он вселине. В летчики не авиационного техника.

Отец его училищ, прибыл в Хабаровск. Прошел все ступени от среднего авиационника до технического директора. За десятилетия работы на предприятии сделал очень много. Хабаровские авиаторы первыми в стране освоили работы по уполнонию конструкциям крыла самолета Ту-154. Первыми провели работы по увеличению маршевых ресурсов двигателя самолета Ил-62. Благодаря объединению усилий эксплуатационников, авиаста и науки ресурс двигателя Ил-62 был продлен более чем на две тысячи часов.

Александр Павлович очень гордится одной из своих наград — медалью ВДНХ СССР «За

разработку и внедрение мероприятий научно-технического прогресса».

Ну а Tu-214 — это тема особого разговора. Сколько непростых вопросов пришлось решить, из скольких трудных ситуаций исхлать выход вместе с колоссальными авиационными, конструкторскими туловельными, известное, пожалуй, только им с П.И. Севастьяновым да Господу Богу.

Что значит первыми вывести на воздушные трассы новый самолет, освоить его технические обслуживание, обеспечить в работе обменное, безударное «здоровье» всех узлов и агрегатов, дано понять только авиатору.

Пять год новые российские самолеты летают на внутренних и международные авиалинии. Душевно, проблем у Дубинина и его коллег поубавилось? Отнюдь! Самолет для авиационного инженера — это как человек для врача. Нужно, чтобы лайнеры работали на полную мощность, не стоили в порту и в аэро, а были в рейсах. Нужно обеспечить безударную безопасность полетов. «Здоровье» самолета всегда должно быть отменным! Александр А.П. Дубинин в вечной заботе и хлопотах, проблемах и вопросах. С утра до ночи. Иза дня в день! И так годями! Даже ночью мобильный телефон всегда рядом с ним! Мало ли чего...

Жизнь Александра Дубинина не позавидуешь! А может, я не прав? Может, именно такой жизнью, загруженной, полной работой, поиском путей их преодоления, и должен жить человек? Может, это и есть настоящее счастье? Не знаю. Но Дубинину такая жизнь очень нравится и другой он себе не представляет.

Я хотел сфотографировать их в кадрах заслуженных работников транспорта Российской Федерации П.И. Севастьянов и А.П. Дубинин на летном поле на фоне Ту-214. Они товарищески и по работе, и по жизни. Но генеральный директор с присущим ему юмором сказал: «Сфотографируйте лучше одного Александра Павловича. Но зато крупно. Чтобы был его большой портрет!»

Павел П.И. Севастьянов помолчал и добавил серьезно:

— Люди с таким колоссальным опытом инженерной работы, с таким огромным вкладом в дело развития отечественной авиации сегодня не так уж много. А.П. Дубинин — край и сильная личность в авиации России. Авиационный инженер, как говорится, от Бога. На таких людей, как он, держаться и держится наша нелегкая, ответственная, но, на мой взгляд, самая прекрасная работа на свете!

Игорь БАДРИН

г. Хабаровск.

На снимке: технический директор «Дальавиа», заслуженный работник транспорта Российской Федерации А.П. Дубинин.

Фото автора.

НЕ ОСТАНАВЛИВАЕМСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

В июне этого года Авиационно-техническому центру ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» исполнилось 45 лет. Рассказывает директор АТЦ Николай БОСЫХ.



– Николай Николаевич, в «Аэрофлоте» проводилась крупномасштабная реструктуризация парка воздушных судов. Завершилась ли эта программа или ожидаются еще какие-либо изменения?

– Программа реструктуризации включала в себя не только поставку всемирно известных семейств «А-320», которую мы, наверное, имеем в виду. Замена флота для АТЦ – это напряженная работа по нескольким направлениям. Во-первых, прокатывал вывод некоторых типов самолетов из расписания («Б-737» и «А-310») с последующим их снятием с эксплуатации. Во-вторых, велась активная работа с опеченными парком самолетов, которые по трудоемкости и сложности не уступают иностранной технике. В частности, в конце 2004 года нами было получено три самолета Ту-154М. И, наконец, поступление иностранной техники в «Аэрофлот» также не прекращается.

У авиаклиента есть планы вывода части дальнемагистральных воздушных судов, а их место займут четыре «Боинга-767». Суммарно получается рост парка на два самолета. Это потребует дополнительного развития производственной базы, но мы справимся с увеличением количества воздушных судов.

Также изменения в парке самолетов должны непременно сопровождаться переучиванием персонала на новые типы судов. За прошедшие несколько лет у АТЦ многократно выросли потребности по обучению своих сотрудников. Повышение профессионального мастерства наших специалистов проходит в рамках стажировок за границей, а также в ходе занятий на базе собственного Центра подготовки авиационного персонала. Направлениями обучения университетов авиатехники должны иметь право обслуживать сразу несколько типов самолетов, например, «А-319/320/321» и «Боинг-767». То есть он становится высококлассным специалистом по обслуживанию воздушных судов.

Все это происходит на фоне ежедневного выполнения программы воздушных перевозок, независимо от сложности одновременно осуществляемых проектов.

– Авиационно-технический центр по праву считается самой крупной и хорошо оснащенной технической базой в России. По какому направлению идет его развитие?

– Прежде всего это усовершенствование производственной базы, качество которой, бесспорно, является основным фактором, влияющим на безопасность полетов. Последние несколько лет в компании прилагались большие усилия по наращиванию производственной базы и выводу ее на уровень, соответствующий мировым требованиям. В первую очередь

нужно сказать о реконструкции ангарного комплекса № 1. За свое 40-летнее историко (ангар был открыт в 1964 году) он ни разу серьезно не реконструировался. В сентябре 2004 года он был радикально обновлен. Мы создали все условия для комфортной работы сотрудников и заложили основу качества выполнения работ, а значит, и безопасности полетов. Можно с уверенностью сказать, что ангарный комплекс представляет собой современное, хорошо оснащенное и оборудованное производственное помещение на уровне европейских стандартов.

Одним из этапов реконструкции ангара стало создание единого складского комплекса. Мы ушли от множественности складских помещений и создали централизованно управляемый складской комплекс. Теперь осуществляется задача его автоматизации и интеграции в производственный процесс, превращения в структурную единицу, помогающую обеспечивать и поддерживать рабочий процесс, снижающую непроизводительные затраты персонала.

Другим направлением в развитии Авиационно-технического центра является расширение возможностей технического обслуживания самолетов. В конце 2004 года АТЦ перешел на самостоятельное проведение трудоемких форм обслуживания (C-check) воздушных судов семейства «А-320». Мы получаем положительные отзывы по результатам проверки европейской авиации и считаемся одним из лучших эксплуатантов самолетов этого типа. Также в 2006 году готовимся выполнить форму C-check и на машинах «Боинг-767».

Таким образом, мы стремимся к тому, чтобы у Авиационно-технического центра отсутствовала необходимость прибегать к услугам иностранных компаний по обслуживанию импортной техники. Мы также готовы оказывать помощь другим компаниям, которые только начинают приобретать зарубежные воздушные суда, потенциала у нас есть.

Процесс развития АТЦ происходит непрерывно. Мы проводим проверки и получаем сертификаты на выполнение отдельных видов работ, связанных с обслуживанием авиационной техники. Увеличение объема работ и повышение их уровня сложности вызывает необходимость наращивания производственной базы, что мы и делаем.

Главная задача АТЦ – работать так, чтобы самолет как можно больше времени находился в воздухе и как можно меньше – на земле при высоком уровне безопасности полетов. Результат нашей работы наглядно виден в таком показателе, как налет часа. Например, в июле 2004 года нам удалось установить рекорд в гражданской авиации по суточному налету на

«Б-767» – 17,12 часа. Мы ставим перед собой цель достичь мировых стандартов, что, поверьте мне, непростое.

– «Аэрофлот» собирается в ближайшее время вступить в глобальный авиационный альянс «Sky Team». Готов ли к этому АТЦ?

– На сегодняшний день вступление в авиационный альянс «Sky Team» – одна из главных целей компании. Подготовка к этому ведется во всех подразделениях «Аэрофлота». Не стал исключением и Авиационно-технический центр. Только за 2004 год в Центре побывало около 140 инспекций разного уровня, которые работали по самым различным направлениям, начиная от решения незначительных вопросов до полной сертификации Авиационно-технического центра. Среди полученных АТЦ сертификатов – сертификат на соответствие требованиям PART-145 Европейских авиационных властей (EASA), дающий право выполнения технического обслуживания воздушных судов иностранного производства и их компонентов, и сертификат соответствия стандарту ISO-9001-2000 Международной системы менеджмента качества. Персонал АТЦ прошел подготовку по центра сертификации «TUL-CERT» и имеет сертификаты специалистов по качеству. Также Центр имеет сертификат согласия на работу по окресткам труда (сертификат безопасности), выданный Министерством труда и социального развития России.

Кроме того, в рамках проверки производственного комплекса авиакомпания «Аэрофлот» Авиационно-технический центр прошел так называемый предтест производителей альянса. Был высказан ряд предложений по усовершенствованию нашей деятельности для успешного вступления в «Sky Team». В целом было высказано положительное мнение о работе всего производственного блока авиакомпания.

Но мы не останавливаемся на достигнутом, ведь вхождение в авиационный альянс – вопрос не только времени, но и наших усилий совместно со всеми подразделениями компании.

– Николай Николаевич, что пожелаете вашим сотрудникам в год 45-летия АТЦ?

– Центр встретил свое 45-летие во времена переломов. Всегда хочется, чтобы в коллективе трудились лояльные сотрудники, которые даже в трудную пору продолжают эффективно работать, понимают насколько это важно для компании. Такие люди есть, их подавляющее большинство. Это высококвалифицированные профессионалы, обладающие выдающимися личностными качествами и преданые «Аэрофлоту». Хочется сказать им огромное спасибо за добросовестную работу.

Беседовала Дарья КАЛИНИНА,
Шереметьево.

СУДЬБА МОЯ – АЭРОФЛОТ...



* ЦЮРИХ

В Цюрих я прилетел прямо из Рабата. Первые впечатления построены были, конечно же, на контрасте – бедная африканская страна и один из самых процветающих государств Европы. Столбность моего перелета объяснилась просто: 30 июля 1987 года в прибытии в Цюрих, а на следующий день должен был состояться первый теоретический рейс в этот город самолета Ту-104 (новый рейс Москва – Цюрих выполнялся на Ту-134 и Ил-62). Рейс был вынужден отменен, самолет улетел, а мне пришлось вернуться в а работу по организации нового представительства Аэрофлота.

На первом деловом, сразу же по приезде, авиаровне в аэропорту «Финхельсен», откровенно в Европу представительства СССР в Швейцарии. Мои оперативность сразу понравилась, но он был очень озабочен представителем районом, которые должны были прибыть достаточно высокопоставленные лица, в том числе из МВД и ЦК КПСС. Поэтому, короче распрощавшись с работой в Марокко, поехал познакомиться лично с несколькими своими сотрудниками. Всем нам была получена встреча гостей, их размещение в отелях, культурная программа. Так началось мое трудовое будни в Швейцарии.

Цюрих – коммерческий центр, город банкиров, бизнесменов и богатейших людей во всех стран мира. В Берне, где течет спокойная и размеренная жизнь, международного аэропорта не было. Все полеты совершались либо из Цюриха, либо из Женевы или Базеля. Женеве мне тоже показывалась весьма спокойным городом, где в роскошных особняках с огромными земельными участками решались многие мировые проблемы.

В Цюрихе отовсюду веяло историей. Здесь можно было спокойно походить в кино-театры, маленькие кафе за чашечкой ароматнейшего кофе и так же спокойно, но спешно, походить. Город банковских ворот, модно одетых мужчин и очаровательных женщин.

Швейцарские часы, швейцарские мастерами, здесь все, что производится, – только отличного качества и все стоит очень дорого. В стране нет безработицы, а эмигранты из Турции или Италии, работавшие в неквалифицированной сфере занятости, в любой момент рискуют не получить разрешение на продление вида на жительство, если в чем-либо протарганы. Число эмигрантов в среднем колеблется от семидесяти до восьмидесяти тысяч человек в год. Более половины из них либо уезжают из страны навсегда, либо в отпуск, но какие-то деловые проблемы. Далее: по статистике, более миллиона швейцарцев ежегодно путешествуют

вплес к тому Швейцария ежегодно посещает более тридцати миллионов туристов, а главный коммерческий центр страны – это Цюрих... Так я размышляю о перспективах развития своей коммерческой работы, сидя в кафе за чашечкой кофе в один из первых вечеров после приезда в Цюрих.

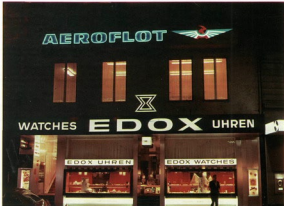
Французский – основной государственный язык Швейцарии, с ним у меня к тому времени проблем уже не было. Однако и продолжал совершенствоваться в разговорной речи и, поскольку средства на это сияющей предостережения предусматривались, вместе с женой мы стали заниматься с одной весьма солидной дамой – преподавательницей Цюрихского университета. Благодаря ей мой французский обрел именно тот стиль и pronunciation, который помогли мне чувствовать себя в общении со швейцарцами если не на равных, то, по крайней мере, весьма уверенно.

Казалось бы, страна, но в первые дни открытия представительства мы были буквально атакованы клиентурой. Странно, потому что в Цюрих летают все крупнейшие авиакомпании, вроде бы здесь трудно найти свою нишу. Беспорочно звонил телефон, дверь в офис буквально не закрывалась. На протяжении восьми месяцев я работал один, если не считать привлеченного на сезонные работы и только на общественных началах мою жену – Веру Михайловну. Но знаю, как бы я справился без нее.

Жизнь в бурлящем, богатейшем городе Европы, где при эмиграции первым делом оценивают не твою интеллигент, а как ты выглядишь, неважно. Нам с Верой было на первых порах очень трудно. Нередко в какой-нибудь семье не было ничего лишнего – жить от получки до получки. Так тогда жили все. Мои зарубежные командировки престижными были лишь в глазах соседей. А ведь по сути дела нам всегда приходилось сводить «концы с концами». А тут вдруг Швейцария, город банкиров и бизнесменов. Соответствовать всему, что мы видели за стенами представительства, было не то чтобы трудно – просто невозможно. Цюрих ведь не Цюрих, не Рабат. Москва, конечно, наша учительница французского мадам Келлер сморгала, впрочем, но жизнь философов. Уроки французского с ней зачастую превращались в уроки жизни в благополучной Швейцарии.

С коллегими В. Свистуневичем и А. Николаевым. Второй слева – Н. Кочаров. Цюрих, 1970 г.

Здесь начался развитие представительства Аэрофлота в Цюрихе.





Новый советский офис Аэрофлота и Интуриста.

раска, за что и ей очень благодарен. Мадан Каллер сказала, что она, как можно становится в этой стране, как вести себя и как общаться, чтобы с тобой не только считались, но и уважали. Должна к тому курс правильно поведении: не принимать, не добавляя встречка, за столом. Словом, Мадан Каллер не зря член-корреспондент Асоки. Больше, даже в вопросах конкурентной борьбы с конкурентами западных фирм, Мадан Каллер была весьма подкована и давала очень дельные советы.

Почему представительство Аэрофлота разместилось в небольшом офисе в аэропорту. Мы были в ту пору единственным советским учреждением в Цюрихе (посольство, торговое, Интурист находились в Берне), потому к нам обращались по самым разным проблемам, причем просто из любопытства. Разные визиты и телефонные звонки отнимали много времени. Единственной полкой от них — визовая траншея и практика в общении со швейцарцами. Надо сказать, она с интересом относилась к нашей стране, поэтому зачастую беседы затягивались. Приходилось рассказывать об СССР и жизни советских людей. Все это в конце концов перешло на мысль напечатать небольшую брошюру (по темным местам в Швейцарии и СССР). На ее издание на французском языке министерство выделило средства, и я попросил членов обществ «Швейцария-СССР» брошюры быть напечатана в типографии Цюриха. Она была разослана во все европейские отделения обществ друзей с Советским Союзом и послужила хорошим туристическим справочником.

После нескольких месяцев работы в Цюрихе, наконец, был назначен помощник председателя В. В. Федоскин. Затем прибыл предпринятый по ититу инженер П.И. Шурков. По совершенно мелочному приему их назначение очень затронуло. Естественно говоря, видимо, была лишь в экономике валюта, хотя при этом абсолютная неучастливость в потерях, которые нес Аэрофлот из-за некомпетентности директоров коммерческой работы в Швейцарии. Ведь если и трюки физически не мог справиться с теми большими объемами работы.

Помещение представительства в аэропорту Цюриха было тесным, да и не делю — сидеть в аэропорту. Нужно было создавать офис в городе. Но задача оказалась не из простых. Как только хозяева домов узнавали, что помещение требуется для представительства советской авиакомпании, нам под различные предлоги велико отказывали. Мы уже герсестали ментить об аренде офиса в центре города, где в основном находились представительства крупнейших мировых авиакомпаний. Наконец, с большим трудом через посредника удалось договориться с владельцем одного дома на самой оживленной улице Цюриха — Бангофитрасе. Демил, договорившись сметой, позволили достаточно прилично оборудовать новый офис. Из Москвы прислали много разнообразной рекламной продукции, и мы официально переехали в этот город.

Целый день в новом офисе — телефонные звонки, натая посетителей. По-прежнему много любопытных,

но никакой ярмарки к нам не приходит. Нам задает вопросы не только об авиакомпании Аэрофлот, ценах на билеты и т.д., но и вообще о Советском Союзе, о том, какие города лучше посетить, чтобы больше узнать о нашей стране, о гостиницах, где можно остановиться. В 1989 году Аэрофлот вылетел в Швейцарию уже два раза в неделю, швейцарская авиакомпания «Бизанс» летала в Москву раз в неделю. Покое пассажиров увеличилось.

На втором году работы в Цюрихе мы столкнулись с таким вот кризисом. Нам надо было привлечь цюрихских сотрудников из местных жителей. Сделать это было нелегко, потому что полагалась все кандидатура эмигрантов. Много было любителей «потеряться» в офисе авиакомпании, где кроме приличной заработной платы можно было получить еще и валюту льгото. Например, бесплатный билет раз в год.

На одного такого «специалста» налетели сразу. Мало того, что человек оказался мало сведущим в авиационных вопросах, он еще и пилотировать. Каждый день был «под градусом», но как побывало от него, мы не знали, поскольку формального права на его усиление по швейцарскому законодательству не было. Обернулись за помощью к квалифицированному юристу, который предложил навести справки у авиационных цюрихских сотрудников, а также у авиационных цюрихских. Требуется лишь отправить неподходящему рабочему завязанное письмо с уведомлением о вручении, в котором никак-то докázat, с такого-то числа господин такой-то освобождается от занимаемой должности, поскольку ей не соответствует. Так мы и поступили, хотя если бы не авиационное пространство нашего сотрудника, рано или поздно он мог бы стать нелегалом в Швейцарии.

В конце концов, нам повезло: приняли на работу цюрихского авиатора, очень специалистом, как тогда оказалось, весьма предприимчивого. Аэрофлоту тогда средние лет — Мадан Вадер. Она немножко знает швейцарскую работу и представительство авиакомпании, владела двумя языками и отличалась редкой педантичностью, которая сопровождала ее на работе с рекомендациями Партии труда Швейцарии. Генеральный секретарь Партии господин Бог, бывшая когда-то членом Комитета, порекомендовал нам госпожу Вадер, и она, и ее муж были членами обществ друзей «СССР-Швейцария», очень заинтересованные относиться к нашей стране.

Мадан Вадер своим владением французским и немецким могла обшаривать на русском. Обеих новых сотрудников, конечно же, надо было обучить работе в представительстве. В частности, ознакомиться с информационно-справочным материалами, спецификой транзитных перевозок, существующими в Аэрофлоте схемами и льготами. Необходимо было наладить их контакты с туристическими фирмами, научить работать с клиентами-авиаторами. Встречаясь с другими новыми сотрудниками, шло очень успешно, поскольку обе дамы сами очень охотно вошли во всепродорожки работы.

К концу второго года работы представительство Аэрофлота в Швейцарии мы уже располагали достаточно квалифицированным персоналом, который мог общаться с клиентурой на французском, английском, итальянском и русском языках. У нас было очень неплохое помещение, хотя и не на престижном первом этаже, но в самом центре. Были хорошие лифт, лифты и долгие контакты с агентами туристических фирм, представителями других авиакомпаний, деловыми людьми Цюриха.

Наш швейцарские сотрудники вступили в работу только 10 мая, но работу по плану полностью выполняли, подготавливая и выполняя все виды краткой работ, на которые анализировали коммерческую деятельность. Особое внимание обращали на то, как развивалось деловое сотрудничество в представительстве сложилось очень хороший коллектив, который не только в случае необходимости выполнял краткую работу, но и мог заниматься развитием по любому вопросу. Все это способствовало расширению нашей деятельности, хотя не обособилось и без сотрудничества.

Так, раздается однажды в офисе телефонный звонок. Кто-то сообщает, что в Женеве, якобы, открыто представительство Аэрофлота, номер телефона которого можно узнать через справочную. Действительно, в справочной Цюриха нам дают телефон представительства советской авиакомпании в Женеве. Звонит туда, звонит на другой телефон.

— Представительство Аэрофлота. Хотим ответить на все ваши вопросы...

— Неожиданно кладут трубку и в расширенную прощай повторить звонок наш швейцарскому сотруднику. Он отвечает по моему. Вижу у меня трубку и говорю: «Позвоните на другом конце провода, чтобы представитель Аэрофлота в Швейцарии это». Конечно, в Женеве нет и никогда не было офиса нашей

компании. Обман? Или стает сообщать, что лететь придется в Цюрих, чтобы ответить свои вопросы.

На следующий день в нашем офисе появляется весьма представительный человек и протрагивает мне справку, выданную коммерческим отделом ТУ МВТ, о том, что данным учреждением по адресу, где размещалось представительство в Швейцарии для ведения рекламно-информационной работы в пользу Аэрофлота. После долгих строк и перекрестной информации об образцово-показательном уровне работы на месте, получаю небольшие комиссии от реализации авиабилетов, получаемые в других авиакомпаниях. Справка же действительно была подлинной, с печатью, но выдана-то она была деловым и только на распространение рекламы Аэрофлота.

Несколько месяцев мы потратили на то, чтобы получить разрешение городских властей на размещение высшего авиакомпания на здании, где находилось наше представительство. Выясна была огромная, по всей длине ее задняя, — Аэрофлот, а в отдельной трехметровой приставке был воспроизведен символ советской авиакомпании — крылья, серп и молот.

Сразу же после получения разрешения, как выясна хорошо выделена на здании, да и правление Аэрофлота в те годы предпринимало упорные усилия на логистике компании именно этих цветов — красного и голубого. Духовный, дальний световой вывески, придуманные специально для голубого и красного, были вывешены на здании, но вред им творили власти города, но чтобы разрешить нам такую рекламу. Так и получилось. Красный цвет серпа и молота стал камнем преткновения в споре с городскими властями.

Нам предлагали изменить красный цвет на любой другой, но мы деликатно отказались и твердо стояли на своем. Трижды в муниципалитете Цюриха случались наихудшие «высходы» и в конце концов наша настойчивость и терпение победили. После этого мы утвердили. На Бангофитрасе каждый вечер стала зажигаться огромная неоновая вывеска советской авиакомпании с красным серпом и молотом. Многие наши друзья-швейцарцы искренне поздравляли нас с этой вывеской победой. Мы им искренне говорим своей вывеской, в Мадан Каллер, мою учительницу французского языка и протокола, вывеска была принята, что недооценивала наших возможностей.

Прошло совсем немного времени, и красный серп и молот вывески исчезли с вывески. В начале 1990 года. Основу 1993 года СССР ввел в Хлохословия войска. Реакция на это событие в Швейцарии была очень негативной. Бангофитрасе — центральная улица Цюриха. По ней идя комфортабельные безлюдные трамваи, а также автобусы. Все время трамваи ехали в ряд и останавливались на несколько секунд. Солни возбужденные люди собирались перед зданием, где располагался наш офис, скандировали эмблему советского полугоним. Отдельные группы вырывались из строя и устроили на соборованиях в наш адрес. Им было тяжело сказать, что Аэрофлот — это гражданская организация. Красный серп и молот был символом страны, политикой которой в тот момент она не разделяла.

Минимум период представительство Аэрофлота представляло несчастье. Мысль вывеску недовольства и терпение победили. После этого мы достаточно легко смыли со стекла. Делали мы это сами ночью, в купру наша вывеска опять выглядела как новая. Ежедневно приходили письма с угрозами поджечь либо взорвать представительство. В конце концов мы решили отказаться от вывески, и мы смогли продолжить свою коммерческую работу.

Большим успехом вынуждал подготовка к перевозке в Москву болельщиков на футбольный матч между командами СССР и Швейцарии. Она осуществлялась чартерными рейсами Аэрофлота. В общей сложности в Москву было отправлено около трех тысяч полновозрастных болельщиков. Тогда мы хорошо поработали с наземными службами аэропорту Цюриха, особенно с отделом быстрого питания. Там за два-три дня было дополнительно приготовлено около четырех тысяч порций для пассажиров и жителей нашего самолета. В год прошли все изменения в представительстве сумми.

В других службах мы объявили конкурсы на лучшее и своевременное обслуживание рейсов Аэрофлота. Победители приз — бесплатный билет Цюрих-Москва в течение одного бизнес-класса полета. Возвращаясь с сотрудниками наземных служб, увидели мы, что своей хорошей работой они не только заслужили дополнительный заработок к концу года (большинство службников Цюриха и Москвы, и еще другие не только не создают проблем своим сотрудникам предприятия. Пусть, однако, наш успех, швейцарские газеты подхватили, что в течение трех дней Аэрофлот

вышел из створки восточной тыщи швейцарских франков. Это был огромный коммерческий успех, который к тому же помог загнать негативное отношение к нам после событий в Чехословакию.

Надо сказать, что под утро своей швейцарской весма закончили. Простая изящная камешка легко смогла настроить ее на тот или иной канал. А здесь, кроме газетных публикации об отличной организации первенства швейцарского любительного футбола, в прессе широко освещался мой и ее вклад в историю в отношении на борту самолета Аэрофлота и в Интуриста в Москве. Все это создало небывалую до той поры рекламу советской авиации. К нам чаще стали обращаться представители солидных туристических фирм, желающих перенести туристов на перевозку групп туристов от 20 до 30 человек.

Увеличивающиеся объемы работы требовали более просторного помещения для офиса и непременно — на престижном первом этаже. Необходимое было уже выхлопаться из Бирсы Интуриста. Безо всякого взаимодействия с коллегам работать с каждым днем становилось все сложнее. Начались активные поиски нового офиса, которые на этот раз обещали быть короткими. Работная кампания в швейцарской прессе — самая массовая еще ни в какой стране — велась в разе лучшей авиационной, и летому нас уже не беспокоило. Если начекали в 1967 году свою работу в Швейцарии с одного рейса в неделю, то к 1970 году мы уже летели четыре. Пять даже рейсов в те дни, когда не было заказов. Вылетали в Брайлен, а оттуда — как и Швейцария почти ежедневно был самолет в Москву. Это привлекало тактично пассажиров из Италии, Австрии, Франции, Америки и особенно Канады. По нашей инициативе мэр Цюриха в Женеве и даже в Милане бывали в Москве. Были и другие города, от которых также начал отрываться в швейцарской прессе.

В качестве рекламы представительство Аэрофлота по мере введения новых рейсов выполняло почетные заказы с пассажирским марком в пункты назначения Цюриха, Женевы, Милана, Копенгагена, Лондона. Возле вылета самолета одиннадцатидесять тысяч бумажек. Из этих бумажек филиалы туристических обществ, другие авиационники. Часть конвертов, как потом выяснилось, попадала в США, где они создали диспансер джордж. Распространение рекламных конвертов осуществлялось, конечно, главным образом в авиационном обществе «Ситизен». Выданные суммы мы с разрешения Москвы использовали на рекламные цели. Часть средств оставалась себе для традиционных расходов и другим ил пассажирам первого класса. А еще конверты продавались в Женеве в магазине «Русские сувениры», выданные средства шли в фонд общества друзей «СССР — Швейцария». Это был наш маленький вклад в помощь обществу «Студент» для строительства в Чехословакии. Тогда члены этого общества вообще поддерживали нас.

Надо сказать, что отголоски чехослов событий несли да и наполегливо о себе. Несмотря на положительную реакцию прессы после организации чехослов на футбольный матч, некоторые граждане наши газетеры продолжали относиться к нам весьма предвзято. Своеобразно повел себя и начальник политического участка района, в котором жили русские сотрудники представительства — он гордо перестал отвечать на вопросы. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

Ситуация помог исправит случай. В 1969 году произошла первая международная Цюрихская филателистическая выставка «Юссоло». К этому времени, в числе награжденных серебряной медалью выставки оказался и я, награду вручил мэр города при большом скоплении народа. Мне продолжали место в первом ряду вместе с самыми почетными жителями Цюриха, а после награждения ко мне за визитом пришли представители мэрии. Между тем каждый полгода мы должны были являться к нему для продления вида на жительство.

ной задачей и оборудовал наше новое жилище современно, красиво, с элементами швейцарской национальных традиций. Позже господин Берки Аэрофлот неоднократно приглашал для оформления своих представительств в различных странах мира. Везде он с этой задачей справлялся отлично. Ну а на работу, которую он выполнял для нас, руководством МТА была признана лучшей по сравнению с другими предствительств Аэрофлота.

Уже упоминал, что по всей складывавшейся на тот момент ситуации нам было очень важно, чтобы представительство Интуриста перенесло из Бирсы в Цюрих. Берки для сотрудничества, конечно же, был очень удобным местом пребывания — там они находилось под крышей посольства СССР. Там было спокойно, тихо, жизнь текла размеренно. Но интереси дела требовали совсем другого.

Решить проблему задумали кардинально: связались с руководством Интуриста в Москве, оформили коммерческую ситуацию и перенесли головное отделение в Цюрих. Естественно, с разделением всех расходов по его содержанию поделом. К нашему счастью, обоснования переезда представительства Интуриста из Бирсы в Цюрих были приняты, да еще и с благодарностью.

Дело оставалось за малым: воплотить задуманное в действительность. Вскоре из Москвы прибыл новый представитель Интуриста, мы заключили соглашение по расходам, начали работать вместе. На фасаде здания появилось новое многоязычное название вывеска «Аэрофлот — Интурист» с нашим символом. Что интересно: старая многоязычная вывеска так и осталась на здании нашего бывшего офиса и исправно провисала на нем в соответствии с заключенным договором целый год, лет да и кто может тронуть теперь, когда сам мэр Цюриха вручил генеральному представителю Аэрофлота медаль...

В совместном билге Аэрофлот и Интурист несли и не продолжал, то, по крайней мере, жили очень nicely. На старпие нашего бывшего офиса из Москвы поменяло начальство, в том числе и начальник ТУ МВБ А.В. Боскер, заместитель генерального директора Интуриста Г.И. Войченко. Присутствовали руководители мундальности Цюриха, генеральные представители крупнейших зарубежных авиационных. Все было честно, горестно и справедливо.

Первые месяцы совместной работы показывали, что объединяе усилия, Аэрофлот и Интурист обходно выигрывает. У нас появилось заказы самолетов, у Интуриста возросло количество туристов из Швейцарии. В соответствии с договором, которые заключил Интурист с турфирмами Цюриха, Женевы и Берны, стали планировать работу чуть ли не на год вперед. Словами, объединяющими, поняли взаимную выгоду. У Интуриста было огромное количество красивых проспектов, которые весьма успешно работали на пользу общего дела. У нас были рекламные материалы о Москве, Ленинграде, Сибири, которые мы «крутили» для потенциальных клиентов в числе наиболее модно кинозалу. После их просмотра желающие поехать нашу страну становились больше.

Кемодол, кстати, нам также помогли оборудовать друзья из общества «СССР — Швейцария». Они же поддержали нам всю многогранную аппаратуру. Муж

нашей сотрудничали мадам Тодди нам демонстрировали фильмы, нам очень нам помогал. Насколько лет спустя он даже стал президентом отделения общества друзей «СССР — Швейцария» в кантоне Цюрих и продолжает оказывать представительству Аэрофлота в этом городе всестороннюю помощь.

В 1969 году, конечно, было открыто второе представительство Аэрофлота в Женеве. Мы взяли туда на работу молодого коммуниста-швейцарца, научили ее всем тонкостям авиационной деятельности. Под руководством Аэрофлота в Женеве был назначен В.В. Щегловский, но и его нам пришлось готовить к работе поначалу в нашем цюрихском офисе.

Рейсы в Женеву выполнялись раз в неделю из Москвы через Ленинград и обратно. Поначалу нагрузка на них была небольшой, но обьем работы, а это давало нагрузку, что наша «точка» в Женеве рано или поздно будет «раскучена».

Представительство в Цюрихе было преобразовано в генеральное представительство. Благодаря этому времени. Это чувствовалось по всему. Политическая ситуация и правительство было определено, что Аэрофлот «становился» крупнейшей авиационной фирмой, ставшая в связи с этим задачей увеличения объема перевозок в два с лишним раза и, как следствие, — дальнейшее развитие международных авиалиний.

Наступал новый период и в коммерческой работе советской авиации. Нам, зарубежным представителям Аэрофлота, было рекомендовано активно разрабатывать сотрудничество с иностранными авиационниками.

В ноябре 1970 года СССР вступил в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), что сразу подняло рейтинг Аэрофлота. Все эти перемены мы ощущали, что развивались, на собственной «качуре», хотя информация из Москвы была очень скудной, в чисто телеграфном стиле.

В конце декабря 1970 года меня вызвали в Москву. Свое милое коммунистическое в Швейцарии закончилось, и морально я уже готов был к новому назначению. Грустно было покидать Цюрих, то «гнездо», которое нам с моими товарищами и другими удалось «снять» в этом городе. Но жизнь продолжалась.

После меня в Цюрихе сменилось много представителей Аэрофлота. Мне же вспоминаются слова бывшего начальника Управления кадров МТА А.И. Емельяно, который тогда работал в Швейцарии много лет спустя:

«Вы скажите кто из наших аэрофлотских и авиационных в Цюрихе, там это Николай Иванович Кочеров. Вслед от нас в сердце всем швейцарцам...»

Швейцария сохранила след в моей судьбе еще на много лет. Так, в 1972 году был избран членом правления общества друзей «СССР — Швейцария», в 1985 — членом бюро еще на пять лет. Под старость в Даме дружба народа в Москве в горестно-отважной обстановке мне вручили Почетную грамоту Союза советских обществ друзей «За вклад в развитие и укрепление дружбы между советским и швейцарским народами». В 1990 году был награжден еще и медалью «За вклад в дело дружбы». Но это так, мимо человека. Только вот тогда дружба в Швейцарии находилась почти на пороге какой-то теплой и дружелюбной ладони. Награда.

(Продолжение в следующем номере)



Сотрудники представительства Аэрофлота и Интуриста. Цюрих, 1970 г.

Фото из личного архива автора.



**ОРЛОВ
Борис Семенович**

28 июня 2005 года на 73-м году жизни скоропостижно скончался ветеран гражданской авиации, ветеран нашего журнала Орлов Борис Семенович.

Выпускник Рижского авиационного училища специальных служб ВВФ 1955 года, он начал трудовую деятельность в московских аэропортах Внуково, Выково и Шереметьево, где проработал в общей сложности десять лет. Одновременно без отрыва от производства учился в Литературном институте им. А. М. Горького Союза советских писателей. После окончания института был приглашен в штат редакции журнала «Гражданская авиация», где прошел ступеньки служебной лестницы от старшего литературного сотрудника до заместителя главного редактора. Но и выйдя на пенсию, не порывал связей с редакцией – буквально в каждом номере журнала публиковались его материалы по истории отечественной гражданской авиации, о прославленных русских и советских асах, чьи дела навечно вписаны в летопись нашей крылатой отрасли.

Оставшаяся всю жизнь романтиком, Борис Семенович в каждой своей публикации воспевал красоту труда авиаторов, привнесл высокое духовное начало даже в самые обыденные ситуации, не терпел лицемерия

и фальши. Он болезненно переживал развал нашей великой державы – Советского Союза и распад крупнейшей авиакомпании мира – Аэрофлота на множество региональных и местных авиаперевозчиков, искренне сокрушался по поводу потери страной былой авиационной мощи и ее лидирующей роли в мировом авиационном сообществе.

До самого последнего вздоха Б. С. Орлов был вместе с нами, жил делами и заботами коллектива журнала. Даже в день, когда пришло печальное известие о его кончине, в редакцию принесли очередной материал, подготовленный им к печати.

Вокруг Бориса Семеновича группировались ветераны отрасли, несли ему свои записки-воспоминания, и он внимательно рассматривал каждую из них, стараясь во что бы то ни стало довести до публикации.

С уходом из жизни Б. С. Орлова мы потеряли талантливого журналиста, искреннего друга и товарища, наконец, просто высокопорядочного и советливого человека, каких так не хватает в круговерти нынешней слишком прагматичной действительности.

Светлая память о Борисе Семеновиче Орлове навсегда сохранится в наших сердцах.

Друзья и коллеги.



НИЖНЕВАРТОВСК МЕЖДУНАРОДНЫЙ

628613 Российская Федерация, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Авиаторов-2
Тел. 8(3466)49-20-30(10), 8(095)745-20-23
E-mail: office@navia.ru

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21.04.05 г. № 34 (зарегистрирован в Минюсте РФ за № 6626 от 25.05.05 г.) аэропорт г. Нижневартовска открыт для выполнения международных полетов пассажирских и грузовых воздушных судов.

Нижневартовский международный аэропорт – предприятие I класса, принимает все типы воздушных судов (включая Ил-86, Ан-124, «В-757», «В-767» и др.). Аэродром пригоден для международных полетов по первой категории ИКАО (сертификат МАК № 072 А-М).

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 04.07.2005. Подписано к печати 18.07.2005. Формат 60х90 1/8. Бумага мелованная. Паритурта – Гельмиско. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 12,28. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 612. Общий тираж – 10 000. (В ГУП «ИПК «Московская правда» – 5000). Цена договорная.

ГУП «ИПК «Московская правда»: 121960, 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, Ж/Д БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ).

...ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

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

ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

М.АЭРОПОРТ
тел.155-04-14
тел.155-07-84М.КРОПОТКИНСКАЯ
тел.291-27-80
тел.203-98-17М.ПРОСПЕКТ МИРА
тел.784-64-56
тел.784-64-57М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ
тел.232-37-30
тел.924-60-98М.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 очередной 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 24.12.2002г. № 24.7-292ГА «О создании электронной базы данных по стандартам, используемым при поддержании лётной годности гражданских воздушных судов».

**СТАНДАРТЫ****СТАНДАРТЫ****Уважаемые Специалисты гражданской авиации!**

Деятельность авиации немыслима без стандартов. Знаете ли Вы, что в прошедшем году произошла самая крупная за последние десятилетия реформа в этой области? О ее масштабе можно судить по тому, что не стало самого Госстандарта...

Реформа еще продолжается – только что опубликованы новые основополагающие стандарты (ГОСТ Р 1.8-2004, ГОСТ Р 1.2-2004, ГОСТ Р 1.5-2004, ГОСТ Р 1.13-2004, ГОСТ Р 1.12-2004, ГОСТ Р 1.4-2004, ГОСТ Р 1.10-2004, ПР 50.1.074-2004) – фактически ими заложена новая основа системы стандартизации в РФ.

Подписка на «Бюллетень ЦНМБ ПЛГ ВС» серии «Стандарты» – это самый простой, удобный и дешевый способ всегда иметь в своем авиапредприятии библиотеку стандартов, актуальность которых гарантирована

На 01.07.05 База содержит более 1300 полных факсимильных электронных копий стандартов (ГОСТ, ГОСТ Р, ГОСТ ИСО, ГОСТ Р ИСО), более 330 стандартов авиационной промышленности (ОСТ-1), более 80 отраслевых стандартов ГА (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.

Перечень всех включенных документов согласован с Главным метрологом ГА РФ и УНПГ «СНСТ МТ РФ».

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@civlavia.ru, http://www.avia-media.ru

В ДОРОГЕ

ДОМА

СОХРАНИТ ВСЁ, ЧТО ВАМ ДОРОГО!



**НЕФТЕ
ПОЛИС**
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

В РАБОТЕ

СОХРАНИТ ВСЁ, ЧТО ВАМ ДОРОГО!

НА ОТДЫХЕ

63 ВИДА СТРАХОВЫХ УСЛУГ

Эксперт РА:

По итогам 2004 года 5 место
по страхованию авиационных рисков
среди российских страховщиков

115035, Москва, ул. Болотная, 16.

Тел.: (095) 777 44 16

E-mail: info@neftepolis.ru

www.neftepolis.ru