

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ
ДОМОДЕДОВО:
СОЗДАВАЯ
БУДУЩЕЕ



КРОКУС ЭКСПО

Международный выставочный центр



РОСАВИАЭКСПО

7 – 10 февраля 2006 года

7 – 10 february 2006 МОСКВА

**3-я Международная
специализированная
выставка гражданской
авиации**

РосАвиаЭкспо

**3-d International
Specialized Exhibition
RosAviaExpo**

МВЦ «Крокус Экспо», 65–66 км Московской
кольцевой автомобильной дороги
Тел./факс: +7 (095) 727-25-82
E-mail: skr@crocus-off.ru
<http://www.rosaviaexpo.ru>, <http://www.crocus-expo.ru>

IEC «Crocus Expo», 65–66 km of Moscow City Ring
Tel./fax: +7 (095) 727-25-82
E-mail: skr@crocus-off.ru
<http://www.rosaviaexpo.ru>, <http://www.crocus-expo.ru>



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАР 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛИ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Федеральное агентство
воздушного транспорта

Межгосударственный авиационный комитет

ЗАО «Авком – коммерческая авиация»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:**В. Е. АРДАШЕВ,**
генеральный директор предприятия «ТЕСИС»;**В. В. БАБАСКИН,**
генеральный директор ГУАП «Кавминavia»;**Е. Ю. БАХТИН,**
генеральный директор ЗАО «Авком –
коммерческая авиация»;**И. Ф. ВАСИН,**
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;**В. Н. ЗУБКОВ,**
президент концерна «СОБИ»;**В. Н. ИВАНОВ,**
генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;**С. В. ИЛЬИЧЕВ,**
президент Транспортной Клиринговой Палаты;**С. Н. КОЧАРОВ,**
генеральный директор ЗАО «Шеретьель»;**В. И. ЛЮЛЬКО,**
генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА;**А. В. НЕРАДЬКО,**
руководитель Федеральной
авиационной службы;**В. М. ОКУЛОВ,**
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –
Российские авиалинии»;**В. Д. САМОУКОВ,**
президент исторического
Клуба авиаторов России «ИКАР»;**В. В. ШИТОВ,**
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

Ноябрь 2005 года • № 11 (738)

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:*На дню, на ночь не затихая жажет
в международном аэропорту Домодедово.*

Фото В. ГРЕБНЕВА.

**В ЭТОМ НОМЕРЕ:**

ТКП – ОТ ПРОЕКТОВ К РЕАЛЬНЫМ ДЕЛАМ

Стр. 8-11

Россия – полноправный член ИКАО

Стр. 12-13

ГРУППА ИСТ ЛАЙН ВОДХНУЛА НОВУЮ ЖИЗНЬ
В АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО

Стр. 14-19

«Аэрофлот» строит свой терминал
в аэропорту Шереметьево

Стр. 22-23

МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ О ПУТЯХ РЕОРГАНИЗАЦИИ
ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Стр. 26-28

ЧП союзного масштаба

Стр. 29

ЦИТАТА НОМЕРА

Сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе создания базовых аэропортов, крупных пересадочных узлов, которые в настоящее время будут использовать хабовые технологии, а в будущем станут полноценными узлами-хабами. В значительной степени важную роль будут играть и местные аэропорты. Это позволит не только оптимизировать систему авиалиний, но и значительно повысить качество местных авиaperезовозок.

А. ЮРЧИК,

Руководитель Федерального агентства
воздушного транспорта Минтранса РФ

Стр. 2

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

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
ГСП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
ТЕЛЕФОНЫ: главный редактор (095) 151-77-06; секретарь (095) 155-99-23;
бухгалтерия (095) 155-67-22; факс (095) 155-51-84;
e-mail: Anatoly@chivavia.ru

В сентябре этого года в Конгресс-холле отеля «Ренессанс-Москва» состоялась первая профессиональная конференция «Инфраструктура гражданской авиации». В ней приняли участие представители Министерства транспорта и Государственной Думы Российской Федерации, руководители аэропортов и авиакомпаний, производители наземной техники, страховых и лизинговых компаний, банков, других заинтересованных организаций. Участники конференции обсудили проблемы управления аэропортами, модернизации и строительства топливозаправочных комплексов, вопросы финансирования и лизинга наземного оборудования, перспективы развития хабов в России. С докладом на конференции о государственной политике в области развития российских аэропортов выступил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ А.А. ЮРЧИК. Публикуем запись этого доклада.



АЭРОПОРТЫ РОССИИ: КАКИМИ ИМ БЫТЬ?

Важнейшим условием экономического развития страны является передовая транспортная инфраструктура, именно она способствует развитию бизнеса и экономики региона. Пример тому – большие города, которые возникают вокруг европейских и крупных азиатских хабов.

Транспортная стратегия России указывает на особое значение воздушного транспорта как средства обеспечения дальнемагистральных пассажирских сообщений. Воздушный транспорт базисно-территориально развивается как средство сообщения в регионах, лишенных наземного транспорта, и успешно конкурирует с железнодорожным транспортом на дальних и средних пассажирских перевозках.

В части аэропортового бизнеса транспортная стратегия указывает на необходимость четкого обособления негосударственной государственной собственности и завершение разделения авиаперевозчиков и операторов аэропортов.

Сеть аэропортов России должна быть в перспективе построена на основе создания базовых аэропортов, крупных пересадочных узлов, которые в настоящее время будут использоваться хабовые технологии, а в будущем станут полноценными узлами-хабами. В значительной степени акцентную роль будут играть и местные аэропорты. Это позволит не только оптимизировать систему авиалиний, но и значительно повысить качество местных авиаперевозок.

В сфере совершенствования тарифного регулирования услуг аэропортов транспортная стратегия предполагает, что на основе завершения процесса разделения авиапредприятий на аэропорты и авиакомпании будут исключены продолжительной ценовой дискриминации авиаперевозчиков при осуществлении полетов на внутренних линиях. Кроме того, по мере развития конкуренции может быть изменена система взимания аэропортовых сборов и тарифов с целью приведения ее в соответствие с международными правилами.

Для достижения этих целей транспортная стратегия предусматривает создание условий для обновления основных видов аэропортов:

- внедрение современных технологий для обеспечения международного уровня работы пересадочных узлов, чтобы увеличить пропускную способность, повысить технологичность и качество сервиса на всех этапах обработки и пересадки пассажиров, багажа и грузов;
- оптимизация сети аэропортов России с учетом геополитических интересов государства, экономической целесообразности и количества международных узловых аэропортов;

- переход к единой системе опорных аэропортов, осуществление в приоритетных аэропортах глубокой модернизации производственных объектов. Они должны стать тем ядром, по которым будут модернизироваться все аэропорты России;

- техническое перевооружение и модернизация диспетчерских систем аэропортовой безопасности;

- повышение эффективности деятельности аэропортов за счет расширения спектра предоставляемых услуг (в том числе инновационной деятельности);

- регулирование ограниченной конкуренции аэропортов как субъектов естественной монополии в рамках одного аэроузла;

- завершение приватизации и акционирования объединенных авиационных предприятий с одновременным разделением их на независимые хозяйствующие субъекты (авиационные компании и аэропорты);

- создание правовых условий для сокращения состава имущества аэродромов, ограниченного в гражданском обороте;

- передача в собственность субъектов Российской Федерации авиапредприятий, не отвечающих задачам федерального значения.

В мире существуют две основные концепции построения магистральных сетей воздушных перевозок. При небольших пассажиро- и грузопотоках – это хабы. А при высокой концентрации населения и высокой экономической активности и подвижности населения предпочтительней прямые – беспересадочные рейсы между различными пунктами назначения. Нужно сказать, что более значительное развитие в современном мире имеет первая схема. В России еще с советских времен сложилась структура, которая не относится ни к

одному из этих вариантов: когда крупный аэропорт концентрирует потоки местных воздушных линий, а основные транзитные потоки шли через Москву. Наряду с этим имелась значительная сеть прямых связей между крупными городами. В нынешних условиях такая структура неадекватна. Прямые потоки между городами постепенно исчезают. А потоки через единственный московский суперхаб идут по неоптимальным маршрутам. Так что изменение структуры воздушных линий необходимо. И можно ожидать, что магистральным путем станет развитие «хабовой системы».

За прошлый год количество аэропортов сократилось на 18, и общее количество аэропортов в России составило 393. Уменьшение количества произошло за счет вытеснения аэропортов местного значения, в основном с аэродромами, имеющими грунтовые взлетно-посадочные полосы. 62 аэропорта имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации. Нужно отметить, как ни парадоксально, что число международных аэропортов в России составляет 70.

Размеры территории страны, недостаточное развитие наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера и Дальнего Востока, определяют необходимость обеспечения устойчивого авиационного сообщения с этими регионами. Обеспечение авиационным сообщением должно быть подкреплено соответствующим безопасным и эффективным функционированием сети аэропортов. Это зависит в первую очередь, от обеспеченности основными производственными комплексами и их состоянием. Наименее обеспеченными основными производственными комплексами являются северные аэропорты. Наземная производственная база этих аэропортов находится в состоянии, не отвечающем не только перспективным, но даже текущим потребностям транспортного процесса. В настоящее время только 58% аэропортов имеют взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием, остальные аэропорты имеют грунтовые ВПП. 70% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад. Из них только 24% за последние 10 лет подверглись реконструкции. Срочного проведения реконструкций требует 18% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием и 18% — с грунтовыми покрытиями. Только 48% аэродромы оснащены системами светосигнального оборудования и 14% требуют замены такой системы.

Финансовое и моральное старение таких аэропортов продолжается на фоне избыточных мощностей и роста цен на аэродромное и аэропортовое оборудование, аэропортовую технику, авиационное топливо. В настоящее время средней уровень обеспеченности аэропортов основными производственными комплексами составляет по аэродромам, пассажирским и грузовым комплексам 89%, объектам технического обслуживания — 53%, объектам топливоснабжения — 85%. Основные аэропорты России (в результате приватизации) более 10 лет функционируют как независимые частные компании, используя фактически на безвозмездной основе аэродром — основной капитал государства в аэропортах. Данные инвентаризации показывают, что эксплуатанты аэродромов практически не участвуют в инвестиционной деятельности в отношении активов государства. 90% объектов взлетно-посадочных полос, по данным бухгалтерского учета, имеют полный износ основных фондов. Объекты выведены из налогообложения и по ним не числятся амортизация на воспроизводство имущества. Последние несколько лет наблюдается оживление процесса инвестирования в развитие материально-технической базы

аэропортов, хотя его объемы еще далеки от необходимого. Объем государственной поддержки аэропортов на модернизацию материально-технической базы за прошедшие годы составил не более 20–40% от общего объема инвестиций. Финансирование развития наземной базы аэропортов осуществляется в рамках реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» на 2002–2010 гг. В текущем году в соответствии с поручением правительства была проведена корректировка подпрограммы гражданской авиации Федеральной целевой программы по модернизации транспортной системы. Существенно откорректированы основные цели и задачи подпрограммы с учетом сроков ее реализации, ресурсное обеспечение мероприятий.

Цели и задачи подпрограммы в 2005–2010 гг. Объемы авиатранспортных задач и работ:

| | 2005 г. | к 2010 г. |
|--|--|--|
| Пассажирооборот | 88 млрд. пкм | 148 млрд. пкм |
| Грузооборот | 3,1 млрд. тм | 4,1 млрд. тм |
| Пассажирские перевозки | 36,7 млн. чел. | 65 млн. чел. |
| Перевозки грузов | 680 000 тонн | 963 000 тонн |
| Доля воздушных, удаленных от стандартов главы 3 ИКАО по авиационной безопасности и эмиссии авиационных газов, в структуре реализуемой провозной мощности парка | 54% | 65% |
| Доля современных самолетов в структуре реализуемой провозной мощности парка | Пассажирские самолеты — 31% Грузовые самолеты — 45% | Пассажирские самолеты — 60% Грузовые самолеты — 65% |

Предполагается, что будут произведены закупки 527 воздушных судов. В том числе — 308 пассажирских, 42 грузовых и 177 вертолетов. Произойдет модернизация, по требованию ИКАО, 168 действующих магистральных самолетов. Планируются реконструкция, восстановление искусственных покрытий взлетно-посадочных полос в 45 аэропортах, замена светосигнального оборудования взлетно-посадочных полос в 30 аэропортах. За счет средств из федерального бюджета предусмотрено поставка 16 самолетов М-101 «Солст», 2 комплексных тренажера к ним (в Ульяновское училище и Бугурусланское училище) и 3 вертолетов Ми-34С (в Симский летно-технический колледж). За счет средств из федерального бюджета и внебюджетных источников финансирования предусмотрено поставка 2072 единиц оборудования авиационной безопасности в 110 аэропортов Российской Федерации.

В откорректированную подпрограмму включены пилотные инвестиционные проекты приобретения на основе лизинга 68 магистральных пассажирских самолетов с самым современным авиаконструкторами России, в том числе самолетов Ил-96, Ту-204–300 и Ту-214. Существует программа поддержки авиаконструкторов, приобретающих отечественные воздушные суда по лизингу. На эти цели правительством выделяются значительные средства. К сожалению, эти средства не реализуются и наполовину уходят за торгов, что авиаконструкторы в состоянии выкупить воздушные суда в необходимом количестве для авиаконструкторов.

В подпрограмму также включены пилотные инвестиционные проекты по строительству и реконструкции объектов 24 аэропортов, в том числе 8 крупных аэропортов, которые в перспективе могут стать хабами, 14 региональных аэропортов федерального значения и 2 местных аэропортов.

Расходы на реализацию мероприятий подпрограммы в 2005–2010 гг. составят 482 млрд. 185 млн. рублей в ценах соответствующих лет. В том числе из федерального бюджета — более 60 млрд. рублей. Капитальные вложения — 491 млрд. рублей. На НИОКР предполагается потратить 830 млн. рублей.

На 2005 год в федеральном бюджете предусмотрено 6 млрд. 160 млн. рублей на развитие наземной базы аэропортов. На 2006 год — порядка 11 млрд. рублей.

Потребность роста перевозок в России попрежнему высока. Ситуацию усложняет наличие двух комплексных проблем, которые мешают развитию отрасли:

1. Неудовлетворительное состояние инфраструктуры авиатранспортной отрасли. Сравнение динамики объема пассажирских перевозок и количества аэропортов в России с 1998 по 2004 год показывает, что состояние наземной инфраструктуры воздушного транспорта не соответствует динамике рынка и в дальнейшем будет тормозить его развитие. Эта ситуация коренным образом изменилась с 2000 года. При стабильном росте объемов перевозок наблюдается столь же стабильное сокращение аэропортов. Основной причиной неудовлетворительного состояния инфраструктуры является отсутствие средств на ее восстановление и модернизацию. Для развития аэропортового хозяйства требуются масштабные инвестиции с длительными сроками их возврата.

Для авиационной отрасли России характерна ситуация, когда аэропорт объединен в одно юридическое лицо с авиаконцепцией. В основном — это государственные унитарные предприятия и акционерные общества. Большинство подобных предприятий страдает от недостатка инвестиций и находится на грани выживания. Основная доля средств, зарабатываемых предприятиями, вкладывается в текущий авиатранспортный бизнес, а на восстановление и ремонт принадлежащих авиапредприятию инфраструктурных средств не выделяется.

Основными причинами неудач в привлечении средств являются: отсутствие прозрачности деятельности объединенных авиапредприятий, смешение двух бизнесов, риск нецелевого использования средств. Данные проблемы нужно решать. И одним из шагов является выделение аэропорту и авиаконцепции отдельные предприятия.

Прозрачностью является обязательным условием для привлечения инвестиций. Компании должны иметь четкие цели развития, отраженные в ясной стратегии, а также сбалансированную структуру активов и пассивов. Разделение аэропортового и перевозочного бизнеса позволит самим предприятиям получать правильное представление о своем положении на рынке, о конкурентных преимуществах, возможности развития бизнеса. Компания получит возможность быстрее и правдивее реагировать на изменения внешней среды и использовать данные изменения в свою пользу, для развития собственного бизнеса. Неполнота данных условий во многом объясняет неудачность привлечения средств объединенными авиапредприятиями.

Деятельность аэропортов и авиаперевозочный бизнес являются разными по сути. Причиной неэффективности деятельности объединенных предприятий является не умелое руководство, а противоречие целей данных

вида бизнеса. Доходы аэропорта являются затратами авиакомпании и наоборот. В балансе авиакомпании затраты на эксплуатацию искусственно сокращаются за счет прибыли аэропорта. В результате создается ложное представление о более высокой и рентабельной деятельности авиакомпании, при этом сокращается рентабельность аэропорта. Это отрицательно сказывается на общей рентабельности предприятия. При реальном существовании такой ситуации невозможно. Оба предприятия нацелены на повышение рентабельности бизнеса, что заставляет руководство компании искать другие возможности для сокращения издержек и другие источники дохода.

Противоречивость целей данных видов бизнеса часто проявляется объединенными авиапредприятиями. Как правило, аэропортом и авиакомпанией управляют разные менеджеры. Но зачастую ситуация субсидирования дестимулирует менеджеров как прибыльного, так и неприбыльного подразделения.

Проблема недоделываемого состояния инфраструктуры проявляется в некоторых особенностях текущего состояния отрасли – переходе воздушных маршрутных сетей в сторону центра. В настоящее время почти половина пассажиропотока приходится на 4 российских аэропорта – Шереметьево, Домодедово, Внуково и Пулково. Еще на 15 аэропортов, расположенных в основном в южных регионах, крупных центрах Сибири и Дальнего Востока, приходится более 1/4 пассажирова. То есть на 14% аэропортов России приходится 85% пассажиропотока. Остальные предприятия находятся на грани выживания.

На Западе до 60% прибыли аэропортов формирует неавиационная деятельность. В России, в среднем по стране, этот показатель – 10%. Без принятия мер по развитию и восстановлению инфраструктуры авиатранспортная отрасль не имеет перспектив дальнейшего развития. Важно подчеркнуть, что само по себе разделение авиапредприятий на авиакомпании и аэропорт не даст долгосрочных преимуществ. Их разделение является лишь первым шагом на пути к повышению эффективности деятельности авиапредприятия.

2. Вторая ключевая проблема, мешающая развитию отрасли, заключается в нерегулируемости взаимоотношений государства и частного инвестора. Дело в том, что характерной тенденцией в развитии аэропортовой деятельности в России в последние годы становится ориентация на повышение коммерческой отдачи аэропортов, наиболее полной реализации его рыночного потенциала. Бизнесовые результаты деятельности аэропортов выходят на первый план наряду с производственными показателями. Таким образом, все чаще аэропортовая деятельность рассматривается в качестве самостоятельного, полноценного бизнеса. В то же время эта деятельность имеет двойной характер. С одной стороны, как уже было сказано, она является бизнесом и должна быть нацелена на получение дохода. С другой – она обеспечивает решение задач государства в части социальных обязательств и военной безопасности. Поэтому государство, в той или иной степени, сохранит и будет в ближайшей перспективе сохранять контроль над этой отраслью. Эта особенность, безусловно, затрудняет решение коммерческих задач, стоящих перед собственниками и менеджерами предприятий, формирующих аэропортовый комплекс. В частности, решение бизнес-задач требует сокращения издержек и роста объемов дохода за счет внедрения эффективных технологий, привлечения компетентного персонала, современного оборудования и

других ресурсов. Другими словами – требуются масштабные вложения инвестиций.

Стандартные решения, предполагающие привлечение различных финансовых институтов, в данной ситуации применимы к существенным оговоркам. Очень часто инвесторы не готовы брать на себя политические риски и решать социально значимые проблемы государства за свой счет, справедливо полагая, что для финансирования социальных задач существуют налоги и государственный бюджет. В реальных условиях ограниченного бюджета государство оказывается обладателем слишком большого количества активов для того, чтобы эксплуатировать их самостоятельно. На пути повышения доходности аэропорта возникает барьер недостатка ресурсов и высоких политических рисков. Ситуация осложняется отсутствием у предприятия ликвидного имущества, достаточного для обеспечения требуемого размера кредита.

Территория и часть имущества любого аэропорта является непричастной, а большинство оборудования – специфично и низколиквидно. Во многих случаях права на активы аэропорта размыты среди нескольких собственников, взаимоотношений между которыми носит характер неформальной ипотечной ссуды. Это усложняет переговорный процесс и повышает управленческие риски. Несмотря на то, что кризис авиаперевозок, вызванный событиями 11 сентября 2001 года, не так сильно отразился на динамике пассажиропотока в России, он наглядно продемонстрировал потенциальным инвесторам высокие коммерческие и политические риски, связанные с инвестициями в авиационную отрасль. Многие участники рынка начали приходить к мнению о необходимости повышения государственного участия в развитии воздушного транспорта и, в частности, предоставления гарантий по инвестиционным вкладам в отрасль. Выходом из сложившейся ситуации может стать инвестиционный договор между государством и коммерческими компаниями. В мировой практике такую форму сотрудничества принято называть «государственно-частным партнерством». Партнерство позволяет использовать все имеющиеся у сторон ресурсы для достижения заданной конечной цели проекта – повышения качества управленческих активностей аэропорта и максимально полной реализации его рыночного потенциала.

Наиболее распространенным партнерством в транспортной отрасли является концессионное соглашение. Основным его преимуществом является гибкость и комплексность. Концессионная схема позволяет удовлетворить интересы всех трех заинтересованных сторон: государства – в развитии и эффективном управлении предприятием без значительных бюджетных расходов и в сохранении за собой ряда регулирующих функций; частного инвестора – в возможности реализации инвестиционного проекта, распределения рисков по нему с государством и в обеспечении источника возврата вложенных средств; потребителей – в гарантированном предоставлении социально значимой услуги с высоким уровнем качества по доступной цене.

Важным аспектом видения концессионной схемы является то, что она позволяет добиться высокой эффективности управления

аэропортовым комплексом, а также erzielen максимальный доход из имеющегося рыночного потенциала без консолидации всех активов в руках одного собственника. Концессионная схема позволяет установить требуемый уровень контроля над предприятием и избежать крайне негативного, а иногда и полностью деструктивного для бизнеса процесса реоформации прав собственности. Кроме того, концессионная схема позволяет предприятию вести бизнес на одних и тех же рыночных условиях и избежать неконструктивного влияния аэропорта на принимаемые предприятием решения. Учитывая значительную степень диверсификации аэропортовых услуг, заключение нескольких независимых концессионных договоров может оказаться оптимальным управленческим решением в этих условиях.

Выделение аэропортовых услуг в отдельный вид бизнеса и их передача в управление наиболее компетентному управленческому, имеющему необходимые инвестиционные возможности, позволит максимально эффективно реализовать потенциал рынка услуг каждому аэропорту и максимизировать совокупный доход аэропортового комплекса. В некоторых регионах аэропортовый бизнес сам по себе может являться нецелесообразным и неэкономичным для инвестора. В этой ситуации действие концессионного соглашения можно распространить на прилегающие объекты инфраструктуры и таким образом существенно расширить доходную базу.

Действующая схема сертификации и лицензирования аэропортовой деятельности юридических лиц не соответствует действующему законодательству и фактическому состоянию сложившихся хозяйственных и гражданско-правовых отношений на объекте «аэропорт». Отсутствует нормативно-правовая база в части землепользования аэродромных, аэропортовых и резервных участков земли.

В целях повышения эффективности управления государственной собственностью транспорта, а также создания условий, обеспечивающих деятельность и правоотношения участников гражданского оборота имущества транспорта, видится целесообразным:

- поэтапное снятие экстерриториальных ограничений на передачу объектов транспорта в собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность при наличии гарантий нормального функционирования и развития указанных объектов после выведения их из федеральной собственности;

- либерализация правового режима приватизации объектов транспортной отрасли, в том числе в части законодательного закрепления принципов поубыточных ограничений на приватизацию;

- совершенствование правовых режимов использования государственного имущества транспортной отрасли;
- совершенствование норм законодательства, регулирующие вопросы оформления прав собственности на государственное имущество транспортной отрасли.

Решение этих вопросов позволит авиа-транспортной инфраструктуре уверенно развиваться и обеспечивать растущие потребности в авиаперевозках.

The first professional conference Infrastructure of Civil Aviation was held in Moscow in September, this year.
It was participated by representatives of Ministry of Transportation and the State Duma of the Russian Federation, heads of airports and airlines, banks, insurance companies and other organizations. The presentation made by Alexander Yurchik, Head of the Federal Air Transport Agency was of a particular interest to the audience. This report is presented to our readers.



Аэродромный узел Вуртуя в последние годы подвергнется новым, вполне традиционным идеям авиации.

НА СНЕЖНЫХ ДОРОГАХ ЯКУТИИ

ДЛЯ НЕПОВТОРИМЫХ на снежных просторах Вуртуя основным средством передвижения оставалась оленья или собачья упряжка. Олень, конечно, не паровоз, но и о нем, как и о легендарной русской тройке, следует сказать. Но подобно тому, как на Северо-Уралье олене-пряжка прошла мезоледниковую пору и заменила, так и олень на Выдларман «конкуренцию» со стальной оленке. Выдавший транспортер стал колесистым затычком на дороге Вуртуя. А ведь эти дороги измаршированы сотнями километров. Большая часть оленьих зимних дорог. Прямые расстояния и расстояния, а предостает путь по безбрежной тундре давно ушло в область преданий.

Первый самолет в Вуртуе был доставлен 20 лет назад на пароходе. А сейчас доставка самолетов и вертолетов обслуживают оленеводов и охотников, геологов и горняков. Аэропорты прокладывают во все уголки огромной территории Северного края. Без авиации трудно было бы организовать разведку нефти и промышленную добычу алмазов. Печенега Вуртуя несет самолетами ветку, привезший лес из поморья, идет Воробей с грузом, улетевший вояком — этот был оленеводства. На тысячи километров протянулись трассы Москва—Вуртуя через Красноярск. На территории оленеводства колесные машины М-18, которые покрывают огромные расстояния за 11—12 часов.

За последние 10 лет паразиты самолета на линии регулярной авиации в 3 раз, а грузы — в 8 раз. Недалеко Вуртуя сейчас назван одной из регулярных спящих аэрофинишем.

1925—1965



Так встречали в крае оленеводов появление первого самолета.



Горой Социалистического Труда. Обслуживали самолета №14 А. Богданов со стороны Северных Якутии.

Фотохроника ТАСС



Аэродром в тундре

Рис. Авторская Вуртуя
Уральская Ураловская
Кавказ 7 ЮБИЛЕИ

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

ОБРАЗОВАНА АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ СЛУЖБА

Президент Владимир Путин подписал указ об образовании Федеральной аэронавигационной службы РФ, подчиненной правительству. Она объединит структуры Минобороны и Минтранса, отвечающие за организацию воздушного движения. Перечень функций, миссия и структура, передаваемые из министерств в новую службу, и порядок ее создания определит специальный федеральный закон, проект которого правительство должно внести в Госдуму через три месяца. Как известно, до последнего времени функции по организации воздушного движения (ОВД) в России были распределены между структурами Минтранса (в основном в рамках ФГУП «Аэронавигация» по организации воздушного движения в Российской Федерации) и Минобороны (Управление по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением). Идея объединения всех элементов ОВД в единой структуре обсуждалась с середины 2004 года, но дальнейшие споры, кому должна принадлежать эта организация — гражданскому или военному. В конце концов победила дружба.

ПО IIIA КАТЕГОРИИ ИКАО

Международный аэропорт Шереметьево в соответствии с выданным сертификатом IIA ICAO получил право эксплуатировать вторую валентно-подходную полосу в сложных метеополосах. В ходе подготовки к сертификационным мероприятиям здесь было установлено новое навигационное оборудование и система мультиспектральной эфирной высокочастотной радиосвязи, а также проведена многократный тестовый облет полосы. Теперь аэропорт может эксплуатировать обе ВПП.

В НЕБЕ АВАРИЙНЫЕ МАЯКИ

Министерство промышленности и энергетики России совместно с Минтрансом разработало конструктивную и эксплуатационно-техническую документацию на оснащение гражданской воздушных судов аварийными радиомаяками АРМ-40БТ и АРМ-40БАС1 системы КОСИАС-САРСАТ. По договорам между авиакомпаниями и организациями, имеющими право на установку радиомаяков, идет оснащение ими воздушных судов. Количество самолетов тех типов, для которых разработана конструкция системы эксплуатационно-технической документации на оснащение аварийными радиомаяками еще не завершена, не превышает 10 процентов парка.

ЕСТЬ 4-ТЫСЯЧНЫЙ!

Компания «Эрбас», входящая в западноевропейский концерн EADS, выпустила 4-тысячный самолет. Этот длиннохвостый широкофюзеляжный лайнер «A-330-300» после проведения торжественной церемонии был передан заказчику — авиакомпании «Лифтэкс».

В настоящее время «Эрбас» предлагает на авиационном рынке 13 моделей пассажирских самолетов — от 107-местного «A-318» до 353-местного дальнобойного «A-380». Портфель заказов в настоящее время составляет 1570 самолетов и обеспечивает устойчивую работу компании на ближайшую десятку. Среди заказчиков самолетов «Эрбас»-авиаконцерн «Лифтэкс» является одной из старейших. Первый заказ на «A-300» был получен «Лифтэкс» еще в 1976 году.

ПОЛЕТ С КОМФОРТОМ

Компания «Вонга» предоставляет клиентам авиакомпании авиационный сервис «Вонга-787». В кабине размещены пять мест в варианте 305x231 см. Площадь поверхности крыла равна 0,34 кв.м, что, к примеру, в два раза больше, чем у «Вонга-777». За счет увеличения площади крыла и веса летать самолет получают больше информации. К числу других ключевых преимуществ можно отнести двойные индикаторы на лобовом стекле, а также двойные комплекты летной документации в электронном формате. Такое оборудование предлагается в качестве дополнительного и для прочих типов «Вонга», однако впервые оно станет стандартом для «Вонга-787». Индикатор на лобовом стекле позволяет пилоту ознакомиться с летной информацией, не отвлекаясь от пилотажной панели. Комплект летной документации в электронном формате включает карты, схемы, руководства и иные информационные материалы.

Еще одним преимуществом является высокая унификация кабины экипажа «Вонга-787» с кабиной «Вонга-777». Пилоты, имеющие опыт управления последним, смогут пройти лишь пятнадцатичасовую подготовку для управления «Вонга-787». Пилоты «Вонга-787» получат доступ к новым видам информации, такая, как интерактивные карты аэропортов, позволяющие повысить безопасность при рулении. Так же, как и в пассажирском салоне, дизайн кабины экипажа «Вонга-787» обеспечивает повышенный уровень комфорта. Протяженность дивана здесь будет равен давлению на высоте 2000 метров.

ПРИВАТИЗИРУЮТ НЕ РАНЬШЕ 2008 ГОДА

Аэропорт Шереметьево может быть приватизирован не раньше 2008 года, заявил директор департамента имущественных и земельных отношений, экономики природопользования Минэкономразвития РФ Игорь Гирюхин. Он напомнил, что аэропорт включен в перечень стратегических предприятий и может быть приватизирован только по указу президента. В настоящее время государство владеет 100 процентами акций ОАО «Международный

аэропорт Шереметьево». Прием приватизации может быть только после того, как будет построен терминал Шереметьево-2. Строительство терминала, начавшееся в конце августа этого года, планируется завершить в конце 2007 г.

ВНУКОВО ПОДНИМАЕТ СБОРЫ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

Аэропорт Внуково намерен первым применить новую методику начисления сбора за авиационную безопасность. Уже через несколько месяцев эта услуга аэропорта будет рассчитываться не с точки максимальной взлетной массы самолета, а с пассажира. Федеральная служба по тарифам должна проверить обоснование расчетов новых тарифов, которые Внуково уже представило в службу, и принять решение. Участники рынка сошлись во мнении, что любое изменение тарифной политики, проводимое Внуковым, приведет к увеличению сбора за обслуживание авиационных самолетов. Это нововведение выигрывает авиакомпании, эксплуатирующие более тяжелые опосредованные суда.

«ЧЕРНЫЙ СПИСОК» ЕВРОПЫ

Европейский союз приступил к созданию обширного «черного списка» авиакомпаний, которые не удовлетворяют строгим требованиям безопасности полетов. В доступном пространстве Евросоюза будет запрещен.

Как сообщается, Европейские комиссии добилось согласия правительств государств — членом союза заменить нынешний подход, когда запрет вводился на уровне отдельных стран, на глобальный, охватывающий весь Евросоюз. «Черные списки» компаний, самолетов которых запрещен доступ в воздушное пространство, имеют Франция, Бельгия, а также Швейцария. В список включены 15 частных авиакомпаний Британ, Ливии, ряда других африканских стран, Азербайджана, Украины. Однако сейчас, если компания запрещен доступ в воздушное пространство Франции или Бельгии, она может совершать полеты в другие государства ЕС. Как ожидается, подобная ситуация кардинально изменится с декабря нынешнего года, когда будет введен единый «черный список» Евросоюза.

«ЮТАйр» УКРЕПЛЯЕТ АЭРОПОРТОВУЮ БАЗУ

В аэропорту города Ньюбрук после реконструкции прошло открытие взлетно-посадочной полосы. Решение о реконструкции взлетно-посадочной ВПП было принято компанией в августе прошлого года. Ремонт осуществлялся по шведской технологии, по которой покрытие при интенсивной эксплуатации становится прочнее.

Эта реконструкция стала первым случаем в истории российской авиации, когда все работы проводились за счет собственных средств авиапредприятия. Стоимость строительных работ составила более 140 миллионов рублей. Подобный опыт в свою очередь окажет положительное влияние на обеспечение устойчивости функционирования транспортной

системы Приобского района. Сегодня аэропорт Ньюбрук имеет статус Федерального значения и может принимать воздушные суда, полностью обеспечив их безопасностью.

БЕЗ РЕЗЕРВА НЕТ ЧАРТЕРА

С 10 октября 2005 года каждый чартерный авиарейс должен обеспечиваться резервным бортом. Это диктуется распоряжением «О мерах по устранению недостатков при выполнении международных регулярных (чартерных) полетов», которое подписал и.о. руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ) Александр Юрик. Теперь отсутствие резервного борта будет караться жестко — вплоть до отставки экипажа и авиакомпании.

«A-300» ПРИЗЕМЛИТСЯ В ДОМОДЕДОВО

Росавиация выдала аэропорту Домодедово разрешение на право принимать самолеты «A-300» «Эрбас» и «ATR-42». Об этом говорится в обращении группы ИСТ ЛАЙН к управляющей компании аэропорта Домодедово.

В частности, авиакомпания «ЮТАйр» планирует начать эксплуатацию самолетов «ATR-42» осенью этого года. Турбовинтовой самолет «ATR-42» рассчитан на перевозку 50 человек на дальность около 900 км. «A-300» пока не использует ни одна из авиакомпаний, летающих в Домодедово. В ИСТ ЛАЙН отметили, что разрешение на этот тип самолета получено на перспективу. Сейчас Домодедово уже имеет договор на обслуживание самолетов «Вонга» и его модификаций, лайнеров семейства «Дуглас», а также различные модели воздушных судов бизнес-класса: «Эмбарсо», «Фалькон», «Гольфстрим», «Челленджер» и другие.

ПОВЫШАЮТСЯ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ

Цены на авиабилеты из ОАЭ по всем маршрутам начали расти после того, как авиакомпания «Эмиратс» и ряд других объявили об увеличении надбавки на топливо. Надбавка вводится в связи с ростом цен на топливо на мировом рынке. В авиакомпании «Эмиратс» установили надбавку на топливо до 40 процентов в рамках тарифа 160 долларов ОАЭ (\$45) на билеты в один конец и 200 доллар ОАЭ на билеты в оба конца. Исполнительными стали Аман (Иордания), Бейрут (Ливан) и Дамаск (Сирийская Аравия). На 25 долларов надбавка составит 130 и 250 долларов соответственно. Вслед за «Эмиратс» об увеличении надбавки на топливо объявили «Air India», «Cathay Pacific» и ряд других крупных авиакомпаний, включая «Gulf Air».

ПОМОГ «АЭРОПОЛТ»

«Аэрополт» вытеснил новые билеты взамен утерянных российскими пассажирами, пострадавшими от урагана «Катрина» в США — о шельме скорейшего возвращения из зоны бедствия в Россию. В обычных условиях при утере авиабилетов приме-

нются штрафные санкции, однако все, кто лишится билетов и документов в результате проблемного бедствия, сможет без проблем вернуться на родину.

РОДИЛСЯ В ПОЛЕТЕ

На борту самолета «Боинг-767» компании «Аэрофлот», следовавшего рейсом SU-321 из Москвы в Лос-Анджелес, родился мальчик. Роды прошли без осложнений. Мать — уроженка Лос-Анджелеса — чувствует себя хорошо. После приземления лайнера в аэропорту Лос-Анджелеса оно в новорожденном на руках самостоятельно спустилось по трапу.

Девочка Юлия Яковлева летела в Москву — гражданин США. Самолет вылетел после семи часов полета у границы Канады, когда самолет находился над океаном, а до аэропорта назначения оставалось еще несколько часов лету. Экстренно приземлился на ближайшей аэродром из-за непредвиденных обстоятельств, поскольку там была слишком короткая полоса для «Боинг-767». В сложившейся ситуации всю ответственность за рождение и будущее ребенка возла на себя бортпроводница Галина Сахарова. Появившись на свет малышка уже промакнула весь кабинный экипаж.

В ГЕЛЕНДИКЕ ПОСТРОИТ АЭРОПОРТ

Аэропорт и вагонно-посадочный павильон в Гелендижке (Краснодарский край) будут built построены к 2007 году, заявил глава городской администрации Сергей Озеров. Как передает Интерфакс-Юж, вопрос о необходимости строительства аэропорта, способного принимать тяжелые самолеты, в Гелендижке назрел давно, но только с мая 2005 года, после выхода в свет постановления правительства по этому вопросу, работа сдвинулась с мертвой точки. По словам главы, в текущем году выделено 500 млн. рублей на подготовку проектно-сметной документации и подготовительные работы на территории.

«РОССИЯ» НА ПУТИ В ИЗРАИЛЬ

Российская государственная транспортная авиакомпания «Россия» и Министерство туризма Израиля договорились об организации нескольких коммерческих авиарейсов в Израиль. С октября 2005 с организован регулярный рейс по маршруту Москва — Давос, а с ноября текущего года — два рейса в неделю по маршруту Москва — Тель-Авив. Кроме того, на апрель 2006 с намерено начать эксплуатацию ежедневного рейса авиакомпании по маршруту Санкт-Петербург — Тель-Авив.

\$7,4 МИЛЛИАРДА УБЫТКОВ

Убыток мировой авиаиндустрии составил в 2005 году рекордные \$7,4 млрд. Это на 23 процента превышает предыдущий прогноз, поскольку стремительный рост цен на нефть наиболее значительно сказался на деятельности американских авиаперевозчиков, сообщила агентств «Постинг» со ссылкой на данные IATA. Расходы авиакомпаний на топливо могут оказаться в этом году на 54 процента выше прошлогодних и составить \$37 млрд., исходя из

расчета средней стоимости нефти на уровне \$57 за баррель.

В мае IATA прогнозировала, что убыток авиакомпаний в текущем году составит \$6 млрд., исходя из расчета баррель нефти в среднем будет стоить \$47. Каждый дополнительный \$1 стоимости нефти приводит к увеличению расходов авиакомпаний на топливо на \$1 млрд. Азиатские авиаперевозчики тихоокеанского региона получат по итогам года прибыль, в размере около \$1 млрд., европейские компании закончат год на безубыточном уровне, тогда как убыток американских авиаперевозчиков могут превысить \$8 млрд., сообщает IATA.

«АЭРОФЛОТ-ДОН» С ПОЧТОВОЙ СУМКОЙ

Авиакомпания «Аэрофлот-Дон» приглашает своих клиентов по льготным корпоративным (пасса, пакеты, бандероль весом до 1 кг) на регулярных рейсах по России. Отправить (получить) корреспонденцию можно в представительств авиакомпании в Москве (Санкт-Петербург, Сочи). Стоимость услуги составляет 5-10 процентов пассажирского тарифа в зависимости от маршрута. Оплата перевозки корреспонденции производится наличными в кассу представительств или по безналичному расчету.

ПРЕДСТОИТ ГЛОБАЛЬНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Министерство транспорта России поддержало проект глобальной модернизации аэропорта Омск-Центральный. Как сообщил исполнительный обязанности руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Миутарос России Александр Юрич, финансирование работ по удлинению вагонно-посадочной полосы аэропорта Омска на 440 метров будет открыто лишь в начале следующего года. «Проект с экспедицией и заключением специалистов вовремя нам не был представлен — местные руководители затеяли этот вопрос. Теперь проект толк и оформлен как пожелание, и деньги мы на него найдем», — сообщил А. Юрич. Расходы федерального бюджета на реконструкцию полосы аэропорта Омск-Центральный составят более 80 млн. рублей.

МЫШЬ-НАРУШИТЕЛЬ

Рейс авиакомпании «Qatar Airways», направлявшийся в Дубай из столицы Филиппин Манилы, был отложен на 13 часов, после того как один из членов экипажа в салоне обнаружил мышью. Капитан посадил 250 пассажиров покинуть салон, после чего экипаж начал поиск грызуна. После 13 часов безуспешных поисков самолет все-таки улетел с мышью на борту. Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», «Финмаркер», РИА «Новости», Страна.ru, gazeta.ru, regnum.ru, Reuters, Washington Post, «Коммерсант», «RBC Daily», ИА REGNUM, Азия.ру, «Авиапарк», MSB.com, tie-air.ru, mailavia.ru, eworld.de.

Раздел ведет Елена ЯЧМЕННИКОВА.

ПОЗДРАВЛЕНИЯ ЮБИЛЯРАМ

В ОКТЯБРЕ ИСПОЛНИТСЯ 50 лет

ШМЕЛЬКОВУ Александру Васильевичу

Директор Европейского авиационного технического колледжа гражданской авиации Прохор Купц отколдованен до директора. Восстановил колледж в трудные годы распада Советского Союза и ликвидации Министерства гражданской авиации СССР. Под его руководством были сформированы коллектив и учебная база колледжа, созданы стандарты в России средние профессиональные учебные заведения, имеющие лицензию на право реализации программы высшего образования. За заслуги перед А.В. Шмельковым присвоено высшее звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Он является действительным членом (академиком) Российской академии транспорта. Награжден народным званием «Олимпийский Аэрофлот».

В ЭТОМ МЕСЯЦЕ ИСПОЛНИТСЯ 80 лет

ТИМОФЕЕВУ Михаилу Александровичу

Генерал-лейтенант, участник Великой Отечественной войны, Офицер Свердловской областной инспекции. С 1944 по 1961 с работ в органах государственной безопасности СССР.

С 1961 по ликвидацию Министерства гражданской авиации СССР — заместитель министра гражданской авиации. Внес большой вклад в разработку корпоративно-рейсовой основы авиационной безопасности в гражданской авиации и внедрение системной мер борьбы с воздушными пиратствами, совершенствование авиарейс-операционных работ. Принимал активное участие в решении вопросов работы в Международной организации гражданской авиации (ИКАО), в работе по подготовке и заключению договоров в области международного воздушного сообщения.

Награжден орденом Ленина, Орденом Красной Звезды, Крестом Знания, Отечественной войны 1-й и 2-й степени, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», многими медалями.

80 лет

СУРОВОУ Владимиру Сергеевичу

Офицер Московский политехнический техникум в 1967 и Академик гражданской авиации в 1987 году. Работал старшим авиационным инженером Минского ОАО, главным инженером-инспектором УГА МГА СССР, консультантом директора Департамента воздушного транспорта, советником директора ФАЭС России, заместителем ответственного должностного в Международном авиационном комитете, АИИТ «Сайпайн-Восток», ОАО «Иркутские авиалинии», ОАО «Аэрофлот». В настоящее время советник транспортного отдела Украинского административного и правового обеспечения Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Награжден медалью «За трудовую доблесть» и знаком «Олимпийский Аэрофлот».

Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Юпитер» и редакция журнала «Гражданская авиация» сердечно поздравляет юбиляров, желают каждому крепкого здоровья, счастья и благополучия.



Генеральный директор Клуба ветеранов высшего руководящего состава («Юпитер») Ю.П. Даринский с 70-летием и дня рождения Российского государства и в связи с 100-летием со дня рождения награжден орденом Александра Невского 1-й степени Академии проблем безопасности, обороны и правозащиты. Ему также присвоено звание академика этой Академии. Раздел ведет Елена ЯЧМЕННИКОВА.

Фото В. ГРЕШНЕВА.

Завершается год, наступает пора подведения итогов. Каким он был для Транспортной Клиринговой Палаты, что из намеченного (см. «Гражданская авиация» № 2, 2004 г. «Год трудный, но плодотворный») удалось реализовать, что по каким-то причинам затормозилось, наконец, планы на 2006 год – обо всем этом редакция попросила рассказать президента ТКП С.В. ИЛЬЧЕВА.



ТКП: ПРОЕКТЫ ПРЕТВОРЯЮТСЯ В ЖИЗНЬ

Здесь рождаются договоры и проводится кропотливая работа по их реализации.

– Сергей Викторович, как известно, отечественная система взаиморасчетовступила во второе десятилетие своего существования и активной деятельности. Если «поднять» номера нашего журнала за разные годы, вполне наглядно можно узнать, как шаг за шагом шло ее развитие. Для нас это даже своего рода повод для гордости, ведь журнал, по сути дела, стал летописцем отечественной системы взаиморасчетов, фиксируя различные этапы ее создания. Не будем и на этот раз отступать от сложившейся традиции. Итак, об итогах 2005 года...

– Прежде всего хотелось бы вернуться к тому времени, когда в стране развер-

нулась административная реформа, которая в полной мере коснулась и Министерства транспорта. Говорю об этом потому, что хотим мы того или нет, но отечественная система взаиморасчетов – это ослепно обремененный нерв, который мгновенно реагирует на любое прикосновение к нему. Так что реформы, становление новых органов управления отраслью мы ощутили в полной мере.

– Каким образом?

– Был по сути один день с Федеральным агентством воздушного транспорта Транспортной Клиринговой Палата обеспечивает формирование всей статистической отчетности по гражданской авиации. В ходе ад-

министративной реформы, когда на базе бывших территориальных управлений гражданской авиации стали создаваться региональные органы ФАВТ и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, вопросы стабильности оказались на грани провала. Без пренебрежения скажу, что потребовались титанические усилия, чтобы волевыми решениями руководства ФАВТ и ФНСИТ обеспечить сбор статистической информации на местах. Если бы всего два-три месяца этот проект не работал, то сегодня, боюсь, гражданская авиация уже не имела бы четкой картины статистической информации, что непременно привело бы к серьезным сбоям в управлении отраслью.

Отчаянная проблема, с которой мы столкнулись. В ходе реформы в отрасли появились новые управленческие структуры, поэтому конец прошлого и начало нынешнего года для ТКП были временами поиска оптимальных решений отраслевых задач как с вновь созданным Федеральным агентством воздушного транспорта, так и с Департаментом государственной политики в области гражданской авиации, госдезии и картографии Минтранса РФ. На это ушло много и, к сожалению, до сих пор уходит много времени и сил. Навязала свой отпечаток и кадровая нестабильность. За полтора года в агентстве сменилось два руководителя. А на то, чтобы детально войти в курс дела, нужно продолжительное время. Вот тот общий фон, на котором действовала система взаиморасчетов в уходящем году.

Тем не менее в целом для нас он был удачным. За 2005 год мы внедрили и продолжаем внедрять в жизнь несколько



важных проектов. Рассказу о них подробно и нагугу с технологией.

Как известно специалистам, ИАТА провозгласила в 2007 году годами начала полномасштабной электронной продажи авиаперевозок. Это означает отказ от традиционных технологий и бумажных носителей, когда при продаже перевозки пассажир получает бланк авиабилета. Вскоре вместо него единственным документом, подтверждающим, что перевозка продана, становится электронный билет.

Чтобы решить эту задачу, нужно не только хорошо знать соответствующие технологии, но также иметь соответствующую базу, которая позволит автоматизированно подключиться к таким системам, как «СибБР», «Амадеус», «Сирена-тревел» и т.д.

Надо сказать, что за минувший год в проекте электронного билета мы продвинулись достаточно далеко. Программный продукт создан, технологии разработаны и уже сегодня система взаиморасчетов способна работать по электронным продажам. Для этого проработали большую работу с банковскими структурами, которые занимаются на отечественном рынке электронными расчетами.

Проект – говоря о том с гордостью – сделан, что называется, на одном дыхании, и на все про все ушло чуть более полугода, поскольку за предыдущие годы смогли наложить колоссальную базу знаний, который в данном случае и были использованы. В то же время есть и чувство облегчения: люди остались теми, кто проект «на подей», либо реализация его удалось затянута. В 2006 году начнется опытная эксплуатация системы электронного билета/формирования, в 2007 году – промышленная.

Да, этот проект сложный, потребовался от нас не только концентрация собственных знаний, но и привлечение опыта зарубежного рынка, в первую очередь американского, где сейчас уже более 90 процентов продаж авиаперевозок осуществляется по электронным технологиям. Это и есть ИАТА, который во многом помог нашей работе и предпринял все успех. Тревожит лишь то, сможет ли руководство отрасли в ближайшие время решить вопросы изменения законодательной и нормативной базы, что крайне необходимо.

Насколько электронные продажи перевозок будут доступны всем российским пассажирам?

В этом, пожалуй, отличие нашей технологии электронных продаж от западных. Естественно, вся отрасль перейти сразу на электронные продажи не сможет, поэтому мы будем применять технологию, позволяющие продавать авиаперевозку, как с использованием бумажного носителя (бланк авиабилета), так и электронного билета.

Кстати, это было самое узкое место проекта. Однако, что, дескать, в 2008 году отечественная гражданская авиация «встанет» из-за внедрения электронных продаж, нарисовано. Технологии универсальны.

Емкость данного проекта безгранична. Мы отчетливо понимаем, что будем делать после промышленного внедрения электронных продаж на следующих этапах проекта. В плане же не могу не сказать добрых слов в адрес разработчиков отечественных автоматизированных систем, специалистов фирм «КОМТЕХ-Н» и «ТАИС». Им пришлось нелегко, поскольку надо было конкурировать с западными автоматизированными системами резервирования. Так, «Аэрофлот» перешел в систему «СибБР», «Пурков» подписал контракт с «АМАДЕУСом»

и сейчас переводит в инвентарный центр этой системы свой ресурс мест. Тем не менее, наши специалисты уверены, что, несмотря на все сложности, способны справиться даже с самыми трудными задачами.

Следующий проект, о котором необходимо сказать, – это продажа туристических услуг. Заработала новая система, позволяющая, используя наши технологии по взаиморасчетам, обеспечить туристам большую часть агентств. Проект также удалось, мы привлекли к нему достаточно профессиональных партнеров, в результате лето показало его востребованность. Проект открывает новый рынок, хотя пока что мы работаем лишь по тем странам, где не требуется визовая поддержка – Турция, Тунис. Отработали всю технологию, определили, что наиболее востребована эта услуга в регионах Дальнего Востока, Якутии, Тюмени, в Москве. По итогам эксплуатации системы провели совещания с агентствами и туроператорами. Кстати, их комбинированный горлозо имеет тех, кто платит авансом, а потому для агента эта дополнительная услуга (продажа) очень важна.

Для агентств отдаленных регионов страны очень интересна и продажа билетов на культурно-массовые мероприятия, прославление в столице. Продажи, пока мы делали достаточно робкие шаги в данном направлении, но к лету будущего года работу расширим уже шире. Определена и головная организация – театр «Салернко», руководство которого приняло решение значительную часть своего ресурса мест заложить в нашу информационную систему, чтобы продажу билетов на спектакли могли вести агентства.

Далее: не могу не остановиться на вопросе, который обсуждали на страничке журналист, уже не раз, – о взаиморасчете с ИАТА.

– Сергей Викторович, напомниме краткие читателям его суть.

– Отечественная система взаиморасчетов сегодня полностью отвечает международным требованиям и вполне могла бы в полном объеме работать на международном рынке перевозок. Это общепризнанный факт. Однако было принято решение о том, что на территории России будет развернута западная система взаиморасчетов BSP. Не будем обсуждать это решение российских авиационных властей, однако наша точка зрения в данной ситуации была такова: не конфликтовать, а искать пути кооперации в данной работе с западными партнерами.

Провели ряд переговоров с представителями ИАТА, определились, что готовы к компромиссу с этой системой авиавизаций. Мы договорились, чтобы ИАТА приняла, наконец, решение снять с нейтрального бланка ТКП надписи «Действителен только для полетов в странах СНГ», то есть наш бланк теперь и «де юре» полностью стал международным. Конечно, предстоит еще большая работа по изменению редакций ряда позиций конференций ИАТА и Наблюдательного Совета авиаперевозчиков (НСАВ). Надеемся провести ее конструктивно, как надеюсь и на аналогичный подход со стороны ИАТА. Тогда, и только тогда, сможет работать в рамках правового поля НСАВ и ИАТА. Прекрасно понимаем, что ИАТА – авторитетная международная органи-



зация, по сути своей – движитель мировой гражданской авиации, но, считаем, что должны работать с ней на равноправной основе.

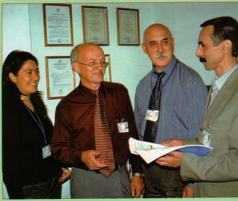
– Катяги, не так давно среди российских агентств, получивших аккредитацию в ИАТА, было такое мнение, что за это они будут лишены аккредитации ТКП. Так ли это?

– Нетуля. Никто из аккредитации ТКП за аккредитацию в ИАТА не лишился и летать не собирается. Аккредитация ТКП аннулируется лишь в случае обнаружения серьезных нарушений со стороны агента в установленных правилах работы.

Следно перейдем еще к одному важному проекту – взаиморасчетам за грузовые перевозки. Сегодня проект находится в активной стадии разработки, большой интерес к нему проявляют как авиакомпа-

Начальник отдела системных и экономических исследований В. Саломатов со своим коллегами.

Сотрудники информационно-технического центра.





В отделе контроля и безопасности авиалинии нельзя лично уступить из виду.

нии, занимающиеся перевозкой грузов, так и грузовые агенты. Мы провели тендер и выбрали структуру, которая будет представлять инвентарный центр, где анализировщик будет размещать свой грузовой ресурс – свободный тоннаж на каждом рейсе, либо весь тоннаж грузового борта. Надо сказать, что сегодня в России есть специалисты, глубоко владеющие вопросами авиационных грузовых перевозок. Проблема в том, что до сих пор действуют правила, утвержденные еще в 1985 году. Других отраслевых нормативных документов просто нет. Надежда – на нормотворческую деятельность Департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса РФ, где, на мой взгляд, собрались очень квалифицированные специалисты.

Есть еще одна отраслевая проблема, которой занимается Транспортная Комиссия Палаты. Речь идет об авиалиниях, которые, с нашей точки зрения, в ближайшем два-три года будут активно создаваться. Уже сегодня существуют авиалинии рос-

В Центре расписания и тарифов.

сийских перевозчиков: «Аэрофлот» – «Аэрофлот-Норд» – «Аэрофлот-Дан», ГТК «Россия» – Пулково, авиалин «Эр Юнион», в который вошли авиакомпании «Красноярские авиалинии», «Домodedовские авиалинии», «Самара», «Сибавиатранс», «Омская», «Башкирские авиалинии». Назову еще два авиалин: «ЮТэйр» – «Коминтеравио» и «КараТ» – «Тулар». Естественно, ТКП должна строить свою работу так, чтобы этим и будущим авиалинм система взаиморасчетов была проста, удобна и эффективно решила их проблемы. В конце прошлого года авиалинм «Эр Юнион» и ТКП было принято решение о создании проекта, позволяющего авиалинм эффективно управлять агентской сетью и обеспечивать «прозрачность» продаж и контроля за ними. В конце мая проект был введен в штатной ситуации, он продемонстрировал, что все авиалинмные позиции обеспечены, и сегодня «Эр Юнион» получает выручку от агентов на третий-четвертый день после продажи перевозок. Да, для этого пришлось переработать колоссальное количество документов, разработать совершенно уникальную технологию, чтобы авиалинмные члены авиалинм могли уверенно работать с нейтральной средой.

Примерно по такой же схеме работают и авиалин «ЮТэйр» – «Коминтеравио», и мы уверены, что созданный алгоритм пригодится и другим авиалинм. Ну, а всем нюансам работы с системой взаиморасчетов, в частности, по данной технологии, конечно же, обучили специалистов авиалинмной авиалинм.

Сергей Викторович, а что удалось сделать в совершенствовании технологий, касающихся расписания и тарифов?

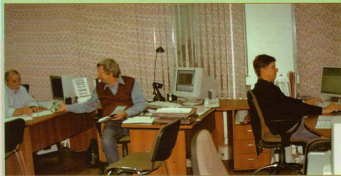
– Это очень важный блок нашей работы. В последние годы была внедрена новая система тарифов по международным стандартам, которая интегрирована в мировые системы расписания и тарифов. Это достаточно уникальный проект, выполненный специалистами Центра расписания и тарифов. Правда, проблемы возникли не от точки зрения разработки технологий, а в работе с авиалинмными. Обучая их специалистов, уровень подготовки которых зачастую был весьма низким, сталкивались порой еще и с нетерпимым безразличием к новой системе тарифов. Это несмотря на то, что данная система, построенная по высоким технологиям, позволяет авиалинмными более эффективно воспр-



ти свою коммерческую работу! Как-то нужно ломать менталитет людей, освобождать их от апатии. Ведь если компания действительно хочет развиваться, интегрироваться в мировой авиатранспортный процесс, знание современных технологий – прямой к тому путь. Но это в слуху. Что же касается новой тарифной системы и новой системы расписания, добавлю: они утверждены ФАВТ и будут использоваться в работе с авиалинмными.

– Хорошо, давайте теперь поговорим о планах ТКП и возможных проблемах...

– Появился: 2006 год будет годом внедрения электронного билетообразования при продаже авиаперевозок. Проект ключевой, на нем будет основываться все развитие системы взаиморасчетов. Ожидается прихода в нейтральную среду ряда западных авиалинмных, к примеру, немских. Кроме того, прошли переговоры с «Эль Аль», «Балкан-Эйр», «Балтика-Эйр», с одной из китайских авиалинмных. Нам радует, что зарубежные авиалинмные



БАНКРОТСТВО ВЕЛИКАНОВ

Рост цен на нефть увеличивает количество неплатежеспособных авиакомпаний. Кризис на рынке авиаперевозок привел к тому, что еще два гиганта — американские «Дельта эйрлайнз» и «Нортуэст эйрлайнз» объявили о своем банкротстве.

«Дельта эйрлайнз» — третья по величине авиакомпания в США — осуществляет перелеты в 170 городов США, в 33 страны. Оборот «Дельта эйрлайнз» в 2004 г. составил 15 млн. долл., чистая прибыль — 5 млн. долл.

«Нортуэст эйрлайнз» — четвертая по величине авиакомпания в США — осуществляет перелеты в 230 городов в 160 странах. Оборот «Нортуэст эйрлайнз» в 2004 г. составил 11 млн. долл., чистая прибыль — 862 тыс. долл.

Обе авиакомпании заявили, что накопили огромные долги и не способны расплатиться с кредиторами. В течение года «Дельта эйрлайнз» сократила расходы на 4 млрд. долл., но долг перед работниками в 28 млрд. долл. ликвидировать не удалось. «Нортуэст» сократил затраты лишь на 1,7 млрд. долл., но также заявил в суде, что не способен расплатиться с работниками, которым задолжал 65 млн. долл.

Кризис на рынке авиаперевозок начался в середине прошлого года из-за растущих цен на нефть. И авиаперевозчики, чтобы снизить затраты, начали вводить специальные топливные надбавки к цене билета в 10–60 долл. Но от убытков их это не спасет, уверены эксперты ИАТА. По их данным, все мировые авиаперевозчики получат в этом году 7,4 млрд. долл. убытков. И хуже всех придется американским перевозчикам, экономикой которых подорвал ураган «Катрина».

Но в «Дельта эйрлайнз» и «Нортуэст эйрлайнз» полагают, что банкротство даст им шанс возродиться в новом качестве.

«Дельта» имеет хорошо продуманный план реструктуризации, который продолжит осуществлять, даже будучи банкротом, — сказал исполнительный директор компании Джеральд Гринштейн. — И мы убеждены, что сможем возродить компанию даже в таких условиях».

А исполнительный директор «Нортуэст» Дуг Стинланд прямо заявил, что «многие авиаперевозчики используют процесс банкротства, чтобы поменять структуру цен». После банкротства крупной компании на ее месте образуется более мелкий перевозчик, который, по словам Стинланда, более конкурентоспособен, так как у него ниже затраты на рабочую силу.

По материалам зарубежной печати.

ным для российских авиакомпаний, поскольку показатели, которые сегодня демонстрирует отрасль, свидетельствуют: темпы роста авиаперевозок по сравнению с 2004 годом существенно замедлились.

— Как сегодня складываются взаимоотношения с авиакомпанией «Аэрофлот», не так давно были ведь сложными?

— Эти сложности не прошли даром. Мы, наконец, надули главные направления совместной работы, уже пришли по ряду вопросов к взаимопониманию и продолжаем укреплять партнерские взаимоотношения. Специалисты «Аэрофлота» и ТКП вместе работают над проблемой совершенствования продаж перевозок авиакомпаниями. Многие специалисты «Аэрофлота» теперь гораздо глубже знают применимые в ТКП технологии. Словом, найден путь для конструктивной работы, и это радует.

Хотел бы отметить, что год нынешний, как и прошлый, был годом, когда система взаиморасчетов не потеряла ни одной принадлежащей авиакомпании копеечки. Это результат четкого контроля за работой агентов и, в первую очередь, за перечислением выручки. Надеемся, что с таким же результатом закончим 2006 год. Будем заниматься нормализацией совместно с Департаментом политики в области гражданской авиации, государственным картографическим агентством РФ, поскольку нормативная база — основа основ всех наших технологий. Ну и, конечно же, хотелось бы активизировать работу с Федеральным агентством воздушного транспорта. Это жизненная необходимость.

— Что ж, Сергей Викторович, остается поблагодарить Вас за беседу, пожелать успехов. Двигаетесь, и в новом году надо продолжать многолетнюю традицию публикации материалов о деятельности Транспортной Клиринговой Палаты на страницах нашего журнала.

— Непременно. Спасибо и вам!

Беседу вел А. ТРОШИН, В. ШИТОВ.
Фото В. ГРЕБНЕВА.
с. Москва.

Началась отработка систем резервирования Е. Шаповалова.

приняли решение о работе с нашей системой взаиморасчетов.

Следующие направления — развитие системы продажи туристических услуг. С уклоном на реализацию путевок в здравницы и санатории. Технология отработана. Здравницам она позволит повысить приток отдыхающих и нуждающихся в санаторном лечении. Для августа — это увеличение продаж путевок, для ТКП — дальнейшее развитие и совершенствование процесса.

Продолжила разрабатывать и систему интерактивного обучения, которую, считаю, очень удачно не так давно начали. Теперь хотим охватить такую форму обучения не только с продажей путевок, но и с более сложными технологичными системами взаиморасчетов.

— Сравнительно недавно ТКП внедрили проект расчетов по пластиковым картам, какова его судьба сегодня?

— Опыт показал, что срочное решение на первом этапе проекта работы с пластиковыми картами себе оправдало. Однако то, что действует в этом плане сегодня, можно сделать уже гораздо лучше, применить более совершенные технологии, чем и будем обязательно заниматься. Ведь, как показывает статистика, число пассажиров, пользующихся при покупке авиаперевозки пластиковыми картами, год от года возрастает.

В новом году ожидаем формирование новых альянсов, продолжается процесс разделения аэропортов и авиакомпаний. Это большое поле деятельности для ТКП. Будем принимать участие в разработке соответствующих технологий, поскольку аэропортам необходимо внедрить систему управления отправлениями, а она в свою очередь требует взаимодействия как с системой резервирования, так и с системой взаиморасчетов. Ну и, конечно, хотелось бы видеть 2006 год более удачным.

*Одна из ведущих отделе
ТКП — технологический.*



ции и определенных стандартах и рекомендациях практики ИКАО, выжили более высокие нормы различий, обычно не представляющие доступных средств международного регулирования. В целях эффективного сокращения объема различий принимались решения, связанные как с внедрением требований ИКАО, так и с продвижением в качестве норматива ИКАО отечественной практики.

Одним из множества характерных примеров в этом отношении является введение с 1987 г. в действие в полном объеме Типовых инструкций ИКАО по перевозке опасных грузов по воздуху и отмена в соответствии с требованиями ИТА-Манчестером СССР широко применяемых ранее на международно-отечественной основе. Обратным примером могут служить предпринятые усилия по сохранению стандартов ИКАО в отношении использования аэродромно-информационных систем СА, применяемых в авиации гражданской авиации (метр, километр, километр в час), и отказ ИКАО от применения для этих целей единиц фут, миля и узел на исключительной основе.

Почти во каждой стране характеристики реальных самолетов отечественного производства по шуму на местности, из-за которых в ряде государств мира предпринимались недозволенные попытки ограничить или запретить полеты воздушных судов российских авиакомпаний. Вместе с тем, используя именно механизмы ИКАО, на основании сопоставления данных авиационных исследований удалось избежать неблагоприятных последствий.

Важные вопросы введения ограничений на эксплуатацию «шумных» реактивных самолетов был поднят на 27-й сессии Ассамблеи ИКАО в 1989 году европейскими государствами. Позднее, заверив нем, удалось в конечном итоге добиться выполнения вступившей в силу в 1992 году директивы о применении с 1 января 2002 года запрета на одностороннее действие по ограничению авиации.

Тем не менее создание на следующий 1990 год чрезвычайной сессии Ассамблеи в жесткой борьбе между при активной работе нашей делегации приняты решения об отмене использования запрета на эксплуатацию воздушных судов по авиационному и одобрия плана поэтапного выезда «шумных» реактивных самолетов из эксплуатации в течение шести лет, начиная с 1995 года. Было выработано в общей сложности девять лет, в течение которых необходимо было полностью вывести из эксплуатации и заменить истинными 12-летнего срока отставке всего выкатилось в 1999 году ЕС принял печально известную директиву о применении с 1 января 2002 года запрета по авиации, под который подпадала большая часть российских авиалайнеров.

Совет ИКАО приступил к рассмотрению легитимности односторонних действий ЕС, затрагивающих интересы как России, так и ряда других государств. В результате проведенной работы были отменены не соответствующие в полной мере договорам по шуму. Январем 33-й сессии Ассамблеи в 2004 году, когда при участии российской делегации ИКАО подтвердил отказ от политики использования запрета по авиации на эксплуатацию воздушных судов в качестве первого и единственного средства, включая механизм «облагораживания» самолетов, вызывая интерес нашего государства. вновь выстроено время. На этот раз до 2007 года, когда очередная сессия Ассамблеи вернется к рассмотрению проблемы органы оккупационной среды. Хочется верить, что история не повторится.

Участие СССР в теперь России в ИКАО имеет важное значение для защиты политических, экономических и оборонных интересов нашей страны, для повышения ее роли и значимости в международных авиационных сообществах. В настоящее время Россия — немыслимый член высшего постоянно действующего органа ИКАО — Совета ИКАО, в таком постоянно действующем Комитете Совета. В штаб-квартире ИКАО в Монреале (Канада) функционирует постоянно действующий Российский Федерации при ИКАО.

Оно было учреждено как Представительство СССР в самом конце 1971 года и уже в 1972 году приступило к выполнению возложенных на него функций по главе с первым представителем А.Ф. Волковым. Впоследствии Представительство СССР возглавляли В.М. Морозов, В.Н. Тихонов, И.В. Орлов, В.А. Сидорова, И.Ф. Васин, а Представителем России — В.П. Курянов и В.А. Рукин. В насто-

ящее время их штаб-квартира продолжает И.М. Лисенко. Больше уважительно членом Совета ИКАО является И.Ф. Васин за заслуженный вклад в авиационную им после три десятилетия проблем ИКАО.

Интерес отечественной гражданской авиации закрепились в ИКАО, работая сотрудниками Представительства, известным профессионалом гражданской авиации Ю.П. Дармою, М.А. Дольников, В.А. Селезнев, С.С. Сорокин, Ю.Ф. Романовым и другие.

Участие России в ИКАО предоставляет возможность оказывать влияние на формирование политики ИКАО во всех сферах ее деятельности с учетом российских интересов, заставляя и поддерживать решения, при которых российская гражданская авиация сохраняет возможность беспрепятственно осуществлять полеты на международных воздушных трассах, в том числе и использование устаревшего самолётного парка, заслужив в рамках ИКАО информацию по передовому зарубежному авиационному опыту и видеть его в ответственную практику.

Участие России в ИКАО позволяет представлять претензии таким международным стандартам на различных этапах деятельности воздушного транспорта, которые привели бы к материальным и финансовым ущербу отечественной авиации, дает возможность получать сведения по принципиальным и практическим проблемам авиации, способствующим повышению безопасности и эффективности использования отечественной гражданской авиации. При этом сокращаются сроки и материальные затраты на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в отечественной авиации и промышленности.

Исключительно роль в реализации функций Уполномоченного государства в ИКАО сыграл межведомственный коллегияльный орган, учрежденный в 1971 году как Комиссия СССР по делам ИКАО, а после распада СССР как Комиссия Российской Федерации. Деятельность Комиссии осуществляли в разное время Б.П. Бугаев, А.Н. Волков, Б.Е. Панков, В.В. Замочин, Г.Н. Зайцев, В.И. Андреев, А.В. Нервдов.

Эффективным рабочим органом Комиссии является постоянно действующий экспертный и консультативный высокопрофессиональный специализированный гражданский авиации. Первым исполнительным секретарем Комиссии был назначен А.Л. Строков, заложивший основы функционирования Секретариата. В дальнейшем значительный вклад в организацию деятельности Секретариата внесли В.В. Рыжиков, А.И. Сажин, А.И. Ефремов. В период с 1978 по 1980 г. работой Секретариата руководил первый заместитель Председателя Комиссии Г.А. Точев, по инициативе которого были реализованы многие перспективные направления участия нашей страны в деятельности ИКАО.

Использование трибунала, изложенных в документах ИКАО, лежит в основе разработки нормативных документов и установления, делегирования работы в Совете гражданской авиации Российской Федерации, авиационного персонала, эксплуатацию самолёто-моторного парка, средств навигации и связи, организацию и управление воздушным движением. Уполномоченный гражданской авиации России в рамках ИКАО поддерживает на вышнем уровне. Наши достижения в области самолётостроения, создания авиационных систем и средств, методы деятельности гражданской авиации и обеспечения полетов в воздушном пространстве Российской Федерации определяют достойное место России в числе сореализаторов ведущих мировых направлений авиа, который избиратель в Совете ИКАО по первой группе государств, по которым проводится выборы.

Россия, обладая признанными технологиями, знаниями и кадровыми потенциалами в области гражданской авиации, активно влияет на формирование и реализацию политики ИКАО в мировом авиационном сообществе.

Российские представители работают в Совете и всех рабочих органах Совета. Российские эксперты представляют практические во всех группах экспертов, учредительных ИКАО для решения актуальных международных проблем в сфере деятель-

ности Организации. Российские специалисты принимают участие в международных профессиональных полетах ИКАО в области авиационной, воздушного транспорта, международного транспортного сотрудничества.

Русский язык признан в качестве рабочего языка ИКАО в полном объеме. Россия имеет Организацию, уполномоченную по российским специалистам, обеспечивает издание документации ИКАО на русском языке. Русские специалисты обеспечивают ежедневный перевод на международные совещания, организуемые ИКАО.

Российские полномочные органы осуществляют регулярные рабочие контакты с высшими должностными лицами ИКАО для решения актуальных вопросов развития своей между Россией и Организацией.

Однако не все так безоблачно. Последовательное укрепление позиций России в ИКАО связано с реализацией намеренных административно-организационных проблем.

Прежде всего стоит возгор проблематике международного коллегияльного органа, осуществляющего функции Комиссии Российской Федерации по делам ИКАО, которая была учреждена в связи с реформированием структуры кабинета Правительства в 2004 г.

Требуются скорейшие завершение работ по принятию соответствующих правовых актов, определению статуса и регламентации деятельности Представительства Российской Федерации по делам ИКАО. Принятие этих документов растянется на многие годы.

На очереди формирование кадровой политики, определение приоритетов и ресурсов подготовки специалистов по программам ИКАО в условиях, когда представительство России на профессиональных полетах и в группах экспертов ИКАО неуклонно сокращается.

Ключевое решение острой проблемы наращивания финансирования участия российских специалистов в совещаниях Группы экспертов ИКАО, в рамках деятельности которой разрабатываются проекты новых положений, стандартов, правил и процедур, относящихся ко всем аспектам осуществляемых мировым воздушным сообществом.

Решение этих актуальных проблем требует новых перспективных учений влияния и авторитета России в международном авиационном сообществе. г. Москва.

Штаб-квартира ИКАО в Монреале (Канада).

Фотография журнала.



В столичном аэропорту Домодедово состоялись два значимых по своей сути события. Во-первых, здесь прошло выездное заседание Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»). На этот раз оно было посвящено вступлению Группы ИСТ ЛАЙН в члены Клуба. Второе мероприятие касалось программы развития международного аэропорта Домодедово в 2005-2007 годах и на дальнейшую перспективу.

виде авиационного бизнеса, сосредоточившись лишь на аэропортовом хозяйстве. Стратегия оказалась правильной, и вот подведены итоги работы Домодедовского аэропорта за восемь месяцев текущего года. Как показывают статистика, Домодедово



АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО: СОЗДАВАЯ БУДУЩЕЕ

На презентации программы развития аэропорта Домодедово. Слева направо: руководитель ФСНСТ А. Нерадов, председатель Совета директоров Группы ИСТ ЛАЙН Д. Каменщик, директор аэропортского комплекса Домодедово С. Руденко и генеральный директор ИСТ ЛАЙН Д. Долгомяков Д. Буркард.

На встрече с ветеранами высшего руководящего состава отрасли аэропорт Домодедово представил масштабный план реконструкции этой авиагазави, проводимой Группой ИСТ ЛАЙН с учетом новейших технологий. Причем реконструкция, уже позволившую вывести Домодедово на лидирующие позиции в России по объему перевозок. План представил генеральный директор коммерческого агентства Домодедова, заместитель директора аэропортского комплекса Алексей Раевский. В ответном слове председатель Совета Клуба «Опыт», заместитель министра гражданской авиации СССР в 1980-1988 годах, профессор И.Ф. Вагин высоко оценил успехи Группы ИСТ ЛАЙН и отметил, что судьба аэропорта Домодедова постоянно находится в поле зрения работы членов Клуба, и по многим аспектам его развития ветераны отрасли все-

гда готовы помочь советом: ведь они, несмотря на почтенный возраст, остаются в своем деле мастерами высшего класса.

Несколькими днями позже тема развития международного аэропорта Домодедово еще раз прозвучала на расширенной презентации, участниками которой стали руководители Группы ИСТ ЛАЙН, генеральные директора российских и зарубежных авиакомпаний, аналитики транспортной сферы ведущих консалтинговых и инвестиционных компаний, представители общественных организаций и средств массовой информации.

Реконструкцию и строительство в аэропорту Домодедово управляющая компания Группы ИСТ ЛАЙН ведет с 1995 года и уже инвестировала в его развитие около полумиллиарда долларов. В последние годы Группа ИСТ ЛАЙН отказалась от непрофильных

сегодня занимает лидирующие позиции в Московском авиационном узле по пассажирским перевозкам. Так, если в 2004 году пассажиропоток аэропорта превысил 12 млн. человек, то окончательный прогноз на конец текущего года – уже более 13 млн. пассажиров. В перспективе же, по словам председателя Совета Группы ИСТ ЛАЙН Д.Каменщика, Домодедовский аэропорт вполне может стать крупным мультимодальным транспортным узлом. Уже в этом году площадь терминалов внутренних и международных авиалиний увеличится на 17 тысяч квадратных метров, а на будущий год функциональные площади возрастут еще на 14 тысяч квадратных метров. Откроются новые VIP-залы и два новых бизнес-зала. Практически вдвое увеличится количество стоек регистрации (до 130). Соответственно расширение площадей коснется и багажного



ду аэропортом и столицей. Домодедовцы, к примеру, уже четвертый год эксплуатируют свой терминал на Павелецком вокзале, и число пассажиров, пользовавшихся им за последний год, составило почти четверть от всего пассажиропотока, проходящего через аэропорт. Домодедово планирует к концу будущего года начать работу в системе «электронного билета» в части транзитного сообщения с аэропортом и самого авиарейса. Для пассажиров будет построен торгово-развлекательный комплекс «Домодедово Плаза», для авиакомпаний расширена фабрика бортового питания. В общей сложности реализация всего планируемого программой развития аэропорта потребует еще около полумиллиарда долларов.

д/н Домодедово.

В. ШИТОВ

Генеральный директор авиакомпании «Камоводиавиа» В. Бабаскин, руководитель пресс-службы Группы ИСТ ДАИИ А. Краснова и руководитель ФСНСТ А. Нерадько.

Члены Клуба «Оним» знакомятся с новыми системами безопасности в аэропорту Домодедово.

отделения, а установка нового сортировочного оборудования позволит увеличить пропускную способность до семи тысяч мест багажа в час.

Программа развития аэропорта Домодедово позволит значительно увеличить пропускную способность воздушной гавани – до 16-18 млн. человек к 2007 году. Это приличный запас, который даст возможность аэропорту наращивать свою долю рынка авиаперевозок. Причем без ущерба для качества обслуживания авиапассажиров: без очередей на регистрацию и досмотр, без долгого ожидания времени стыковок рейсов между внутренними и международными маршрутами.

Если же рассказывать о программе развития аэропорта Домодедово дальше, то это внедрение телескопических трапов. Программой предусматривается также дальнейшее развитие транспортных связей меж-



Вице-президент Академии проблем безопасности, обороны и предпринимательства А. Мусихинский вручает И. Василу награду академика орден Петра Великого I степени.

В зале презентации. Фото В. ГРЕБЕНЕВА.





Дмитрий КАМЕНЩИК,
председатель Совета директоров ИСТ ЛАЙН:

«БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ПОТряСЕНИЙ УЖЕ ПОЗАДИ»

После дела «ЮКОСа» инвесторы стали гадать, является ли национализация новой политикой России или они столкнулись с единичным случаем. На этом фоне попытки Росимущества вернуть в госсобственность один из лучших аэропортов России – Домодедово, – полностью реконструированный за счет средств частных инвесторов, выглядели сначала как доказательство правоты пессимистов. Но глава Группы компаний ИСТ ЛАЙН, управляющих аэропортом, Дмитрий Каменщик сумел найти общий язык с чиновниками. О том, как ему это удалось, и амбициозных планах дальнейшего развития Домодедово Дмитрий Каменщик рассказал в интервью «Ведомостям».

– Росимущество оспаривает в судах право собственности ИСТ ЛАЙН на пассажирский терминал Домодедово. Как сейчас развивается ситуация?

– Суд уже вынес свое решение в мою пользу Росимуществу. Кроме того, сейчас вступил в силу поправке к Гражданскому кодексу, сократившее срок исковой давности по неоплаченным сделкам до трех лет. У нас сделка 1997 г. Так что я полагаю, что вопрос потерял актуальность.

– В Росимуществе нам говорили, что ведут с ИСТ ЛАЙН «мирные переговоры», что вы идете на компромисс.

– Я встретился с главой Росимущества Валерием Назаровым, он говорил мне те же самые слова: идите на компромисс, готовы договориться. Какой в итоге будет компромисс, я, конечно, не знаю. Если вы хотите узнать, до какой детализации мы дошли в переговорах, то ни до какой – на самом деле. Кроме идеи о том, что не надо судиться, я надо договориться, мы пока еще не многое обдумали.

– Но принцип компромисса вам понятен? Вы будете переформулировать сделку?

– Мы договорились о принципе. Росимущество в целом не считает, что совер-

шены какие-то фатальные ошибки, которые должны повлечь за собой дегривализацию терминала. Насколько я понимаю, их удовлетворяет то, как мы общаемся с государственной собственностью. И я не вижу никаких личных конфликтов между нами.

– А когда вы последний раз с ними встречались?

– Месяца два назад, наверное. Росимущество оспаривает также всевозможные сделки, в результате которых авиалады контролируемых государством «Домодедовских авиалиний» оказались в частных руках. Их подали против аффилированных с ИСТ ЛАЙН компаний?

– В тех сделках участвовали разные компании. И не аффилированные, входящие в Группу ИСТ ЛАЙН. Почему у авиалады возникает трудность? Сейчас с нами работает более 140 авиакомпаний. И все они в основном нам должны. Некоторые компании нам должны суммы, равные месячному обороту работы с нами, и даже больше. Наша дебиторская задолженность – десятки миллионов долларов. Бывает, что долги так вытесывают авиалады, бывает, что мы проводим какие-то бартерные зачеты –



Как-то, в какой-то форме решение найдется.

— В феврале Росимущество через суд расторгло договор с ИСТ ЛАЙН на аренду аэродрома Домодедово. Как вы теперь планируете?

— С договором, только не аренды. Мы подписали тут же так называемый агентский договор, который позволяет нам эксплуатировать аэровокзал и получать выручку. Мы теперь не несем ответственность за его развитие, но обязаны его обслуживать. Это не наша проблема. Мы выручку получаем тоннами такую же, какую получали и раньше.

— А что для вас оказалось выгоднее — аренда или агентский договор?

— Ответ на этот вопрос зависит от того, на чье место вы себя ставите. Если вы ставите себя на место человека, который зарабатывает деньги сегодня, то, конечно, выгоднее агентский договор. Высокой ответственности и фиксированного дохода. Если вы себя ставите на место человека, который планирует стратегическое будущее большого авиационного узла на 70 лет вперед, то тогда вам нужен, конечно, договор аренды.

— Новый договор аренды будете подписывать?

— Пока ничего не подписали, хотя чиновники обещали подписать его еще весной. Первое время были консультации, согласована, потом они прекратились, и сейчас ничего не обсуждается. Но при всем при этом сохраняются очень добрые рабочие отношения.

— Как будет дальше расширяться Домодедово? Складывается впечатление, что 2008 год будет таким временем «Ч-дте» всех трех московских аэропортов: появится Шереметьево-3, Внуково построит себе новый терминал, и у Домодедово появится новое здание.

— У нас нет никакого часа «Ч». Последние 10 лет мы непрерывно вводим новые объекты в эксплуатацию. Это происходит каждый месяц, мы просто не акцентируем это. Это будет утомлять публику. У нас сейчас 70 строек. И никакого плана задержать наших пассажиров, к примеру, в 2008 г. у нас нет. Значит, как Макс Тевен говорит: «Давное — писать по 20 страниц в день. Никакого особого рывка в 2008 г. мы не совершим, мы совершаем его каждый год — не особенный, а обычный.

— Но вы же не будете расширять терминал до бесконечности?

— А я и не говорю о бесконечности. Я говорю о ближайшем будущем. Мне трудно судить о том, что будет через 50 лет, но то, что будет происходить через два или три года, более или менее мне ясно. Все зависит от наших генеральных планов. Самый нижний терминал — условно первый (Т1) — будет расширяться еще 2006 год. К концу следующего года мы уделим его площади, он будет рассчитан на 16–18 млн человек. Следом и строим от первого терминала у нас в пятиэтаже еще два вокзала: второй терминал (Т2) для международных рейсов и третий (Т3) — для внутренних. Разделение на здания условно — все они будут объединены между собой. А строить мы их будем в зависимости от роста пассажиропотока. Если начнется расти международные перевозки, начнем расширять второй терминал, если российские — третий. Если мы видим, что темпы роста высокие, начинаем строить быстрее, если видны, что они замедляются, то мы начинаем строить медленнее.

— Примерно когда планируете начать строительство второго терминала?

— Если темпы прироста международного пассажиропотока останутся высокими, то мы начинаем осваивать Т2 уже в следующем году. Если прироста не будет, то в посадку еще год и начну в 2007 г. Пассажиропоток прибывает постепенно, не приходит сразу 6 млн или 10 млн человек. Они прибывают постепенно, по мере роста ВВП. Например, прирост этого года по росту ВВП — 6,2%. А мы в этом году ожидаем рост в два раза больше — 13–15%. Приближаемся к отметке в 14 млн пассажиров в год.

— Но сейчас Домодедово явно перегружено. Когда изменит очередь?

— Да, мы осознаем, что такая проблема существует. Мы недовольны темпами роста, думаем, что логик будет расти на 15% в год, а он в первый год взрывообразно прирост процентов на 70. Я полагаю, что к сезону следующего года мы справимся с этой проблемой, создадим новые площадки к концу года будет в общей сложности около 140 000 кв. м, в следующем — до 230 000 кв. м. Строить идет днем и ночью. Площадки увеличатся, и на уровне пассажиропотока мы, естественно, не рассчитываем.

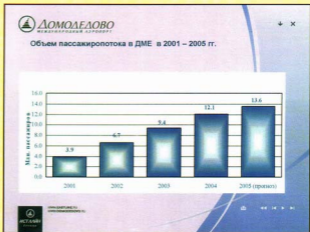
— Сколько всего вы планируете вложить в будущее строений?

например, топливом, иногда бывает, что и кредиты берут, чтобы с нами рассчитались, потому что мы же сидим, терпение наше не бесконечно. С «Домодедовскими авиакомпаниями» такая история и была. Они переживали очень тяжелое время. Из 18 самолетов у нас 15 были Ил-62, у которых выдаются показатели расхода топлива, а топливо тогда подорожало. Они очень быстро «заехали в минус» и оказались должны нам значительную сумму. Мы начали менять их вокзалы на самолеты, потому что нам же нужны были какие-то гарантии оплаты. Росимущество усматривает какую-то связь между этими сделками и сбитыми пассажирами. А мы ее не просматриваем.

— Вы вложили сотни миллионов долларов в реконструкцию аэропорта. Не испугались за свои вложения, когда посыпались эти исски?

— У нас никакой паники по этому поводу не было — ни у руководителей, ни у акционеров. Мы выросли в России, мы понимаем, как здесь делается дело, понимаем, что государство еще достаточно молодое. Технологии государственная еще не отлаживались. Поэтому востренил это скорее как недоумение. Я лично уже 12 лет работаю на этой должности и помню целые поколения руководителей различных министерств и ведомств. И я всегда применяю одну и ту же тактику. Нам в общем-то нечего прощать, зато точно есть чем поделиться. Я могу поговорить в любую минуту, представиться своим именем, поговорить на встрече — поскольку решать вопросы по телефону в России не принято, — прийти на встречу и сказать: «Здравствуйте, хотелось бы представиться». Вы крутнейший государственный руководитель, очень ответственный уважаемый человек, я хочу вам рассказать о себе. Давайте договоримся, что, если вы скажете, что мы что-то делаем неправильно, мы выслушаем ваше, мы всегда рады как-то к взаиморазумному решению. Я и в этот раз так поступил. Прежде чем владеть в отношении, я понимал, что нужно совершить несколько таких выходов. Я их совершил, и эти встречи меня успокоили.

Международный аэропорт Домодедово: вид с воздуха.



Изменение структуры пассажиропотока аэропорта Домодедово: 2002-2005 гг.



www.aero.ru
www.domodedovo.ru

ИСТ ЛАЙН

– Около \$500 млн в течение пяти лет. В этом году – около \$120 млн, в 2006 г. – \$150 млн.

– Откуда вы будете брать средства?
– В этом году мы больше \$100 млн получили через облигационный заем. Плюс мы сами зарабатываем. А планы на следующий год еще равно обильнее.

– К финансированию за счет фондового рынка прибегнуть не планируете? Есть планы провести IPO?

– ИСТ ЛАЙН не исключает этого, естественно. Но в ближайшее полгода не планирует. Хотя такой рынок всегда у нас есть, если мы оказываемся в дефиците инвестиционной наличности. Я бы не начал рабо-

тать с IPO, не приобретя хороший опыт работы с еврооблигациями.

– Как вы думаете, ИСТ ЛАЙН успешно бы разместилась? Как бы приняли инвесторы ваше IPO?

– Мне трудно судить. Но если бы я был инвестором, я бы с интересом отнесся к такому предложению. Во-первых, это хороший аэропорт, удачно расположенный, обладающий земельными резервами. Во-вторых, у него хорошая динамика показателей. И в-третьих, он уже спланировал организацию по меркам российского бизнеса: ИСТ ЛАЙН уже 12 лет – это не так мало. И, возможно, большая часть потраченной уже поезда. По этим трем причинам

ИСТ ЛАЙН – привлекательный объект вложения для инвесторов. Но есть, конечно, суверенный риск, и есть отраслевые особенности.

– А были ли какие-то переговоры по поводу продажи бизнеса ИСТ ЛАЙН?

– Нет. За все историко моей работы не было ни одного предложения купить у нас бизнес, а мы его, соответственно, на продажу не выставляли.

– ИСТ ЛАЙН всегда говорил, что не хочет «распыляться» на другие проекты. Я так понимаю, вы не пердумали?

– Нет, мне кажется, что это было правильное решение.

– Неужели у вас никогда не было планов превратить его в гиганта, похожего, например, на британскую BAA, которая управляет несколькими аэропортами, включая лондонские Хитроу, Гатвик и Станстед?

– Нет, никогда. Какой-то один аэропорт все равно становится лидером. Там все строит технологическую базу, там растет пассажиропоток. Какой из трех аэропортов Москвы станет таким флагманом, я не знаю. Но я далеко все от меня зависящее, чтобы это был Домодедово. И если я буду терять концентрацию, то шансы, что это произойдет, уменьшаются.

– А в другом городе?

– Мы не можем. Нам и так тяжело управлять Домодедово. Возможно, со временем мы сможем взять еще за один аэропорт. Но не сейчас. Мы заняты преодолением технологического отставания, которое накопилось в Домодедове за предыдущие годы. Этот аэропорт создали в Великобритании в 1964 г., и с тех пор здесь практически ничего не делалось вплоть до 1995 г.

– Насколько серьезно конкуренция со стороны Внуково? Может ли этот аэропорт перенять на себе часть потока?

– Может и Шереметьево может. Любой аэропорт может составить конкуренцию, если его развивать. И Внуково, и Раменский. Внуково сейчас динамично развивается, в этом году у него 20–30%ный рост. Это один из лучших показателей в мире среди аэропортов с пассажирооборотом более 1 млн человек. Если правильно подобрать управленческую команду, любой аэропорт можно сделать сильным.

– Почему же Шереметьево пять лет расширяется и все никак не расширяется?

– Вы зря иронизируете. Уже затит идея для Шереметьева-3. Процесс проектирования может занять два – два с половиной года. Это скрытая фаза, и это нормальный срок. Возможно, они в свое

Относительные доли крупнейших московских аэропортов в общем объеме пассажирских перевозок в МАУ в 2002 – 2005 гг.



www.aero.ru
www.domodedovo.ru

ИСТ ЛАЙН

время поторопился, с заявлениями. Им надо было делом заниматься, а не камни закладывать и транслировать это все по телевидению.

— С арендаторами никаких сложностей не осталось?

— Мы все это уже пережили в годы нашей деловой молодости. В 1997 г. мы начали строить аэровокзальный комплекс и в 1998 — начале 1999 г. как раз занимались структурированием арендаторов. Обнаружилось, что мы здесь не все вопросы можем легко решить. Нам говорили: «А вы чего, собственно, хотите, вот здесь у нас право собственности на часть вокзала» — «А как это было у вас оказалось?» — «А вот оказалось», — отвечаю. Но все это боя уже опрелили в 1999 г. Мы судились, уговаривали, выискивали права. После того как мы смогли упрямить зданием, мы начали сами учиться, как это делать, как осуществлять комплексную политику. Это целое искусство.

— А вам кто-то помогал из международных операторов или вы изобрели велосипед?

— И да и нет. Мы ездили по западным аэропортам, разговаривали с коллегами. И денег не надо никаких платить, если кому-то хочется поделиться боевым опытом. А консультантов мы никогда не нанмали. Ну вот привакали они, дорогие заплатки, давайте мы вам нашим feasibility study. Это все не работает, потому что вам рассказывает то, что вы данным-днем уже знаете, только за очень большие деньги. И советы эти воплощать в жизнь никто за вас не будет. Бизнес-культура нельзя переосидать. Ну представьте, кафе «Лайн». Как-то надо его убрать с места. И к кому обратиться с этим — к какому западному консультанту? Совершенно другие обычки. А продукт при этом должен иметь те же потребительские свойства, что и в Лондоне. Между нами всего 4 часа лета. И с этой точки зрения — да, изобретать велосипед. То есть отвечать на те же вопросы, на которые отвечали наши зарубежные коллеги, только ответ другой. К тому же аэропортовый бизнес достаточно молодой, здесь нет, как в банковском деле, например, 250-летней истории. Все очень ново, и решений нет готовых.

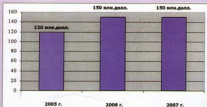
— А у вас есть какой-то бизнес кроме ИСТ ЛАЙН?

— У меня нет других бизнесов кроме ИСТ ЛАЙН. В компании есть очень строгое правило для всех работников: нам запрещено иметь какой бы то ни было бизнес, кроме работы в ИСТ ЛАЙН. И я соблюдаю это правило.

«ВЕДОМОСТИ»
Сентябрь 2006 г.

ДОМОДЕДОВО
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ

Объемы инвестиций в Международный аэропорт Домодедово в 2005 – 2007 гг.



ИСТ ЛАЙН
GROUP

Due to efforts of the EASTLINE Group Domodedovo International Airport within the last ten years has become one of the leaders in the field of investments into development projects. Both passenger and cargo traffic increased accordingly. In 2002 its share in passenger operations through Moscow airports was 32 percent, in 2004 it increased to 44 percent and it may reach 47 percent this year.

Construction activities in the airport are underway round the clock. As Dmitry Kanerzhchik, chairman of the EASTLINE Board of Directors told us, presently there are 70 construction sites at the airport. By the end of this year, they are planning to build 140,000 square meters of passenger facilities and by the year 2006 it will increase to 230,000 square meters. Consequently, passenger turnover will be considerably higher although it is already close to 14 million passengers per year.

The airport was put into operation in 1964 but until 1994 (for 31 years) it was not renovated. The terminal was obsolete and degrading, skirt windows and check-in counters accumulated huge lines.

The present day situation has radically changed. Passenger service areas are enlarged and modernized, new technologies are implemented. A lot has been done to improve aviation security, the airport provides for multi-level 100 percent screening of passengers, luggage, cargo, mail, crew members, aircraft cabins, passenger food and airport personnel.

In nutshell, Domodedovo International Airport is dramatically improving and aims to become one of major airports not in Moscow area only, but in Russia as well.

Дорога на
Москву.

Фото
пресс-службы
ИСТ ЛАЙН.



JAR, BCAR и т.д. В соответствии с указанными Нормами летной годности из всей совокупности документов, определяющих облик летательного аппарата, выделяется так называемый типовой проект (типовая конструкция), составной частью которого является раздел Инструкции по поддержанию летной годности под названием «Ограничения летной годности».

В «Ограничениях летной годности» указываются периоды обязательной замены компонентов, интервалы между проверками и осмотрами конструкции, процедуры осмотров и проверок изделий, устройств или элементов конструкции, жизненно важных для безопасности полетов – так называемых «критических частей (компонентов)», нарушение работоспособности которых приводит к катастрофическим последствиям для летательного аппарата.

При этом разрабатывается План работ по критическим компонентам, призванный обеспечить контролируемость критических частей в процессе проектирования, изготовления и эксплуатации и сохранить характеристики, на которых была основана сертификация, в течение всего времени обслуживания при эксплу-

ПРОДЛЕНИЕ РЕСУРСА: КАК УПРОСТИТЬ ПРОЦЕДУРУ?

В пору становления в России рыночной экономики появился особый вид товара – ресурс (или срок службы) авиационной техники. Явление это стало одним из последних обнищания потребителей авиации. В отсутствие государственной поддержки покупать дорогую новую технику стало накладно. А так как задача возить пассажиров и грузы все-таки осталась, возникла задача продления жизни стареющего парка самолетов и вертолетов.

Спрос рождает предложение. Для несертифицированных воздушных гражданских судов, имеющих аттестаты о годности к эксплуатации, Федеральная авиационная служба России (ФАС) приказом от 19 февраля 1998 года № 47 ввела в действие «Временные положения об организации и проведении работ по установлению срока и срока службы гражданской авиационной техники», определяющие порядок установления и продления ресурса и срока службы как пары отдельных летательных аппаратов (ЛА), так и отдельных ЛА и их комплектования изделиями. Общие в порядке работ одно – они выполняются «на возмездной основе».

Неоднозначное слово «возмездность» в данном случае имеет прозаический смысл – надо платить. Платит, разумеется, эксплуатант. А вот, сколько и кому – вопрос более сложный.

По доброй российской традиции типичный лист любого мало-мальски важного документа представляет собой настоящую коллекцию фамилий и подписей. В работах по продлению ресурса предусмотрено участие разработчика воздушного судна, ремонтного предприятия, разработчиков комплектующих изделий, научно-исследовательских институтов гражданской авиации и промышленности. Каждый из участников процесса претендует на долю в цене продукта, она, соответственно, возрастает, прибавляясь к цене капитального ремонта. Соответственно увеличиваются расходы на продление ресурса самолетов и вертолетов.

Дело не только в деньгах. Действующая процедура продления ресурса громоздка, требует оформления многих бумаг, отплевает от основной работы специалистов конструкторского бюро и эксплуатанта. Все это оправдывается требованиями обеспечения безопасности эксплуатации.

Действительно, в любой области хозяйственной деятельности первая задача государства – обеспечить право человека на жизнь и здоровье. Этот постулат един во всех цивилизованных странах. В этой связи посмотрим, как решается задача продления ресурса воздушных судов в США, Канаде и европейских странах.

В гражданской авиации западных стран к эксплуатации допускаются только сертифицированные самолеты и вертолеты, удовлетворяющие требованиям FAR,

аттестации. «Планом...» предусматриваются все реально выполнимые мероприятия для исключения возможности отказа (разрушения или опасной деформации) любой критической части:

- все критические части идентифицируются;

- для повышения внимания и ответственности персонала, осуществляющего проектирование, изготовление, техническое обслуживание и ремонт критических частей, конструкторская, технологическая и эксплуатационная документация помещается словами «Критическая часть/или элемент/название компонента»;

- для каждой критической части одобряется процедура выполнения Норм прочности, устанавливаются критические характеристики и директивные технологические процессы;

- материалы для критических частей по своим прочностным характеристикам выбираются так, чтобы свести к минимуму вероятность отказа конструкции из-за нестабильности свойств материала;

- любые изменения конструкции, или материала, или технологических процессов изготовления критических частей, или условий эксплуатации, или спектра нагружения отслеживаются и учитываются с точки зрения влияния этих изменений на статическую или усталостную прочность критической части (при необходимости изменяются программы испытаний и проводятся дополнительные статические и усталостные испытания);

На один самолет не продвигается в воздухе, если embryo-лаз свой ресурс.

• критическая часть, имеющая ограничение летной годности по условиям устойчивости прочности (л. 29-571), включается в одобренный АР МАК раздел «Ограничения летной годности»: Руководства по технической эксплуатации;

• каждая критическая часть маркируется серийным номером, который указывается в паспорте агрегата и в формуле вертолета, где учитывается ее нарботка.

В любой момент можно восстановить всю историю проектирования, производства и эксплуатации любой критической части, включая установленные конкретные авторы конструкции, исполнительные отделы технологических операций при производстве или в эксплуатации.

Если использовать установленные российскими стандартами термины, то ограничение летной годности это, по существу, назначенные ресурсы или сроки службы критических компонентов, выраженные в часах, посадках, циклах срабатывания, календарном времени. Содержательный раздел «Ограничения летной годности» Разработчик летального аппарата обосновывает анализом надежности и отказоопасности, следствиями и летными испытаниями, расчетами. Одобритель этот раздел авиационные власти страны, выдающей разработчику летального аппарата Сертификат типа. Для оценки полноты представленных Разработчиком доказательств материалов авиационные власти могут привлечь сертификационные центры, научные институты и т.д. После одобрения ограничений летной годности они становятся обязательными для эксплуатации. Так государство выполняет обязанности гаранта безопасности полетов.

Уровень технического обслуживания летального аппарата, включая межремонтные ресурсы воздушного судна и его составных частей, которые не входят в понятие типовой конструкции, устанавливает и изменяет по своему усмотрению Разработчик или уполномоченное региональное управление эксплуатации.

Таким образом, государство регулирует только отношения, связанные с обеспечением жизни и здоровья человека, оставая в полной мере свободными Разработчик и эксплуатант решение технико-экономических вопросов.

Выделение из состава Инструкций по поддержанию летной годности сертифицированных летальных аппаратов специального раздела «Ограничения летной годности» предусмотрено в федеральных российских Авиационных Правилах. Различие с зарубежной практикой в том, что наряду с ограничениями летной годности в Руководстве по эксплуатации российского летального аппарата используются также понятия назначенного ресурса. Образуются по сути два вида назначенных ресурсов, причем даже те из них, которые не являются ограничениями летной годности, относят к типовой конструкции. Это влечет за собой необходимость одобрения авиационными властями практически любых изменений ресурса по сложной процедуре, аналогичной процедуре, разработанной ФАС России для несертифицированных воздушных судов, имеющих Аттестаты о годности к эксплуатации.

Несколько слов о различиях механизмов нагружения самолета и вертолета. Фоюзель самолета подвергается действию

большой экзопериментальной изгибающей нагрузки, приходящей от крыла, особенно в болтану и при посадке. При полете на большой высоте трясина фоюзеля может привести к декомприссии и катастрофическим последствиям.

Лопасть несущего винта вертолета представляет собой аркадирующееся крыло, строительная высота которого настолько мала, что сколо-нубуд значительные изгибающие моменты реализуются в ней не могут. При шарнирном креплении лопастей моменты, действующие в лопастях вблизи втулки несущего винта, обнуляются. Приходящие на фоюзель нагрузки от несбалансированных аэродинамических сил сравнительно невелики. Поэтому современные конструкции фоюзеля вертолета проектируются как безопасно пережидаемые (с медленно развивающимися и контролируемые установившимися трясинами). Как следствие - конструкция лопастей вертолета в большинстве случаев имеет ограниченный летной годности. С учетом этого западные разработчики вертолетов, как правило, не ограничивают ни ресурс планера, ни ресурс вертолета в целом.

По прочностным характеристикам российских вертолеты не уступают, а во многих отношениях превосходят аналогичные характеристики вертолетов западного производства. Тем не менее в нашей стране хотя и провозглашается принцип эксплуатации «по состоянию», но нет ни одного вертолета, для которого не были бы установлены назначенные ресурсы и сроки службы.

Идеологией «оптимального» увеличения ресурсов в свое время разработана ЦАГИ, Новому воздушному судну, которому на основании проведенных испытаний и расчетов можно было бы установить достаточно большой ресурс, «до накопления опыта эксплуатации» устанавливаются вначале весьма маленькие начальные или предварительные ресурсы. Исполненные «закимание» ресурсов удорожает эксплуатацию и снижает имидж российской техники на западном рынке. Постановки «Бонго», «Зубас», «Синерсидо» вновь разработанным машинам сразу дают максимально возможные ресурсы, поднимая с учётом этого цену машины.

Высказывается мнение, что физическое старение летательных аппаратов - одна из главных причин снижения их надежности и возрастание аварийности. Однако система поддержания летной годности обеспечивает выполнение требований к полному исключению возможности отказов с катастрофическими последствиями независимо от налета или срока службы ЛА. За этим пристально следят и Разработчик, и государство. Что касается надежности в рутинном смысле - по мере возрастания налета и устранения выявленных конструктивно-производственных недостатков частота неисправностей и отказов снижается. До времени службы, когда начинают преобладать факторы физического старения, ЛА обычно не доживает - его отправляют на утилизацию из-за морального старения в момент, когда он становится максимально надежным и практически безаварийным. Топливная эффективность, уровень шума, экологичность, эргономика - пока и по-прежнему эти свойства приемлемы, летательный аппарат может эксплуатировать-

ся до 100 000 и более часов налета. Немаловажно и то, что старая техника, которая многократно окулила затраты на свое приобретение, может стать предельно дешевой в эксплуатации. Возможна экономия - сотни миллионов долларов, если только эта экономия не съестся сложная и дорогостоящая российская процедура продления ресурсов и сроков службы.

В упомянутом выше Приказе № 47 было предусмотрено до 31 декабря 1998 г. подготовить предложения для «дальнейшего усовершенствования» Временного положения. Прошло более семилет. Нет уже самой Федеральной авиационной службы, нет и пришедшей ей на смену Государственной службы гражданской авиации (ГСГА). В 2004 году в структуре центрального аппарата Министерства транспорта Российской Федерации образован Департамент государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии. Образованы Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и Федеральное агентство воздушного транспорта. Между тем «Временное положение...» образца 1998 года продолжает действовать.

Давно пора разработать постоянное Положение о порядке установления и продления ресурсов авиационной техники, гармонизированное с действующими национальными и зарубежными законами и правилами.

Ю. САВИНСКИЙ,
пенсионный инженер-технолог,
кандидат технических наук

г. Москва.

А это будет авиационное судно в Жуковском (МАКС-2003).

Проблема проблемы ресурса воздушных судов широко обсуждалась и там.

Фот. В. ГРЕБЕНЕВ.



СОБЫТИЕ В международном аэропорту Шереметьево перевернута новая страница его истории: по соседству с аэровокзальным комплексом Шереметьево-2 развернулось строительство суперсовременного терминала Шереметьево-3, предназначенного для обслуживания пассажиров «Аэрофлота» и его партнеров.



Так будет выглядеть новый аэровокзальный комплекс «Аэрофлота».



На объекте полным ходом идут работы.

Генеральные директора
ОАО «Аэрофлот» В.Окулов,
ОАО «Терминал» К.Будале
и ОАО «Международный аэропорт
Шереметьево» М.Васильков после
подписания меморандума.

Однако началу строительства предшествовала огромная подготовительная работа. Ее своеобразным финалом стало подписание двух меморандумов о взаимопонимании. Первый был подписан в дни проведения Международного авиакосмического салона в Жуковском генеральным директором «Аэрофлота» Валерием Окуловым, председателем правления ОАО «Внешторгбанк» Андреем Костыным и генеральным директором ОАО «Терминал» Кириллом Будалевым.

Являясь рамочным соглашением, меморандум определяет условия участия в проекте, процедуры принятия решений и взаимодействия будущих акционеров, а также порядок финансирования. В частности, в меморандуме зафиксирована

Шереметьево» Михаил Васильков и ОАО «Терминал» Кирилл Будалев также подписали меморандум о взаимопонимании по вопросу участия в проекте строительства аэровокзального комплекса «Шереметьево-3». Этот меморандум тоже является рамочным соглашением между авиакосмической, аэропортовой и организационной, которая реализует проект создания нового терминала. В подписанном документе определены условия участия в проекте, процедуры принятия решений, взаимодействия акционеров и порядок финансирования. В частности, в меморандуме зафиксированы договоренности о доле участия ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» в ОАО «Терминал» в размере 25 процентов плюс одна акция. Меморандум по-прежнему открыт для подписания другими потенциальными акционерами.

Сегодня на месте будущего терминала полым кодом идут работы: вынимаются грунт под основание перрона, прокладываются инженерные сети и сооружения.

Как заявили на пресс-конференции участники подписания меморандума, срок



Выявка грунта под основание перрона.

«АЭРОФЛОТ»: ЗДЕСЬ БУДЕТ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ

23

договоренность о доле участия «Внешторгбанка» в ОАО «Терминал» в размере 25 процентов капитала плюс одна акция.

Меморандум был открыт для подписания другими потенциальными акционерами. Так, согласно ранее принятым решениям, помимо «Аэрофлота» (30 процентов) и «Внешторгбанка» (25 процентов) плюс одна акция в проекте решили принять участие ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» и Сбербанк России.

Ступая несколько дней генеральным директором – ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов, ОАО «Международный аэропорт

окончания работ назначен на конец 2007 года. Времени не так уж много, а объемы работ очень большие. Однако генералка фирма «ЕНКА», которая выиграла тендер на строительство терминала, уверена, что выдержит все сроки.

Ввод в строй нового терминала позволит российскому национальному перевозчику «Аэрофлоту» решить многие нынешние проблемы: увеличить объемы авиатранспорта, повысить уровень обслуживания пассажиров, создать более благоприятные условия своим зарубежным партнерам.

В.ЩИТОВ

а/п Шереметьево



Здесь обедают рабочие.

Фото
В.СПЕСИВ-
ЦЕВА.



Она строит АВК Шереметьево-3.



■ ВЫСТАВКИ

Наработки Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) по испытательному и экспериментальному оборудованию были продемонстрированы на выставке Aerospace Testing Russia, которая прошла в октябре 2004 года в Москве. В нынешнем году институт также намерен принять участие в работе этого форума, который будет проходить с 30 ноября по 2 декабря в Москве в Центре международной торговли. По мнению специалистов ЦАГИ, это должно дать импульс установлению партнерских отношений с предприятиями не только аэрокосмической, но и других машиностроительных отраслей.

усложнило проведение экспериментов и предъявило особые требования к системам, которые должны его обеспечивать. За последние 8-10 лет вложено большое количество средств в модернизацию экспериментальных установок и измерительной техники. Разработаны принципиально новые подходы к их созданию, усовершенствованные измерительные устройства, программные комплексы, датчики.

Некоторые разработки ЦАГИ уже знакомы посетителям Aerospace Testing Russia. Одна из последних – аппаратно-программный комплекс ИВК-М2 – за прошедший год была доработана и получила новые возможности. Это комплекс электронной аппаратуры в стандарте VME. Разработка оборудования осуществлена

ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЕРИМЕНТУ ВОЗРОСЛИ МНОГОКРАТНО

ЦАГИ СОВЕРШЕНСТВУЕТ СВОЮ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-ИСПЫТАТЕЛЬНУЮ БАЗУ



Сверхзвуковая аэродинамическая труба ЦАГИ.

На протяжении нескольких десятилетий ЦАГИ по праву считается центром не только российской, но и мировой авиационной науки. Основной сферой деятельности института остается проведение аэродинамических и прочностных исследований и испытаний. Существующая база включает в себя более 60 установок, обеспечивающих моделирование условий полета при скоростях от 10 м/с до чисел, соответствующих M=25.

В настоящее время ведутся работы по гражданской и военной авиационной тематике, в интересах развития космонавтики. В аэродинамических трубах исследуются модели самолетов и вертолетов, космических челноков и парашютов, продуваются макеты мостов и высотных сооружений. ЦАГИ активно сотрудничает с иностранными заказчиками, выполняя коммерческие заказы в интересах ведущих мировых авиастроительных компаний. Предметная область исследований весьма широка, в связи с чем экспериментальная база востребована. Фактически все установки в ЦАГИ находятся в работоспособном состоянии.

Несмотря на сокращение количества исследований, требования к эксперименту стали на порядок выше. Прежде всего повысилась точность измерений. Возникли и новые требования по экономичности эксперимента: совмещение различного вида испытаний в одном эксперименте с целью сокращения расхода электроэнергии. Все это

ЦАГИ, а изготовлен он Экспериментальным заводом научного приборостроения Академии наук в Черноголовке.

Модульная схема позволяет получить гибкость в использовании комплекса, легко адаптировать его к требованиям эксперимента, унифицировать аппаратные и программные средства. Так, например, комплекс располагает модулями для измерения с высокой точностью сигналов с многокомпонентных тензодатчиков, используемых для определения аэродинамических нагрузок, многоточечных модулей давления для измерения полей давлений на моделях, датчиков углов атаки, частотных датчиков для измерения полного и статического давления и других датчиков. При этом программное обеспечение комплекса позволяет проводить централизованное управление экспериментом в автоматическом режиме, многорежимные измерения, оперативную обработку и отображение получаемых данных.

Комплекс уже прошел сертификацию в Госстандарте России и включен в Госреестр средств измерений. В настоящее время в ЦАГИ установлены 6 таких систем, одна комплекс размещен в филиале ЦАГИ. Две такие системы были поставлены в МКБ «Радуга» (г.Дубна).

Для проведения испытаний на статическую прочность разработана теоретическая система «Эпидол». Она обеспечивает измерение, обработку и контроль напряженно-

деформированного состоянии конструкции с большим количеством датчиков – до 2048. Кроме того, создан измерительный-вычислительный комплекс «Стрела», который обеспечивает задание нагрузки на модель по заданному закону по 128 каналам, а также управляет пространственным положением модели по любой координате.

ЦАГИ является ведущей в России организацией в области создания и развития тензометрического метода измерений нагрузок. Тензометрические весы сейчас являются основным инструментом для измерения нагрузок в аэродинамическом эксперименте. Институтом сделано более 300 различных модификаций весов для российских и зарубежных фирм. И в настоящее время ЦАГИ обладает технологией изготовления таких весов на большой диапазон нагрузок, до 6 тонн, с высоким классом точности, до 0,05%.

Большое внимание уделяется разработке и использованию оптико-физических методов исследования. Бесконтактное оптическое измерение формы, деформации и параметров движения объектов является необходимым звеном экспериментальной аэродинамики. Применены лазеры и цифровых камер позволило поставить оптические методы в ряд с традиционными методами измерения. Особенно полезны оптические методы для измерения траектории движения и деформации лопастей винтов вертолетов, контроля формы лопаток турбин и компрессоров, решения других задач.

В целях измерения распределения давлений и температур по поверхности модели в 70-е годы разработана технология люминесцентных преобразователей давления. В настоящее время она получила значительное развитие и позволяет применять метод при дозвуковых, трансзвуковых и гиперзвуковых скоростях потока. Этот метод дает возможность совмещать в одном эксперименте различные исследования, в том числе получать распределенные аэродинамические нагрузки на элементы модели с использованием моделей для весовых измерений. Кроме того, метод незаменим при измерении полей давлений на вращающихся лопастях вертолетных и воздушных винтов.

В ЦАГИ разработан новый метод визуализации линий тока на исследуемых поверхностях, который позволяет получать картины линий тока для различных углов атаки за один пуск аэродинамической трубы. Метод базируется на использовании визуализации с помощью масляной пленки и измерения вектора смещения частиц, находящегося в слое масла. Использование этой разработки позволяет существенно сократить время работы аэродинамических труб.

Перечисленные выше технологии находятся на современном мировом уровне. Однако в ЦАГИ продолжают работы над созданием нового поколения приборов. В частности, разрабатываются датчики с

использованием нано-материалов. Это позволит повысить их чувствительность и точность. Получит развитие методы бесконтактного измерения, оптико-физические методы. Наконец, и традиционные подходы могут получить дальнейшее развитие. Тензосенсоры, используемые в аэродинамическом эксперименте, будут повышать точность, использование новых материалов позволит также повысить чувствительность тензодатчиков.

С точки зрения методики эксперимента будущее за объединением оптико-физических и традиционных измерений в единый комплекс. Сегодня ЦАГИ уже создает такие комплексные информационно-измерительные системы. Другая задача – проведение исследований при непре-

паратных и программных комплексов, а также методики эксперимента, можно существенно повысить точность испытаний, сократить при этом затраты на их проведение. Это позволяет задействовать экспериментальную базу в интересах не только аэрокосмической, но и других отраслей, для которых ранее такие исследования были неоправданно дорогими. Нарядом с аэродинамическими испытаниями оказались востребованы в автомобилестроении. Разработанные специалистами института оборудование также заинтересовало представителей атомной промышленности. И участие в международных фору-



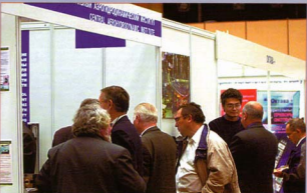
рывном изменении положения модели с высокой скоростью. Сегодня разрабатывается математическое обеспечение, которое позволит учитывать динамические искажения, а также новый алгоритм управления трубой и испытываемой моделью.

Соединяя всеядно новейшие достижения в области материалов, ап-

пах, таких как Aerospace Testing Russia, стало эффективным механизмом изучения спроса и продвижения высокотехнологичных исследовательских, экспериментальных и испытательных комплексов и систем.

Олег ПАНТЕЛЕВ
г. Москва

*На выставке
«Aerospace
Testing Russia»
в октябре
2004 года
еще раз было
показано.*



Недавно принято решение о создании Федеральной авионавигационной службы России и развертывании Единой национальной системы ОрВД, обеспечивающей безопасное, регулярное, эффективное и единообразное управление полетами как гражданской, так и государственной авиации. Некоторым аспектам решения перечисленных задач с учетом развития новых глобальных технологий авионавигации посвящена эта статья.

КАК НАМ РЕОРГАНИЗОВАТЬ ВОЗДУШНОЕ ДВИЖЕНИЕ?

На Девятой Авионавигационной конференции в 1991 году и на 29-й сессии Ассамблеи ICAO в 1992 году была в целом одобрена разработанная в ходе проводившихся в течение нескольких лет всесторонних исследований концепция **систем «связи, навигации и наблюдения»** организации воздушного движения — **CNS/ATM**. Сложность и многогранность решаемых авионавигационных задач, огромное разнообразие новых технологических связей, навигации и наблюдения, а также влияние ряда сопутствующих обусловили необходимость осуществления тщательного планирования, создания и внедрения **систем CNS/ATM** на всех уровнях (глобальном, региональном, национальном). ICAO в качестве исходного этапа в процессе планирования вначале был подготовлен, а затем авторитетирован план перехода к **системам CNS/ATM**, который под названием «Глобальный авионавигационный план применительно к системам CNS/ATM» был представлен на Всемирной конференции по внедрению систем **CNS/ATM**, проходившей в мае 1995 года в Рио-де-Жанейро.

В целом ICAO разработывает стратегию планирования на глобальном и региональных уровнях. Ответственность же за планирование на национальном уровне возложена на авионавигационные структуры отдельных государств — членов ICAO. В целом ICAO придает решающее значение именно национальным планам внедрения новых технологий авионавигации (рис. 1). Поэтому в качестве методического пособия в 2000 году ICAO представило инструктивный материал под названием «Национальный план для систем **CNS/ATM**» (циркуляр 278-AN/164). В этом инструктивном материале рекомендуются при рассмотрении необходимости осуществления в государствах систем **CNS/ATM** определять функциональные требования как на ближайшую перспективу (в виде предложенной по совершенствованию существующей системы), так и на более отдаленную перспективу (в качестве предложений по внедрению новых систем). Причем эти предложения должны включать в себя исчерпывающие рекомендации по осуществлению планирования с учетом увеличения не только внутренних, но и международных полетов воздушных судов (ВС). В последнем случае должны быть указаны мероприятия по координации и согласованию национальных авионавигационных планов с аналогичными планами соседних государств, то есть в соответствии с внедрением средств и служб **CNS/ATM**, пре-

дусмотренным имеющимися региональными планами.

Исчерпывающие рекомендации относительно применения систем **CNS/ATM** в части метеорологии, служб авионавигационной информации, организационных положений и аспектов международного авиационного сотрудничества, а также финансовых и юридических проблем, вопросов подготовки кадров и межгосударственного технического взаимодействия между кэптами в аэроуправителем «Глобальный авионавигационный план применительно к системам **CNS/ATM**» (Doc. ICAO 9750). Подробные положения, касающиеся экономической эффективности рассматриваемой проблематики, приведены в документе «Экономические аспекты авионавигационного обслуживания, основанного на использовании спутниковой техники. Основные принципы анализа затрат/выгод для систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения **CNS/ATM**» (циркуляр ICAO 297).

Национальный план создания и внедрения систем **CNS/ATM** требуется для:

- повышения общей эффективности и пропускной способности инфраструктуры воздушного пространства государства с учетом его гармонизации с соответствующими инфраструктурами соседних государств и с требованиями ICAO;

- удовлетворения непрерывно возрастающей потребности в авиаобслуживании в связи с интенсивным ростом объемов воздушного движения (ВД) как на международных, так и на внутренних авиалиниях;

- минимизации затрат на внедрение принципиально новых технологий авионавигации, вытекающих из «Концепции ИКАО **CNS/ATM**».

Подготовленный соответствующими государственными структурами единый национальный план внедрения концепции **CNS/ATM** должен:

- служить основой для взаимодействия с эксплуатантами ВС, соответствующими органами военно-воздушных сил/противовоздушной обороны (ВВС/ПВО) и консулаций с единым национальным регулирующим органом полетов как гражданских ВС, так и любых других летательных аппаратов (ЛА);

- обеспечивать осуществление необходимой координации с полномочными органами соседних государств и существующими международными организациями;

- содержать рекомендации поэтапного перехода к системам **CNS/ATM**;

- позволять организовывать эффективно выполнение **национального плана**, в котором должны быть указаны реализуемые задачи, обозначены сроки их исполнения и установлены необходимые контрольные даты;

- обосновать потребное распределение имеющихся ресурсов;

- служить экономичной подосновой для подготовки проектных смет и обеспечения бюджетного и инвестиционного финансирования;

- обеспечивать оценку технико-экономической (системный) эффективности рассматриваемых при планировании на национальном уровне различных, в том числе и взаимно кон-

курирующих, вариантов входящего в интернальные системы **CNS/ATM** как наземного радио-электронного оборудования (РЭО), так и бортового (БРЭО);

- позволить руководить осуществлением программ работ по скоординированному и последовательному (каждоэтапному) переходу к прототипической системе **CNS/ATM** и национальному фрагменту глобальной интеральной (по структуре) сети авиационной цифровой авиателевизионной АТМ вида «Борт—Земля—Земля-Борт»;

- способствовать организации в России Единой национальной системы (ЕНС) организации воздушного движения (ОрВД) любых ВС и ЛА в рамках создаваемой Федеральной авионавигационной службы (ФАНС).

При подготовке национального плана перехода к системам **CNS/ATM** рекомендуется базироваться на современной концепции ОрВД «от периода до периода». При его разработке необходимо руководствоваться следующими наиболее важными положениями (рекомендациями) ICAO (рис. 2):

- первоочередное создание национальной структуры планирования систем **CNS/ATM**;

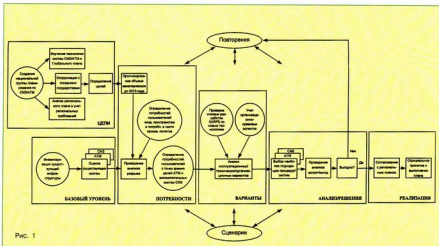
- определение в соответствии с национальными авионавигационными планами ICAO основных задач государства по национальному внедрению компонентов системы **CNS/ATM**;

- подготовка перечня первоочередных мероприятий по модернизации (реконструкции) существующей и развертыванию планируемой инфраструктуры ВД в часы авиационного, воздушного пространства (ВП), авиатрасс, а также новых сетей, комплексов и систем связи, навигации и наблюдения;

- изучение существующей плотности ВД на внутригосударственных трассах и прогнозирование изменения его объемов до определенных ICAO сроков (2008 и 2015 годов) с учетом роста количества ВС и региональных полетов ВС;

- оценка возможностей имеющейся ответственной системы ОрВД с тщательным анализом структуры маршрутов ВС, норм эксплуатации, существующего оборудования, возможностей технического обслуживания, операций и процедур управления воздушным движением (УВД) для выявления наиболее слабых мест;

- определение сроков внедрения новых средств и комплексов ОрВД и снятия с эксплуатации устаревших наземных систем УВД, потребность в которых отпадает в результате перехода к современным системам **CNS/ATM** и наземным сетям авиационной связи АТМ;



– технико-экономический анализ затрат/выгод с использованием методов математического моделирования для того, чтобы выработать наиболее **рациональный** (оптимальный) **национальный план** (структур 257 **ICAO**);

– согласование с региональными планами по основным элементам, компонентам и срокам внедрения;

– официальное принятие национального плана и извещение заинтересованных сторон о начале осуществления действий по внедрению **систем CNS/ATM** в России, а также ряд других положений, включая изучение новых технологий конкретных **систем CNS/ATM** и глобального плана **ICAO** по их внедрению и освоению.

В состав национальной группы планирования **систем CNS/ATM** целесообразно включать представителей от следующих государственных организаций:

- национальной администрации страны;
- регулирующего органа гражданской авиации (**ГА**);
- организаций, осуществляющих обслуживание систем **Сред**;
- пользователей **ВП**;
- аэропортовых полномочных органов;
- научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций, а также высших учебных заведений **ГА**;
- военных структур, включая органы **ВВС/ПВО** страны;
- других заинтересованных организаций и предприятий.

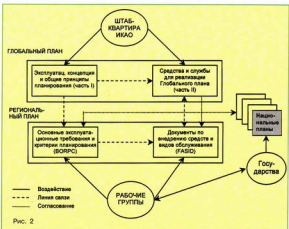
Главной задачей группы планирования должно являться достижение только подводящих оценочных результатов по созданию и внедрению конкретных элементов **системы CNS/ATM**, по которым эта система будет тестироваться (сертифицироваться) полномочными Международными организациями) после ее реализации. При этом цели государства применительно к внедрению **систем CNS/ATM** должны быть конкретизированы с учетом следующих требований:

- обеспечение необходимой безопасности полетов как гражданской **ВС**, так и любых других **ЛА**;

- максимально достижимое увеличение прогнозируемой способности национального **ВП**;
- обеспечение требуемых регулярности и эффективности **ВД**;
- обоснование экономической целесообразности создания **ЕМС Среда** при внедрении новых технологий авионавигации в России;
- обеспечение единообразия применимых решений при учете специфики и особенностей различных авионавигационных зон и районов как в РФ, так и в других государствах, в первую очередь членом **СНГ** и иных региональных организаций с учетом России;

- безусловного соблюдения требований государственной и авиационной безопасности.

Таким образом, в России должен быть разработан единый национальный план внедрения **систем CNS/ATM**, поскольку она является полноправным членом **ICAO**. Национальный план должен осуществляться в тесном взаимодействии с региональными авионавигационными требованиями и рекомендациями **ICAO**, оказывать потребности как внутренним, так и международным авиоперевозкам, а также обеспечивать требуемый уровень согласованности



и взаимодействии с региональными и глобальным аэронавигационными планами путем участия в соответствующих международных рабочих группах.

Процесс обеспечения безопасного и эффективного полета ВС из пункта отправления в пункт назначения требует реализации каждого действующего систем ОРВД тремя базовыми функциональными подсистемами, которым вносятся связи, навигация и наблюдение. Подсистема связи организует обмен речевой и цифровой информацией между бортом ВС и диспетчерами УВД или центром полетной информации. Подсистема навигации обеспечивает летный экипаж точной информацией о местоположении ВС. Подсистема наблюдения предоставляет исчерпывающую информацию о местоположении ВС диспетчерам УВД. Она организует передачу навигационной информации с борта ВС в центры УВД (режимы АЗН-А/С, АЗН-В). Это обеспечивает постоянное отслеживание взаимного местоположения ВС в соответствующих аэронавигационных зонах. ICAO эти три функции подсистем CNS определяет в качестве основных элементов поддержки ОРВД, обеспечиваемой подсистемами ATM, в целом именуемые системой CNS/ATM.

Переход на новые технологии аэронавигации, предусмотренные концепцией CNS/ATM, являющиеся оптимальным сочетанием спутниковых систем с лучшими аэронавигационными комплексами и средствами, построенными на основе «прямой видимости», не произойдет одновременно во всех районах мира. Поэтому уровень полноты внедрения новых систем CNS/ATM будет соответствовать потребностям различных регионов и государств. Однако в процессе их планирования и внедрения необходимо всегда учитывать потребности пользователей конкретного ВЛ и соседних районов полетной информации (РПИ). Это необходимо для того, чтобы обеспечить требуемый уровень скоординированности, оптимизации и согласованности региональных и национальных систем CNS/ATM, что должно, в свою очередь, способствовать своевременному развертыванию компонентов глобальной системы CNS/ATM.

Подсистема ATM включает в себя как наземную, так и бортовую части, которые необходимы для обеспечения безопасного и эффективного предоставления ВС на всех этапах полета. Бортовой и наземный компоненты этой подсистемы должны функционально взаимодействовать друг с другом для реализации общей цели обслуживания ВД. Наземная часть включает в себя ОРВД, СЛ ВД и ASM, причем ОРВД является основным компонентом подсистемы ATM. Для обеспечения эффективного функционирования подсистемы ATM определяющее значение имеет проточность и информационная совместимость данных, которыми обмениваются бортовые и наземные ее компоненты. Кроме того, различные функциональные элементы всей системы CNS/ATM должны быть рассчитаны на совместное эффективное взаимодействие с целью предоставления различным пользователям единообразного, непрерывного и экономичного обслуживания, в том числе на этапах выполнения предполетных и послеполетных операций. Для обеспечения эффективного производства полетов любых ВС через межгосударственные границы необходимо согласовать функциональные национальные аэронавигационные системы на международном уровне, чтобы, в конечном итоге, объединить все функциональные элементы, компоненты и подсистемы международного обслуживания ВД в единую целостную глобальную аэронавигационную систему.

Вместо существующих разрозненных, обособленных наземных и бортовых функций РЭО

и РЭО связанные с ATM элементы производства полетов ВС в перспективе до 2010–2015 гг. должны представлять собой целостную интегрированную наземно-воздушную функциональную часть системы CNS/ATM. В конечном итоге, такое взаимодействие и интеграция функциональных компонентов в единую целостную систему CNS/ATM должно привести к согласованному производству полетов как гражданских, так и государственных авиации, которое в настоящее время недостаточно эффективно. Использование левой передачи данных для обмена цифровой информацией между различными компонентами подсистемы ATM на основе развертываемой глобальной аэронавигационной сети ATM заверяет эту функциональную интеграцию.

В настоящее время за рубежом все большее количество ВС оснащаются новыми подсистемами CNS, которые позволяют анализировать и следовать вдоль наиболее приемлемых траекторий полета. Более того, на ЛА государственной авиации сейчас активно устанавливаются соответствующие «гражданские» средства, комплексы и системы для того, чтобы они могли безопасно входить в любое открытое воздушное пространство, обслуживаемое «гражданскими» аэронавигационными структурами. Однако существующие системы обеспечения ОРВД отличаются различными, но все более устаревшими функциональными возможностями, пока не позволяют использовать оптимальные траектории полетов в ряде районов мирового воздушного пространства. Отсутствие функциональной интеграции некоторых из существующих систем обеспечения ОРВД не позволяет в полной мере использовать возможности перспективных бортовых и наземных подсистем, отвечающих требованиям «Концепции ИКАО CNS/ATM». Решить проблему, в частности в Российской Федерации, призваны организация ФМС России и развертывание полномасштабной ЕНС ОРВД РФ. На это, в частности, нацелен Указ Президента РФ от 7 сентября 2005 года «О Федеральной аэронавигационной службе».

В функции новой службы войдет контроль, регулирование и надзор в воздушной области использования всего воздушного пространства, находящегося под окраской РФ. ФМС России должна будет оказывать исчерпывающие услуги по аэронавигационному обслуживанию любых пользователей этого огромного воздушного пространства, включая организацию единой отечественной системы авиационно-космического поиска и спасения и другие необходимые функции ОРВД как для гражданских, так и военных ведомств РФ.

Б. КУЗЬМИН,
профессор С.-Пб. Государственного
университета ГА;
Е. ЧЕПЕЛ,
первый заместитель генерального
директора ОАО «ВНИИРА»;
В. ЧЕСНОКОВ,
заместитель главного конструктора
ФГУП «НИИ АО».

The article written by our prominent authors B.Kuzmin, E.Chepel and V.Chesnokov highlights pressing problems in the field of modernization of air traffic control system in the Russian Federation. The authors rely upon both international experience and relevant developments in this country. The article duly responds to creation of Federal Air Navigation Service of Russia and deployment of national air traffic management system.

Генерал-лейтенанта авиации О.В. Ленгарова хорошо знают читатели нашего журнала. И не только как одного из руководителей компании «Континентальные авиалинии».

Расставшись с военной службой, он взялся за перо и уже выпустил несколько книг. Самая «свеженькая» из них – «Люди и самолеты». Один эпизод из нее (к сожалению, в сокращенном варианте) мы решили поместить в этом номере. Автор, бывший в ту пору командующим авиацией Московского округа ПВО, рассказывает о небезызвестном немецком летчике-любителе Руста, который нарушил Государственную границу СССР и приземлился в Москве у самой Красной площади. Почему такое стало возможным, автор делится своими соображениями.

За время долгого полета Руста на его тихомодном самолетике столько было сделано глупостей, что назвать их случайным языком не возвращаются.

Они росли и множались, как грибы, даже под нашим сапогом. Эту огромную кучу нелепостей невозможно классифицировать как военных просчет.

Руста, пересекая госграницу, сразу же переключил МиГ-23п, но разрешил сбить нарушителя летчику не дали. Когда же «Дессанс» сигнализал и на бреющем полете вдоль железной дороги направилась в сторону Москвы, на командный пункт Московского округа ПВО поступила команда центрального пункта ПВО – снять повышенную боевую готовность с орудия и перейти к нормальному боевому дежурству. Все усиление радиолокационного поля для тщательного просмотра в зоне ответственности 1-й армии особого назначения Московского округа ПВО было ликвидировано. Лети, непрошенный гость! Гарантия сто процентов – тебе никто не заметит!

О.В. был твердо уверен в надежности радиолокационного поля 1-й отдельной армии ПВО, так как пришлось ему очень много работать по его области истребителями на разных высотах, особенно на малых. Наиболее напряжено пришлось потрудиться авиации при прорывном оттачивании четкого взаимодействия асов автоматизированной системы управления армии в обнаружении целей, подачу команд на огневые дивизионы, в проведении всех сложных расчетов при подготовке ракет и их пуске

для «уничтожения» воздушных целей. Причем в аванпосте участвовали одновременно сто шестьдесят – сто восемьдесят истребителей, которые шли к Москве по десяткам маловысотных маршрутов со всех сторон света. Задача была очень сложной. Главная проблема – избежать столкновения многих десятков самолетов, слетающих к центру круга – городу Москве. Если бы цели и впрямую унектикались, то проблем бы не возникло. Но это же были все-таки учебные цели! Реально ракеты не залетали. Целей меньше не становилось. После выполнения задания, не долетев до границ города двадцать-тридцать километров, самолеты должны были развернуться на сто восемьдесят градусов и лететь назад на свои аэродромы. Вот тут всему руководству авиации во главе с командующим пришлось многие десятки часов ползать по картам налета, чтобы суметь развести такие скопления истребителей в узком пространстве неба и не допустить их столкновения.

В течение года перед полетом Руста О.В. пришлось трижды проводить тако-

карусель, полетели головы направо и налево. Наверное, так и намечалось в планах больших политиков – сменить военное руководство страны.

Могло быть такое по воле Горбачева? Вполне. Многие говорят о том, что Михаил Сергеевич на это способен. Вспомнить хотя бы антиалкогольную кампанию. Начали ее с вырубki виноградников. Мотивировали это вандализмом тем, что теперь большого количества вина не понадобится. А советский народ никогда особенно и не увлекался вином. У нас, конечно, и вино пили, а наливались водкой. Урон виноградарству глупость бездарных руководителей нанесла непоправимый...

Вячеслав Михайлович внимательно и с большим интересом слушал воспоминания старого генерала о событиях давно прошедших дней. Причинно-следственные связи событий прежних лет генерал стал понимать только сейчас.

– Вы же, Олег Владимирович, тоже пострадали от этих политических игр в верхах?



И СЕЛ У САМОЙ КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ...

го рода налеты для повышения боевой готовности средств и сил 1-й отдельной армии МО ПВО. Результаты были достигнуты высокие. Грубо говоря – мука не могла безнаказанно пролететь, если вся система приведена в повышенную боевую готовность, а тут такой страшный прокол!

Первый заместитель командующего войсками МО ПВО генерал Бразников, прибывший на командный пункт по повышенной готовности, четко выполнил команду ЦКП ПВО страны, однако очень замесонивался в ее разумности, поэтому просидел еще целых полтора часа на КП округа. Когда же собрался уходить – вдруг чудовищное сообщение, переданное по громкоговорящей связи КП: иностранный самолет произвел посадку на Красной площади. И тут закрутилась

– Я-то был не самой крупной фигурой, полваши под бой среди военного руководства из-за посадки Руста на Красной площади. Как говорится, дорожкой мой Слава, лес рубит – щепки летят. Вот и я оказался одной из таких «щепок».

После скандального полета Руста для проверки боевой готовности и выяснения причин, позволивших ему долететь до Кремля, в МО ПВО прибыла большая группа офицеров и генералов во главе с начальником Генерального штаба Советской Армии Маршалом Советского Союза С.Ф.Ахромеевым. Члены комиссии были требовательны, работали жестко. В результате авиация получила хорошую оценку. К ней претензий предъявлено не было. Зенитно-ракетные войска получили положительную, а ра-

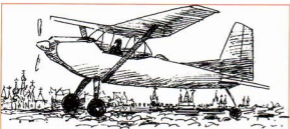
диотехнические войска – отрицательную оценку.

От другой из Генштаба мне стало известно, что проект приказа министра обороны, определявший меру вины и наказания всех ответственных за полет Руста, не содержал претензий к действиям авиации МО ПВО.

Но под давлением ЦК новой министр обороны Язов внес мою фамилию в число тех, кто подлежал увольнению из армии на самых жестких условиях. Однако такое решение возмутило начальника Генерального штаба Ахромеева, который проводил проверку боевой готовности авиации округа. Его мнение приняли во внимание. Положительную оценку авиации из приказа убрали, зато меня постановили уволить из рядов Советской Армии по возрасту с сохранением всех льгот.

Я никогда лично не встречался с Ахромеевым, но слышал очень много хорошего о нем как о разумном, справедливом человеке и как об исключительном военном и государственном деятеле.

Именно Сергей Федорович Ахромеев не позволил обогатить и с позором выгнать из армии генерала, верой и правдой тридцать девять лет служившего Отечеству.



Семьдесят лет назад, в мае 1935 года, разбился советский самолет-гигант

«Максим Горький».

Его гибель потрясла современников.

Вместе с тем катастрофа породила множество слухов и мифов, некоторые из которых были преданы гласности лишь недавно.



ТАК РОЖДАЮТСЯ МИФЫ

О б этом самолете наш журнал писал многократно. Хотелось бы только напомнить, что свой первый полет «Максим Горький» совершил 17 июля 1934 года. Летчик-испытатель ЦАГИ Михаил Громов пробыл в воздухе 35 минут, самолет хорошо слушался штурвала, был устойчив в полете. А потому 19 июля состоялся второй полет «Максима Горького» над Красной площадью во время встречи члеников. Сопровождавшие самолет-гигант истребители казались игрушечными рядом с ним. Ведь длина «Максима Горького» равнялась 33 метрам, а размах крыльев 63 метрам.

Мировая пресса немедленно отреагировала на столь знаменательное событие.

Отмечалось, что СССР становится сильной авиационной державой, способной создавать самые современные самолеты, подобные самолету-гиганту «Максим Горький», что было бы невозможно без хорошей научной базы и талантливых конструкторов.

Иностранные журналисты, совершившие на «Максима Горьком» полет над Москвой, подробно описали внутреннюю и внешнюю конструкции самолета, пассажирский салон, отдельные каюты с «прозрачным полом», буфет, центральную телефонную станцию, киноустановку, типографию, выпускавшую малотиражную газету прямо в полете, фотолабораторию, пневмопочту, радиостудию и туалет.

Кроме восьми членов экипажа, самолет мог брать на борту 72 пассажира, что было рекордным показателем для того времени. Отмечалось и то, что впервые у нас на пассажирском самолете был установлен автогип-

лот отечественной конструкции. Управление дублированное, четырнадцать топливных баков. Двигатели запускаясь скаплет воздухом. Масса пустого самолета равнялась 28,5 тонны.

Казалось, уникальную машину ждет счастливое будущее. Но в мае 1935 года произошло страшное. Главная газета страны «Правда» от 19 мая опубликовала «Сообщение ТАСС о катастрофе «Максима Горького», в котором говорилось: «18 мая 1935 года в 12 ч. 45 мин. в г.Москве, в районе Центрального аэродрома, произошла катастрофа с самолетом «Максим Горький». Катастрофа произошла при нижеследующих обстоятельствах. Самолет «Максим Горький» совершал полет под управлением летчика ЦАГИ т.Журова, при втором летчике из эскадрильи им. Максима Горького т.Михеева, имея на борту пассажиров, уданников ЦАГИ в количестве 36 человек (в том числе шестеро детей). В том полете самолет «Максим Горький» сопровождал тренировочный самолет ЦАГИ (истребитель И-5) под управлением летчика Благина. Несмотря на категоричное запрещение делать какие бы то ни было фигуры высшего пилотажа во время сопровождения, летчик Благин нарушил этот приказ и стал делать фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от самолета «Максим Горький» на высоте 700 метров. При выходе из мертвой петли летчик Благин своим самолетом ударил в крыло самолета «Максим Горький». Самолет «Максим Горький» вследствие полученных повреждений от удара тренировочного самолета стал разрушаться в воздухе, перешел в пики и отдельными части-

ми упал на землю в поселке «Сокол» в районе аэродрома. При столкновении в воздухе также погиб летчик Благин, пилотировавший тренировочный самолет. Похороны погибших приняты на государственный счет и состоятся 20 мая с.г. Правительством решено выдать семьям погибших по 10 000 р. единовременного пособия каждой семье и установить повышенное пенсионное обеспечение. Образована Комиссия по похоронам в составе: Хрушев, Харламов (начальник ЦАГИ), Ткачев (начальник ГУ ВВФ).

Вообще-то лететь в тот день на «Максима Горьком» должен был Михаил Громов. Но у него неожиданно открылось извечное кровотечение, и за штурвалами самолета-гиганта в то майское утро оказались летчики Иван Михеев и Николай Журов.

Экипаж «Максима Горького» и всех погибших пассажиров похоронили на Новодевичьем кладбище, где хоронили выдающихся деятелей страны и героев. Известно, что Хрушев, возглавлявший комиссию по расследованию причин катастрофы, зенил Сталина и спрашивал: как быть с телом Благина? Сталин после долгой паузы произнес: «Хоронить вместе со всеми» и положил трубку.

Сразу после похорон в «Правде» появилась публикация «Как произошла катастрофа. Рассказ летчика Рыбушкина». В публикации были такие строки: «Задание я получил в 4 часов вечера 17 мая вместе с летчиком Благиным. Мне было приказано взять на борту кинооператоров. Благин же должен был сопровождать «Максим Горький» для наглядного сравнения масштабов самолетов. Перед самым

«Максим Горький» в полете.

отлетом Благина встретил И. Михеев и предупредил: «Не воздушный фигурант, еще выжидай в мой самолет. Держись подальше!» «Ну что я — маленький? — обидчиво ответил Благин. — Пятнадцать лет летать...»

Я поднялся первым, за мной взлетел Благин. Затем поднялся «Максим Горький». Я пристроился слева от него, Благин — справа. На втором круге «Максим Горький» сделал разворот влево и пошел по направлению к аэродрому. Я поднялся немного выше и шел в метрах пятидесяти от левого крыла самолета. Смотрю, Благин, «нахлест» на правом крыле, несмотря на запрещение, сделал первую «бочку» и отошел по инерции вправо от самолета. Затем он перешел на левое крыло, я немного отошел в сторону и поднялся выше, решая, что он будет делать левую «бочку», и его отнесет влево. Благин прибавил газу, вырвался вперед и неожиданно стал делать новую фигуру высшего пилотажа. Это было очень опасно, так как его по инерции можно зацепить на «Максим Горький». Фигура у него не получилась, он потерял скорость и врезался в правое крыло «Максима Горького», около среднего мотора. Видимо, он ударился в «кактусные баки (ибо взлетел клуб черного дыма), пробил моторы верхнюю и нижнюю обшивку крыла и сломал локонеры. Удар был чудовищной силой. «Максим Горький» наклонился вправо, от него отделился черный капот и куски тренировочного самолета. «Максим Горький» пролетел по инерции еще 10–15 секунд, крыл все увеличивалось, и он начал падать на нос. Затем оторвалась часть правого крыла, потом отлетела часть фюзеляжа с хвостом, самолет перешел в отвесное пикирование, переворачиваясь на спину. Машина ударила о сосны, стала сносить деревья и окончательно рассыпалась на земле. Я сбавил газ и круто планировал над местом катастрофы. Сделав два круга над местом аварии, я ушел на посадку.

Сегодня можно усомниться в некоторых деталях из рассказа летчик-испытателя Рыбушкина — ведь он писал по горячим следам. Приблизиться к истине помогают недавно рассекреченные документы из архива о расследовании причин катастрофы «Максима Горького». В письме руководителя НКВД Ягоды Сталину от 14 июля 1935 года говорится:

«Произведенным НКВД расследованным обстоятельством, предшествующим катастрофе самолета «Максим Горький», установлено, что 18-го мая с.г. за час-час-полтора до полета в комнате летчиков легко-испытательной станции ЦАГИ собрались летчики Жуков, Рыбушкин, Благин и работники Московской кинофабрики военно-учебных фильмов Рижский В. Г., Тер-Оганесян К.Р. и Пуллин А.А. для обсуждения порядка полета самолетов и их кино съемки. Объясняя кинооператорам и вместе с ними делая наброски карандашом на бумаге о том, где какой самолет должен находиться во время полета, летчик Благин в присутствии Жукова и Рыбушкина заявил

о том, что он во время сопровождения «Максима Горького» для масштаба намерен на истребителе делать фигуры высшего пилотажа.

Присутствовавший при обсуждении Жуков возражал против предложения Благина, указав последнему, чтобы он не делал во время полета фигур. Несмотря на это, работники Московской кинофабрики военно-учебных фильмов Рижский и Пуллин, продолжая без участия Жукова обсуждение этого вопроса, вступили в прямые переговоры с Благиним, договорившись с последним о том, что он для кино съемки будет производить фигуры на истребителе...»

Нами привлечены к уголовной ответственности работники кинофабрики военно-учебных фильмов, виновные в том, что, не имея никакого разрешения, договорились с Благиним о производстве им для кино съемки фигур высшего пилотажа, что явилось прямой причиной гибели самолета «Максим Горький».

Казалось, в этой трагедии появилась полная ясность. Но через полвека, при перестройках «пересмотрах» всей нашей истории, нашлись любители еще раз вернуться к истории с гибелью «Максима Горького». В разных изданиях появились публикации, в которых авторы высказали предположения, что уже тогда, в 1935 году, началась психологическая подготовка общества к небывалой волне репрессий 1937 года. И запланированная гибель «Максима Горького» — один из актов страшного спектакля... Вдова Николая Благина считала главными организаторами катастрофы начальника ВВС РККА Якова Алксиса, а также наркома обороны Клама Ворошилова. А некоторые исследователи-обнарождали миф, что катастрофу устроил сам Сталин.

Разумеется, нашлись и такие, кто не преминул представить летчика Благина борцом с существующим режимом. С этой целью они «реинтерпретировали» якобы предсмертное письмо Благина, напечатанное в польской газете «Меч». В нем, в частности, есть такие строки:

«Братья и сестры! Вы живете в стране, зараженной коммунистической чумой, где господствует красный кровавый империализм. Имена ВКП(б) приравнены бандиты, убийцы, бродяги, клоуны, сумасшедшие, крытые и дегенераты. И вы должны нести этот тяжелый крест. Никто из вас не должен забывать, что эта ВКП(б) означает второе рабство... Братья и сестры! Застря в поведу свою крылатую машину и прогнано самолет, который носит имя негодяя Максима Горького! Таким способом в убито десятков коммунистов-бездельников, «ударников» (коммунистических гвардейцев), как они любят себя называть. Этот взор-план, построенный на деньги, которые вы вынуждены отдавать, упадет на вас! Но поймите, братья и сестры, всякому терпению приходит конец!»

Перед лицом смерти я заявляю, что все коммунисты и их привоисты — вне закона! Я скоро умру, но вы

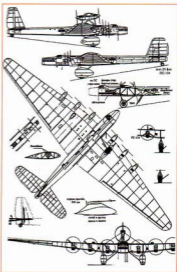
вечно помните о мстителе Николае Благине, погибшем за русский народ! Москва, 17 мая 1935 года, Николай Благин, летчик».

Письма этого толком никто не видел. Но почему бы не проверить ни свои мифы о гибели «Максима Горького». Их авторов не смущает даже то, что адова Благина заявила во всеуслышание, что о существовании столь странного «возвращения» слышит впервые. А сам стиль письма совершенно не свойственен Николаю Павловичу. Скорее всего, оно написано политическим эмгрантом-журналистом с целью использовать гибель советского флагмана авиации в политических целях. Достаточно для этого сопоставить несколько абзацев из письма с фактами: «Таким способом я убито десятков коммунистов-бездельников...» Эти строки не мог написать Благин, так как он отлично (по именам) знал многих пассажиров. Это были его сослуживцы, работники ЦАГИ, их жены и дети (детей шестеро — от восьми до пятнадцати лет).

Но него не останавливает ни «информаторская», ни «принципиальная» анализатористов, продолжающих анализировать трагедию с «Максимом Горьким». Но ведь, если быть кратким, найдю самое прямое нарушение правил безопасности полетов и элементарной летной дисциплины. Сколько раз в истории авиации пренебрежение этими факторами приводило к трагическому исходу. К сожалению, правда и сегодня.

О. БОРИСОВ

г. Москва.





АВИАБИЛЕТЫ

- ✓ Бронирование и продажа авиабилетов на все направления и расписания авиакомпаний
- ✓ Продажа железнодорожных билетов на все направления
- ✓ Корпоративное обслуживание клиентов
- ✓ В.Л.Р. - обслуживание



- ✓ Подбор и оптимизация маршрутов
- ✓ Бесплатная доставка проездных документов
- ✓ Лечение одорозовыми препаратами
- ✓ Все виды туристических услуг

сервис корпоративным клиентам
сеть офисов в Москве и Санкт-Петербурге

г. Москва, Пушкина ул., д. 5/7
тел.: 928-4444, 928-6728
г. С.-Петербург, Вознесенский пр., 40
тел.: (812) 314-0951
e-mail: info@soby.ru; www.soby.ru

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА БАЗЕ КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



Более 320 абонентов экономят своё время, пользуются нашим информационным сопровождением - это авиационные власти и большинство авиапредприятий России, многие из СНГ и дальнего зарубежья.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

эталонной типовой эксплуатационной документации (по 47 типам ВС).

БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

ВИДЕОФИЛЬМЫ

для летного состава, электронные архивы по заказам авиапредприятий.



Москва, 125993, ГСП-3, Ленинградский пр., 37, стр. 1
Тел. (095) 155-58-49, тел./факс (095) 155-87-27
e-mail: avia-media@civilavia.ru www.avia-media.ru



НИЖНЕВАРТОВСК МЕЖДУНАРОДНЫЙ

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

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

Нижневартовский международный аэропорт – предприятие 1 класса, принимает все типы воздушных судов (включая Ил-86, Ан-124, «В-757», «В-767» и др.). Аэродром пригоден для международных полетов по первой категории ИКАО (сертификат МАК № 072 А-М).

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА. Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 05.10.2005. Подписано к печати 15.10.2005. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 878. Общий тираж – 10 000. (в ГУП «ИПК «Московские газеты» – 3000). Цена договорная.

ГУП «ИПК «Московские газеты»: 101990, Потоловский пер., 3.

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии



+ **Delta** =



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И АЭРОФЛОТ

15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ ПО РОССИИ И СНГ.

...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

...ПЕРЕД ПОЛОЕТОМ 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.155-07-04

М.КРОПУТКИНСКАЯ

тел.291-27-80

тел.203-98-17

М.ПРОСПЕКТ МИРА

тел.784-64-56

тел.784-64-57

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ

тел.232-37-30

тел.924-60-98

М.ШАБОЛОВСКАЯ

тел.937-38-27

тел.236-24-54

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU

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

Новый 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



ГОВОРО 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@co.ru, www.novotel.ru



Миртекс 70226



European leader and worldwide group
in Hotels and Services