

CIVIL AVIATION

ISSN 0017-3608

ГРАЖДАНСКАЯ

9

2005

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

«АЭРОФЛОТ»:
ВСЕ ВЫШЕ,
И ВЫШЕ, И ВЫШЕ...



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

**время
воплощать**

НОВЫЕ ИДЕИ

**гражданские
двигатели**

5-е поколение



НПО Сатурн

www.npo-saturn.ru



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛИ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Федеральное агентство
воздушного транспорта

Межгосударственный авиационный комитет

ЗАО «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. БАВАСКИН**,
генеральный директор ГУАП «Кавминводмавн»;**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. ИЛЬЧЕВ**,
президент Транспортной клиринговой палаты;**С. Н. КОЧАРОВ**,
генеральный директор ЗАО «Шеротель»;**В. И. ЛЮЛЬКО**,
генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА;**А. В. НЕРАДЬКО**,
руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта;**В. М. ОКУЛОВ**,
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –
Российские авиалинии»;**В. Д. САМОРУКОВ**,
президент исторического
Клуба авиаторов России «ИКАР»;**В. В. ШИТОВ**,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

Сентябрь 2005 года • № 9 (736)

**НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:***В очередной рейс, в дальние страны...*

Фото В. СПЕШНИЦЕВА.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:**МНОГО ЛЕТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АЭРОПОРТОВ РОССИИ НАХОДИТСЯ
ВНЕ ПРАВОВОГО ПОЛЯ...**

Стр. 8-10

Владейте английским в совершенстве!

Стр. 14-15

**«ПРОГРЕССТЕХ» – САМАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ СРЕДИ АВИАЦИОННЫХ
И САМАЯ АВИАЦИОННАЯ СРЕДИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ**

Стр. 12-13

Училище, ставшее альма-матер летных кадров

Стр. 20-21

ПУТЕВОДНАЯ «ЗВЕЗДА» АВИАЦИИ

Стр. 28-29

**Николай КОЧАРОВ: «Сама жизнь подсказывала нам
нестандартные коммерческие решения...»**

Стр. 30-32

ЦИТАТА НОМЕРА**Я всегда твердо стоял и стою на той позиции, что
вхождение страны в рынок не только не исключает, но обя-
зательно предполагает государственное регулирование
деятельности субъектов этого рынка...****В. УТКИН,**первый заместитель
генерального директора ОАО «Терминал»

Стр. 5

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, 123993, для журнала «Гражданская авиация»
КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН/ФАКС: [095] 155-51-64, e-mail: Anstolyi@civilavia.ru

Выпускник Московского авиационного института им. Серго Орджоникидзе 1973 года Валерий Михайлович Уткин недавно отметил свое 55-летие. При этом почти половину прожитых лет он отдал нашей гражданской авиации. Занимал разные инженерные и командные должности в международном аэропорту Шереметьево и авиакомпании «Аэрофлот – Московские воздушные линии», работал советником директоров Федеральной авиационной службы и Федеральной службы воздушного транспорта, был заместителем руководителя департамента и начальником управления аэропортовой деятельности Минтранса России. С недавнего времени он — первый заместитель генерального директора Открытого акционерного общества «Терминал». Поздравляя Валерия Михайловича с «круглой» датой в жизни, я попросил его прокомментировать ряд актуальных проблем в современной гражданской авиации страны.



ШЕРЕМЕТЬЕВО-3: ПРОРЫВ В БУДУЩЕЕ

— Мой первый вопрос, Валерий Михайлович, относительно строительства комплекса Шереметьево-3. Вокруг него, как известно, длительное время кипели нешуточные страсти, в различных СМИ публиковались всевозможные были и небылицы, а дело стояло на месте. Между тем для российского национального авиаперевозчика — «Аэрофлота» — этот объект был и остается судьбоносным. Что вы можете сказать по этому поводу?

— Начну с того, что акционерное общество «Терминал», в котором я теперь работаю, как раз и создано для того, чтобы заниматься реализацией крупномасштабного проекта аэровокзального комплекса Шереметьево-3. ОАО «Терминал» — сто-процентное дочернее предприятие «Аэрофлота». Генеральный директор «Терминала» Кирилл Станиславович Буддеев имеет большой практический опыт в области управления акционерной собственностью. С его приходом к руководству проектом связаны, на мой взгляд, реальные шаги по продвижению намеченной программы, и мы надеемся, что проект будет успешно осуществлен в заданные сроки.

Хочу особо подчеркнуть, что о необходимости строительства собственного терминала в международном аэропорту Шереметьево (МАШ) «Аэрофлот» заявил еще в 1998 году. В настоящее время аэропорт располагает двумя пассажирскими терминалами для обслуживания внутренних и международных авиалиний — Шереметьево-1 и Шереметьево-2. Их пропускная способность составляет соответственно три и шесть миллионов пассажиров в год. Это предел возможностей, который стал тормозом на пути дальнейшего роста объемов пассажирских перевозок. К тому же международный терминал Шереметьево-2, построенный двадцать пять лет назад, к московской Олимпиаде-80, во многом и морально, и физически устарел, не говоря уже о терминале Шереметьево-1, построенном в пятидесятые годы. За это время и технологии обслуживания пассажиров, и оборудование сильно изменились в сторону более высоких нормативов качества, возросли интенсивность и сложность работ. Поэтому нынешний комплекс предоставляемых аэропортом услуг во многом уже не устраивает ни «Аэрофлот», ни его за-



бужежных партнеров. Это особенно остро почувствовалось в связи с намерением российского национального авиаперевозчика вступить в международный альянс «Sky Team», объединяющий «Дельту», «Эр Франс», «Ал Италино» и ряд других известных авиакомпаний мира. А новый терминал позволит «Аэрофлоту» поднять и уровень обслуживания пассажиров до самых высоких мировых стандартов и наращивать объемы перевозок. Выиграет и международный аэропорт Шереметьево в целом, который может стать более эффективным транзитным узлом между странами Европы, Японии и Юго-Восточной Азии. В конечном счете это не может не сказаться позитивно и на международном имидже России и ее инвестиционной привлекательности.

Есть и другие плюсы. Среди них – несколько тысяч рабочих мест, в том числе для жителей прилегающих к аэропорту населенных пунктов, а также улучшение социально-экономической ситуации в районе за счет налоговых платежей в бюджет всех уровней до 9 млрд. рублей ежегодно. Появится и солидный стимул для развития инфраструктуры в районе аэропорта, связанной с наземными видами деятельности.

Исходя из этого, «Аэрофлот» и Химкинская районная администрация в 1999 году подписали договор об аренде на сорок девять лет участка в пятьдесят гектаров, примыкающего к сектору терминала Шереметьево-2, где намечалось начать строительство нового комплекса. В день очередной годовщины образования «Аэрофлота» – 9 февраля 2001 года, состоялась торжественная церемония закладки первого камня нового аэровокзала, а в 2003–2004 гг. планировался ввод

его в эксплуатацию. Однако земельный комитет Химкинского района Московской области вдруг отказался регистрировать договор, выданный требованием перерегистрировать в Химках дочерние предприятия «Аэрофлота», расположенные на его территории. Кроме того, у «Аэрофлота» возникли разногласия с ОАО «Международный аэропорт Шереметьево», которое хотело получить контрольный пакет акций в новом терминале. В декабре 2002 года «Аэрофлот» вынужден был обратиться в Московский арбитражный суд, но до судебного разбирательства дело не дошло, поскольку в мае следующего года договор был все-таки зарегистрирован.

Дело вроде бы сдвинулось с мертвой точки. Более того, в январе 2004 года состоялся конкурс по выбору управляющей компании для международного аэропорта Шереметьево, который выиграла дочерняя компания концерна «Альфа-групп» – «Альфа Шереметьево». Однако в связи с последующими событиями в стране, связанными с радикальной административной реформой, результаты этого конкурса не были утверждены. «Аэрофлот» создал для строительства и управления третьим терминалом свою дочернюю компанию – ОАО «Терминал». Это решение с некоторыми коррективами поддержал министр транспорта России И. Левитин, после чего «Аэрофлот» и аэропорт Шереметьево договорились о совместной работе в проекте. О своей готовности участвовать в его реализации и управлении заявили также Внешторгбанк и Сбербанк России. В итоге 18 июня этого года был подписан контракт между ОАО «Терминал» и победителем конкурса по выбору генподрядчика для строительства аэровокзального комплекса. Конкурс

организовала приглашенная «Аэрофлотом» управляющая компания «Бюис Лид Лиз Интернешнл Лтд», признанный лидер в области управления строительством аэропортов. В конкурсе участвовали тридцать восемь крупнейших российских и зарубежных строительных фирм. По единодушному мнению специалистов различных компаний, включая независимых аудиторов, применявшая процедура выбора победителя в полноте учитывала принципы конфиденциальности, конкуренции, независимости и прозрачности, что позволяет говорить о ее соответствии лучшей мировой практике и требованиям проекта. Я бы сказал, это тот идеал, к которому надо стремиться.

– Кто же стал победителем?

– Лучшей была признана известная турецкая строительная компания «ЕНКА». Основанная еще в 1957 году, она имеет очень высокую репутацию в мире. Среди наиболее известных проектов, которые ею реализованы, – мост через Босфор в Стамбуле, метрополитен в Стамбуле, шоссе Брегона-Загреб-Дубровник (Хорватия), развитие нефтяных месторождений в Тенгизе (Казахстан). У нее также большой опыт строительства аэропортовых сооружений. Это пассажирские терминалы аэропортов в Стамбуле и Баку, грузовой терминал в Домодедове, ряд других крупных объектов. За семнадцать лет работы на российском рынке она реализовала около ста проектов стоимостью 3,2 млрд. долларов США. Но самое главное – «ЕНКА» предложила заказчику лучшие условия и по цене, и по срокам, и по качеству. Другие претенденты не были, например, готовы уложиться в бюджет и те сроки, на которых настаивал «Аэрофлот». Так что беспорочность побе-

Общая панорама терминала Шереметьево-3





Вид терминала с привокзальной площади.

дителя тендера очевидна. Контракт подписан, началась интенсивная фаза проекта.

— И когда же будет построен терминал?

— Контракт предусматривает закончить строительство за двадцать шесть месяцев. Первый этап — выполнение земляных работ, устройство цементно-бетонных покрытий перрона на площади 273 тысячи квадратных метров, прокладка электрических и тепловых сетей, водоснабжения, канализации и т.п. Предполагается, что через год будут возведены каркасы (под крышу) здания аэровокзала и многоуровневого паркинга на привокзальной площади. Затем — строительство собственно терминала, которое должно завершиться в октябре 2007 года.

Проект терминала разработан компанией «Airport de Paris Ingenierie» совместно с ФГУП «ГПИ и НИИ «Аэропроект» и отвечает всем современным нормативам. Его общая площадь — 168 тысяч, площадь перрона — 352 тысячи квадратных метров вместе с рулежными дорожками и обочинами. Пропускная способность — девять миллионов пассажиров в год с возможностью ее увеличения еще до двадцати процентов. Это будет четырехэтажное здание, увенчанное куполом, с раздельными зонами вылета и прилета и двадцатью двумя телескопическими трапами и десятью дополнительными стоянками. Для сравнения: аэровокзальный комплекс Шереметьево-2 имеет двенадцать трипов и двенадцать дополнительных стоянок. Терминал разместится по соседству с сектором терминала Шереметьево-2, расстояние между осями терминалов примерно 800 метров. Со временем они, возможно, будут соединены галереями, оборудованной для удобства пассажиров, скорее всего, движущимися дорожками. Предполагается также организация около 3,4 тысячи парковочных мест для автотранспорта, в том числе 2,8 тысячи — в крытом паркинге.

— А как будут решаться вопросы обслуживания с Москвой?

— Эта проблема, к сожалению, не так проста, и ее решение — одна из главных



Вид регистрации на международные рейсы.

наших задач. Причем, речь идет не только об улучшении автомобильного сообщения, которое на сегодняшний день стало уже притчей во языцех, но и о строительстве специальной железнодорожной ветки. В идеале она должна подходить к новому терминалу, чтобы пассажир из вагона скоростного экспресса попал непосредственно в зону вылета. Такой же удобный доступ к экспрессу должны иметь и зона прилета.

Замечу, что наряду с этим нам предстоит решить и такие вопросы, как организация пунктов пропуска через государственную границу, таможенная и санитарная зон. Их важность подчеркивает имеющееся поручение Председателя Правительства России М.Фрадкова. Все эти процедуры необходимо привести в соответствие с ныне действующими нормативными документами, которые, как известно, отличаются от тех, которыми руководствовались в пятидесятые годы, когда открывался аэропорт Шереметьево.

Особая статья — топливозаправка. Как человек, который занимался этой проблемой не один год, скажу, что она выходит за рамки просто подачи топлива к самолету. Технически ее давно решили и у нас в России, и за рубежом. Дело в другом

— как урегулировать цены на керосин, которые сегодня составляют уже порядка пятидесяти и более процентов себестоимости авиалервоза. И это, как любят подчеркивать журналисты, в нефтедобывающей стране. Думаю, здесь никак не обойтись без четкой позиции государственных органов, которые могут и должны установить соответствующую планку, выше которой поднимать цены на авиатопливо нельзя. А это и снижение стоимости авиабилетов, и конкурентное преимущество для обеспечения роста транзитного пассажиропотока в российских аэропортах, и дозаправка транзитных воздушных судов.

Не менее важен и другой аспект — соответствие российского авиатоплива мировым стандартам. Не секрет, что технические характеристики авиатоплива российского производства (PT и TC-1) отла-

чаются от западного Jet A-1. А в настоящее время российские авиакомпании, в том числе и «Аэрофлот», уже имеют значительный парк самолетов западного производства. Не исключено, что в будущем он будет пополняться еще интенсивнее, чем сегодня. Ведь российский авиатопливом, к сожалению, не в состоянии в ближайшее время удовлетворить все запросы наших авиакомпаний. Тогда может встать вопрос об идентичности авиатоплива.

— Неужели керосин того же «Лукойла» сильно отличается от продукции западных фирм?

— Различия не очень значительные, да и другие крупные российские нефтяные компании производят или пытаются производить Jet A-1, но в конкурентной борьбе, а она на авиарынке обострится с каждым годом, можно ожидать любой поворот.

— В таком случае на руку конкурентам играет и определенная разобщенность в действиях российских аэропортов. Нельзя же сказать, что те же аэропорты московского аэроузла единопольны во всем. У каждого ведь есть свои интересы. Не так ли?

— Безусловно, но процесс этот вполне управляем. И перейшую роль в этом при-

званы играть федеральные государственные унитарные предприятия (ФГУП) по управлению аэропортами. Ни в коем случае не вмешиваясь в хозяйственную деятельность и prerogative менеджмента аэропортов, они могут и обязаны готовить предложения в Минтранс России по стратегическому развитию аэропортов, главному конфликту и интересам, определению основных «правил игры» как в частных, так и в общих вопросах. И это не наше, чисто российское изобретение. Так действуют в большинстве цивилизованных стран мира. Скажем, те же парижские и ирландские аэропорты управляются специальными администрациями, которые тщательно отслеживают многие нюансы их деятельности. Такой структуры, на мой взгляд, у нас может быть ФГУП, созданный на базе аэропортовой части ФГУП «Ространсmodernизация» и

здравым смыслом руководствовались при этом? Федеральное агентство воздушного транспорта, по моему убеждению, это мини-министерство гражданской авиации с соответствующими службами, способными влиять на состояние дел в регионах, на эффективную работу хозяйствующих субъектов всех форм собственности. А как оно может влиять, если в ее штате нет ни одного подразделения, ни структуры по поддержке летной годности воздушных судов, ни других жизненно важных отделов. А хорошо мне знакомый по предыдущей работе отдал ГСМ вообще потеряли в ходе реформ и не нашли до сих пор. Думаю, что все лежит исключительно в субъективной плоскости, и время, безусловно, устранил это несоответствие, оставив Службу именно надзорные, а не распорядительные функции.

– Давайте, Валерий Михайлович, вернемся к началу нашего разговора. Вы верите в то, что строительство терминала Шереметьево-3 будет успешно завершено в намеченные сроки и без отклонений от проекта, чему мы не раз были свидетелями в прежние времена?

– Не только верю. Я твердо убежден, что обратного хода просто-напросто нет. Шереметьево-3 – это не просто третий терминал в аэропорту. Это, не побоюсь высокого слова, настоящий прорыв в будущее, который откроет принципиально новые горизонты и «Аэрофлоту», и его партнерам по альянсу «Sky Team», и международному аэропорту Шереметьево. Он создаст современные удобства при вылете-прилете и нахождения в аэровокзальном комплексе и на прилегающих площадях его величественно – пассажиру, экипажу воздушных судов и, что не менее важно, обслуживающему персоналу.

Заканчивая наш разговор, хотел бы специально отметить на этом этапе проекта особые заслуги телевизионского директора А.Васильева, коммерческого директора В.Карышкина, менеджера А.Дермаковского, Н.Чулико и Е.Лагуновой, а также коллектива «Боеис Лейб Лиз Интернешнл» во главе с руководителем проекта С.Комиссаровым и коммерческим менеджером А.Грантом.

– Ну, что ж, успехов вам на этом пути!

– Большое спасибо и за это пожелание, и за поздравление в связи с моим 55-летием, и за предоставленную возможность выступить в журнале. Буду и впредь работать на благо отечественной гражданской авиации.

Беседовал Анатолий ТРОШИН,
д.п. Шереметьево.



ФГУП «Администрация гражданских аэродромов (аэропортов)».

– Хорошо, Валерий Михайлович. А какова во всем этом, по вашему мнению, роль Минтранса, Федерального службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства воздушного транспорта? Этот вопрос я адресую вам как недавнему государственному чиновнику довольно высокого ранга.

– Я всегда твердо стою и стою на той позиции, что вхождение страны в рынок не только не исключает, но обязательно предполагает государственное регулирование деятельности субъектов этого рынка. Не надо вмешиваться в хозяйственные функции авиапредприятий, эти времена канули в Лету, но названные вами структуры обязаны в пределах своей компетенции и своих полномочий влиять на происходящие в отрасли процессы. Другое дело, что эти полномочия нуждаются в серьезной корректировке. Чем, например, можно объяснить, что вопросы сертификации и лицензирования оказались разорванными: частично – в Службе по надзору, а частично – в Агентстве? Какой государственной необходимостью или, скажем проще, каким



Зона желтого беспилотной маршрута.

On June 18, Open Joint Stock Company TERMINAL and Turkish company ENKA signed a Contract on construction of a passenger terminal Sheremetyevo-3 to serve both Aeroflot and its Sky Team partners. The project was developed by Airport de Paris Ingenierie together with Russian Design, Research and Development Institute AeroProject. According to this project, the construction phase will take 26 months and will be completed by October 2007. After the terminal is put into operation, Russian national carrier Aeroflot and its partners will enjoy new opportunities to raise quality of their services to the highest international standards.

СОБЫТИЕ

Это воздушное путешествие начинается на Киевском вокзале Москвы, чей фасад с башней под часами обращен к площади Европы, украшенной теперь абстрактной скульптурной композицией из перелетанных металлических труб, над которой полыхают флаги государства Старого Света. Если обойти справа здание, возведенное архитектором И.Рербергом еще в начале прошлого века, то окажетесь у колоннады бокового входа в вокзал, где расположился городской терминал аэропорта Внуково. В нескольких залах, украшенных настенными панно и цветными витражами, вам предложат зарегистрировать свой авиабилет, сдать багаж для доставки прямо на самолет, а затем налегке пройти к скоростному электротягому повышенной комфортности, который за полчаса доставит пассажиров... на подземную железнодорожную станцию столичного аэропорта.



НОВЫЙ СТАРЕЙШЕГО АЭРОПОРТА МОСКВЫ

Новый аэровокзал международного назначения.

Конечный пункт безостановочной поездки – нечто среднее между привычной станцией метрополитена и облицованной мрамором платформой пригородной электрички. За окнами вагона только что мелькнул подмосковные рощица, а тут – лента эскалатора выносит вас прямо в аэровокзальный комплекс, откуда открывается панорама летного поля. Таким предстает обновленное Внуково, аступившее в 65-й год своего существования – старейший из действующих аэропортов Московского авиационного узла (МАУ).

Новая география полетов оспода простирается от Мадрида до Петропавловска-Камчатского. Это 70 регулярных направлений, обеспечивающих основную пассажиропоток, и более 500 маршрутов деловой авиации, обслуживаемой в отдельном «Авиа-Бизнес-Терминале». Возрождением своей былой популярности аэропорт обязан многим факторам, из которых определяющим можно считать то, что два года тому назад у него появился солидный и заботливый хозяин – Правительство Москвы, создавшее и реализующее большую инвестиционную программу модернизации «воздушных ворот» столицы.

Благодаря этому началось фаза активного развития – сооружен новый международный терминал, появились

многоэтажные паркинги, модернизированы три подземные автострады – Киевские, Минские и Боровские шоссе, введена в действие прямая железнодорожная ветка, со знакомства с которой начался этот репортаж. Свою роль сыграло и удобное географическое положение аэровокзала, ближайшей к столице. Расположенная в 28 километрах от исторического центра Москвы, на самой возвышенной площадке – 204 метра над уровнем моря – среди гражданских аэродромов МАУ, она редко подвергается воздействию туманов и закрытию по метеопричинам.

Сегодня международный аэропорт Внуково аттестован по 2-й категории ИКАО и ежегодно обслуживает около 64 тысяч рейсов более 100 авиакомпаний России, стран СНГ, дальнего зарубежья. Аэродромный комплекс располагает двумя гиперкритическими взлетно-посадочными полосами. Кстати, подземный ввод железнодорожной электрички проходит в туннеле под одной из ВПП.

Справедливо рассудит, что это пример – другим наука», Комиссия Совета Федерации по естественным монополиям решила в середине прошлого лета именно во Внуково провести практическую конференцию по острой и злободневной теме «О состоянии и мерах законодательного обеспечения государ-

ственного регулирования использования Федерального имущества аэропортов Российской Федерации». Участники конференции – члены Комиссии, приглашенные эксперты и специалисты, ответственные сотрудники Минтранса РФ, представители СМИ совершили поездку на скоростном электротягоме Киевский вокзал – аэропорт Внуково, осмотрели новый международный терминал аэровокзального комплекса.

На последующей затем конференции выступил:

Председатель Комиссии Совета Федерации М.Однцов, который привнес интересную статистику. За последние двенадцать лет с 1992 года количество аэропортов в России сократилось в три раза, однако действующими остались более 400 аэродромов. Из них 70 имеют статус международных и 63 – федерального значения. По предпринятым оценкам, в 2005 году объем пассажирских перевозок через них составит примерно 35 миллионов человек, а к 2010 году, по прогнозам, увеличится до 56,7 миллиона. Несмотря на впечатляющие показатели роста, по абсолютным величинам нам еще далеко до европейских лидеров. Один Лондон за год обслуживает более 100 миллионов человек, Париж – 70 миллионов, Франкфурт – более 50 миллионов.

Но главная беда в другом – уже много лет деятельность аэропортов России находится вне правового поля и до сих пор определяется устаревшим Временным Положением, введенным в 1995 году. Действующий Воздушный кодекс (1997 год) также не содержит правовых оснований для введения законодательной деятельности наземных комплексов. Эти вопросы не урегулированы ни в Земельном кодексе, ни в антимонопольном законодательстве, ни в правовых актах о лицензировании отдельных видов деятельности.

М.Однцов продолжил: потенциал роста рынка авиатранспорта, как видно из

Москва должна строить глобальный терминал Внуково.



приведенные цифр, велик, но развитие отрасли мешают две проблемы. Это неудовлетворительное состояние ее инфраструктуры, возникшее из-за хронического недофинансирования модернизации и восстановления авиатранспорта. Для подъема аэропортового хозяйства, в частности, требуются масштабные инвестиции с длительным сроком их возврата.

Другая проблема заключается в неурегулированности взаимоотношений государства и частного инвестора. Тут выходом из сложившейся ситуации может стать инвестиционный договор между государством и частными коммерческими компаниями. В мировой практике такую форму сотрудничества принято называть государственно-частным партнерством. Путь к нему открывается через использование недавно одобренного федеральной законами о концессии.

Заместитель министра транспорта России С.Аристов очертил круг вопросов законодательства по обсуждаемой проблеме, которая задалась Минтранс РФ в настоящее время. Нормативно-правовая база, безусловно, отстала от существующих экономических и производственных реалий наших дней. По словам заместителя министра, работа ведется по четырем направлениям.

Первое из них – создание юридически основ аэропортовой деятельности. Необходимо закрепить статус аэропортов как субъектов права. Дело в том, что в существующей юридической документации они значатся как технологические, а не юридические структуры, поэтому министерство намерено вернуться к продвижению изданию подзабытого законопроекта, регулирующего аэропортовую деятельность («Закон об аэропортах») или к внесению существенных поправок в Воздушный кодекс.

Другим направлением законодательства в этой отрасли становится регулирование имущественных отношений и отношений к собственности. Для решения этих вопросов начал, в частности, пересмотр документов, относящихся к аэропорту исключительно к федеральной собственности. Следующим направлением рассмотрения является организация управления имуществом. И, наконец, в повестке дня стоит комплекс правовых мер по регулированию деятельности собственно аэропортов. Имеется в виду определить уровень принятия важных решений – федеральный, местный или общественно-корпоративный через ассоциацию аэропортов или иные общественные образования. Конечная цель всея – сокращение излишне централизованного управления, создание наиболее благоприятных условий для саморегулирования и пресечение дискриминационного отношения к потребителям услуг аэропортов – то есть к авиакомпаниям.

Директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса РФ К.Руппель затронул локальный, но крайне болезненный вопрос о выживании в нынешних условиях малых аэропортов местного воздушного (МВЛ), особенно в отдаленных и труднодоступных местах страны – на Крайнем Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке. Эти элементы общероссийской системы воздушного транспорта ни сравним с небольшими ручейками, которые, сливаясь вместе, порождают могучие потоки транспортных перевозок. Одна-

ко ежегодно в стране число таких пунктов на МВЛ сокращается на три процента, и сейчас в реестре аэродромов гражданской авиации их осталось чуть больше 120. По МВЛ перевозится едва четверть всего количества авиапассажиров в стране, а ведь еще два десятилетия назад мы считались страной сплошной аэрофикации.

Общий недостаток местных линий – заброшенность и крайняя степень изношенности аэродромного оборудования, а то и полная его негодность. При этом многие аэропорты уже не отвечают требованиям сертификации, утвержденным Минтрансом РФ. Сюда же централизованного финансирования на обеспечение основных фондов привлекла к тому, что средствами федеральной поддержки в последние годы обеспечивались лишь 15–17 аэропортов из ста с лишним, имеющихся на Крайнем Севере, где авиация порой единственный круглогодичный вид транспорта.

К.Руппель решительно выступил против озвученного предложения к неизменному выводу регионами аэропортов МВЛ, считая, что многие местные администрации не справятся с этим при нынешней нехватке у них средств. Разумнее, считает он, предоставить местным властям свободу выбора в таком жизненно важном для населения региона вопросе.

Первый заместитель мэра Москвы в Правительстве города, председатель Совета директоров ОАО «Аэропорт Внуково» П.Алексеев подчеркнул, что Внуково стало элементом столичной инфраструктуры, поскольку находится в городской черте, а все его инженерные коммуникации и социальные сферы прилегающего поселка дано уже объединены. Поэтому столичные власти считают продолжение затрат на возведение комплекса в размере трех миллиардов рублей пошевыми на нужды города. В дальнейшем подобная практика финансирования будет продолжена с тем, чтобы международный аэропорт столицы вышел на намеченную контрольную



цифру – 22 миллиона пассажиров в 2015 году.

Перспективная Программа развития, рассмотренная на этот срок, нацелена на превращение аэропортового комплекса в качественно новый авиатранспортный центр международного значения с максимально комфортной системой обслуживания пассажиров и перевозчик из компаний. Для этого планируется инвестировать в обновление инфраструктуры около 1,3 миллиарда долларов, которые будут наращиваны на удлинении на 800 метров одной из ВПП, расширение пер-

Заг регистрация пассажиров на Крайнем Севере и Дальнем Востоке России.

Скоростной железнодорожной отечественной из столицы.



Объявлена регистрация на рейс.



продливаемыми по снижению шумов от самолетов, пролетающих над густонаселенными участками Подмосквы и юго-запада Москвы. Для этого, в частности, изменены схемы захода на посадку и при взлете, особенно в вечернее и ночное время. Увеличена высота маневрирования воздушных судов над поселком Перedelino и городским массивом Солнцево, что снижает до минимума авиационный шум на земле.

При составлении летнего расписания основная доля взлет-посадок перенесена на дневное время, а чартерные рейсы деловой авиации на «шумящие» Ту-134, производившиеся в ночное время, теперь исключаются. К мероприятиям по подавлению шума относится и планируемое удлинение одной из взлетно-посадочных полос, что позволит улучшить технические характеристики аэродрома.

Первым заместителем начальника Московской железной дороги А.Глукова проинформировал о дальнейших планах по обеспечению доступности столичных аэропортов. С пуском скоростного электропоезда «Аэроэкспресс» Москва-Павелецкая – аэропорт Домодедово в 2002 году начал претворяться план создания единой транспортной системой гражданских аэродромов. Он продолжится теперь открытием полноценного движения по маршруту Киевский вокзал – аэропорт Внуково. В дальнейшем это направление продемонстрирует предельно в тушь города до строящегося делового центра «Москва-Сити».

Одновременно идут проектные работы по сооружению дополнительного пути от Савеловского вокзала к аэропорту Шереметьево. Эта скоростная интермодальная линия через Белорусский вокзал также может быть закрырована на «Москва-Сити». Таким образом к 2007–2008 году все три столичных аэропорта окажутся связанными между собой скоростным наземным транспортом.

а/и Внуково.

В.БЕЛИКОВ



Конференция за работой.

роков для стоек самолетов, прокладку новых рулевых дорожек, установку оборудования, отвечающего 3-й категории ИКАО, реконструкцию грузового терминала, возведение современного гостиничного комплекса, строительство нового командно-диспетчерского пункта и оснащение его новейшим оборудованием, развитие будущей транспортной системы – метрополитена и монорельсовой дороги до Москвы.

Условным проектом станет возведение еще одного пассажирского терминала с посадочной галерей, оборудованная более чем 20 самодвижущимися телетрапами. Проект, разработанный одной из немецких фирм, начнет осуществляться уже в конце этого года, после завершения работ по созданию транспортной инфраструктуры посадочных автомобильных дорог, паркингов, подземного железнодорожного ввода.

Готовность терминала – конец 2007 года. Своим оригинальным архитектурным облик и внутренней отделкой (небесно-голубые стеклянные панели и светлые металлические несущие конструкции стен) сооружение должно вызывать приятные ассоциации с полетом в самолете. После завершения строительства оно станет одной из самобытных «визитных карточек» российской столицы.

Генеральный директор ОАО «Аэропорт Внуково» В.Александров дополнил сообщение информацией о мерах,



Мы все из Внуково.
Фото автора.

The eldest of airports of the Russian capital celebrates its 65th anniversary. This date coincides with launching a major renovation program undertaken by a new owner of the air harbor — the Moscow Government, which got controlling stock of these transport facilities two years ago.

The capital cherishes ambitious investment plans to turn the airport into international aviation hub on the crossroad of North-South and East-West long-distance corridors. For these purposes they started radical reconstruction of the airport aimed to make longer one of two RWs, to build new passenger terminals, to improve access roads and to introduce high speed railway communication which will be an integral part of the Moscow — Airport intermodal communication system.

Total investment will reach \$1.3 billion, all construction works will be completed by 2015. At that time, annual turnover in Vnukovo will raise up to 22 million passengers.

ЧУВШЕННИК

ИЗВЕЩЕНИЯ

ПОСТУПЬ МОЛОДОГО ВУЗА

Ри́жский институт номеро гражданской авиации открыт недавно, всего лет пять назад. Но уже в заключение облета пилоты Аэрофлота пришли оптимизм, полным энтузиазма. Сотни его выпускников успешно трудятся в эксплуатационных подразделениях.

Научно-педагогической коллектив, создавший институт, обладает многолетним опытом работы в средних и высших авиационных учебных заведениях. Это позволило в краткие сроки организовать как учебный процесс, так и научно-техническую работу, стоящих перед авиационным транспортом. Немало исследований, проведенных в институте, внедрено в производство.

За последние годы трое кандидатов наук защитили в институте докторские диссертации. Подготовлены еще семь докторских диссертаций. Начали защищать диссертации и аспиранты первого набора. Успешно, например, защитил кандидатскую диссертацию воспитанник института Ю. Парменов.

Восход в строй новых учебных корпусов с просторными светлыми аудиториями. Реконструируются старые учебные корпуса и обустраиваются благоустроенные территории. В столовой-кафе «Алианс» по вечерам устраиваются литературные вечера, встречи с интересными людьми. Наполнена кафе — клуб института. Там постоянно звучит художественная самодеятельность студентов.

Наборная сила. Ри́жский институт становится крупным учебным и научным центром гражданской авиации.

В. КАСТОРИЙ,
Н. САНЮН

В ЭТИ ДНИ В ТРОИЦКЕ

ГОРОД Троицы Челябинской области стоит в дни своего большого праздничного заветривания. Но его можно назвать заветренным. Здесь находится один из лучших учебных заведений Аэрофлота — авиационно-техническое училище.

Известность и популярность училища создают его педагоги. Специалисты, которые с его выпускниками работают на линиях гражданской авиации, можно встретить в аэропортах Симферополя, Дальнего Востока, Средней Азии, Казахстана, Украины, Закавказья и, конечно, Урала.

Организовано обучение авиации в новом учебном году. Училище располагает всем необходимым для полноценного педагогического налета. Хороши оборудованы лаборатории. Есть учебный аэродром, где все процессы технической эксплуатации авиационной техники максимально приближены к производственным условиям.



Фото Э. ЕВЗЕРКИНА.
(ТАСС)



НАШЕМУ авиационному техникуму училище лишь недавно второй год, но его выпускники без сомнений, не хуже, чем у других, и это благодаря тому, что училище оборудовано, вполне техническими средствами и, конечно, загляды опытные и создали своими руками, затрачивая много сил и материальных средств.

Особый труд выполнял в это дело бригады, возглавляемые механиком П. Макаровым. Это она выполнила такую сложную

работу, как проведение ремонта и турбинного двигателя. Он должен иметь размерности Ан-2, отличия его агрегатов от других. Помимо этого бригады обслуживали насосы авиационных двигателей, устанавливали и другие приспособления, необходимые для авиации.

В. БОНДАРЕНКО,
технический директор
Г. Славский.

НАГЛЯДНЫЕ ПОСОБИЯ



КЛУБ ЗАНИМАТЕЛЬНОЙ ЭЛЕКТРОТЕХНИКИ

В РЫБИНСКОМ электротехническом клубе занятиями занимается коллектив традиционной ветки команды электротехников. Подобный клуб организовали уже третий год и всегда prospert к успехам.

Представил был предпринимать многообразными видами и практически задания, способствующие клубу электротехники и электротехнической машины. Выступил на заседании, посвящен — «Что это за изделие и что его изобрел» — требован

хорошего знания истории электротехники. Сейчас, вся программа этих встреч — как и предыдущие, была рассчитана именно на то, чтобы дать участникам возможность проявить и углубить свои знания.

Команда любителей электротехники изобретательски и успешно сотрудничает с другими клубами электротехники. Впервые, например, набрали наибольшее количество очков.

И. ФЕДОРОВА,
старший преподаватель

ЧУВШЕННИК

■ Взгляд Будущее экономики

России — тема неисчерпаемая, вызывающая немало споров и суждений. Однако крайне редко теоретические проекты воплощаются в конкретное дело. Большинство так и остаются лишь проектами. За редким исключением...

К числу таких исключений с полным основанием можно отнести деятельность холдинга «Группа компаний «Прогрестех». Без малого полтора десятилетия компания, входящая в холдинг, успешно выполняет проекты в области инженерных сервисов в авиационной и транспортной промышленности на российском и мировом рынках.

Рассказывает президент холдинга «Группа компаний «Прогрестех», доктор технических наук, профессор В.А. Кульчицкий.



Владимир Кульчицкий:

«ПРОГРЕСТЕХ» — САМАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ СРЕДИ АВИАЦИОННЫХ И САМАЯ АВИАЦИОННАЯ СРЕДИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ...

— Владимир Антонович, что понимается под инженерным сервисом?

— Инженерный сервис в авиационной и транспортной промышленности — это наиболее приоритетные направления деятельности нескольких компаний, входящих в «Группу компаний «Прогрестех». А понятие «инженерный сервис» можно объяснить так. Возьмем, к примеру, такую компанию, как «Бонинг» или российское КБ им. Сухого. Это вертикально-интегрирующие компании. Они конструируют самолеты, то есть создают высокоинтеллектуальный продукт — «ноу-хау», концентрирующий в себе самые передовые и наукоемкие технические идеи. «Прогрестех» самолетов, конечно же, не конструирует и никогда не будет этого делать. Мы выполняем вспомогательные работы по конструированию самолетов и как бы являемся горизонтальной системой в этой схеме. Такие системы сегодня необходимы крупным авиационным разработчикам, в силу того, что сроки создания новой авиационной техники постоянно сокращаются. Той же компании «Бонинг» или КБ Сухого очень необходимо в какой-то определенный и весьма короткий период времени большой приток квалифицированных инженеров, программистов. Мы можем предоставлять им таких специалистов, которые возьмут на себя необходимый объем работы, а самого его, перекладывая на другой заказ. Это и есть инженерный сервис.

— Мы знаем «Прогрестех» как строительную компанию. Давно вы занимаетесь конструированием самолетов?

— Решение о создании на базе «Прогрестех» конструкторского подразделения по расчету и конструированию узлов, деталей и систем самолетов «Бонинг» различных модификаций было принято в октябре 1999 года. Безусловно, не последнюю роль в принятии этого решения со сто-

ДЕЛОВАЯ СПРАВКА

Президент холдинга «Группа компаний «Прогрестех» Владимир Антонович Кульчицкий — ведущий российский ученый в области методов расчета и принципов конструирования аэродинамических покрытий, академик академии военных наук, доктор технических наук, профессор, Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. Является членом коллегии Министерства транспорта Московской области, сопредседателем экспертного совета при Экономическом управлении Администрации Президента Российской Федерации по разработке технических регламентов отрасли «Аэродинамическое строительство». С 1999 года представляет «Прогрестех» в международной организации «Airport Consultants Council» (ACC). Официальный научный консультант Федеральной авиационной администрации США по проведению национальных испытаний взаимодействия многоколесных опор самолетов с аэродинамическими покрытиями, член редколлегии журнала International Journal of Aviation (США). Имеет более 150 научных работ и патентов.

В 1991 году В.А. Кульчицкий создал и возглавил компанию «Прогрестех» (ныне холдинг).

роны руководства компании «Бонинг» сыграла деловая репутация «Прогрестеха» на Западе, в том числе и результаты равностронного многолетнего сотрудничества компаний «Бонинг» и «Прогрестех». 14 декабря 1999 года в конструкторский центр «Прогрестех» была принята первая группа инженеров из шести человек. Сейчас в нем работают почти полсотни инженеров.

Мы прекрасно знаем, что с началом в стране экономических реформ один за другим закрывались научно-исследовательские институты. Конструкторы, инженеры торговали на оптовых рынках, работали сантехниками, электриками. Мыслили в НИИ и КБ не выплачивая зарплату или же платились такой мизер, что люди вынуждены были уходить. Вот этих высококлассных специалистов, не по своей воле оказавшихся не у дел, мы и собрали в свой конструкторский центр. А сейчас наши инженеры выполняют конструкторские работы по проектам самолетов «Бонинг-787», «Бонинг-747 LCF», «Бонинг-737-900X», плюс эскизные макеты и чертежи самолета RRJ («Гражданские самолеты Сухого»).

Сегодня говорят об «утечке мозгов» из России. В «Прогрестехе», наоборот, идет постоянный приток интеллекта. В нашем конструкторском центре работает около ста инженеров с Украины, есть специалисты из Узбекистана, Белорусии и Армении. Этим людям мы помогаем надлежащим образом оформить регистрацию, выдаем средства, чтобы они могли снимать нормальную жизнь. У нас есть специальная программа приобретения для таких специалистов квартир в Москве.

С МАИ и механико-математическим факультетом МГУ «Прогрестех» заключил и продолжает заключать контракты на подготовку специалистов. Мы готовим инженерные кадры, даем возможность воспользоваться ими любой вертикаль-

но-интегрирующей компании. Неважно, российской или зарубежной. Это наш интеллектуальный продукт. Мы создаем рабочие места, платим людям весьма достойную зарплату, имеем доход от продажи своего интеллектуального продукта — инженерного сервиса и добросовестно платим налоги государству. При этом прекрасно осознаем, что лучших наших специалистов рано или поздно обязательно заберут к себе либо «Боинг», имеющий в России собственный инженерный центр, либо КБ Сухого, либо какая-то другая фирма. Ради Бога...

— **Не жалко терять таких специалистов? Ведь это тоже своеобразная «утечка мозгов»?**

— Отнюдь. Это корректная текучесть кадров. Если в конструкторском центре «Прогрестеха» сегодня работает пятьсот человек, то в год от нас уходит двадцать—тридцать специалистов. Это пять процентов. К 2008 году ставим задачу увеличить штат конструкторского центра до полутора тысяч. Значит, за год будем терять примерно сто специалистов, которые перейдут от нас в солидные, крупные авиационные фирмы. Сотня специалистов, которые нам будут требоваться тогда ежегодно, — это новый факультет в таком, скажем, вузе, как МАИ. Это то, что делает отечественную высшую школу более востребованной. Структуру инженерного сервиса строим также и по аэропортовому направлению. Поэтому сейчас появляется возможность привлечь к подготовке кадров для «Прогрестеха» и другие вузы.

— **Какие работы по аэропортовому направлению выполнял и выполняет «Прогрестех»?**

— Назову лишь некоторые из них. Например, научно-исследовательская работа, выполненная нами по заказу Минтранса Московской области и касающаяся влияния аэропортов Московского авиационного узла на экологию прилегающих к ним районов. Работа затрагивает абсолютно все стороны проблемы — шум, эмиссию, излучения. Для выполнения ее мы приобрели современный американский программный комплекс, дополнили его параметрами российских воздушных судов. Специалисты для работы с программным комплексом готовили в Америке, а сам комплекс сертифицировали в соответствии с российскими экологическими нормами. Сегодня «Прогрестех» по сути дела является монополистом в этом вопросе и способен оценить любую сложную ситуацию в данной области. Такая же работа была выполнена для аэродромов государственной и экспериментальной авиации Московской воздушной зоны.

Интересная работа по исследованию состояния и перспектив комплексного развития аэропортов Московского авиационного узла была выполнена нами в 2002 году. В ней дан прогноз основных направлений развития, разработана концепция по реконструкции аэропортов и создания «узлового» аэропорта (хаба). По заказу компании «Ист Лайн» нашими специалистами была разработана схема генерального плана развития аэропорта Домодедово на период до 2020 года и на перспективу до 2050 года.

— **А как создавался «Прогрестех»?**

— Начинать в 1991 году с теоретических и экспериментальных работ по оценке взаимодействия самолетных опор с аэродромными покрытиями. Тема была нам очень хорошо знакома, поскольку и я, и те несколько человек, с которыми мы создавали компанию, раньше работали в этом направлении в 26-м ЦНИИ Минобороны. Нашими заказчиками в то время были КБ Туполева, Антонова, Сухого, Микояна, НПО «Молния». С непосредственным участием уже «Прогрестеха» проводилась оптимизация опорных устройств Ту-204 и Ту-334, перспективных самолетов Сухого, Микояна и НПО «Молния». С 1994 года аналогичные работы мы делали уже для компании «Боинг».

— **Сами предложили им свои услуги?**

— Да. Написали письмо, в котором изложили некоторые наши методы исследований вза-

имодействия шасси самолетов с аэродромными покрытиями. Результатом стало многолетнее сотрудничество. По заказу «Боинга» выполнили комплексные исследования, позволившие провести международную сертификацию опоры самолета «Боинг-777». Результатом их стало уточнение методики ИКАО. На нашей базе был даже проведен брифинг ИКАО. После этой работы НПО «Прогрестех» стало официальным научным консультантом Федеральной авиационной администрации США по вопросам взаимодействия посадочных устройств самолетов с аэродромными покрытиями.

В развитии аэропортовых технологий, впрочем, как и в других направлениях, для «Прогрестеха» крайне необходима интеграция с международным сообществом. Сегодня это магистральная линия развития всей российской экономики. Говоря попросту, очень важно, чтобы российские инженеры понимали западных, те же — российских. Считаю, в «Прогрестехе» мы этому уже научились.

Одно из интереснейших направлений — оценка инфраструктуры российских аэродромов на соответствие требованиям запасных при выполнении полетов по кроссполярным маршрутам. Эту работу для использования двухдвигательных самолетов по правилам ETOPS проводили с участием специалистов ГС ГА Минтранса России, Федеральной авиационной администрации США (FAA), компании «Боинг» и ряда ведущих западных авиакомпаний. Четыре года назад «Прогрестех» стал представителем авиакомпании «Континентал Эйрлайнз» (США) в России и СНГ. Это тоже инженерный сервис-консалтинг в самых разных направлениях, в том числе в осуществлении пролетов самолетов авиакомпании над российской территорией.

— **Ваш самый крупный строительный проект?**

— Самый крупный контракт был заключен с компанией «Газпромавиа» на реконструкцию «под ключ» аэродрома Осташево. По нему «Прогрестех» одновременно являлся и генпроектной организацией. Качество выполненных нами работ оказалось столь высоким, что до сегодняшнего дня на аэродроме не заменено ни одной плиты, не перезалито ни одного метра швов. Мы также гордимся своей работой в Перми, во Внуково. А до этого наша компания успешно выполнила ремонт аэродромных покрытий в аэропортах Минеральные Воды, Чкаловский, Баландино (Челябинск), Бегишево (Нижнекамск), Домодедово и на других аэродромах России и СНГ.

— **«Прогрестех» работает только в России?**

— Не только. Мы широко работаем за пределами нашей страны, даже больше, чем в самой России. Причем по различным направлениям. На Украине наши специалисты готовили разрешительную документацию по сертификации многих аэропортов. Работали в Казахстане (Байконур). В Киргизии мы создали совместное предприятие «Кыргыз-Прогрестех», которое выполнило комплекс работ по расширению перрона в столичном аэропорту Манас, затем там же, в Киргизии, на российской авиабазе в Канте провело капитальный ремонт рулежек, построило места стоянок для самолетов Су-27. В Бишкеке, уже на американской авиабазе, «Кыргыз-

Прогрестех» построило места стоянок для самолетов F-16. Для строительно-монтажных работ в странах Центрально-Азиатского региона создали совместное предприятие в Таджикистане («Прогрестех-Азия»). Но самый характерный пример международного признания «Прогрестеха» — договор с арабской авиакомпанией «Эмири Флайт» на проведение технологического контроля работ, выполняемых английскими специалистами в аэропорту Мары (Туркмения).

— **«Группе компаний «Прогрестех» скоро исполнится пятнадцать лет. Чем еще занимается холдинг?**

— В его составе есть Центр сертификации аэропортов, аккредитованный в Росавиации, который ежегодно готовит заключения по доказательной документации для тридцати—сорока федеральных и международных аэропортов. «Прогрестех» имеет Научно-исследовательский центр с испытательными лабораториями, аккредитованными в системах сертификации на воздушном транспорте РФ, в ГОСТ Р, в системе сертификации Межгосударственного авиационного комитета. Ежегодно НИЦ выполняет для десяти—двенадцати аэродромов гражданской и экспериментальной авиации работы по оценке несущей способности, технического состояния и ровности аэродромных покрытий для их подготовки к обязательной сертификации.

В 2003 году начала активную деятельность компания «МОБИ Телеком», также входящая в холдинг. Первыми ее услугами на рынке стали транзит трафика, междугородная и международная телефонная связь для организаций, эмиссия телефонных карт «М-транзит». В этом сезоне мы ведем строительные и ремонтные работы в аэропортах Нарьян-Мара, Мирного, Внуково. По результатам конкурса, проведенного Минтрансом, получили подряд на реконструкцию перрона в аэропорту Большое Савино (Пермь). Кроме того, в холдинге существует сеть супермаркетов «Купчино» и ресторанная сеть быстрого питания «Бростер», насчитывающая уже девять точек в Москве, Иваново и Тольятти.

Как видите, мы не отказываемся от интересных проектов в различных сферах бизнеса. Они делают существование нашего холдинга более устойчивым. Диверсификация бизнеса позволяет несмотря на конкуренцию расти и развиваться.

— **Конкуренция сказывается на деятельности «Прогрестеха»?**

— Естественно. Во всем мире только она и дает возможность экономике двигаться вперед. Мы за конкуренцию во всем: в действиях, во взглядах на проблемы, в мыслях, особенно, когда речь идет о взаимоотношениях с западными партнерами. Еще один важный момент в деятельности «Прогрестеха» — мы не хотим становиться зависимыми от кого-либо. Иначе можно потерять бизнес.

Пятнадцать лет назад, когда вчетвером создавали малое научно-производственное внедренческое предприятие «Прогрестех», я и не предполагал, сколь широким кругом вопросов будем заниматься, какие объемы работ будем выполнять. Сегодня «Прогрестех» называют самой строительной среди авиационных и самой авиационной среди строительных компаний. В этом есть доля правды.

Беседу вел В.ШИТОВ

г. Москва.



ГРУППА КОМПАНИЙ
ПРОГРЕССТЕХ

105179, Москва, Е-179 Тел./факс: (095) 632-26-85, 937-01-80, 790-76-95
E-mail: holding@progresstech.ru http://www.progresstech.ru

В ноябре 2003 года Международная организация гражданской авиации (ИКАО) приняла Поправку 164 к Приложению 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу». Согласно пункту 1.2.9.4. этого документа, начиная с 5 марта 2005 года, пилоты самолетов и вертолетов, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций должны демонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, понимать его на IV рабочем уровне.

Надо отметить, что данный уровень владения языком достаточно высокий и, что касается российских специалистов гражданской авиации, то большинство их владеет лишь I или II уровнями общего английского, хотя и при неплохом знании узкоспециализированных языковых аспектов. Да, до недавних пор задача владения общим английским на IV уровне (согласно международному шкалу оценки знаний) не ставилась. Ужесточение требований к языковой подготовке

итоге – огромные убытки отечественных перевозчиков, потерю ими уже хорошо освоенных рынков авиатранспорта.

Второй пример – внедрение новых международных стандартов в 2005 году, касающихся оборудования воздушных судов системами спутниковой и зональной навигации, системами предупреждения столкновений воздушных судов и системами предупреждения о близости земли. Российские авиатранспортники (за исключением лишь нескольких) опять оказались неготовыми к полетам в новых условиях, вновь понадеявшись на «авось». Почему-то с трудом они воспринимают нантростейшую истину: сегодня, чтобы работать на международном авиарынке, надо неукоснительно соблюдать требования международных стандартов. Альтернатива? Уходить с этих рынков, оставляя завоеванные позиции конкурентам.

И вот новая дата – март 2008 года, после которой согласно рекомендациям ИКАО авиатранспорт, обслуживающий международный рейсы без владения английским языком на IV уровне, не может быть допущен к работе. Полная важность проблемы. Федеральная служ-

ба по надзору в сфере транспорта всеобщего назначения года провела конференцию, на которую были приглашены руководители авиакомпании, диспетчерские центры ОВД, представители высших учебных заведений и учебных центров отрасли. Решением конференции по проведению мероприятий по подготовке владения в гражданской авиации Российской Федерации международными стандартами, касающимися подготовки английского языка членов летных экипажей и диспетчеров ОВД, была создана рабочая группа. В ее задачи входит разработка плана мероприятий по внедрению государственных требований к уровню языковой подготовки членов летных экипажей и диспетчеров ОВД в соответствии с требованиями ИКАО. Ей предстоит создать единые требования к программам подготовки членов летных экипажей и диспетчеров ОВД, единые требования к подготовке преподавательского состава и программы подготовки. Необходимо также продумать методику и процедуры проведения тестирования, оценки его результатов, разработать требования к программе подготовки экзаменаторов и рекомендации по

ВОПРОСЫ ОЧЕЬ СЕРЬЕЗНО



авиаспециалистов со стороны ИКАО объясняется тем, что за последние годы в мире произошло несколько тяжелых авиационных происшествий. Причина их одна: слобое знание английского языка авиационным персоналом.

В декабрьском номере нашего журнала за прошлый год было опубликована статья начальника Управления надзора за летной деятельностью Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Е.Н. Лобачева «Прислушайтесь к «авось» уже не помешает». В ней шла речь о необходимости строжайшего исполнения документов, регламентирующих летную работу, невозможности пренебрежения мировым опытом. Его в своих документах аккумулируют авторитетные международные организации ИКАО и ИАТА, членами которых являются и Россия.

Увы, зачастую отечественные авиатранспортники, по словам Е.Н. Лобачева, подходят к рекомендациям ИКАО и ИАТА «с прислушиванием русским «авось», после чего потом долго рассказывают...» В качестве примера можно привести введение согласно главе 3 Приложения 16 ИКАО ограничений по шуму. Все авиакомпании России, выполняющие полеты за рубеж, знали, что это произойдет, но готовились к подобному повороту событий не многие. В результате большинство стран Европы и США наложили запрет на полеты к ним российских самолетов Ту-134, Ил-62, Ил-86, Ил-76. Не смогли совершать полеты туда и Ту-154 с двигателями, не оборудованными шумопоглощающими устройствами. В

АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «КОМПЛАНГ» ПРОВОДИТ ОБУЧЕНИЕ АВИАСПЕЦИАЛИСТОВ ПО СЛЕДУЮЩИМ УЧЕБНЫМ ПРОГРАММАМ:

Многоуровневый курс обучения английскому языку с авиационной направленностью (I – IV уровень по шкале ИКАО) для летно-технического и диспетчерского состава

Радиотелефонная связь на английском языке

Технический авиационный английский язык

Английский для бортпроводников
Курс делового английского языка для представителей авиакомпании за рубежом и сотрудников предприятий ГА, работающих в сфере авиационных услуг

Курс повышения квалификации для преподавателей авиационных учебных центров по методике преподавания авиационного английского языка в соответствии с требованиями ИКАО
Внедрение авиаспециала с целью определения их уровня владения английским языком в соответствии с требованиями ИКАО

Первоначальная подготовка и курс повышения квалификации для выполнения полетов на МВЛ.

АУЦ «Компланг» сертифицирован Федеральной службой по надзору в сфере транспорта РФ (сертификат № 136). Лицензия серии АУЦ № 00175 и аккредитация Министерством образования и науки Российской Федерации. Комитетом, свидетельством № 28.

**Наша координата: г. Москва, ул. Ярцевская, д. 8, под 2,
Тел. 145-25-90, 141-25-16, адрес в Интернете www.complang.ru e-mail: info@complang.ru**

организации непрерывной подготовки членов летных экипажей, диспетчеров ОВД для обучения и поддержания соответствующего уровня владения профессиональным английским языком.

Рабочая группа должна рекомендовать сертифицированные на данный вид подготовки высшие учебные заведения и учебные центры для подготовки и повышения квалификации преподавателей профессионально-ориентированного английского языка. Плюс ко всему предстоит создать единое информационное поле для преподавателей и руководителей предприятий, учебных центров и учебных заведений.

По мнению Е.Н. Лобачева, актуальность вопроса, касающегося новых требований ИКАО в области владения английским языком летно-диспетчерского состава, зафиксированные в 164-й Поправке к Приложению 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу», на данный момент трудно переоценить. 5 марта 2008 года – не то время, когда надо будет приступить к обучению авиаперсонала по новым стандартам. К этому моменту все пилоты и диспетчеры задолжанные в сфере международных авиатранспортировок, уже должны быть подготовлены к работе в новых условиях, следовательно, должны быть не только обучены, но и протестированы. Масштабы нашей страны эту задачу за один день не решить. Перед рабочей группой, созданной при ФНСТ и состоящей из ведущих специалистов, стоит очень серьезная задача – создать методологическую, юридическую, процедур-

УТВЕРЖДЕННЫЙ ИСПОЛКОМ

ную основу для проведения реформ в системе обучения авиационного персонала. Вопрос же самого обучения языку надо решать уже сегодня, не откладывая на потом. Еще более серьезно стоит подойти к вопросу выбора авиационного учебного центра.

Последний этап реформ, хотелось бы отметить, это в гражданской авиации языковой подготовки авиационных специалистов занимаются как отраслевые учебные заведения, так и учебные центры, в том числе учебные центры авиаконцернов. Однако проводить обучение авиационного персонала в соответствии с требованиями ИКАО могут лишь сертифицированные учебные заведения, имеющие к тому же лицензию на каждый вид языковой подготовки. Сегодня этим параметрам соответствуют учебные центры авиаконцернов «Аэрофлот», «Трансаэро», «Волга-Днепр» и Учебный центр «КомпЛинг». О последнем журналу уже подробно рассказывал («Гражданская авиация» № 2, 2005 г.).

Напомним, «КомпЛинг» работает на рынке языковых услуг уже пятнадцать лет по лицензии Департамента образования Москвы и является образовательным учреждением Московской области. За это время в нем обучилось более десяти тысяч слушателей. Здесь накоплен большой опыт преподавания профессионально-ориентированного языка, это направление в Центре развивается очень успешно. Его услугами уже воспользовались сотрудники многих организаций и компаний. Преподаватели «КомпЛинга» — а это специалисты высшей квалификации — дают слушателям как определенный объем общего курса английского, причем в зависимости от имеющихся базовых знаний, так и узкопрофессиональный язык.

Учебный центр «КомпЛинг» имеет сертификат ФСНСТ, все соответствующие виды языковой подготовки лицензия, ни говоря уже об уникальных, специально разработанных для авиационных учебных программ. Они в полной мере адаптированы к требованиям международных стандартов, существующих в обучении английскому языку. Это очень важно, поскольку отвечает смыслу 164-й Поправки ИКАО, нацеленной на стандартизацию процесса обмена информацией как летного, так и наземного авиационного персонала. Причем следует, наверное, особо подчеркнуть, что по этому международному стандарту «КомпЛинг» работает уже с 1991 года, и опыт накопленный преподавателями Учебного центра за этот срок, позволяет сдвигать вперед соответствующие программы для авиационистов. Преподаватели «КомпЛинга» помогут провести также и специальное тестирование персонала авиапредприятий, которое позволит определить время, необходимое для овладения IV рабочим уровнем, составляя программу обучения, максимально учитывающую потребности каждого конкретного авиапредприятия.

Директор Учебного центра «КомпЛинг», кандидат педагогических наук Наталья Баротова вошла в состав рабочей группы, утвердившей решением конференции по внедрению международных стандартов, касающихся языковой подготовки летного экипажа и диспетчеров ОВД. Она активно участвует в выработке критериев оценки соответствия авиационного английского требованиям ИКАО.

В. ШТОВ

с. Москва

Кomitee авиационеров «Эрбас» под председательством Ноэля Форжара (Noel Forgeard) утвердил новый состав Исполнительного комитета «Эрбас». Новому составу комитета, который возглавил назначенный в июне на пост президента «Эрбас» Густав Хумберт (Gustav Humbert), поставлена задача обеспечить успешную деятельность «Эрбас» в предстоящие годы. Советом директоров концерна EADS и руководством фирмы BAE Systems утверждены назначения новых назначенных лиц членами Исполнительного комитета «Эрбас».

Шарль Чампюэн (Charles Champagnon), которому 50 лет, назначен исполнительным директором «Эрбас» при сохранении за ним должности руководителя программы A330. В этом статусе г-н Чампюэн занимает пост № 2 в руководстве «Эрбас» и является заместителем президента компании, одновременно продолжая возглавлять программу, осуществление которой имеет решающее значение для будущего «Эрбас».

Джон Лейн (John Leamy), 55 лет, назначен исполнительным коммерческим директором «Эрбас». В этой должности он продолжает осуществлять руководство всеми направлениями коммерческой деятельности «Эрбас», включая продажи самолетов, маркетинг, подготовку контрактов, контроль коммерческой деятельности, работу управления финансами и работу с различными структурами. На его место также возложено общее руководство дочерними компаниями Airbus North America, Airbus China, Airbus Japan, российским представителем «Эрбас» и региональными офисами по продажам самолетов.

Андриас Шпирер (Andreas Spierer), 58 лет, сохранил за собой пост финансового директора «Эрбас». Эрик Пилоти (Erik Pilot), 48 лет, продолжает работать в должности исполнительного вице-президента по кадрам.

Ранее занимавший пост исполнительного вице-президента по закупкам Том Вильямс (Tom Williams), которому 53 года, назначен исполнительным вице-президентом по программам (гражданского и военного назначения). В этом статусе он будет отвечать за обеспечение рентабельности всех программ, разработку новой продукции, поставку самолетов заказчикам в установленные сроки и предоставление надлежащего качества послепродажного обслуживания.

Хуан Карлос Мартинес Сайо (Juan Carlos Martinez Sainz), 44 года, ранее занимавший должность старшего вице-президента и руководителя программы A400M. Он назначен исполнительным вице-президентом по военным программам и будет непосредственно подчиняться г-ну Вильямсу. В новой должности г-н Мартинес Сайо будет отвечать за осуществление программы A400M, а также программ модернизации самолетов «Эрбас» для военных целей.

Карл-Хайнц Хартманн (Carl-Heinz Hartmann), 54 года, назначен исполнительным вице-президентом «Эрбас» по операционной деятельности и будет отвечать за проектирование, производство и развитие производственных возможностей. На этом посту он заменит Жерара Блонна (Gerald Blanc), который после 38 лет работы в авиационной промышленности принял решение уйти из «Эрбас». До настоящего момента г-н Хартманн работал исполнительным вице-президентом «Эрбас», осуществлявшим общее руководство комплексным производственным центром компании. В этой должности его заменил Алан Флоранс (Alain Flourants), 48 лет. До настоящего назначения г-н Флоранс работал старшим вице-президентом «Эрбас», руководя комплексным производственным центром, ответственным за производство центрального сегмента фюзеляжа самолетов «Эрбас».

Руководство деятельностью «Эрбас» по закупкам возложено на Алену Курнора (Henri Courbion), 42 года. Ранее он занимал пост президента Airbus North America. В должности исполнительного вице-президента по закупкам г-н Курнора будет отвечать за все направления соответствующей деятельности «Эрбас», поддерживать отношения с поставщиками и обеспечивать своевременную поставку всех закупляемых материалов по приемлемой стоимости и надлежащего качества.

В состав Исполнительного комитета «Эрбас» также вошел Оливье Андриас (Olivier Andrieu), 43 года. Он стал исполнительным вице-президентом «Эрбас» по стратегическому развитию и кооперации. До настоящего назначения г-н Андриас занимал должность старшего вице-президента и руководил программами A330, A340 и A350.

«Этот руководящий состав объединяет огромный опыт, накопленный во всех подразделениях «Эрбас», с глубокими знаниями специфики «Эрбас» и конкурентов рынка носителей новых типов самолетов. У нас также сохраняется проверенное временем и блестящее компетенцией, благодаря тому, что с нами продолжают работать такие опытные руководители, как Джон Лейн, который под руководством Ноэля Форжара вывел поставщика нашей коммерческой деятельности на новый высотный уровень», — сказал Густав Хумберт по поводу новых назначений. — Наша производственная команда вместе с 53000 сотрудников «Эрбас» в состоянии справиться с любыми производственными задачами в интересах наших заказчиков и авиационеров».

Г-н Хумберт выразил особую признательность Жерару Блону за его выдающуюся деятельность в гражданском авиационном, которая всегда, прямо или косвенно, была связана с «Эрбас». Г-н Блон поступил на работу в Aérospatiale в 1967 году и вскоре после этого включился в сферу международного сотрудничества, представив интересы этой фирмы в Латинской Америке. В 1985 году он пришел в «Эрбас Индустри» и возглавил отделение послепродажного обслуживания, сумев должным образом организовать работу этой ответственной службы в период ввода в эксплуатацию первого в мире пассажирского самолета нового поколения с единой системой управления авиалайнера A320. Благодаря последовательному пребыванию на разных руководящих должностях г-н Блон накопил большой опыт работы во многих направлениях, продолжая отличаться высокой эффективностью и преданностью делу. Г-н Блон занимал посты финансового директора Deutsche Aerospace Airbus в начале 90-х годов и главы Aérospatiale Matra Airbus в 1999 году. В 2000 году г-н Блон вернулся в «Эрбас» на должность исполнительного вице-президента по программам. Затем он стал исполнительным вице-президентом по операционной деятельности. С 2000 года г-н Блон входил в состав Исполнительного комитета «Эрбас».

«Многие годы мы вместе с Жераром работали по программам «Эрбас». Я в полной мере ценю опыт, выдающийся знания и целостность, проявленные в решении любых задач», — отметил г-н Хумберт. — В последние годы он внес большой вклад в успешную интеграцию «Эрбас» в единое предприятие, а также в замкнутое продвижение многих программ «Эрбас», включая программу «Flyer 06» по созданию распадающейся космической ракеты-носителя. От всего коллектива «Эрбас» и лично бы я благодарил Жерара за его выдающийся вклад в развитие авиации и преданность «Эрбас» и пожелать ему всего самого наилучшего».

Авиационеры «Эрбас» являются Европейский авиационный и оборонный концерн EADS и фирма BAE Systems.

■ НАШ ДАЙДЖЕСТ

В последнее время в средствах массовой информации можно найти все больше материалов, посвященных авиации общего назначения (АОН), к которой относятся деловая, частная (любительская) и спортивная авиация. Насколько велика роль АОН в мире и можно ли говорить о том, что она дополняет коммерческую авиацию? Разговаривая на эту тему с людьми, так или иначе имеющими отношение к авиации, можно услышать различные точки зрения. Применительно к российской действительности мнения в основном складятся в том, что объем перевозок ничтожен, количество воздушных судов измеряется считанными десятками, наземной инфраструктуры не существует, отношение к такой авиации, мягко говоря, несерьезное. Считается, что в мире ситуация значительно лучше. Так насколько же она лучше?

Как уже упоминалось, подавляющее количество воздушных судов (в США этот процент наиболее высок) составляют именно самолеты АОН. Казалось бы, все аэропорты Америки должны быть забиты малой авиацией. Те же, кто летал в США и бывал в крупных американских аэропортах, не могут рассказать о большом количестве самолетов АОН. Действительно, в крупнейших аэропортах Нью-Йорка Newark, LaGuardia и Kennedy доля АОН составляет лишь около 5% от общего потока.

Так где же прячется многотысячная воздушная армия? Это небольшие аэропорты, в которых, как правило, не выполняются полеты по расписанию. Для сравнения: в США рейсовой авиацией используется 580 аэропортов, а самолеты АОН имеют

ны системы ILS. Аэропорт действует круглосуточно, хотя его руководство поддерживает добровольное запрещение полетов с 24.00 до 06.00. Согласно национальному плану интегрированных систем аэропортов (National Plan of Integrated Airport Systems) аэропорт Teterboro используется в качестве «разгрузочного», обслуживающего полеты деловой авиации в районе Нью-Йорка и северо-восточных районов штата Нью-Джерси.

Аэропорт обслуживает курьерские сети Федеральных резервных банков и является хабом для перевозок малотоннажных грузов. Кроме того, Teterboro основная база для срочной транспортировки больных, а также органов, необходимых для проведения операций по трансплантации в медицинских центрах региона. В аэропорту работают 5 компаний-эксплуатантов (Fixed Based operators FBO). Такие компании предоставляют услуги по заправке, ремонту, хранению, буксировке, уборке воздушных судов, а также по их продаже и

Куда летит АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ?

16 С.УСАНОВ,
кандидат технических наук,
заместитель генерального
директора по проектированию
и контролю качества НПО
«Прогрестех»;
А.ПЛОХОВА,
директор по международному
сотрудничеству
НПО «Прогрестех»

И зучая мировую авиацию, авторы статьи открыли для себя удивительные цифры. Оказывается, что 89% всех воздушных судов в мире работают в рамках АОН, 87% всех полетов классифицируются как полеты АОН и 80% всех пилотов летают на самолетах АОН. Вопрос о самом крупном в мире авианеавиационном сегменте. Это тысячи, а вернее десятки тысяч «маленьких самолетов», на которых летают высококлассные профессионалы и пилоты-любители.

Что, кроме удовольствия и острых ощущений, движет людьми, садящимися в кабину самолета? Конечно же, интересы бизнеса. Вместе с ростом технического прогресса рядовой коммодор и руководитель компании последовательно меняли грузовой повозку на железнодорожный вагон, потом на автомобиль и, наконец, на самолет. Сейчас АОН — важнейшая часть глобальной транспортной системы, дополняющая не только коммерческую авиацию, но и другие виды транспорта. Обороты, связанные с АОН, исчисляются миллиардами долларов, во роль в экономике многих стран трудно переоценить. Однако оставим вопросы собственно авиации и поговорим о ее использовании на рассмотренных специалистах и займемся не менее интересной проблемой наземного базирования самолетов.

Беспорный лидер в использовании АОН — Соединенные Штаты Аме-

риканские Соединенные Штаты Америки. Возможность летать примерно с 5400 аэродромов. В том же Нью-Йорке основной поток АОН проходит через местные аэропорты Teterboro, Morristown, Westchester, Islip. Поначалу мы со структурой наземного базирования АОН на примере этих аэропортов.

Аэропорт Teterboro находится в 12 милях от центра Манхэттена. Площадь аэропорта составляет около 330 га. На 36 га служебно-технической территории расположены 19 ангаров общей площадью 37 тыс. кв. м, административные здания — 12 тыс. кв. м, мастерские — около 15 тыс. кв. м, два склада ГСМ. Аэропорт располагает двумя ВПП. Наличие двух перекрещивающихся полос — наиболее характерное планировочное решение практически для всех аэропортов АОН в США. Такое решение позволяет значительно снизить влияние бокового составляющей ветра на относительную небольшую по массе самолеты. Размеры взлетно-посадочных полос: 1830x45 м и 2130x45 м. Общая протяженность рулевых дорожек около 7 км, ширина большинства из них — 18 м. ВПП имеют ограничения по весу: 22500 кг для одноколесной нагрузки, 45000 кг для двухколесной. Каждая из полос оборудована огнями высокой интенсивности с одного из курсов посадки и огнями средней интенсивности с другого. Для подходов к полосам установле-

ны системы ILS. Аэропорт действует круглосуточно, хотя его руководство поддерживает добровольное запрещение полетов с 24.00 до 06.00. Согласно национальному плану интегрированных систем аэропортов (National Plan of Integrated Airport Systems) аэропорт Teterboro используется в качестве «разгрузочного», обслуживающего полеты деловой авиации в районе Нью-Йорка и северо-восточных районов штата Нью-Джерси.

Аэропорт обслуживает курьерские сети Федеральных резервных банков и является хабом для перевозок малотоннажных грузов. Кроме того, Teterboro основная база для срочной транспортировки больных, а также органов, необходимых для проведения операций по трансплантации в медицинских центрах региона. В аэропорту работают 5 компаний-эксплуатантов (Fixed Based operators FBO). Такие компании предоставляют услуги по заправке, ремонту, хранению, буксировке, уборке воздушных судов, а также по их продаже и

аренде. Они предоставляют питание, помещения для экипажей, бронирование гостиниц, залы для совещаний, прокат и аренду автомобилей и др. Количество базировавшихся воздушных судов — 164, в том числе с одним двигателем — 57, с несколькими двигателями — 13, реактивными — 81, вертолетов — 13.

Статистика последних двадцати лет эксплуатации аэропорта показывает стабильное количество взлетно-посадочных операций — около 200 тыс. в год. Среднее количество операций 631 ежегодно.

Аэропорт Morristown расположен в 3 милях восточнее г. Морристауна. Здесь базируются самолеты 54 крупнейших национальных корпораций. Аэропорт располагает двумя ВПП размерами 1830x45 м и 1220x45 м. Ограничения по весу: 13500 кг для одноколесной нагрузки и 36000 кг для двухколесной. Сверхинтенсивное оборудование высокой и средней интенсивности (с разных курсов посадки). Система посадки U.S. В аэропорту выполняются международные рейсы. Предоставляются услуги по обслуживанию и ремонту самолетов, размещению их в ангарах. На территории работают 4 аэроклуба и 3 авиашколы, центр профессиональной летной подготовки, отделение гражданского воздушного патруля и другие организации. Парк воздушных судов на аэродроме — 264 единицы. В том числе 167

самолетов однодвигательных, 30 с несколькими двигателями, 55 реактивных, 12 вертолетов. В среднем выполняется 573 взлетно-посадочные операции ежедневно.

Один из крупнейших аэропортов деловой авиации в США **Westchester**. Ежегодно он обслуживает более 1 млн пассажиров. Площадь аэропорта свыше 280 га. Имеются две пересекающиеся полосы размерами 2000x45 м и 1350x45 м. Здание пассажирского терминала трехэтажное. Напротив терминала трехэтажная парковка, которая соединена с терминалом мостом. В аэропорту работают таксомини и другие службы для обеспечения международных полетов. Услуги для деловой авиации предоставляются четырьмя компаниями-эксплуатантами (FBO). Количество воздушных судов на аэродроме – 385. Среднее количество операций – 439 ежедневно.

И, наконец, четвертый из рассматриваемых аэропортов АОН в окрестностях Нью-Йорка **Islip**. Статистические данные о работе этого четырехполосного аэропорта (плюс две вертолетные площадки) еще более впечатляющие: почти 240 тыс. операций в год, в среднем 648 ежедневно. Парк воздушных судов на аэродроме – 229 самолетов и вертолетов. Большой объем взлетно-посадочных операций во многом объясняется большим количеством (свыше 80 тыс.) транзитных полетов авиации общего назначения. В аэропорту работает четыре компании-эксплуатанта (FBO).

Проанализировав эти и ряд других аэропортов, можно сделать следующие выводы. Большинство из них имеют полосу, оборудованные для точного захода на посадку, развитую сеть рулевых дорожек и мест стоянок, а также службно-техническую территорию, включающую ангары, ремонтные мастерские и административно-служебные здания. Аэродромы, как правило, располагают двумя преференцированными полосами. Среднее интенсивность полетов составляет на таких аэродромх от 50 до 600 в день. Количество базированных самолетов – от нескольких десятков до нескольких сотен.

Насколько актуален вопрос АОН для России? Вполне определенно можно прогнозировать повторение мирового опыта развития авиации и в нашей стране. Также определенно можно утверждать, что развитие АОН будет происходить параллельно росту экономики страны и благосостояния граждан. Хочется надеяться, что путь от зарождения любительской и деловой авиации до цивилизованного широкомасштабного ее использования мы пройдем достаточно быстро.

По роду своей профессиональной деятельности авторам приходится иметь дело с крупными аэропортами и с той частью АОН, которая выполняет деловые перевозки (другое название: бизнес- или VIP-перевозки). С проблемами базирования любительской и спортивной авиации они

знакомы в меньшей степени и поэтому выводит их обсуждение за рамки настоящей статьи.

Как и где базируется российская деловая авиация? Во-первых, следует отметить, что в России нет ни одного аэропорта, ориентированного на обслуживание деловой авиации и располагающего полноценной инфраструктурой по наземному обслуживанию, ремонту, заправке, поставке запчастей и т.п. Нет и компаний-эксплуатантов (аналогов американских FBO), предоставляющих комплекс этих услуг (не путать с компаниями, предоставляющим услуги по авиационно-ремонтным работам). Хотя начало этому процессу положено в виде бизнес-терминалов (центров деловой авиации) в московских аэропортах Внуково, Шереметьево, Домодедово, VIP-терминала в Самаре. Несколько дальше продвинулась компания «АВКОМ» и «Газпромэвиа», располагающие, соответственно, ангаром для хранения и технического обслуживания самолетов в Домодедове и четырьмя современными ангарами в подмосковном аэропорту Остафьево.

В настоящее время проводится полномасштабная реконструкция старейшего московского аэропорта Внуково. Наряду с другими объектами начаты работы по созданию Центра бизнес-авиации Внуково-3. В перспективе проект предусматривает создание комплекса сооружений для эксплуатации и наземного обеспечения бизнес-авиаперевозок — практического прообраза бизнес-аэропорта. Будущий Центр должен, по замыслу его создателей, обеспечить пассажирам и авиакомпаниям качество услуг, соответствующее мировому уровню.

Как видим, в настоящее время российская деловая авиация сосредоточена в крупных аэропортах. Говорить о самостоятельном базировании пока рано из-за незначительного количества полетов. Однако количество полетов деловой авиации во всех российских аэропортах на порядок меньше годового количества аналогичных полетов, выполняемых в одном из аэропортов АОН США, перечисленных выше.

Существующие московские бизнес-терминалы располагают на зданиях аэропортов. С точки зрения обеспечения всесторонней безопасности и конфиденциальности, это,



безусловно, удобно. Но зато снижаются такие преимущества деловой авиации, как отсутствие усталости и приятные впечатления от полета и, самое главное, эффективное использование времени. Посудите сами: чтобы вырваться на исполнительный старт во второй летной зоне аэропорта Домодедово, самолету необходимо пробыть от перрона Комплекса деловой авиации по рулежным дорожкам расстояние в 6 км.

Несмотря на все трудности и издержки в развитии деловой авиации, в частности, авиации общего назначения в целом, отмечается ее значительный прогресс. Потенциал АОН в России огромен в силу двух основных причин: наличия огромной территории и реального роста экономики. Мировые эксперты считают авиацию барометром ситуации в стране. С ростом потребности в авиации общего назначения будет развиваться и наземная инфраструктура, будут появляться новые аэропорты.

Журнал «Аэропорты. Прогрессивные технологии»

На снимках: так вышедший изнутри и снаружи пассажирский комплекс компании «АВКОМ» в аэропорту Домодедово.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



Ветерану Аэрофлота, заслуженному пилоту СССР, кавалеру восьми орденов, в том числе трех орденов Отечественной войны 1-й и 2-й степени Харитону Николаевичу ЦХОВРЕБОВУ 15 сентября этого года – 85 лет!

В это трудно поверить. В свои почтенные годы Харитон Николаевич по-прежнему легко на подъем, ведет большую общественную работу, как и прежде, не терпит компромиссов, рубит правду-матку в глаза, инспектора на должности и чины, имеет свою точку зрения на происходящие события, в том числе в гражданской авиации, Аэрофлоте. Его энергии, целеустремленности по-прежнему можно позавидовать.

В мыслях Харитон Николаевич часто возвращается в молодость, когда после долгих уговоров и хождений по инстанциям был зачислен в аэроклуб, впервые самостоятельно поднялся в небо на учебном самолете. Было это в 1938 году. Уже тогда преподаватели и инструкторы обратили внимание на молодого парника, который среди своих сверстников выделялся особой усидчивостью, стремлением всегда и во всем быть первым, желанием помочь товарищам, умением отстаивать свою точку зрения, добывать правды без оглядки



ВСЕГДА БЫЛ ПЕРВЫМ

на то, нравится это кому или нет. Аэроклуб Харитон Цховребов окончил в числе лучших. В непонимые давать лет был направлен на курсы летчиков-инструкторов.

С началом войны Цховребов настойчиво добивался отправки на фронт, но у работников военкомата было свое мнение на этот счет. Осенью 1941-го Харитон Николаевич был назначен летчиком-инструктором военно-авиационной школы, и лишь после ее расформирования (в октябре 1942 года) попал в действующую армию, в санитарную авиацию. Как наиболее подготовленному летчику полка, к тому же не терпящему голову в самой сложной обстановке, ему поручили выполнение наиболее ответственных заданий. Летал в тыл противника, доставлял медикаменты, обратно вывозил раненых, часто «на одном крыле и честном слове». Всего за годы войны Харитон Николаевич совершил 664 боевых вылета. Ему обязаны жизнью тысячи наших солдат и офицеров, которым он в прямом смысле слова спас жизнь.

Ему пролила карьеру военного, а он ментал с мирной работе. Перевозить пассажиров, гулять, дарить людям радость от долгожданных встреч, возможности побывать в дальних странах. Поэтому в 1946 году уволился в за-

пас, перешел на работу в гражданскую авиацию. Летал пилотом, командиром корабля, пилотом-инструктором, командиром авиазасадрилы. Был командиром летного и учебно-тренировочного отрядов, возглавлял Шереметьевский объединенный авиотряд.

За четверть века работы на международных линиях Цховребов одним из первых в Аэрофлоте освоил полеты на самолетах Ли-2, Св-47, Ил-12, Ил-14, Ту-16, Ту-104, Ту-114, Ил-62, Ил-62М. Для Харитона Николаевича чем было труднее, опасней, тем интересней. В то же время он на дух не переносил людей, склонных к авантюризму, к пресловутому русскому «авось». Он знал, чем это чревато в авиации. «Точный расчет, помноженный на опыт и знания, – вот ключ к успеху», – считал Харитон Николаевич, всю жизнь неукомительно следуя этому правилу.

Сам Цховребов считает себя в высшей степени счастливым человеком. Потому что всю жизнь занимался любимым делом. Рядом с ним всегда, даже в самые трудные минуты находились верные друзья, с которыми, как говорится, можно не раздумывая идти в разведку. А еще Харитон Николаевич постарившись был первоочередным на многие международные

авиамаршрутах. В частности, открывать воздушную линию в Газану.

– Для Ту-114 и нас, пилотов-международников, первые полеты на Кубу стали серьезным испытанием, – вспоминает Харитон Николаевич. – Из нескольких вариантов маршрута требовалось выбрать наикратчайший и наиболее безопасный.

Первый рейс на Гавайи выполняли два взаимозаменяемых экипажа. Первый возглавлял Александр Витковский. Валетов в Москве, он вел самолет первые пять часов. Летали на высоте восемь-одиннадцать тысяч метров. Все заранее составленные расчеты по режиму полета, расходу топлива подтверждались. Над Африкой места в пилотской кабине занял экипаж Харитона Цховребова. Более 1300 километров летели над бескрайними океанами.

Первую посадку Ту-114 совершал в столице Гвинеиской Республики. При полете к Конакри самолет попал в густую дождевую облачность. Витковскому, который сменил Харитона Николаевича после пяти часов полета, пришлось маневрировать, чтобы выйти на аэродром, окруженный горными вершинами. Нужна была идеальная точность в пилотировании. Малейшая ошибка могла привести к серьезным последствиям. Все это понимали,

поэтому работали слаженно, без какой-либо суеты и нервозности. Приземлившись, после московской ночной прохлады летчики попали в сорокаградусную жару. Несмотря на тяжелые условия, весь день экипажи готовились к полету через океан.

– На этот раз взлет производил наш экипаж, – вспоминает Харитон Николаевич. – Не скрою, волновался. Шутка ли, выбраться из темно-свинцовых облаков с максимальным взлетным весом, ведь до Гаваны предстояло лететь без посадки, к тому же более пяти тысяч километров над океаном. Так что заправились «под завязку».

Через три часа после вылета из Конакри Цховребова сменил Витковский. Несколько часов отдыха, и Харитон Николаевич снова в командирском кресле. Внизу – синие воды Карибского моря, остров Ямайка. Все ближе Куба. На горизонте появились очертания гор. Это были Сьерра-Маэстра. У самого берега Мексиканского залива широко раскинулась Гавана. Начали снижаться. Над аэродромом сделали традиционный круг. С «вышки» просят еще раз пройти над взлетно-посадочной полосой, чтобы встречающие могли полюбоваться красавцем-самолетом, а телевизионщики заснять этот исторический момент. Но надвигалась мощная гроза, и командир принял решение садиться. Только успели колеса коснуться бетона, как хлынул тропический ливень. Невзирая на непогоду, все встречающие, а их было немало, направились к самолету, восторженно приветствуя советских летчиков, делегацию Аэрофлота во главе с начальником ГУ ГВФ Евгением Логиновым, которая прилетела для переговоров об открытии регулярной воздушной линии между Москвой и Гаваной.

В декабре 1962 года на самолете Ту-114Д под руководством Харитона Николаевича Цховребова был выполнен технический рейс на Кубу через Баренцево море вдоль берегов Гренландии, Канады и США. Ту-114 пролетел без посадки 10900 километров. Всего 13 часов 55 минут потребовалось нашему авиалайнеру, чтобы совершить стремительный бросок из западного полушария в восточное.

Первые успешные полеты на Кубу показали, что у нового советского лайнера большой запас надежности, а наши летчики одни из лучших в мире. Поэтому у руководства страны и гражданской авиации появилась мысль открыть прямые полеты из Москвы в Японию. Выгода нового маршрута была очевидна – это был самый короткий путь из Европы в Страну восходящего солнца. Поэтому в успешном завершении переговоров об открытии нового рейса были заинтересованы обе стороны. Договорились, что самолеты будут пилотировать советские экипажи, а вот бригады бортпроводников будут смешанными.

Когда все вопросы были оговорены и дело оставалось за малым – подписать соглашение о начале полетов, японская делегация неожиданно заявила, что их страна не может принять наш самолет, так как Ту-114 не отвечает требованиям, которые име-

лись на аэродроме Ханзада по условиям взлета и посадки.

Наша делегация предложила не торопиться с окончательными выводами, а еще раз все хорошенько просчитать и продумать. День заседают, второй. Никаких сдвигов. Японцы стоят на своем.

И тогда Евгений Логинов, в ту пору уже министр гражданской авиации, вспомнил, что у Цховребова вроде бы были свои расчеты на этот случай. Срочно вызвал Харитона Николаевича. Министр был явно не в духе.

– Японская сторона утверждает, что аэропорт Ханзада не может принять наш самолет. Что вы думаете по этому поводу?

– А что тут думать? – сказал Харитон Николаевич. – Технический рейс мы уже сделали. У японской стороны к нам не было вопросов. К тому же мы сделали все расчеты, правда, с ними не соглашаются специалисты туполевского ОКБ.

Евгений Федорович просмотрел бумаги, позвонил Сергею Егеру, заместителю главного конструктора, попросил его принять Цховребова, проверить его расчеты. Вечером того же дня документы были подписаны. 10 августа 1966 года Ту-114 под управлением Харитона Николаевича поднялся в небо и взял курс на Токио. Как и рассчитал Цховребов, полет прошел без особых осложнений. В аэропорту Ханзада экипаж встречали члены правительства, депутаты парламента, представители МИДа, корреспонденты крупнейших газет и журналов не только Японии, но и многих стран мира.

Сразу по прилету в здании аэропорта прошла пресс-конференция. Журналистам был представлен экипаж Ту-114 во главе с Цховребовым. Именно ему больше других задавали вопросы журналисты. Был среди них и такой: «Как вам удалось посадить столь большой самолет на такой небольшой взлетно-посадочной полосе?»

Не вдаваясь в подробности (об этом был отдельный профессиональный разговор с японскими коллегами), Цховребов ответил: «Благодаря точному расчету и знанию технических возможностей самолета».

Харитон Николаевич – единственный в Аэрофлоте командир корабля, которому было дважды доверено продемонстрировать на международном авиасалоне в Ле Бурже новую отечественную авиатехнику – самолеты Ту-104Б (в 1959 году) и Ту-114 (в 1961 году). Он был участником воздушного парада 1967 года в московском аэропорту Домодедово, принимал активное участие в проведении эксплуатационных испытаний флагманов отечественной авиации самолетов Ту-114 и Ил-62М.

А еще Харитон Николаевич гордится, что более 150 командиров воздушных судов называют его своим наставником. Он был строгим учителем. Не прощал халатности, нечестности, пренебрежительного отношения к работе. Но если видел, что у летчика божий дар, что он искренне стремится стать профессионалом, не жалел сил и времени, чтобы подготовить его к полетам в новой должности.

Мало кто знает, что в 1973 году Цховребов был представлен к присвоению звания Героя Социалистического Труда. Но наградной лист положили «под сукно». В 1997 году ФАС России оформил и направил в Комиссию по государственным наградам при Президенте России документы на присвоение Цховребову звания Героя России. Но руководители ведомства менялись с такой скоротечностью, что ни у одного из них не нашлось времени «дать ход» бумагам. Обидно.

15 сентября в квартире Харитона Николаевича соберутся самые верные друзья. Приедет младшая сестра Евгения Николаевича. Рядом с юбиляром за праздничным столом будет сидеть супруга Мария Афанасьевна, с которой Харитон Николаевич прожил в любви и согласии без малого шестьдесят лет и которую считает своим ангелом-хранителем. Будут поздравления. И пожелания. Главное – не болеть, оставаться таким же оптимистом, жизнелюбом, трудолюбом, каким его знают авиаторы не только Аэрофлота, но и других российских и зарубежных авиакомпаний, с которыми Харитон Николаевича сводила судьба.

Анатолий ИВАНЕНКО

г. Москва.

Так перевозили раненых в годы войны.

Фототека журнала.



Торжественное построение курсантов училища.



АЛЫМА-МАТЕР КРЫЛАТЫХ

В этом месяце одно из старейших в отрасли Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации отмечает свое семидесятилетие. В биографии этого уникального учебного заведения, известного авиаторам многих стран мира, нашли отражение многие страницы истории отечественной гражданской авиации.

Летопись его начинается с 1935 года, когда приказом по Главному управлению Гражданского Воздушного Флота в небольшом городке Батайске были созданы Курсы высшей летной подготовки. Начальником их был назначен молодой пилот Г.А. Пружинин. Задачи Курсов были таковы: переподготовка пилотов по самолетождению по приборам, по радио, ночью и в затрудненных метеословниках, а также переподготовка в высший класс на тяжелые самолеты. Конечно, авиационная техника тех уже далеких предвоенных лет сегодня кажется несовершенной, но не будем забывать, что для своего времени и Р-5, и ПС-40, и Сталь-2 были весьма неплохими машинами. На Р-5, например, сласали челюскинцев. Кстати, три машины, участвовавшие в легендарной эпопее, были переданы Курсам и летать на них считалось особой честью.

В 1936 году на КВЛП стали поступать самолеты ПС-40 и ПС-84 — первые с убирающимися шасси. Эта авиационная техника создала возможность перехода от воздушных полетов к слетам, к полетам без видимых ориентиров. Новые самолеты требовали и новых методов обучения летного состава, более углубленного подхода к технике пилотирования. Поэтому в 1939 году был создан еще и летный Центр, начальником которого стал известный пилот Н.П. Шебанов. В Центре проходили сборы преподавателей и инструкторов-пилотов учебно-тренировочных отрядов. Летный Центр и Курсы к тому времени перебазировались в Мнеральные Воды и стали основными учебными заведениями Аэрофлота.

КРЫЛАТЫХ



Когда началась война, Курсы были эвакуированы в Ташкент, где готовили летный состав как для ГВФ, так и для армии. Всего за годы войны на Курсах было переучено такое количество летно-подъемного состава, которого хватило бы на сто авиалотов. В 1947 году Курсы и летный Центр были объединены в Школу высшей летной подготовки, которая сначала базировалась в Бугуруслане, а с 1950 года в Ульяновске. Здесь практически всё пришлось начинать с нуля. ШВПЛ было выделено большое количество кирпичача трехэтажное здание бывшей городской богадельни. Обустраивались быстро, надо было выполнять план по переучиванию, и вскоре в Ульяновск прибыли первые слушатели на самолет Ли-2. Главная проблема состояла в том, что не было

современного аэродрома со взлетно-посадочной полосой, способной принимать тяжелые самолеты. Его строительство, несмотря на титанические усилия коллектива, затягивалось, а ведь на подходе был первый отечественный реактивный пассажирский авиационный самолет Ту-104. Поэтому было принято решение создать еще один летный учебно-тренировочный Центр, который сначала находился в Москве, а затем в Новосибирске. Через несколько лет, когда в Ульяновске завершилось строительство материально-технической базы, он был объединен с ШВПЛ.

С 1956 года Школа готовила экипажи на самолеты Ил-14, Ил-18, Ту-104, Ту-124, Ан-10. Начался новый этап в деятельности учебного заведения, связанный с

Ректор училища, заслуженный пилот СССР
В.М. Ржевский.

началом подготовки летного и технического состава для зарубежных авиаконцернов. К тому времени у коллектива Школы был накоплен большой опыт учебно-методической работы. Внедрялись новые формы и методы обучения, рос научный потенциал учебного заведения. В 1974 году при Школе был создан учебно-методический центр, который занимался разработкой основных нормативных документов, созданием методических пособий по технике полетов и внедрению единой методики летного обучения. В нем также разрабатывались требования к уровню профессиональной подготовки летного состава.

Опыт коллектива, хорошая материально-техническая база, научно-методическая работа определили дальнейшую судьбу учебного заведения. В начале 80-х годов прошлого века оно становится Центром по совместной подготовке летного, технического и диспетчерского персонала стран – членов СЗВ. В этом

– вид авиации постоянно развивается. Прошедшее, в учебном заведении есть все необходимое, чтобы вести нормальный учебный процесс.

Президент России Владимир Путин поставил задачу создания единого промышленного комплекса, который бы мог выпускать современные самолеты, наступающие зарубежным аналогам. Это выгодно и училищу ОАО «Авиастар», несомненно, будет действовать в комплексе, на нем будет налажен выпуск конкурентных самолетов, а училище, со своей стороны, организует подготовку летного, инженерно-технического состава на эти воздушные суда.

Нынешний год особенный для училища – отмечается семидесятилетие. Идея проведения юбилей училища, которое продолжает называть кузницей летных кадров, поддержала руководство Федерального агентства воздушного транспорта, губернатор Ульяновской области. В училище решили не просто встретить се-



статус учебное заведение просуществовало до 1993 года. После распада СССР прекращение функционирования СЗВА прекратилось финансирование бывшими «братскими» странами этого учебного заведения. Вместо него родилось Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации – первый в России летный вуз.

Сегодня училище готовит и воспитывает летчиков, диспетчеров, управление воздушным движением, авиационных спасателей, менеджеров на воздушном транспорте. За ним остались и функции переподготовки летного состава, хотя и в значительно меньшем объеме, чем во времена СССР. В училище хорошая материально-техническая база, уникальные тренажеры, доставшиеся от Школы высшей летной подготовки и Центра ГА СЗВ. На аэродромном комплексе со взлетно-посадочной полосой, длина которой более четырех километров, установлена современная радиотехническая система посадки. Комплекс позволяет эксплуатацию всех типов современных воздушных судов. Тренажерный комплекс училища – один из лучших в России. В нем установлены тренажеры самолетов Як-18, Як-40, Ан-26, Ил-76 ТД, Ту-204-100, Ту-154, Як-42, Ил-86, Ту-134, Ил-62, специализированные тренажеры, а также тренажеры для бортинонеров, диспетчеров воздушного движения, спасателей-спасателей. Правда, некоторые из них требуют модернизации, но это веление времени

миссиям, но и повысить уровень подготовки кадров, дисциплины, решить хотя бы самые острые социальные проблемы. Пришло время позаботиться о повышении заработной платы не только летного состава, но и преподавателей, технических работников.

В этом году училище отмечает основатель и новой авиационной техникой.



На днях на учебном аэродроме приземлился новый самолет М-101, который выпускает в Нижнем Новгороде. Вуз приобретает его за счет бюджетных средств. Он придет на смену устаревшему самолету Як-18.

Семьдесят лет училищу – дата замечательная. И конечно, собрались на юбилей обязательно ветераны тех, кто стоял у истоков этого учебного заведения, в разные годы руководил им. Назовем лишь несколько фамилий из сотен, заслуживающих того: В.С. Петров, В.С. Титов, К.И. Шубин, М.А. Банный, А.И. Озвский, И.А. Тарашин, П.П. Муштапов. Низкий поклон вам, ветераны, люди, сделавшие столь много, чтобы в России был такой замечательный вуз – Ульяновское высшее авиационное училище.

О. КУЛИКОВ

г. Ульяновск.

В диспетчерском кабинете.

После учебного полета.



Музей училища – это история отрасли.

Фото из архива Ульяновского ВУА.

■ РАЗГОВОР НАЧИСТОТУ

19 сентября 2005 года – 70 лет со дня рождения генерального директора Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт») Юрию Петровичу ДАРЫМОВУ. Вот что написано о нем в энциклопедическом издании «Гражданская авиация России в лицах»:

«Дарымов Юрий Петрович – ветеран гражданской авиации РФ. Кандидат технических наук, доцент.

Действительный член (академик) Международной Академии транспорта. Окончил Бугурусланское летное училище ГВФ (1955), Высшее авиационное училище (1966), аспирантуру Академии ГА (1973). В гражданской авиации с 1955 г. Трудовую деятельность начал в Красноярском управлении ГВФ, где летал пилотом, командиром корабля, работал авиадиспетчером, начальником службы движения аэропорта Красноярск. С 1968 по 1977 г. преподавал и руководил учебным процессом в Академии ГА, являясь начальником кафедры, деканом командного факультета, заместителем начальника. С 1977 по 1987 г. возглавлял Управление учебных заведений МГА СССР. Затем на протяжении четырех с половиной лет был членом Аэронавигационной комиссии Международной организации гражданской авиации (ИКАО, Монреаль), а потом работал директором проекта «Сирена-3». Внес значительный личный вклад в совершенствование подготовки кадров для гражданской авиации. Исследователь проблемы «человеческий фактор и безопасность полетов». Автор 75 научных трудов и публикаций. Инициатор и организатор поиска и воссоздания первых отечественных самолетов, создания музея авиационной техники ГА. Награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы народов, многими отечественными и зарубежными знаками отличия». В канун юбилея я встретился с Юрием Петровичем и попросил его ответить на ряд вопросов.

Ю. П. Дарымов сегодня.

Курсант Бугурусланского летного училища ГВФ, 1955 г.

Командир Ла-2 со своими родителями Валентиной Федоровной и Петром Васильевичем Дарымовыми в эскадрильи Дубинки, 1958 г.



– Юрий Петрович, судя по приведенной выше публикации, Ваш служебный карьерный путь за пятьдесят лет работы в гражданской авиации охватывает различные направления: летное, управление воздушным движением, педагогическое, научное, административное, международное... Почему так многогранно развивалась сфера Вашей деятельности?

– Так уж сложилось, что в жизни мне зачастую приходилось начинать все сначала. Но об этом потом. Сейчас же мне хочется прокомментировать событие, которое недавно произошло в Бугурусланском летном училище, где мы, выпускники разных лет, собрались на презентацию книги Валерия Капрозова «Кольбель быстрых крыльев орлов». Так вот, при обсуждении серии очерков о выпускниках училища, один из действующих пилотов-инструкторов в присутствии курсантов заявил, что мы учились в более легкое время, и сейчас все значительно сложнее, да и куранты сегодня совсем не те. Более того, их в жизни не ждёт ничего хорошего, а одни сплошные трудности...

Я не смог не отреагировать на столь панический выступление. Мы учились в послевоенные годы, которые вряд ли можно назвать легкими. Да и после выпуска из училища перед каждым из нас по службе не расстилали «красную ковровую дорожку» – всего мы добивались своим трудом, а самое главное – никто и никогда не говорил нам о нашей никчемности. Напротив, наши отцы-командиры всегда вселяли в нас чувство уверенности и ответственность за порученное дело. Это начальник училища В.М. Лазуко, начальник штаба С.В. Флоринский, командир летного отряда Н.А. Стояцкий, командир эскадри-



льи Ф.К. Стегин, командир звена Т.А. Размазов, пилот-инструктор летной группы Н.А. Жолудь, старшина отряда Н.И. Савадино... Они учили нас не только профессии, но и не пасовать перед жизненными трудностями и, если надо, не страшась, начинать все сначала.

– Но первоначальные сомнения при заступлении на новую должность у Вас все же, наверное, были?

– Я всегда придерживался известного жизненного плаката: «На службу не напрашивайся, а от службы не отказывайся». При каждом новом назначении в моем распорядке стояла одна и та же фраза: «На предложенную должность – согласен». И в этом и скрывались такие признательные руководителю, с которыми меня свела судьба и у которых перенимал методы и стиль работы. Первоначально это 126-й авиационный транспортный отряд командир Л.Броварин, заместитель по летной службе И.Тутков, командир эскадрильи Г.Иванов, командир ко-



НА СЛУЖБУ НЕ НАПРАВЛЯЛСЯ, ОТ СЛУЖБЫ НЕ ОТКЛЫВАЛСЯ

работ Г.Фридрихович. Затем – Красноярский аэропорт и Красноярское управление ГВФ: начальник службы движения аэропорта Д.Н. Купринов, начальник управления К.К. Тарыхан, начальник управления В.М. Сидорчук, заместитель начальника управления по летной службе И.Ф. Васин, начальник отдела доставки А.Н. Чашан. И если они предлагали мне ту или иную должность, и никогда не подвел их в работе.

– А как Вы восприняли перевод на преподавательскую и научную работу в Академии гражданской авиации?

– Человеку с молодечества присуще чувство любопытства. «Что? Почему? Где? Как? и т.д.» – типичные вопросы раннего возраста. Если они поощряются родителями и в школе, то наступают этап любознательности, перерастающий в познание и исследование. Для нашего поколения в юности была создана атмосфера бесплатного доступа к различному роду кружкам технического творчества, спортивным секциям, библиотекам... Такая же атмосфера, способствующая познанию, была и в училище, и в академии. Ну и, конечно, огромную роль играли педагоги, каждый из которых был

гармоничной личностью и достойным высшего звания. Заметьте, являлись к личности, а не к занимаемой должности, как это порой бывает.

Перечислить всех просто не представляется возможным. Однако решающую роль в переходе на работу в академию (в то время еще ВАУ ГА) сыграл начальник кафедры УВД Михаил Афанасьевич Петерин, который просто-напросто настоял на этом. Потом по предложению П.В. Кадрмышова я был назначен деканом командного факультета, а И.Ф. Васин рекомендовал меня на должность заместителя начальника академии по учебной работе.

Разумеется, все это было не так просто, как может показаться. Надо было заново осваивать и учебный процесс, и исследовательскую работу в области управления воздушным движением. Во всем этом я признателен за поддержку своим коллегам по работе, опытные такие М.А. Тополу, а также П.Д. Остапенко, Н.Н. Соколову, А.А. Цайко, Б.Е. Устиновичу и многим другим. Да и Вы, Анатолий Михайлович, внесли определенную лепту, опубликовав в журнале «Гражданская авиация» еще в 1967 году мою первую статью «НОТ в службе движения».

Потом в результате общения с видными учеными в области «человек-техника» Б.Ф. Ломовым, А.И. Губинским, В.И. Зарковским и соответствующим научным исследованиям мной были написаны десятки других статей, но та особенно дорога – она как бы открыла форточку в науку.

– Переход на работу в министерство начальником Управления учебных заведений был логическим продолжением учебной деятельности или здесь тоже пришлось что-то осваивать заново?

– На эту должность я был назначен по рекомендации заместителя министра гражданской авиации по кадрам А.И. Назарова, который до того совсем лет успешно руководил учебными заведениями. С одной стороны, казалось бы, все правильно: раз позвал учебный процесс в академию, значит хорошо понимают тот же процесс и во всех двадцати пяти учебных заведениях отрасли. Но на самом деле как по масштабам, так и по организационным вопросам и разноплановости – это совсем иной вид деятельности. Да и работа в центральном аппарате МГА таила много подводных камней...

Вместе с тем я сразу же ощутил полную поддержку в делах и начинаниях министра Б.П. Бугаева, всех его заместителей и начальника управления. Это, безусловно, помогло адаптироваться в новой обстановке и найти свое место в сложной министерской иерархии. Надо сказать, что был период бурного развития гражданской авиации, освоения новой авиационной техники и осознания того, что без специалистов с соответствующей подготовкой решать повседневные и перспективные задачи будет невозможно. Всего в те годы в отраслевой системе образования было занято более 90 тысяч человек: постоянный состав, учащийся очной и заочной форм обучения, специалисты повышения квалификации и переподготовки на новую технику. В летных учебных заведениях насчитывалось 1 100 самолетов и вертолетов, совершавших в год 1 млн. 200 тыс. полетов. Годовое бюджетное финансирование составляло 150 млн. руб., плюс к этому 20 млн. руб. на капитальное строительство, да еще дорогостоящие поставки новейшей авиационной техники. Задача состояла в том, что все это надо было освоить и своевременно подготовить высококвалифици-



Директор
УВД аэропорт
Красноярск, 1960 г.

–С именем Ю.П. Дарьмова, талантливого ученого, педагога, организатора, умелого воспитателя личного состава, известного своими трудами в области УВД, связан большой период в развитии командного факультета Академии, решении сложных проблем организации учебной, научно-исследовательской работы, укреплении контактов с предприятиями гражданской авиации. Под его непосредственным руководством проходила корректировка учебных планов и программ, внедрение в учебный процесс вычислительной техники, дисциплин, связанных с развитием новой авиационной техники».

Из книги «50 лет Академии гражданской авиации»

–В начале восьмидесятых годов в Аэрофлоте было принято решение об образовании авиационного музея гражданской авиации. Его создателем и идеологом стал начальник Управления учебных заведений МГА СССР Юрий Петрович Дарьмов, бывший летчик ГВФ, человек совершенно неиссякаемой энергии и музейного авторитета. Он прекрасно представлял себе возможности своих учебных заведений, верил в них, что в короткий срок позволило сделать почти невозможное – организовать лонж, воссоздание и доставку в музей Ульяновского Центра ГА СВВ более 30 отечественных самолетов от По-2, АНТ-4 до Ту-144».

Е. КОНОПЛЕВ, «На край земли за самолетом»

«Юрий Дарьмов в Аэронавигационной комиссии ИКАО – с марта 1987 по октябрь 1991 г. Был первым вице-президентом Аэронавигационной комиссии. В течение своей работы продемонстрировал компетентность и способность анализировать авиационные проблемы. Его обширный опыт и технические знания, полученные в течение многих лет, обеспечили ему возможность сделать значительный и позитивный вклад в успешность работы Аэронавигационной комиссии. Его глубокая расудительность, конструктивные предложения и искреннее желание обеспечить безопасность и прогресс международной гражданской авиации были признаны и ценятся его коллегами».

Промота Аэронавигационной комиссии ИКАО

**Начальник
УУЗ МГА
Ю.П. Даринков
и близкий
Герой Советского
Союза, летчик-
аскапилан
СССР А.В.
Филиченко
в МГА СССР,
1984 г.**

рованных специалистов как для нашей гражданской авиации, так и для многих зарубежных стран.

Успешно решить такие задачи могли только глубоко преданные своему делу руководители и коллективы учебных заведений, о каждом из которых я до сих пор крайне самые добрые воспоминания. Моя огромная признательность за совместный труд также моим коллегам по УУЗ МГА И.Ф. Дидико, А.Н. Кузнецову, В.А. Пархоменко, К.В. Ивановой, В.С. Федченко, Н.П. Соколову, В.П. Шустову, Л.В. Ермилову, В.М. Колесникову, Н.В. Маслову, В.М. Ашманину, В.С. Рыбову, Т.Ф. Федченко и многим другим.

— А как Вы можете прокомментировать сегодняшнее состояние учебных заведений гражданской авиации?

— В первую очередь я склоняюсь перед их руководителями, которые вопреки сложившейся ситуации сохранили оптимистическую систему подготовки кадров в сложный период распада Советского Союза, ликвидации Министерств гражданской авиации и последующих за этим различного рода сомнительных реформ. Сегодня «реформаторы» даже затеяли передачу наших учебных заведений в систему Минобразования и региональным административным структурам, ликвидировав тем самым 70-летний опыт отраслевой подготовки кадров. Каким же тут могут быть комментарии!

Сейчас, когда инженерно-техническая подготовка специалистов все-таки выстояла, наибольшая проблема состоит в подготовке летных кадров. С одной стороны, это связано с высокой стоимостью летного обучения из-за беспрецедентной цены авиационного топлива, которая постоянно растет. С другой — с отсутствием экономического самолета персонального обучения, а также с тем, что нет четких правил, регулирующих использование летного состава в зависимости от форм собственности авиакомпании. Но самое опасное, на мой взгляд, в низкой оплате труда пилотов-инструкторов летных училищ, что только они способны обеспечить требуемое качество летного обучения. Впрочем, это относится и ко всему преподавательскому составу учебных заведений. Надо во что бы то ни стало сохранять этот интеллектуальный потенциал!

— Юрий Петрович, после УУЗ МГА Вы трудились в Аэронавигационной комиссии ИКАО и на международном проекте «Сирена-3». Чем характерны эти этапы Вашей работы?

— Что касается ИКАО, там я приобрел колоссальный опыт работы международного уровня. Каждый из сотрудников Аэронавигационной комиссии, Сек-



ретариата, члене Совета ИКАО — люди высочайшей квалификации, и общение с ними было весьма полезным во всех отношениях. Я всегда присутствовал к их точке зрения по обсуждаемым проблемам, участвовал в принятии решений. Они также выматывали мои доводы, что нас взаимно только обогащало.

В этот период мне вновь довелось работать с И.Ф. Васиним, который представлял Советский Союз, а затем Россию в Совете ИКАО. Уверен, что те годы были наиболее плодотворными в представительности нашего государства в этой международной организации. К сожалению, в период очередной реформы обстановка сложилась таким образом, что ни одна из властных структур не предусмотрела средства на содержание Представительства России в ИКАО и потворствует о сворачивании его деятельности. Какие тут могут быть комментарии...

— 1991 год — возвращение на Родину. И опять надо было начинать все сначала. В этот непростой период меня искренне поддержали Б.Е. Панков, Л.В. Ильчук, В.Ф. Токарев, В.С. Колчанов и многие другие коллеги и друзья. В 1992 году Генеральный директор МТК «Сирена» Лев Викторович Ильчук пригласил

меня на должность директора проекта «Сирена-3». Под его руководством и с коллективом специалистов при активном участии многих авиапредприятий в короткий срок была создана и начала функционировать отечественная современная автоматизированная система управления перевозками на воздушном транспорте с космической составляющей передаточных данных. Не наша вина, что «Сирена-3», представляющая собой аналог системы «Сейбр», сегодня не востребована в лондонской Перлаго, что для нас наступит лучшее время...

А теперь хотелось бы вернуться к началу нашего разговора. Я не принадлежу к той категории людей, которые считают, что раньше и сахар был слаще, и солнышко светило ярче. Наше поколение честно выполняло свой долг и добросовестно делало свое дело. При этом мы не роптали по поводу трудностей и не теряли веры в будущее. Сегодня времена совсем другие, трудности совсем иного характера. Но это не дает права тем же инструкторам моего роданого Втузовского училища впадать в панику и культи поклонения нынешним курсантам. Я твердо убежден в одном: тот, кто любит свое дело, вынесет все, что ему выпадет в жизни, и добьется таких результатов, перед которыми мы, ветераны, почитательно склоним свои седые головы.

— И последнее, Юрий Петрович. Что бы Вы пожелали тем, кто перешел с сентября приступил к занятиям в наших учебных заведениях?

— По-моему, я уже высказал это в ответах на Ваш вопрос. Если же выразить обобщенно, то изложу требования ИКАО к авиационному специалисту любого уровня — наличие у него высочайшего профессионализма и добросовестности. Так вот, в качестве пожелания рекомендую постоянно стремиться к формированию в себе такой качества. Пусть это станет жизненным девизом каждого. И пусть всегда рядом будут верные друзья, надежные товарищи и мудрые наставники.

**Беседовал Анатолий ТРОШИМ,
г. Москва.**

**На заседании
Аэронавигационной
комиссии ИКАО
в Монреале,
1990 г.**



ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ
РАСЧЕТОВ ПО ВЫРУЧКЕ
ОТ ПРОДАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



ТКП

ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата»

123056, Москва, ул. Большая Грузинская, 59.

Тел.: (095) 232 3540

Факс: (095) 254 6900

www.tch.ru

E-mail: info@tch.ru

80 лет назад,
в сентябре 1925 года,

был завершен первый советский
дальний перелет Москва—Пекин—Токио,
получивший наименование «Большой
Восточный». Вопрос о нем впервые был
подставлен на заседании Совета по
гражданской авиации в марте 1925 года.

Считается, что проект перелета был
разработан военным инженером-механиком
Х.Н. Славороссово во время его учебы в
Академии Воздушного Флота
им. Н.Е. Жуковского, где он разрабатывал
тему воздушных линий «Добролета».

Веским аргументом, подтверждающим
участие Славороссова в проекте перелета,
является то, что Харитон Николаевич был
начальником казенного обслуживания
участка Усть-Кяхта—Пекин — самого
трудного.



ВЕЛИКИЙ ПЕРЕЛЕТ

Перелету придавалось большое политическое значение. Поэтому его подготовкой занималась специально созданная комиссия. 24 апреля 1925 года были утверждены официальные задачи перелета: «Установление регулярной-экономической связи с восточными окраинами, проверка воздушного пути на Востоке, тренировка личного состава гражданской авиации и проверка достижений авиаремонтности».

Летчик-испытатель. Научно-опытного аэродрома (НОА) М.М. Громова узнал о своем участии в экспедиции не от своего непосредственного начальства, а от команданта Центрального аэродрома З.Н. Райвнера. М. Громов вспомнил: «Каждый летчик назвал своего бортмеханика. Были назначены самолеты и указано, кто на каком полетит». Без сомнения, к перелету был привлечен весь цвет господней советской авиации. Сам Громов с бортмехаником Е.В. Радзицким летел на Р-1. Летчик-испытатель, орденносец (то всегда подерживался в то время) М.А. Волковойной и В.П. Кузнецов составили экипаж второго Р-1. Р-2 летели летчик-испытатель А.Н. Екотов с бортмехаником Ф.Л. Малыковым. АК-1 вел испытывавший его герой гражданской войны, кавалер двух орденов Красного Знамени А.И. Томашевский с В.П. Камышевым. Экипаж «Л-13» («Правда») составили инструктор Московского школы авиации И.К. Павлов с И.В. Найденом с В.В. Осоловым. Руководство перелетом было поручено комиссару военно-учебных заведений ВВС Исаю Павловичу Шиндлеру. Он был делегатом от авиации человеком, но великолепным оратором и пропагандистом, что на тот момент было более актуальным. Его старшим помощником по летной организации был назначен Михаил Александрович Волковойной, человек сложной судьбы, участник первой мировой и гражданской войны. За отмену в последний был удостоен высшей в то время степени ордена — ордена Красного Знамени, хотя перед этим успел поковырять в белой армии.

Маршрут перелета был не только тщательно разработан, но и подоготовлен. Он был разбит на этапы протяженностью 500-

750 км. Вдоль него было предусмотрено более 20 посадочных площадок. В Новоновокозловске и Иркутске (куда были отправлены запасные Р-1), а также в Урге были образованы ремонтные мастерские. Кроме этого, лески Монголии и Китая сначала проделывали (пошлим), на автомобилях и даже на волах! Запасная же группа уже упоминавшегося инженера-механика Х.Н. Славороссова. Во то время все летали, северя наземные ориентиры с карт, достоверность которых была весьма сомнительна. Да и в составе экспедиции (не говоря уже об экипажах) не было ни одного штурмана. Так что без всякого преувеличения, группа Славороссова, проведя необходимую подготовку на случай главных и вынужденных посадок, совершила самый настоящий подвиг, обеспечив успешное преодоление самолетами такого протяженного и «дикого» участка трассы.

Утром 10 июня на Центральном аэродроме Москвы состоялся митинг, посвященный началу перелета. Здание авиационная была устроено огромным заломом. «Наш пилот, наш самолет, наш мотор — от Москвы до Китая через Улан-Батор!» После завершения митинга, на котором присутствовали члены Реввоенсовета Республики С.С. Каменев, А.С. Бубнов, члены правления «Добролета» и АВИАХИМа, Аполлинарий Иванович Томашевский поднимает своего «Латышского стрелка» в воздух и берет курс на Казань. За ним с некоторыми промежутокми во времени стали взлетать остальные самолеты: Р-2, «юнкерсы» и Р-1. Такой порядок взлета был вызван разными летными данными машин: сначала взлетала самая надежная, затем — более скоростная. Это должно было обеспечить одновременное прибытие всей группы к месту очередной посадки.

Первая посадка была в Казани, куда все прибыло благополучно. Встреча была торжественной и многолюдной, чему способствовали предварительные сообщения в печати. Представитель СММ, по воспоминанию М.М. Громова, было не меньше летчиков и механиков вместе взятых. Им было тесно в «юнкерсах» и многие из них часто летали на Р-1 и АК-1 рядом с бортмеханиками.

12 июня отправились дальше — на Саранск. У Волковойной в полете лопнул маслопровод, и он был вынужден свист. Просигналив ракетой Громова (с которой шел парой), что в помощи не нуждается экипаж заперев устранив неполадки и вскоре прилетел в Саранск. Проблмы там три дня и пошла дальше — на Курган. Уже за Уралом, недалеко от Шадринска, у Громова не подкосились дополнительный топливный бак, и он пошел на вынужденную. Разобрались с причиной отказа и чтобы не возмущаться долго с его устранением, слесари с самолета свешив следом Волковойной часть бензина и благополучно прибыли в Курган. 16 июня без приключений добрался до Новоновокозловска, где пробыл пять дней.

21 июня самолеты отправились в Красноярск. Этот участок пути был самым сложным после начала перелета. Практически на всем его протяжении, нажавшимся предельным по дальности для участвовавших в перелете машин, лететь пришлось над тайгой, а вынужденной посадке в колором не могло быть и речи. К тому же тайга горела и в уступом дамы было весьма затруднительно отыскивать и без того малочисленные ориентиры.

По прибытию в Красноярск участниками экспедиции пришлось изрядно повозиться за не прибывших Екотова и Томашевского, вылетевших, как обычно, первыми. После неутоленных ответов со всех запрошенных по телефону железнодорожных станций решился ждать три-четыре часа и, если от пропавших не будет никаких известий, начать поиск с воздуха. Но вскоре пришло известие, что недалеко от станции Зайка сал на вынужденную Екотов. У его Р-2 случился неполадка в системе охлаждения двигателя, и Аркадий Никифоров произвел посадку чуть ли не на единственную после Новосибирских степей пригодную площадку. Устранив неисправности с Ф.Л. Малыковым в тот же день добрался до Красноярска. А вскоре появился и «Латышский стрелок». Томашевский заблудился. Его бортмеханик Камышев перед вылетом из Новоновокозловска расположил недалеко от приборной доски желтый бидон, что привело к неверным показани-

мем комплекса. Ориентировку восстанавливали методом «поиска местного населения» после вынужденной посадки. Аэлоинженер Иванченко и его механик здорово повезло, что это случилось еще до начала тайфы, в районе города Маринес Кемеровской области.

23 июня вылетели в Икхеундэнг. У летчиков стала скапливаться усталость от огромного психофизического напряжения. Ехатов почему-то свел против посадочного «Тя» — по ветру. То же самое произошло на следующий день в Иркутске с Волковой-Ивановой. Из поездки Аркадий Никифорович, Михаил Александрович не смог объяснить этого. К счастью, в обоих случаях все завершилось благополучно. Хотя в Иркутске, в прямом смысле этого слова, Р-1 Волковой-Ивановой был на взлете, когда экипаж уловил наводил над канавой, когда колеса остановились у самого ее края.

В Иркутске, как и везде до этого, принимали хорошо. Было много встреч, выслушаний. Остановки там были наиболее продолжительными — в воздухе, до следующего пункта посадки был Улан-Батор. На пути к нему лежало озеро Байгал с окружающими горами. Но летчиков больше интересовала погода по маршруту, а не его пейзажи. Получены с метеозондриков ставшей и с наземных пунктов по маршруту сообщения были двух видов: «Идет дождь» или «Ясно». О том, чтобы узнать высоту облачности, а тем более ее мощность, не могло быть и речи. Да и вообще в это время составить метеорологичку на весь маршрут было невозможно. Погода в тех местах меняется резко: здесь светит солнце, а за соседним кряжем идет дождь. Но решение на вылет было принято и группа ушла в уже ставшей привычной последовательности. Правда, никто из них в назначенный пункт и тот день не прибыл. М.М. Громов с Волковой-Ивановой шли в район облачности. Над самим Байгалом облаков не было, но восточный берег был закрыт высокой степной облачностью, под которой проглядывали горы. Подняться над облаками не было никакой возможности и летчики стали пробираться к Вернеундэнгу (ныне — Улан-Удэ) по руслу реки Селенги. Это было очень рискованно, но возвращаться в Иркутск никто не хотел. Сложившаяся обстановка не давала им возможности подняться выше ста метров, утломом, по которому текла Селенга, с отходом от озера сузилость и разветвилась, но было уже никакой возможности. В увидевшейся из-за далады видности самолеты неслись над рекой, повтория все истребители из руста. М. Волковой-Ивановича, что шле они на высоте шестидесяти метров, в горы с боков образовывали коридор, местами так суживались, что, казалось, их можно было задеть крыльями. Нюхид этого полета все же был благополучным — они добралась до Вернеундэнга, где совершили посадку на его предельно маленьком аэродроме. Из столицы Бурят-Монгольской АССР по телефону сообщили о себе в Иркутск. Ехатов и Томашевский, стартовавшие раньше всех, успели перелететь через горы за Байгалом, но вскоре повредил друг друга в дожде. Из-за ухудшающейся при этом видности Ехатов решил сесть. Когда дождь прекратился — лететь дальше было уже поздно. Оставив Маринова у самолета, Ехатов отправился подыскать более подходящую площадку, а заводку и похотились. Километрах в четырех от самолета Аркадий Никифорович наткнулся на монгольскую ордуну, но из-за обильных дождей конической гречи и ветловидия отказался от ее использования и приглашения хозяев «поужинать и заночевать».

Все группа собралась лишь 4 июля. Сначала прилетели Громов с Волковой-Ивановой, за ними — «команды», оживившие все эти дни в Усть-Кутке. Не было уже Томашевского, вынужденного сесть из-за проблем с бензопомпой. Часом ранее по телефону сообщил о себе по телеграфу в Иркутск, в

Улан-Баторе о нем ничего не было известно. Безопасно за его судьбу, один из «команд» отправили на поиски. Когда они вернулись ни с чем, из местных жителей стали формировать наземные поисковые партии. Но к исходу дня «Латышский стрелок» приземлился рядом с другими самолетами.

Дальнейший путь к китайскому городу Ламанг лежал через пустыню Гоби (или Шами). Пройдешь этот участок без помощи было невозможно и приблизительно на посадке вблизи Ставросисовым, прощадшим злом маршруту на верблюдах, была оборудована посадочная площадка с запасом топлива и масла. Самолеты вылетели из Улан-Батора в Юлию, ориентировку по телефону — через лески шепочке телеграфных столбов. Все, за исключением АК-1, делетелем благополучно: «Латышский стрелок» сорвался ветру перевернуто при вынужденной посадке в 150 км от промежуточной площадки. Ему на помощь отправили единственный автомобиль с китайскими рабочими.

На следующий утро они вернулись с запаской, в которой Томашевский прошил за него не беспокоиться и что они с Камышовым обходят своими силами. Громов вспоминал, что поскольку улетели Александр Иванович было всем хорошо известно, то Шамидт не стал опасаться его решения и группа отправилась дальше — на Лопнань. На подлете к нему, когда появились несколько дорог и телеграфные столбы стали расходиться, Громов и Волковой-Ивановой с правильного пути, но быстро восстанавливали ориентировку. Этот день — 9 июля — был самым первой серьезной аварией «Лу-13» («Правда») Полковник, захватившись при посадке за наемным препятствием, снес шасси. Полкову пришлось стать пассажиром «Красного камышовика».

13 июля перелет, длившийся 33 дня (52 летных часа), наконец-то был завершен. Встреча в Пекине была очень торжественной. На утлоушавшем в шантаж аэродроме собралось огромное количество людей. Присутствовало все советское посольство и руководители китайской столицы. Участники экспедиции, пользовавшиеся огромной популярностью, повсюду вразумно принимали. 17-го числа прилетел и «Латышский стрелок», экипаж которого все-таки справился с полученными при вынужденной посадке повреждениями.

Вскоре летчики в торжественной обстановке были награждены китайскими орденами и от советского посла Л.М. Каравана унашли о высокой оценке перелета, данной на Родине. Ведь он имел огромное общественно-политическое значение, способствовавшее упрочению культурных и экономических связей с Монголией и Китаем. Есм

давать субъективную оценку итогам летания, то, говоря для годности его задания было предосторожно: все его цели были достигнуты. Впервые в нашей стране было преодолено 6 476 км и на протяжении всего этого маршрута отстоянная техника привозила себя на уже анкетированной. Поступово летчики ЦРК СССР руководители экспедиции, все летчики и бортовники были награждены орденами Красного Знамени. А всеми командирами экипажей было присвоено почетное звание «Заслуженный летчик СССР». Прибытие в Пекин миссия экспедиции не была изобретена: АК-1 выполнил несколько полетов из столицы в другие города Китая, и по некоторым данным, был оставлен там. Михаилу Александровичу Волковой-Ивановой и Михаилу Михайловичу Громову со всеми бортовниками было приказано лететь дальше — в Токио.

Они ознакомились с продолжением путешествия. На обоих Р-1 были заменены моторы. К работе برخены М-5, выделенных Обуховским заводом, претензий не было, но они к тому времени наработали порядка 70 часов и остались ресурсом для устоявшегося полета в Токио мало не хватать.

После проверки их работоспособности на земле и в воздухе Громов совершил тренировочный полет по маршруту. До Токио было решено долететь за три дня и в случае ухудшения погодных условий полет можно было продолжить лишь при его помощи. Старт состоялся 30 августа. Сначала в озвученной заранее последовательности на своем Р-1 вылетел Громов. За ним — Волковой-Ивановой. Улетел до Мукунда, первого промежуточного пункта маршрута, далее неслетко. Расстояние было преодолено по дальности. Погода хля и была чудовищной, но истребители от сплошных масс воды рисовых полей и зарослей галогель деляли жару труднотерпимой. Вызывали необыкновенно и двигателям, работать которым в таких условиях было тоже нелегко.

В Мукунда Громов прилетел в Токио. Когда самолеты шли уже вдоль берега океана, мотор на самолете Волковой-Ивановой стал работать неустойчиво. К счастью, на берегу одной из рек оказался подходящая площадка, на которую Михаилу Александровичу удалось благополучно сесть. В Мукунда он с Кузнецовым прибыл уже во второй половине дня. Выяснилось, что застряло в Пекине масло по причине некондиционности забрызгивало свое. Это и привело к неустойчивой работе мотора. На аэродроме нужной масла не оказалось, и бортовники Родзавен и Куриндза отправлялись в город. Они закупили в аптеках 150 флаконов касторового масла, которым и заправили маслосистемы двигателя. На следующий день, 31 августа, обе машины вылетели в Сеул, где были торжественно



встречены обитателями японского гарнизона. Но через пару часов, намереваясь потроганею накануне ஏறு, летчики оторвались далеко. Посада на аэродроме Таёку в Южной Корее была сложной. Из-за окружающих гор посадку было затруднено, а сам он был настолько мал, что Громова в конце пробега пришлось заворачивать самолёт. Волковойной же вообще сидеть с выключенным двигателем.

Пересекать Корейский пролив, вкливаясь акулами, следовало севернее острова Цусима, находившегося в запретной зоне. Запретные зоны были и на японском побережье. Залететь в них под угрозой обстрела запрещалось. Выключенный посадку следовало осуществлять со стороны моря в узком радиусе от пляжа, поскольку все побережье Японии было огульно сильно высочайшими проволочными. Эти ограничения сделали и без того непростой полет сукоутных машин над морем самым сложным из всех этапов пути.

О погоде ни на маршруте, ни даже в точке вылета много ничего не мог сказать, а она менялась прямо на глазах. Утром светила яркая солнечная погода, но когда летчики прибыли на аэродром, над горам повисла необычайно равная облачность. К моменту отлета кукушка стала довольно мощной и лилась на высоте примерно 1800 метров обе машины, гробив область, взяли курс на восток. Под самолетами лежал мощный слой облаков, а впереди виднелась стена облачности зловещего серо-синего оттенка. Но вернуться назад возможности уже не было, гористая Корея была закрыта, а аэродром на ее побережье не имелся.

Вскоре пришлось идти уже в облаках. Михаил Михайлович вспоминает, что полчас «слуго» полета по кругу показались ему вечностью. Выше чем неожиданно из облаков, создавая разрывы в легком нижнем слое облачности увидели атомарные море. Громова решил подпрыгнуть над облачностью в обход острова вдали берега. Волковойной следовало в 50 метров за ним. Вдлу Громова почувствовал странные ритмичные толчки в самолете. Обнувшись назад, не увидев Родзены, тот занемогло спрятался в кабину. На левом ухе в 25 метрах самолете Волковойной также не было видно бортмашинки. Как потом выяснилось, и Евгений Родзень, и Василий Перлов и Кузнецкие в момент снижения, не сподобившись, стали наклонять заднюю часть кабины вперед, полагая, что те помогут в случае посадки на воду. Снизившись до 500 м, берега не увидели. Лишь через 50 минут полета меленький оскелетный островок. Тогда стало ясно, что самолеты находятся в 20 км от берега и севернее линии пути. Через несколько минут появились горы, и самолеты, развернувшись вправо, плыли вдоль берега. Полет продолжался в равнинной облачности на высоте десяти метров, пока не подошли к границе запретной зоны. Громова заметил просвет в облаках и нырнул в него, но при этом маневре потерял самолет Волковойной. Обогнув остров и повернув налево, Громова пошел вдоль восточного берега к Хиросиме, где находился ближайший аэродром. Вскоре самолет попал в тропический ливень. Мотор в дождь добавил сотни оборотов, но вадность ушла до ста метров. Обдуваемые винтом потоки воды заставляли открытые кабины. Снизившись до двадцати метров самолет едет на западной фабричную трубу небольшого городка на выступившем в океан мысе. На подходе к Хиросиме дождь прекратился и Р-1 благополучно сел на залитое дождем летное поле. М.М. Громова и Е.В. Родзенька встретили наши представители и японский персонал, сообщивший, что М.А. Волковойной и В.П. Кузнецкие благополучно превозмались на пляже в запретной зоне. Из-за этого ночью состоялось экстренное заседание кабинета министров, который разрешил Волковойной продолжить перелет, но из Хиросимы, куда его самолет должен был доставлен в разобранном виде. Разумеется, этот вариант был неприемлем, так как перелет затянулся еще на шесть-семь дней. Той же ночью Михаил Александрович позвонил в госдепартаменту Громова и предложил тому продолжить путь самостоятельно. И ранним утром 2 сентября Громова с Родзенькой отправились дальше.

Доагравившись в Осакае, вылетели в Токио. У вулкана Фудзияма их встретили японские самолеты, сопроводившие до самой посадки на аэродроме Токорозава, что в 30 километрах от Токио.

Перелет был завершен. Хоть он и был вдвое дороже перелета из Москвы в Пекин, но, по мнению Громова, был куда более трудным и рискованным.

На следующий день прибыли М.А. Волковойной с В.П. Кузнецким, и оба экипажа направились в Осакае. На третий день пребывания в Японии летчики узнали, что они представят в высшей японской награде — ордена Восходящего Солнца. Но в те годы наша страна не принимала награды капиталистических государств и ордена были заменены вазаками для варягов. В то же время летчикам было позволено принять экипажи, предопределенные в знак особого уважения представителям одного из самурайских родов. А вот на Родзеньку ордена не были. Больше того, об их перелете в Токио никто не было сказано ни слова, так как он считался ответным дипломатическим авиапутем. Зато мировая авиационная общность показала Громова честь именоваться «Летчиком мира номер один».

Александр КАРАСЬ

Помните, на заре космической эры среди звездных скептиков был популярен вопрос: «А зачем он нужен, этот космос? Тогда среди благ, которые сулило человечеству проникновение в околонебное пространство, никто не подозревал о возможности создания рукотворного небосвода — спутниковой группировки на низкорасположенной от земной поверхности орбите, позволяющей практически мгновенно и наиболее точно определять координаты морских кораблей, воздушных судов и наземных транспортных средств.

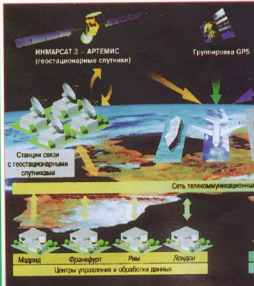
Первым этим воспользовались военно-морской флот США, точнее, команди его подводных лодок, для которых определение собственного местоположения в бескрайнем океане было жизненно важной задачей, решаемой с помощью навигационной системы «Транзит». Во второй половине 70-х годов у нас начала создаваться собственная «Глобальная навигационная спутниковая система» (ГЛОНАСС), в рамках которой в 1982 году был запущен первый аппарат. К 1995 году система была развернута полностью.

Нужно отметить, что в начале десятилетия годов навигационная система ГЛОНАСС и ее американский ана-

лог GPS, первоначально предназначенные исключительно для военных целей, совместным решением правительства РФ и США были безвозмездно переданы мировому сообществу для использования в целях гражданской авиации. К сожалению, последовавшие затем в нашей стране социально-экономические потрясения привели к временной утрате функциональных качеств отечественной системы, сокращению числа важных ее элементов, в том числе и космической группировки.

Как всякая спутниковая система, ГЛОНАСС состоит из двух секторов: орбитального, имеющего группу искусственных спутников Земли (ИСЗ), оснащенных прямо-передвижной аппаратурой, запломбированных устройствами и двигателями коррекции орбиты, и наземного сектора, включающего Центр управления полетом и ряд пунктов (или станций) слежения, распределенных по разным местам страны. К сожалению, некоторые из них после распада Советского Союза были утрачены, а недостаточное финансирования начал угрожать деградацией спутникового созвездия ГЛОНАСС. Сложившиеся положение сказалось на статусе российской системы в Стандартах ИКАО. Даже возникла угроза исключения ее из руководящих документов международной организации.

Энергичные действия российских представителей и экспертов, решительно воспрепятствовавших подоб-

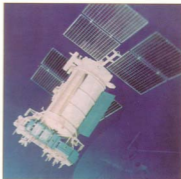


ному нигилистическому подходу со стороны некоторых государств, прежде всего США, позволили сохранить и подтвердить международный статус отечественной навигационной системы, способность ее дальнейшего развития и использования на благо всей мировой гражданской авиации. Сейчас спад преодолевается благодаря реализации мер, предусмотренных Федеральной целевой программой «Использование системы ГЛОНАСС в интересах гражданских потребителей».

В настоящий момент на орбите действуют 14 спутников этой группировки, в 2007 году их число должно достичь 17 единиц, а в 2010 году, согласно целевой программе, группировка будет развернута в полном объеме – 24 спутника. Происходит не просто ее количественное восполнение – на орбиту выводится качественно новые аппараты, созданные усилиями наших ученых и конструкторов, прежде всего сотрудников известного НИО прикладной механики имени

М. Решетнева. Навигационные спутники новых поколений носят индексы «М» и «К». Они обладают большим гарантированным ресурсом жизнедеятельности (первые спутники действовали 4,5 года, серии «М» – 7 лет, а продемонстрированный на последнем салоне в Ле Бурже спутник серии «К» рассчитан на десять лет активной службы).

Кроме того, последнее поколение обладает расширенными эксплуатационными возможностями, повышенной стабильностью сигналов, оно создано на более современной элементной базе. Благодаря этому вдвое снижен вес каждого из аппаратов, что позволяет телепортировать одним ракетно-носителем «Протон» производить одновременный вывод шести спутников, ракетой «Союз» – двух спутников, а легким отечественным носителем «Рокот» – по одному аппарату. Соответственно снижаются стоимость каждого старта и затраты на поддержание рабочего состояния группировки в целом.



РУКОТВОРНЫЙ НЕБОСВОД

29

Всем хороши космические навигационные системы (КНС), но им объективно присущ один существенный недостаток – слабый уровень сигнала, происходящего с орбиты, а стало быть, «низкая помехозащищенность», как говорят специалисты, и потому не исключена вероятность потери сигнала КНС, что может способствовать летному происшествию. Кстати, такая потенциальная возможность оказалась серьезным тевинским прелюстивом на предлагаемых американцами пути ориентации мирового самолетовождения исключительно на систему GPS и отказ от использования ГЛОНАСС.

Для обеспечения необходимой устойчивости сигнала (надежности принимаемых координат), дополняющие данные от КНС, в России и ряде ведущих европейских стран используются наземные радионавигационные станции (РНС), характеризующиеся большой мощностью сигналов, их глобальным дальностью действия, возможностью работы в автономном режиме, развитой инфраструктурой жизнеобеспечения. У нас в стране такие РНС, интегрированные с системами ГЛОНАСС и GPS, представлены аппаратурой «Чайка» разработки Российского института радионавигации и времени (РИРВ) в Санкт-Петербурге. Создается и интегрированная аппаратура потребителя, разрабатываемая в рамках целевой программы ГЛОНАСС. Она предназначена для установки на борту воздушного корабля.

Перечисленная российская аппаратура проходит стадию государственных испытаний. Предполагается, что

уже в следующем году она появится на РНС в городах Петрозаводске, Карачеве, Сыктарин, обеспечивая рабочую зону в Европейской части России. Все работы по развертыванию цепи интегрированных наземно-космических навигационных станций в нашей стране планируется завершить в 2010 году. Это позволит обеспечить гражданскую авиацию информацией о текущих координатах с привязкой к сигналам точного времени на всех стадиях полета, вплоть до наиболее ответственного этапа – посадки. При этом будет достигнута метровая точность определения положения воздушного судна. Кроме того, в аппаратуре «Чайка» у потребителя происходит постоянная калибровка измерений, что позволяет при пропадании сигнала с орбиты в течение 30 минут сохранять необходимую точность определения местонахождения и благополучно завершить посадочный маневр.

В. БЕЛИКОВ

Фото пресс-службы ИКАО.

Путеводная «чайка» современного воздушного транспорта.

Схема использования систем ГЛОНАСС и GPS.



The article highlights a short history of Russian Orbital Navigation Group GLONASS designed to provide for accurate navigation on a global scale together with its American counterpart GPS. The space system in question was fully deployed 10 years ago and experienced considerable operational problems for some time. Presently these problems are solved and the Group maintains its international status with support of ICAO. Its renovation is carried out on a new technically advanced basis stipulated by the Federal Task Program – GLONASS in the interests of civil users.



которым к тому времени владел практически свободно, потом еще пришлось отвечать на множество вопросов, консультировал меня по которым наш юрист. Как бы то ни было, мой дебют в качестве докладчика на столь престижной международной конференции прошел успешно.

БРАЗЗАВИЛЬ

После нескольких лет работы в Москве в 1974 году получил назначение Генеральным представителем Аэрофлота в Браззавиле (Республика Конго). Рейсовые полеты туда выполнялись в те годы на самолетах Ту-154 или же на Ил-62 по маршруту Москва—Каир—Хартум—Банги—Браззавиль. Иногда, в зависимости от политической ситуации, полеты

то уже сталкивался в своих прежних зарубежных командировках. Прежде всего необходимо было обучить коллектив представительства, активно заняться рекламно-информационной деятельностью. Но самое главное – увеличение коммерческой загрузки самолетов. Она в ту пору в Браззавиле была невысокой.

Особенно плохо дело обстояло с валютной выручкой. Представительство ежедневно имело всего пятьдесят тысяч валютных рублей, и с этого рубежа никак не удавалось подняться, хотя обильный доход приближался почти к миллиону. Собственная же продажа представительства, конечно же, была крайне низкой. Рейсовые полеты из Браззавиля совершались с первой посадкой в Банги, расположенном примерно в тысяче километров от столицы Конго. Но коммерческие права Аэрофлота в Банги по межправительственному соглашению предусмотрены не были, так как из Браз-

СУДЬБА МОЯ – АЭРОФЛОТ...

В 1971 году, по завершении из Цюриха, получаю назначение на должность первого заместителя начальника ЦУМВС. Аэрофлот в те годы активно осваивал маршруты по Европе, Америке и Африке. Международная деятельность советского авианеревозчика находилась под неусыпным контролем министра гражданской авиации СССР Б.П. Бугаева. Особое внимание уделялось работе представительства Аэрофлота за рубежом. Время было трудное, но очень интересное, и мы видели плоды своих трудов – международный авторитет Аэрофлота укреплялся. Вскоре получил новое назначение – старшим советником по делам ИКАО в НИИ ГВФ. Кроме текущих вопросов вместе с начальником отдела ЦУМВС М.И. Горбуновым готовили материал по сбору средств с иностранных авиакомпаний, совершающих полеты в нашу страну либо через территорию СССР в другие государства мира. Это была очень ответственная работа, и мы с честью довели ее до конца. Впервые за свою историю Аэрофлот начал получать доход с иностранных перевозчиков за использование воздушного пространства Советского Союза. Это были солидные средства.

В те годы мне пришлось также принять участие в работе конференции ИКАО, проходившей в Женеве. Там я выступил с докладом по вопросам ответственности авианеревозчиков перед пассажирами за нанесенный ущерб. Доклад делал на французском языке,

выполнились минуя Каир, через Нджамену или Лагос, иногда минуя Хартум или Банги. Из-за всего этого планировать полеты было чрезвычайно сложно. Трудно было и с заправкой наших воздушных судов топливом в промежуточных точках посадки, поскольку не всегда удавалось заранее запланировать тип самолета.

Я был старшим по трассе, и все хлопоты по организации рейсов полностью лежали на мне. Нас, штатных сотрудников Аэрофлота в Браззавиле, было тогда двое – я и мой помощник. Трое сотрудников были из местных. Впрочем, одна женщина среди них была русская – жена работавшего в Конго советского специалиста. Она владела очень неплохим французским языком, двое мужественных коллег тоже вполне грамотно могли изъясниться на французском, так что в плане языкового барьера больших проблем не предвиделось.

Представительство Аэрофлота в Браззавиле было открыто в 1966 году. Работали здесь в разное время Полуянчик, Красников, Цыганок, Панасюк, Рстакин. Поначалу (вплоть до 1976 года) Аэрофлот выполнял в Браззавиле один рейс в неделю, потом стало выполняться два рейса, иногда, в зависимости от загрузки, добавлялся и третий.

В Браззавиле я пришел уже имея большой опыт работы представителем. Хорошо знал специфику международных авианеревозок, свободно владел французским. Казалось, что работа пойдет легко, поскольку со многим из предстоящего мне объема деятельно-

завиля в Банги раз в неделю летала компания «Эр Конго» и также раз в неделю «Эр Франс».

Плохо была организована работа по перевозке рейсами Аэрофлота пассажиров из соседних стран. Это при том, что кроме Аэрофлота из Браззавиля ни одна авиакомпания не летала в Хартум, Каир, Нджамену, Буадешт, Москву. Независимо складывалась ситуация и с грузовыми перевозками. Словом, засучив рукава, нужно было браться за дело.

Сразу выяснилось, что плохое знание языка не давало возможности моим предшественникам установить тесные, деловые отношения с администрацией гражданской авиации Конго, представителями других авиакомпаний и агентами по реализации билетов Аэрофлота. Попутно выяснилась еще одна, совершенно неожиданная проблема. Мой предшественник был представителем профкома советской колонии в Конго, которая насчитывала более пятисот человек. Ежедневно в представительство Аэрофлота приходили десятки наших соотечественников, каждый со своими проблемами, своей «головой болью». Кто-то жаловался на бытовые условия, кому-то нужно было оформить больничный лист, а то и просто заплатить профсоюзные взносы. Со стороны казалось, что сотрудники представительства активно заняты коммерческой работой. На самом же деле, кроме шума, отвлекающих от дела разговоров и суеты, не было ничего.

Представитель Аэрофлота был вынужден в профсоюзные лидеры по причине якобы его малой занятости.

Партийный комитет советской колонии рассудил просто: рейс – один раз в неделю, все остальное время человек свободен, вот и пусть тинет «профсоюзную лампу». Пытались эту «лампу повесить и на меня, так сказать, обязанность по наследству. Разговор с партийным начальством был трудным, да и начался с явного неприятия ситуации. Мне было заявлено, что все равно никакой революции в коммерческой работе здесь, дескать, не совершить, так что надо «войти в положение», «проявить сознательность», «поднять» и т.д. Общшения с парткомом колонии оставались натянутыми, пока не прибыл новый партийный секретарь А.В. Веселов. Он хорошо понял мои проблемы, так что в конце концов спокойно заниматься своими авиационными и коммерческими делами. Кстати, интересно, что, оценивая через какое-то время мою деятельность, посол СССР в Республике Конго Т.В. Афанасенко сказал:

– Теперь только понял, что предыдущему представителю Аэрофлота работать можно было гораздо лучше. А я ведь тогда думал, что лучше не бывает...

В один из дней, вскоре после приезда в Браззавиль, составил список первоочередных задач. Отрепетировать и оборудовать достойным образом помещение представительства, подготовить серию информационных материалов для прессы, наладить связи с руководством аэропорта, особенно со службами перевозок, с авиационной администрацией Конго, с финансовыми органами. Далее надо побывать в представительствах зарубежных авиакомпаний, договориться об привлечении на рейсы Аэрофлота транзитных пассажиров. Стоит попытаться найти через соотечественников в филиале Всемирной организации здравоохранения потенциальных клиентов Аэрофлота. Контингент сотрудников этой организации в Конго был более полутора тысяч человек вместе с семьями, все летали в командировки, экспедиции, в отпуск. Следующий шаг – посольства зарубежных государств, различные коммерческие организации. Для них может быть интересен маршрут в Швейцарию через Каир, через Хартум и Банги – в другие страны. Эти участки наших рейсов можно использовать активнее. Заодно стоит наладить перериску с коллегами из соседних стран по расширению транзита. Сделав все задуманное, можно, наверное, ждать притока пассажиров.

Надо сказать, что найти загрузку на два-три рейса в неделю из маленькой страны на самолете Ту-154 – задача непростая. Отдельная загрузка – бронь для Банги, Хартума, Каира. Бронь зарегистрировал я, как старший по маршруту. По нашему ходатайству и с помощью установившихся вскоре добрых отношений с рядом ответственных сотрудников авиационной администрации

Конго попытались добиться для Аэрофлота разрешения на коммерческие перевозки между Браззавилем и Банги. Опыт многолетней работы подсказывал мне, что увеличение частоты рейсов обязательно увеличит и пассажирооборот. Если «Эр Франс» и «Эр Конго» из Браззавиля делают два рейса в неделю, то вместе с рейсами Аэрофлота получится уже пять – почти ежедневное воздушное сообщение. По нашей просьбе представитель компании в Банги тоже со своей стороны подключился к получению коммерческих прав Аэрофлота на маршруте Браззавиль–Банги–Браззавиль. Подготовили проект письма в авиационную администрацию Центрально-Африканской Республики, через ведомство гражданской авиации Конго отправили его в Банги. Ответ узнали из газет, выходящих в Банги и Браззавиле: глава Центрально-Африканской Республики распорядился разрешить Аэрофлоту авиAPEREВОЗКИ по маршруту Браззавиль–Банги–Браззавиль. Вскоре и конголезские власти дали свое согласие. Это был большой успех, и мы, естественно, поспешили воспользоваться обретенными коммерческими правами. Увеличился поток пассажиров до Банги из соседних стран, где мы провели рекламную кампанию, зашевелились и местные торговые предприниматели, которым было что возить в Банги и обратно. Ни Аэрофлот, ни «Эр Конго» и «Эр Франс» в результате накладе не оказались. Загрузка распределялась равномерно, да и возросла весьма прилично.

При Всемирной организации здравоохранения работало представительство авиакомпании «Эр Франс», которому мы сделали предложение заключить договор и с Аэрофлотом. Предложение было принято, но, кроме того, клинтура из Всемирной организации здравоохране-

ния шла к нам еще и самотеком: привлекали скидки, которые давал Аэрофлот.

В нашу задачу входило также по возможности привлечь на свои рейсы конголезских студентов, которые в большом количестве учились тогда за границей – в СССР, во Франции, на Кубе. Все они летали через Париж, оплачивало перевозки правительство Республики Конго. В основном студенты летали рейсами «Эр Франс». Французская авиакомпания ежегодно перевозила несколько тысяч молодых конголезцев и студентов из соседних стран, откуда не было прямых рейсов в Париж. У нас к тому времени сложились хорошие отношения с Французским банком в Браззавиле. Собственно говоря, это был банк Республики Конго, но работали там французы. Мы имели в банке расчетный и текущие счета и от его директора как-то узнали, что для финансовых органов Конго весьма выгодно отправлять студентов именно рейсами «Эр Франс», поскольку между этой авиакомпанией и «Эр Конго» существовали давние партнерские отношения и, в конечном итоге, доход идет в общую копилку с последующим дележом. Правда, в настоящее время денег у правительства Конго нет, «Эр Франс» может выполнить перевозки в кредит...

Войдя в контакт с финансовыми органами Конго и руководством Министерства образования, на свой страх и риск по гарантийному письму отправил в Москву триста студентов-конголезцев и сразу получил от начальства телеграмму с требованием объяснений. Пока суть да дело, конголезцы кредит погасили. В следующие каникулы мы отправили по

Н. И. Кочаров с супругой у представительства Аэрофлота в Браззавиле.



гарантийным письмам Минфина Республики Конго уже пятьсот человек. Долг также быстро был погашен, и в дальнейшем все долги погасались раньше, чем я успевал отвечать на запросы Центра международных расчетов ЦУ МВС. Без устали доказывая руководство управления, что если бы мы не отправляли студентов в кредит, самолеты ушли бы из Браззавиля в Москву полупустыми. Так лучше работать под гарантийное письмо с оплатой перевозки через месяц-два, чем гонять пустые кресла. Тем более что перевозки под гарантию становились систематическими, и правительство Конго ни разу не нарушило своих обязательств. На конец года у нашего представительства не было ни франка долга, хотя письменного разрешения ЦУ МВС на такие перевозки в кредит мы так и не получили. Мотивировка начальства была проста: дескать, Аэрофлот не может кредитовать страну Конго. То, что жизнь подкашивала в ту пору иное коммерческое решение, от которого Аэрофлот только выигрывал, не учитывалось. Как и то, что был найден новый источник поступления валютных доходов.

Авторитет Аэрофлота в Конго был на очень высоком уровне. С нами считались везде, нам прилагали на все государственные торжества. Это очень помогало в работе, в частности, в поиске новых ее направлений. Вплотную занялся перевозкой китайских граждан, которых много работало и в Конго, и в соседних странах. Все они, как правило, летали в Китай через Париж. Мы предложили им конфиденциальную скидку, предварительно согласованную с ЦУ МВС, и по этой схеме сотни китайцев стали летать рейсами Аэрофлота в Москву, откуда уже рейсами «Эр Чина» отправлялись в Пекин.

Много сил было потрачено, чтобы привлечь на наши рейсы злитых пассажиров из соседств разных государств, располагавшихся в Браззавиле. Мотивировали наших предложения, во-первых, отменным обслуживанием на борту самолетов Аэрофлота, во-вторых, специальными утвержденными скидками. В этой работе нам очень помогли экипажи наших самолетов, с неизменным вниманием относящиеся к дипломатическим пассажирам. Иногда мы договаривались с экипажами обслуживать клиентов туристического класса по первому классу, для чего заказывали в аэропорту Браззавиля соответствующие наборы бортового питания. В свою очередь, для своих экипажей, которые летали в Браззавиль с эстафетой, организовывали хороший отдых, экскурсии, другие мероприятия. Два-три дня, которые эстафетные экипажи проводили в

Браззавиле, становились для них интересными.

Представительство Аэрофлота в Конго имело право продажи авиаперевозок – большая ответственность. Ошибка в так называемых пререйтовых расчетах при оформлении билета пассажира для нескольких перевозчиков (авиакомпаний) могла привести к большому убытку для компании, оформляющей эту перевозку. К примеру, можно так ошибиться, выписывая авиабилет со скидкой по маршруту Браззавиль–Каир–Париж–Женева (наша часть перевозок только до Каира), что Аэрофлоту вообще ничего не передаст. Расчеты по мильной системе и пререйт знал я один, поэтому пришлось обучать этим премудростям своих сотрудников, чтобы они могли работать профессионально, в соответствии с правилами ИАТА. Через некоторое время в Браззавиль прибыл из Канады инспектор по тарифам авиакомпании «Эр Канада». У него были свои дела в Конго, а заодно он провел с сотрудниками нашего представительства занятия по тарифной работе. В общей сложности занятия длились двенадцать часов, все мы записали на магнитофон. Лекции инспектора оплатили из средств, выделенных нам на изучение языка.

После его отъезда провели уже свои занятия. Каждый делал расчеты по одному из самых часто используемых маршрутов, а в дальнейшем эти расчеты сослужили нам хорошую службу. Дело дошло до того, что мои коллеги-представители из соседних с Конго стран стали оформлять транзитную перевозку только до Браззавиля, нас же просили дооформлять билеты до следующих пунктов. В Африке в те годы практически ни одно из представительств Аэрофлота, кроме нашего, техникой взаиморасчетов не владело. Знания тарифных правил и расчетов приносили и дополнительную выгоду, поскольку существовала премия за проданный за валюту авиабилет. Наш местный работник-конголезец настолько хорошо освоил все тарифные премудрости, что его премия из месяца в месяц превышала должностной оклад, и он готов был день и ночь трудиться в поисках новых клиентов. Зачастую ему помогали в этом его коллеги из других авиакомпаний, различных фирм. Они тоже имели от продажи авиабилетов свой процент. Так для нас открылся еще один путь повышения коммерческой загрузки рейсов Аэрофлота. Уже в 1977 году комиссионные доходы от собственных продаж в валюте полностью оправдывали зарплату всех работников представительства.

Начались события в Анголе, все авиаперевозки туда из СССР проходили через Браззавиль. Организация их была

поручена нашему представительству. Кроме рейсовых самолетов, в неделю принимали десять – двенадцать тяжелых транспортных машин с грузами для Анголы. В Браззавиле они садились на заправку в основном ночью. Нам здорово помогали работники аэропорта, особенно французы. Хотя и не бескорыстно, ведь посадка, обслуживание, взлет тяжелых самолетов оплачивались по высшим ставкам. Грузы перевозились и для Намбии.

Будущий президент Анголы Жозе-Эдуардо Душ Сантуш, работавший в те годы секретарем парторганизации штаба СВАПО в Браззавиле, часто был в представительстве Аэрофлота. Иногда по делу, зачастую – просто пообщаться с нами. Он, как и его супруга, окончил нефтяной институт в Баку, где учились в пединституте я и моя жена. Так что темы для разговоров по душам у нас были. Очаровательный, умный человек, прекрасно владевший русским, французским, английским, португальским и испанским языками, Жозе-Эдуардо Душ Сантуш был интересным собеседником. Не раз, шутя, говорил ему:

– Жозе, стань президентом, не забудешь старых друзей?

В ответ он улыбался и похлопывал меня по плечу. Татьяна – его супруга, была родом из Пензы, часто бывала у нас дома, дружила с моей женой, а дочка Изабелла уже гораздо позже приехала к нам из Анголы. Последний раз Татьяна с дочерью были у нас дома за несколько дней до нашего отъезда из Браззавиля. Девочке было тогда шесть-семь лет, она спела несколько детских песенок на французском, русском и португальском языках, которые я записал на магнитофон. Так и не получилось вручить ей отцу.

В 1979 году в Браззавиле стал работать самолет Аэрофлота Ан-24, который совершал ежедневные рейсы Браззавиль–Луанда–Браззавиль. За прошедшие годы коммерческая работа представительства обивалась, валютные поступления от собственных продаж авиаперевозок к 1978 году по сравнению к году 1974 выросли в тринадцать раз и составили уже не 50, а 650 тысяч валютных рублей. Общие же доходы составляли около полутора миллионов рублей. Увеличились объемы пассажирских и грузовых перевозок. Для меня же главным итогом этой зарубежной командировки стали друзья-конголезцы, прочие партнеры свизки, которые удалось наладить с разными организациями Республики Конго. Наконец, доброе мнение о родном Аэрофлоте, которое нашему маленькому коллективу удалось оставить. Надеюсь, в глазах всех, с кем довелось сотрудничать в Браззавиле.

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 01.08.2005. Подписано к печати 15.06.2005. Формат 60x90 1/8. Врума мелованная. Гарнитур – Гельветика. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-пт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 685. Общий тираж – 10 000. (В ГИП ИТК – Московская правда – 3000). Цена договорная.

ГИП – ИТК – Московская правда: 101990, Подпаловский пер., 3.

АЭРОФЛОТ

Российские авиалинии

**Delta****ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»**

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT

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 ПОЛОТОМ В НАШЕМ ФИРМЕННОМ САЛОНЕ ДЛЯ ПассажиРОВ ПЕРВОГО КЛАССА В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО-2.

...ЛЕТАТЬ,

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

«ДЕЙТ» ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (БРОНИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦ, АВИА, ЖД БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ),

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КОНФИДЕНЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ, ОБСЛУЖИВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ДОГОВОРУ, 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.924-60-96М.ШАБОЛОВСКАЯ
тел.937-38-27
тел.236-24-54

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ**АВИАЦИЯ****ЖУРНАЛ
О ПРОФЕССИОНАЛАХ
И ДЛЯ
ПРОФЕССИОНАЛОВ****ПО ВОПРОСАМ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ
РЕКЛАМЫ ОБРАЩАТЬСЯ:**125933, ГСП-3, Москва, Ленинградский
просп., 37 (для редакции журнала «Граждан-
ская авиация»).

Телефон: 155-5923;

Телефон/факс: 155-5164;

E-mail: Anatoly@civilavia.ru

Наш индекс в каталоге «Роспечати» – 70226.

**Источник объективной деловой информации об отечественной и мировой гражданской авиации
Надежный прямой и обратный канал деловых связей
Эффективное средство для утверждения имиджа**

Novotel Sheremetyevo 2 Moscow



добро пожаловать в Новотель!

☆☆☆☆ отель международной цепи



488 уютных номеров • 20 номеров люкс • 2 ресторана с европейской, русской и мексиканской кухней • 6 конференц-залов • Бар, ночной клуб, караоке, Бильярд • Спортивный клуб с бассейном, сауной и тренажерным залом.
В 2 мин от аэропорта Шереметьево-2; в 5 мин от аэропорта Шереметьево-1
Бесплатные автобусы от/до Шереметьево и центр Москвы.

Tel: (095) 926 59 00, fax: (095) 926 59 03/04, E-mail: novotelreservations@coru.com, www.novotel.ru



Индекс 70226



European leader and worldwide group
in Hotels and Services