

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

12
2005

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

«ТУПОЛЕВ СЕРВИС»:**ГАРАНТИЯ****КАЧЕСТВА****И****НАДЕЖНОСТИ**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

ДЕПУТАТСКИЙ ДЕСАНТ В «АЭРОФЛОТЕ»



Депутаты Госдумы на встрече с руководством «Аэрофлота».

Фото В. ГРЕБЕВА.

Во многих парламентах стран Европы действуют депутатские объединения по авиации и космонавтике. Есть такое объединение и в Государственной Думе РФ. Оно называется Межфракционное депутатское объединение «Авиация и космонавтика России». Председатель объединения — широко известный в наших авиационных кругах депутат Г.И. Райков. Недавно с большой группой своих коллег он побывал в Шереметьево, где встретился с руководителем ОАО «Аэрофлот» В.М. Окуловым, В.И. Антоновым, Л.С. Кошляковым, Ю.И. Белью, А.В. Жоханлиным и другими. Депутаты обсудили проблемы пополнения самолетного парка «Аэрофлота» новыми отечественными и зарубежными воздушными судами, побывали в цехах авиационно-технического центра и тренажерном комплексе, ответили на вопросы журналистов.

Интересная статистика: в «Аэрофлоте» 62 процента парка составляют отечественные и 38 процентов — иностранные самолеты. Казалось бы, за отечественными машинами явное численное превосходство, но вот отдача от них намного меньше — всего 44 процента.

— Мы же делаем выводы, — подчеркнул первый заместитель генерального директора В.Н. Антонов, — мы даем только цифры.

А цифры, что называется, говорят сами за себя. Больше того, если бы все отечественные Ил-96 заменили на «Боней-767», а Ту-154 — на «А-320», «Аэрофлот» получил бы дополнительно за год соответственно 5,9 и 9,3 миллиона долларов. Дело доходит до абсурда: авиационные вынужденно сокращать объемы перевозок на отечественных самолетах, поскольку они несут убыток.

Не радует и исправность. Вспомним недавнюю постановку на «прикол» самолетов Ил-96. А сколько проблем с запасными частями и агрегатами. Поставщики везом валят фальсифицированные некорректированные детали. Благодаря жесточайшему входному контролю в «Аэрофлоте» этот вал задетых останетив, но каково-либо эффективных мер воздействия с вынужденным некорректировать принять невозможно: нет закона, определяющего за это финансирование, а там более усложнено ответственность. В итоге фальсифицированные детали успешно продвигаются другим компаниями, где нет надлежащего входного контроля.



Еще нюанс: зарубежная техника строго унифицирована. Скажем, на «эрбасах» можно безболезненно заменить любую деталь или агрегат: они одинаковы на любой модификации самолета. А на том же Ил-96, по словам специалистов, деталь одного экземпляра зачастую не подходит к другому.

— Мы не покорная команда отечественного авиастроителя, — грустно заметил генеральный директор «Аэрофлота» В.М. Окулов, — но наши самолетостроители отстали от Запада на пятнадцать-двадцать лет.

По его словам, пожалуй, лишь один отечественный самолет — региональный ЯК-130 — способен конкурировать с «ястредами», поскольку изначально ориентирован на мировой рынок.

Обсуждался с депутатами и такие болезненные проблемы, как цены на

авиатопливо, НДС на авиаперевозки и ряд других. Составляющая топлива в цене авиабилета «Аэрофлота» доходит до 30–60 процентов. Как ни парадоксально, дизельное топливо самолет не в родном Шереметьево, а на... Кубе, куда всю жизнь доставляли нефть наши танкеры. А итог этого один: за все платит пассажир.

И все-таки, несмотря на все сложности, «Аэрофлот» не только занимает лидирующие позиции в международных перевозках России, но и пользуется признанием в мировом авиационном сообществе. Лучшее тому подтверждение — аудит на соответствие стандартам эксплуатационной безопасности IATA-IOSA, который успешно пройден им в октябре этого года.



CIVIL AVIATION **ГРАЖДАНСКАЯ**
АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАР 1931 ГОДА

УЧРЕДИТЕЛИ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»
Федеральное агентство
воздушного транспорта

Межгосударственный авиационный комитет
ООО «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 ФГУАП «Кавминводьявиа»;

Е. Ю. БАХТИН,
генеральный директор ООО «Авком –
коммерческая авиация»;

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

В. Н. ЗУБКОВ,
президент концерна «СОБИ»;

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

С. В. ИЛЬЧЕВ,
президент Транспортной Кларинговой Палаты;

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

Г.И. ЛИТИНСКИЙ,
генеральный директор ООО «ТЭК Туполев Сервис»;

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

И.С. МАКАРОВ,
генеральный директор ОАО «УТЦ-авиа-22 ГА»;

А. В. НЕРАДЬКО,
руководитель Федеральной
авионавигационной службы;

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

В. Д. САМОРОУКОВ,
президент исторического
Клуба авиаторов России «ИКАР»;

В. В. ШИТОВ,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2005 г.

Декабрь 2005 года • № 12 (739)

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Запроску топливом самолета МЧС России
Ил-76 провозит ТЭК «Туполев Сервис».

Фото пресс-службы ТЭК.



В ЭТОМ НОМЕРЕ:

**КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПРОВЕЛ
СВОЕ ОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ
АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО**

Стр. 6-7

Для чего нужна Ассоциация «Аэропорт»?

Стр. 10-11

ВЫЖИТЬ ТРУДНО, НО МОЖНО.

«Круглый стол» в учебно-тренировочном центре

Стр. 12-15

**Представляем топливозаправочный комплекс
«Туполев Сервис»**

Стр. 16-17

В ФГУАП «КАВМИНВОДЬАВИА» ДУМАЮТ О БУДУЩЕМ

Стр. 18

**ООО «Аэропорт Москва» уже пятнадцать лет
успешно работает в сфере авиатранспортного бизнеса**

Стр. 26-27

ЦИТАТА НОМЕРА

Стратегия министерства такова – в ближайшие три года в стране должно быть несколько крупных международных авиаперевозчиков. На железнодорожном и морском транспорте – пять-шесть компаний, работающих на международных рынках. Все остальные должны активно работать и конкурировать на внутреннем рынке.

И. ЛЕВИТИН,
министр транспорта Российской Федерации

Стр. 3

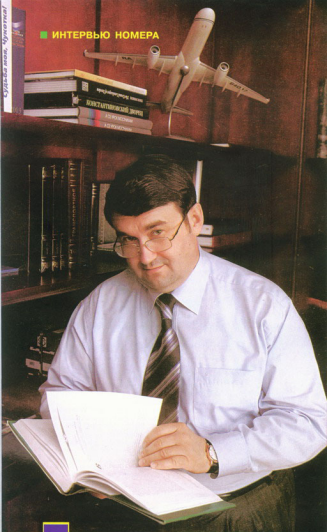
Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации ПИ №ФС 77-18753 от 20 октября 2004 г.

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167,
ГСП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
ТЕЛЕФОНЫ: главный редактор (095) 151-77-06; секретария (095) 155-99-23;
бухгалтерия (095) 155-67-22; факс (095) 155-51-64;
e-mail: Anatoly@civilavia.ru

■ ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА



Правительство проявило невиданную щедрость. На создание транспортной инфраструктуры обещали выделить 300 млрд руб. в течение пяти лет. Но, видно, и впрямь не в деньгах счастье.

Руководство Минтранса настроено на удаление жестко по отношению к своей отрасли: проблема в компаниях, которые не хотят становиться конкурентоспособными. О том, как Россия будет превращаться в великую транспортную державу и как новая политика отразится на ценах, размышляет министр транспорта Игорь ЛЕВИТИН.

— В новом году транспорт, как обычно, подорожает. Какое увеличение тарифов будет предлагать ваше министерство?

— Тарифы индексируются в соответствии с инфляцией, исключением могут стать те перевозки, которые не регулируются Федеральной службой по тарифам и в стоимости которых есть весомая топливная составляющая: это воздушный транспорт и пассажирские автомобильные перевозки.

— Но вы же хотели обязать аэропорты пользоваться услугами не одного, а нескольких поставщиков керосина и таким образом сбить рост цен...

— Мы действительно разработали программу с привлечением альтернативных поставщиков топлива для государственных аэропортов. Частным же аэропортам мы можем только рекомендовать работать с несколькими компаниями. К сожалению, большинство из них от нашего предложения не в восторге. Ведь обычно владельцу аэропорта принадлежит и обслуживающее топливное предприятие. Собственно, именно там и остается большая часть прибыли, сами аэропорты редко получают более одного-двух процентов. Тем не менее надеюсь, что такая позиция менеджмента частных аэропортов не приведет к существенному росту цен на билеты. Тариф сейчас и так почти предельный. Если компании не начнут снижать издержки, а продолжат повышать цены, то люди просто перестанут летать.

— А как вы в целом оцениваете рентабельность транспортных компаний?

— В той же авиации она не превышает 5 процентов. Наиболее рентабельны автомобильные перевозки — до 12 процентов.

— Но вы нашими авиаперевозчиками не слишком довольны, поскольку они неконкурентоспособны.

— Я убежден: нам необходимо иметь несколько крупных международных пере-

ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

возвек, остальные должны конкурировать на внутреннем рынке. В той же Германии всего лишь одна авиакомпания – национальный перевозчик, но никто не возмущается. Ведь конкурирует она не внутри страны, а на мировом рынке. В России же перевозчики раздроблены, свои ресурсы они тратят на конкуренцию между собой, а в итоге теряют международные рынки. Стратегия министерства такова – в ближайшие три года в стране должно быть несколько крупных международных авиаперевозчиков. На железнодорожников и морском транспорте – пять-шесть компаний, работающих на международных рынках. Все остальные должны активно работать и конкурировать на внутреннем рынке.

– Как вы будете стимулировать появление независимых перевозчиков на той же железной дороге? Ведь, несмотря на реструктуризацию РЖД, полноценной конкуренции там так и не получился.

– Такая проблема действительно существует, и разрешится она не раньше 2008 года. Именно к этому сроку мы должны разделить тариф на грузовую и пассажирские перевозки, сейчас же пассажирские перевозки дотируются за счет грузовых. Как только разделение произойдет, сразу станет понятно, какова реальная стоимость грузовых перевозок, собственная стоимость инфраструктуры. Возьмем, к примеру, аэропорт. Там есть бизнес, связанный с обслуживанием самолетов, с организацией питания пассажиров на борту, а есть неаэропортовый бизнес – магазины беспошлинной торговли, служба такси, система общественного питания и т.д. А на железнодорожном вокзале, который, кстати, у нас около четырехсот, этого нет, то есть на вокзале не используется возможность для зарабатывания денег. На то, чтобы изменить сложившуюся практику, нужны время и подготовленный персонал.

– Может быть, стоит открыть рынок для иностранных компаний?

– Нам без этого не обойтись, самостоятельно российские компании справиться с нарастающим объемом перевозок просто не смогут. Думаю, уже в ближайшем времени у нас в стране начнет активно работать несколько крупных международных перевозчиков. Другое дело, что появляться они должны постепенно и в тех сегментах, где российские компании способны конкурировать с ними на равных. Например, российские морские порты готовы к приходу иностранных инвесторов, а вот перевозчики еще не достигли необходимого уровня. Другой пример – региональные авиаперевозки. Мы понимаем желание «Лифтантис» летать внутри России, ведь она знает, что у нас в стране нет совершенного регионального авиапарка, который соответствовал бы требованиям ее клиентов. Но если иностранная экспансия на российский рынок региональных авиаперевозок будет стремительной и масштабной, то российским компаниям на нем просто не останется. Нужна тщательная подготовка и поддержка российских перевозчиков.

– Как же вы собираетесь при таких условиях, когда и перевозчики не готовы, и инфраструктура не развита, решать продекларированную Минтрансом задачу в разы увеличить объем грузовой транзита через Россию?

– Проблема отсутствия инфраструктуры здесь не главная. Сейчас мы имеем достаточно средств, чтобы построить

объекты необходимого уровня там, где их еще нет, пропускной способности у нас тоже достаточно. А вот крупных компаний-перевозчиков мирового класса и соответственно топ-менеджеров, которые могут мыслить современно и масштабно, действительно очень мало. К сожалению, большинство перевозчиков сейчас заняты самообороной и боясь идти дальше. Убедить их в том, что объединение для них экономически выгодно, пока не удается. Впрочем, все так плохо. Мы же сможем, например, решить проблему доставки грузов для американских и японских компаний на Сахалин через аэропорт Красноярска, создав там грузовой хаб (международный транспортный узел). Но удалось это потому, что там есть базовая грузовая компания. В результате теперь оборудование для шельфовых работ на Сахалине большими самолетами доставляется в Сибирь, а затем уже региональные самолеты развозят его по пунктам назначения.

Но ведь в России практически нет и сильных логистических компаний, которые должны организовать оптимальную транспортно-грузовую для своих клиентов.

– Минтранс планирует какие-то специальные меры для привлечения инвестиций в отрасль?

– Сейчас инвестам должны пойти в автомобильные дороги, аэропорты и морские порты. Исключение составляет лишь железнодорожная инфраструктура, которая, как я уже сказал, пока не слишком привлекательна для частного капитала. И специальные льготы для этого вводить не нужно. У нас в стране уже повсюду есть необходимая законодательная база – принят закон о концессионных соглашениях. Кроме того, очень хорошие условия предлагаются для развития транспортной инфраструктуры за счет инвестиционного фонда – под проекты с минимальной стоимостью в 5 млрд руб. предусматривается пятилетний контракт по финансированию. Это значительно удобнее, чем при выделении бюджетных средств, когда каждый год расходы снова приходилось корректировать. В этом году будет принят закон о международном морском реестре судов, и суда под российским флагом станут работать на тех же условиях, что и зарегистрированные на Кипре, в Греции или на Мальте. Так что у инвесторов появилось куда больше стимулов работать с государством – налоговобложение станет выгоднее, а финансирование – более предсказуемым.

– Как скоро вы закончите процесс отбора международных и региональных транспортных узлов, которые планируются создать на базе существующих аэропортов?

– Точный срок пока назвать сложно, но затянута мы не собираемся, до конца года поставщики определяться. Есть ряд претендентов. Претенденты должны иметь хорошо образующую компанию – крупного конкурентоспособного перевозчика. А таких компаний немного. Например, екатеринбургский аэропорт Кольцово благодаря своему месторасположению мог бы стать транспортным узлом. Но работающая с ним авиакомпания «Уральские авиалинии» недостаточно сильна, чтобы обеспечить рост перевозок. Похоже проблемы у аэропорта Хабаровска. Мы рекомендовали им искать партнеров. Другое наше обязательное требование – разделение бизнеса аэропорта и авиакомпании – принимаем

не сразу. Ведь авиакомпания за счет заработка в аэропорте компенсирует свои затраты на перевозки. Однако такая система представляется недостаточно прозрачной. Недавно завершено разделение аэропорта и авиакомпании в Пулково. Думаю, скоро мы согласимся в Пулково, Санкт-Петербурге. Вообще среди городов, претендующих на создание транспортного узла, проблем нет у Москвы, Новосибирска и Красноярска. Хабов в России будет немного. Это не значит, что из других аэропортов нельзя будет увидеть, например, за границу, но должны появиться крупные пункты, где будут работать компании, которые смогут обеспечить эффективное региональное взаимодействие. Сейчас этого нет.

– Минтранс намерен избрать у регионов некоторые объекты. Не боитесь, что оставшиеся предприятия попросту перестанут работать?

– Мы хотим оставить в ведении федерального центра только те объекты, которые важны для транспортного сообщения страны в целом, те, что входят, например, в состав международных транспортных коридоров. В развитии региональной сети дорог или местных аэропортов должны быть заинтересованы в первую очередь местные регионы. Так, на Дальнем Востоке мы готовы передать в ведение местных властей аэропорты. Важно, чтобы транспортное развитие региона было не только нашей проблемой, но и заботой прежде всего местных властей. Законодательно мы этот вопрос уже решаем, нужно лишь определиться с порядком передачи. Что касается возможного закрытия предприятий, находящихся в ведении субъектов Российской Федерации, то решение об этом принимает местные власти. Естественно, что ответственность за такие шаги будет лежать на них.

– Став министром транспорта, одной из главных задач вы назвали координацию работы всех служб и агентств, входящих в министерство. Эта задача решена?

– Думаю, что пока нет. Административную реформу каждый понимал по-своему. Механизм, который отрегулировал бы все наши вопросы, – это регламент, который мы согласовали полгода назад. Теперь на него мы накладываем нашу отраслевую специфику. Планово, что, несмотря на некоторую разбалансированность во взаимоотношениях между нами, разнотенные в документах, нам удалось сохранить управление отраслью и ее кадровый потенциал. Теперь важно добиться согласованности в работе всех структурных подразделений. Но это уже внутренние вопросы, которые не влияют на деятельность потребителей транспортных услуг.

Кирилл ПАЛЬШИН,
журнал «Итоги» № 41.

Igor Levitin, Minister of Transportation of the Russian Federation stated that only few international carriers would be in Russia in the next three years. According to him, the rest should be active playing and competing on the local market. Otherwise, foreign airlines will penetrate it with no profit for Russian companies. Russian carriers should be carefully prepared and supported in order participate in this process.

■ АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В августе прошлого года чеченские террористки-смертницы взорвали в воздухе два российских самолета Ту-154 и Ту-134. Один держал курс в Сочи, другой – в Волгоград. Все пассажиры и члены экипажа погибли.

Оба самолета вылетели из московского аэропорта Домодедово. Это теракты отозвались в сердцах россиян болью и негодованием. Общественность страны требовала не только справедливого наказания тех, кто по халатности или корысти способствовал совершению этих актов вандализма, но и принятия эффективных мер. Большие или небольшие посябления террористок были осуждены, должностные лица понесли административные наказания, а Государственная Дума рассмотрела и приняла Закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте». Этот закон, вошедший в обиход по присвоенному ему номеру как «двадцатый», вступил в силу 21 марта 2005 года. И вот недавно в аэропорту Домодедово состоялось выездное заседание Комитета Госдумы по безопасности, на котором был рассмотрен вопрос о состоянии обеспечения авиационной безопасности на объектах воздушного транспорта и ходе исполнения закона № 20. После этого заседания состоялась пресс-конференция. В ней приняли участие председатель Комитета Госдумы В.Васильев; председатель подкомитета Госдумы по законодательству в сфере обеспечения региональной, транспортной безопасности, деятельности единой системы предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций В.Войтечко; заместитель министра транспорта Российской Федерации С.Аристов; первый заместитель министра внутренних дел А.Чекалин и председатель Совета директоров Группы компаний ИСТ ЛАЙН, управляющей аэропортом Домодедово, Д.Камешкин. Размышлениями о состоявшейся пресс-конференции и поднятых там проблемах делится специальный корреспондент журнала Анатолий ТРОШИН.

ЭТО ГРОЗНОЕ ЭХО ТЕРАКТОВ

Как все-таки трудно изменились наши времена. Его невозможно даже приблизительно сравнить с тем же началом шестидесяти годов, когда вступил в строй аэропорт Домодедово.

В этом аэропорту началась моя трудовая биография, и я хорошо помню, как бесечно относился тогда к вопросам авиационной безопасности. Собственно, и самого понятия «авиационная безопасность» просто-напросто не было, а все проблемы, особенно касающиеся ее, сводились к тому, чтобы закрыть доступ к самолетам «чуждым родственникам», гостившим у жителей местного аэровокзала. Они стремят как любители потягаться по аэровокзалу, а то и выйти на перрон, поближе к стоящим там «машинам» и «тушкам».

— Когда мы поговорим с этими экзурскими? — требовал на каждом разборе первый начальник аэропорта М.А. Мещеряков. — Наровен час что-нибудь под

вент угорят... Но «экзурским» все равно повторилось: едва ли не каждый вылетит.

Да что аэропорт! Когда в начале семидесятых в впервые оказался во Франции, то был крайне удивлен, что на улицах Франкфурта-на-Майне, Мюнхена и других городов ФРГ были полицейские с автоматами наизготовку. «Вот до чего дожили капиталисты!» — едко комментировали этот факт члены нашей представительной делегации, а вдобавление в мои журналисты не преминули пройтись по «заповедной Европе» в своих репортажах. Теперь человек в униформе с автоматом на плече, увы, печальная реальность и в наших российских городах...

Вернемся, однако, к пресс-конференции. Как сообщил корреспондентом В.Васильев, «двадцатый закон стал важным шагом в борьбе с терроризмом. Установлены или правые и организационные основы политики поднять уровень авиационной безо-



Участник пресс-конференции в аэропорту Домодедово

ности на объектах воздушного транспорта на принципиально новый уровень, начиная от предполетного досмотра всех, кто отправляется в рейс, и кончая использованием новейших научно-технических достижений. Сказав «завс», и нырнул на полушария. Если раньше досмотру подвергались лишь пассажиры и багаж, то теперь он распространяется также на членов экипажей воздушных судов и авиационный персонал. Досмотру подлежат и грузы, почта, бортовые запасы, другие бортовые запасы. По замыслу создателя закона, на борт самолета не должны бесконтрольно попасть ни один человек, ни один предмет.

Из доски «Гражданской авиации»:

В настоящее время в 184 аэропортах страны функционирует 539 пунктов досмотра, из них 465 для досмотра пассажиров и 94 для досмотра груза. В проведении мероприятий по досмотру авиационных экипажей задействовано около 700 сотрудников среднего и старшего начальствующего состава. В среднем за сутки досматривается до 50 тысяч пассажиров. Сотрудникам транспортной милиции за период работы в досмотровых группах с августа 2004 года по настоящее время досмотрено свыше 20 миллионов авиационных пассажиров. За различные правонарушения и административные правонарушения привлечено более 730 тысяч человек, возбуждено 63 уголовных дела, в том числе 60 — по фактам незаконного оборота оружия и боеприпасов. Выявлено и изъято запрещенных и взрывчатых веществ 182 единицы опти-

Такой оригинальный рисунок самолетом повела у авиакомпании «Сибирь», выполняющей регулярные полеты в Домодедово.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО ПРЕСС-ЦЕНТР



стрельного и 1403 единиц холодного оружия, 8522 единицы боеприпасов различного калибра, 500 г взрывчатых веществ.

Васильев с удовлетворением подчеркнул, что досмотру подвергаются и VIP-пассажиры, чего еще совсем недавно не было и в помине. По его словам, в этом нет ничего зазорного. Люди, в том числе и VIP-персоны, которые понимают, что это делается в их же интересах, и потому совершенно адекватно реагируют на введение новых правил.

Одно из журналистов такое заявление вызвало неоднозначную реакцию. По мнению некоторых, персона не известной «урчаль», который раскиснулся на обслуживании в VIP-зале, а что у него на уме, лишь Богу известно. И совсем другое – «идеально» в присутствии посторонних того же депутата Васильева, которого

зачит в лицо миллионам телезрителей. Иными словами, общественно значимые фигуры, широко известные в стране и заслуживающие полного доверия, могли бы, наверное, не подвергаться этой процедуре.

Сам же Васильев отреагировал на это совершенно оравнозначен: «Когда меня просят оинть веревку оорядку и разуться, я осплозусь к этому совершенно нормально, а вот когда пропускает в самолет боеприпасственно, меня это смущает».

Что касается технической стороны дела, то «двухдательный» закон предписывает устанавливать в аэропорте в обязательном порядке стационарные металлоискатели и инспекторы. Площадки аэропортов оснащены камерами видеонаблюдения. В том же Домодедове, одном из лучших в России по обеспечению авиационной безопасности, установлено двести скрытых от глаз посторонних видеокамер. Они позволяют контролиро-

вать ситуацию на всех этапах нахождения в аэропорту пассажиров и тех, кто их встречает или провожает.

На дворе «Гражданский авиационный»
Во многих аэропортах при выезде на привокзальные площадки установлены шлагбаумы и установлены круглосуточные посты ДПС, призванные осуществлять досмотр выезжающего на территорию аэропорта транспорта. Сотрудниками ОВД на транспорте совместно с представителями государственной ФПС проводится проверка объектов аэропортовых комплексов на предмет их антитеррористической защищенности, но результатам которых информируются руководители транспортных предприятий, и устранение выявленных недостатков берется под особый контроль.

В интересах обеспечения авиационной безопасности МВД РФ и Минтрансом РФ утвержден совместный приказ № 726/29 «О развитии кинологической службы в органах внутренних дел на транспорте и создании кинологических подразделений в аэропортах и авиационных предприятиях, в соответствии с которыми планируется существенно увеличить штатную численность личного состава, а также количество собак, несущих службу по охране авиационных объектов».

По словам В. Васильева, есть и другие позитивные изменения в сфере обеспечения авиационной безопасности и органов внутренних дел, занятых на досмотре авиационных объектов. В ряде аэропортов активно внедряют новейшие системы обнаружения взрывчатых и наркотических веществ. Организуются регулярные проверки качества производства предполетного досмотра, с использованием мужской эска-



Кимко со специально обученной собакой.

Так тщательно осматривают перед вылетом всех пассажиров, включая VIP-персон.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

ных устройств, огнестрельного и холодного оружия. Ведется локальный учет авиапассажиров, находящегося в непосредственной близости от данной территории, с автоматизированной проверкой по базам данных.

Среди новейших разработок, введенных в эксплуатацию Домодедово, — оборудование «ИРР-160», которое может гарантированно обнаружить любое взрывчатое вещество в багаже пассажира. А система «Сиб-скан» находит не только взрывчатые вещества и оружие, но и драгоценные камни, стальные или пластиковые предметы, другие подозрительные предметы. Одна из самых последних новинок домодедовцев — бесконтактный аэрозольный детектор «Elnu Scan-3». Он безошибочно «видит» как взрывчатку, так и наркотики.

Однако продемонстрировать такую новую техническую оснастку можно далеко не на каждый российский аэропорт. Как оброчно пеленга сам из участников пресс-конференции, у многих на самый знаменитый аэропорт Санкт-Петербурга — Пулково используется устаревшее оборудование, нет технических средств досмотра автотранспорта, отсутствуют системы видеонаблюдения за состоянием окружающей территории. Нет также систем охранно-тревожной сигнализации и средств индивидуальной защиты для личного состава, охраняющего объекты.

На все это, как подчеркнул заместитель министра транспорта С. Артюхов, требуется порядка 3,6 миллиарда рублей. Поднять эту «финансовую глыбу» органы аэропортов без государственной поддержки, конечно же, не годятся. Однако вопрос пока так и не решен.

Нужны средства и на обучение персонала, занятого обеспечением авиационной безопасности. Как подчеркнул первый заместитель министра внутренних дел России В. Чалов, система авиационной безопасности — это не только «ремесленные машины, она намного сложнее. Наибольшую роль в ней играют люди. Те же перелеты в августе прошлого года вполне можно было предупредить, если бы милиция и сотрудни-

ки авиакомпании «Сибирь» действовали с высокой степенью ответственности и слаженности.

По словам А. Чалова, полторы тысячи сотрудников транспортной милиции прошли теоретическое и практическое обучение. Их рады похвалить психологи, физиологисты и другие специалисты, которые раньше в штатном расписании не было.

Зачему, что роль этих специалистов в предотвращении терактов и других актов незаконного вмешательства и длительность воздушного транспорта чрезвычайной велика. Это далеко не только, например, в Ираке — стране, которая уже десятки лет живет «обратно по стрелке» на горючей бочке. Так вот, там не один человек не полагал на борт самолета, пока, кроме традиционного досмотра, не пройдет специальное наблюдение с представителями соответствующих служб. И если, скажем, выскочит, что пассажир не сам издал свой дорожный самокат или обнаружит, что в номере пассажира кто-то перешел на другое место, тут же последуют оперативные превентивные меры.

Как сообщил журналистам А. Чалов, по совету с аэропортом Домодедово недавно создан спе-



циальный учебный центр, где обучают проведению полного комплекса предполетной работы с пассажирами. Он функционирует на базе института МВД и позволяет освоить все профессиональные тонкости этой работы, включая вопросы взаимодействия сотрудников транспортной милиции со службами авиационной безопасности аэропортов и авиакомпании, таможен, пограничниками, ФСБ и другими структурами. «Возможно, в январе 2006 года, — подчеркнул он, — журналисты смогут побывать в центре и все, что там делается, увидеть собственными глазами».

Отвечая на вопросы журналистов по поводу притеснений и физической незащищенности сотрудников служб авиационной безопасности, А. Чалов отметил, что проблема ждет своего решения. В ряде зарубежных стран, например, действует принцип «кто терпимее». Это означает: если сотрудник службы авиационной безопасности видит угрозу или хотя бы оскорбительные действия в свой адрес, он имеет право мгновенно отреагировать на это, вплоть до физического вмешательства и сдачи возмущателя спецслужбам в плен. В российском законодательстве такой нормы нет. Сотрудник столь ответственной службы защищен не более, чем обычные граждане.

— Считаю уместным, — подчеркнул А. Чалов, — проработать вопрос и о том, чтобы возместить эти затраты. Все же, что в аэропорту при больших скоплениях людей не следует использовать наркотический эффект, но вероятнее всего это будет либо газовый распылитель, либо пистолеты, стреляющие резиновыми пулями, либо электрошокеры.

Первое слово в этом вопросе должны сказать законодатели. Прежде всего нужны соответствующие поправки в закон «Об авиации». Уголовный кодекс и Кодекс об административных правонарушениях. А еще рассмотреть на законодательную проблему шире, необходимо ускорить процесс принятия закона «О транспортной безопасности», внесенный в Госдуму Правительством Российской Федерации, учесть ряд положений Воздушного кодекса России, закона «О техническом регулировании» и ряд других. Необходимо также привести подзаконные нормативные акты в соответствие с требованиями уже принятого нормативного закона. В частности, необходимо внести изменения и дополнения в Положение о федеральной системе обеспечения защиты деятельности граждан-

ской авиации от актов незаконного вмешательства, утвержденное Постановлением Правительства Российской Федерации № 897 от 30 июля 1994 года. В настоящее время оно входит в противоречие с действующим законодательством. Требуется детально регламентировать полномочия и ответственность государственных органов и негосударственных организаций в сфере обеспечения авиационной безопасности, нормализовать определение требований к органам аэропортовых объектов, техническому оснащению и материально-финансовому обеспечению авиационной безопасности.

Кроме того, федеральное законодательство необходимо привести в соответствие с требованиями Конвенции «О борьбе с незаконными актами воздушных судов» и основными стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Учитывая, что угроза террористическим актам продолжает оставаться вполне реальной, новые стандарты ИКАО могли бы позволить в значительной степени преодолеть решение многих вопросов в сфере авиационной безопасности.

А/Г Домодедово.

Recently, The State Duma Committee on Security Problems headed by its Chairman Mr. V. Vasiliev had a special meeting at Domodedovo International Airport. The agenda included aviation security at air transport facilities in Russia. Participants of the meeting pointed to efficient measures in the field of aviation security implemented after The Federal Law on Aviation Security in Air Transport had come into force on March 21, 2005. It is not by chance that Domodedovo Airport was selected for a special Duma Committee meeting. In 2004 TU134 and TU154 took off this airport and were bombed by Chechen kamikaze women terrorists. After the meeting a press briefing was held. We are publishing materials of this press briefing.

В начале ноября текущего года Москва впервые принимала в нашей стране традиционную Международную конференцию по безопасности полетов. Ее организаторы – Всемирный фонд безопасности полетов, Международная ассоциация воздушного транспорта, Международная федерация летной годности и Некоммерческое партнерство «Безопасность полетов» (Россия). Это был 58-й по счету подобный всемирный форум, собравший известных специалистов для обсуждения основополагающих проблем выполнения безаварийных рейсов воздушного транспорта. На одном из заседаний конференции был заслушан доклад, содержащий сравнительный анализ аварийности летательных аппаратов нашего и иностранного производства, подготовленный работниками Межгосударственного авиационного комитета (МАК) и летно-исследовательского института имени М.Громова (ЛИИ). Публикуем сокращенную версию этих сообщений.

К сожалению, в определенных кругах авиационной общественности западного сообщества бытует предвзятое мнение о якобы имеющемся «техническом несовершенстве самолетов советской и российской постройки», с чем связана повышенная небезопасность полетов на них, отпугивающая многих иностранных пассажиров. Распространенность такого мнения во многом объясняется нечестной конкурентной борьбой иностранных авиакомпаний на рынке массовых перевозок, о чем речь сейчас не идет. Другая причина столь превратного мнения – чрезмерная закрытость информации о любых летных инцидентах в СССР, практиковавшаяся в прежние времена у нас в стране. Достаточно напомнить, что в тот период даже в ИКАО сообщалось об инцидентах и происшествиях, имевших место лишь на международных линиях.

Все изменилось в 1986 году, когда были сняты все ограничения на широкую публикацию сведений об авиационной аварийности. Выяснилось, что в Советском Союзе, а позже и в СНГ, уделялось и уделяется огромное внимание поддержанию высокого уровня безопасности полетов. Авиационно-транспортная система, созданная в нашей стране за предшествующие десятилетия, продолжает существовать и совершенствуется понемногу. Отмечены периоды, когда при выполнении регулярных полетов вообще не происходило ни одной аварии, не говоря уже о полном отсутствии катастроф.

После резкого спада перевозок в 90-е годы, вызванного коренной перестройкой инфраструктуры воздушных сообщений и сопровождавшимся значительным увели-

чением числа авиакомпаний и количества charterных полетов, идет, начиная с 1999 года, неуклонный рост объемов доставки пассажиров и грузов. Этот положительный процесс сопровождается выходом на общемировые показатели по безопасности полетов. Точно так же величина воздействия «человеческого фактора» на безопасность полетов у нас и в зарубежных авиатранспортных предприятиях примерно одинакова и составляет около 75–80 процентов причин происшествий. Такова общая оценка обстановки в воздушном пространстве СНГ за минувшее двадцатилетие.

Для сравнительного анализа состояния безопасности полетов отечественных и зарубежных воздушных судов были использованы данные за достаточно длительный срок (25–30 лет) эксплуатации отдельных самолетов одного-двух поколений и сопоставимой пассажироемкости, летающих примерно в схожих географических и климатических условиях. Первую группу составили около трех тысяч широкофо-

ранных. И это при том, что «Б-727» считается наиболее безопасным среди всех реактивных воздушных судов мира, его коэффициент аварийности близок к уровню широкофюзеляжных Airbus. Среди воздушных судов, отнесенных к той же категории среднемагистральных машин, но меньшей вместимости, рассматривались: иностранные «Ф-28» (фирма «Фоккер») и «BAK-111» (Вальсбританве), самолеты отечественного производства Ту-134 и Як-40. Сравнение оказалось не в пользу «иностранцев»: турбореактивные суда «Ф-28» и Як-40 имеют соответственно коэффициенты аварийности 0,25 и 0,17. Турбовинтовые самолеты местных воздушных линий (МВЛ) при сравнении показали еще более разительный контраст. Самый массовый отечественный Ан-24 для МВЛ оказался лучше по показателю безопасности своего голландского «собрата» «Ф-27», широко используемого во всем мире, в 2,5 раза!

МЫ НИЧЕМ НЕ ХУЖЕ

СРАВНЕНИЕ УРОВНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ САМОЛЕТОВ

зельных лайнеров, имеющихся во всем мире: иностранного производства «Б-747», «ДС-10», «Локсид-1011», «Эрбас А-300»; машины отечественного выпуска Ил-86. Критерием оценки безопасности взято число катастроф на 100 000 часов полета.

Этот показатель для всех зарубежных самолетов, входящих в рассматриваемую группу, в абсолютном цифровом выражении оказался равен 34 катастрофам, случившимся за период их эксплуатации (относительный коэффициент 0,034). С нашим Ил-86, летающим с 1980 года, катастроф с пассажирами не было. Единственный инцидент с человеческими жертвами на этом самолете произошел в 2002 году в аэропорту Шереметьево при перелете пустого самолета в аэропорт Пулково, когда погибли 14 человек экипажа.

Данные по дальнемагистральным узкофюзеляжным самолетам. Сравнялись иностранные воздушные суда «Б-707» и «ДС-8»; отечественные Ил-62 и Ил-62М. Коэффициент аварийности в этой группе составил: у нас – 0,08, у зарубежных аналогов немного хуже – 0,09.

Среднемагистральные лайнеры: зарубежные «Б-727», «Б-737», «ДС-9»; отечественные Ту-154 и Ту-154М. Рассматриваемые показатели для самолетов этой группы, выпущенных у нас и за рубежом,

Кроме того, был проведен сравнительный анализ причин авиационных происшествий, вызванных отказами и неполадками в тех или иных функциональных системах летательных аппаратов. Выяснилось, что наиболее частыми бывают сбои в силовых установках и шасси, т.е. в наиболее нагруженных в силовом отношении частях самолетов. Эта тенденция прослеживается в конструкциях как зарубежного, так и отечественного производства. Расхождение в числовых показателях между ними составило минимальную величину – не более одного процента. Из этого можно сделать вывод, что уровень технического совершенства исполнения этих функциональных систем у нас и на Западе одинаков.

Более того, можно констатировать – современный уровень авиационной науки и техники не позволяет внести какие-либо принципиальные, коренные усовершенствования в конструктивные схемы этих устройств, чтобы в значительной степени исключить появление подобных отказов или сбоев в их работе. Конструкторы и создатели авиационной техники пока ограничиваются мерами многократного резервирования важнейших элементов систем и агрегатов, минимизацией уровня отрицательных последствий при выходе их из строя.

С. МАСЛА

В. ВЕЛИКОВ

Объединились, чтобы выстоять



На вопросы редакции отвечает президент Ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации, генеральный директор ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», академик Академии транспорта России, заслуженный строитель Российской Федерации, доктор технических наук, профессор **Вадим Николаевич ИВАНОВ**.

– Вадим Николаевич, пятнадцать лет назад была создана Ассоциация «Аэропорт». Что послужило причиной или поводом для ее создания?

– Дело в том, что в самом конце 80-х годов прошлого столетия уже намечались и витали в воздухе тенденции развала и разрушения всего, что было построено ранее и надежно работало. Впоследствии так и оказалось. Даже такая сильная структура, как Министерство гражданской авиации, которая продержалась дольше других, все же не выдержала натиска разрушительной стихии и была развалена. Предчувствуя эти события и понимая, что по отдельности каждому аэропорту, а в то время – объединенному авиаотряду выстоять будет трудно, ряд руководителей авиапредприятий решили объединиться в Ассоциацию, которая помогала бы, поддерживала, выражала их интересы.

Объективности ради надо сказать, что идеологом и организатором этой Ассоциации был Леонид Андреевич Щеглов. Вместе с Виктором Ивановичем Горбачевым и другими коллегами они разрабатывали учредительные документы, проходили десятки согласований, собирали многочисленные визы. 18 декабря 1990 года в г. Сочи состоялась первое учредительное собрание, в котором приняли участие 33 авиапредприятия. На этом собрании первым президентом и одновременно генеральным директором был выбран Л.А. Щеглов. Заместителем генерального директора стал В.И. Горбачев.

Ассоциация «Аэропорт» является негосударственной, некоммерческой организацией, которая была создана для координации деятельности ее членов, расширения их деловых возможностей, представления и защиты

их интересов. По состоянию на первое ноября 2005 года в Ассоциацию входит 207 членов, представляющих 24 государства.

– Что из себя представляют иностранные участники Ассоциации?

– В начале девяностых годов отечественная промышленность практически прекратила выпуск необходимого для жизнедеятельности аэропортов оборудования. Иностранные фирмы, разработчики и поставщики практически всей номенклатуры такого оборудования, зная ситуацию в России, предложили свои услуги, а для более конкретного изучения потребностей наших аэропортов многие из них выступили в Ассоциацию «Аэропорт».

Ассоциация сыграла положительную роль в оснащении аэропортов необходимым оборудованием. Она организовывала встречи с фирмами-разработчиками, ее представители выезжали на фирмы, чтобы ознакомиться и изучить уровень и особенности их производства. Для более убедительного и оптимального выбора аэропортами фирм-поставщиков к процедуре обсуждения и анализа подключались российские специалисты и ученые организаций, входящих в Ассоциацию.

– Чем конкретно занимается Ассоциация «Аэропорт» и насколько ей удается оказывать реальную помощь аэропортам?

– На этот вопрос я уже подробно отвечал в своих интервью, в частности в журнале «Гражданская авиация» № 3, 2005 г. Кратко добавлю, что предметом деятельности Ассоциации является оказание услуг, связанных с анализом, освоением и внедрением достижений мирового опыта в практическую работу аэропортов. Это информационное обслуживание, органи-

зация обучения и повышения квалификации персонала, рекламирование возможностей членов Ассоциации консультирование их в правовых и финансовых вопросах, формирование коммерческой политики, организация обмена опытом, представление интересов своих членов в органах государственной власти и в международных организациях.

В целях изучения и внедрения мирового опыта в деятельность аэропортов России и стран СНГ Ассоциация организовала и провела за пятнадцать лет 29 международных конференций и выставок новейшей техники и оборудования. Ею также организовано посещение курсов повышения квалификации в крупнейших аэропортах Европы, Америки и Японии более чем семьюстами руководителями и специалистами аэропортов России.

Еще одно направление деятельности Ассоциации – это участие в формировании, расширении и обновлении законодательно-правового поля деятельности аэропортов. Совместно с научно-исследовательскими институтами и специалистами отрасли были подготовлены два федеральных закона: «Аэропорты России» и «Авиационная безопасность». Закон «Аэропорты России» уже продолжительное время находится на рассмотрении в Государственной Думе и к настоящему времени устарел и требует корректировки, а закон «Авиационная безопасность» получил дальнейшее развитие. Основное содержание его проекта вошло в принятый закон от 21.03.2005 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте». Очевидно, и положения закона «Аэропорты России» следует



З.А. БЫКОВ



И.С. МАКАРОВ

**«КРУГЛЫЙ СТОЛ»
ЖУРНАЛА**



Б.Н. КОШИКОВ

**ВЫЖИТЬ ТРУДНО,
НО МОЖНО**



В.А. ГУСЕВ



Н.А. АЛЕКСАШИНА

«Стиль авиаторов проходит ежегодно профессиональную переподготовку в учебно-тренировочном подразделении Управления гражданской авиации Центральных районов и Арктики. Учебный комплекс в Быхове является школой мастерства летных, инженерно-технических, диспетчерских и других авиационных специалистов. Программа построена здесь с учетом требований современного производства. Самолеты и вертолеты, тренажеры, действующие стенды и модели,

комплексные системы программированного обучения – все подчинено одной цели: помочь росту квалификации авиаторов».

Так писал наш журнал еще в советские времена об учебно-тренировочном отряде № 22, расположенном по соседству с аэропортом Быхова. Много воды ушло с той поры. Над страной промчались ураганы политических и экономических реформ, которые вздыбли и некогда размеренную жизнь двадцати второго УТО. Коллективу отряда, как и большинству предприятий гражданской авиации, пришлось в своем кубальном смысле бороться за выживание, на ходу перестраивать всю сложившуюся ранее систему правовых, экономических и организационных отношений.

В ходе реформ бывшее УТО преобразовано в Открытое акционерное общество «Учебно-тренировочный центр-виа-22 гражданской авиации». С мая этого года его возглавляет известный в нашей отрасли человек – кавалер ордена Ленина, заслуженный работник транспорта России, командир сводного авиатрасса по ликвидации последствий аварии на Чербыльской АЭС в 1986 году Иван Сергеевич Макаров.

Вместе с ним мы провели беседу о «крутом столе», в ходе которой обсудили самые насущные проблемы, волнующие коллектив учебно-тренировочного центра, заслуженный работник транспорта Борис

Николаевич Кошкин, начальник тренажерного центра, заслуженный работник транспорта Эдуард Александрович Быхов, главный бухгалтер Надежда Андреевна Алексашина и председатель Наблюдательного совета акционерного общества, главный специалист Управления федерального имущества и экономической деятельности Росавиации, отличник воздушного транспорта Виктор Алексеевич Гусаров. Публикуем изложение этой беседы.

И.С. МАКАРОВ: – Наш учебно-тренировочный центр образован в марте 1956 года. Всего три месяца отделяют нас от его золотого юбилея. Возраст, прямо скажем, вполне зрелый, а потому можно совершенно смело говорить о высоком профессионализме и богатых традициях коллектива.

Вот уже тридцать лет занимается преподавательской работой Николай Павлович Кузнецов, около тридцати лет – Лев Петрович Семенов, Михаил Павлович Сучков, Ольга Владимировна Першукоева, почти четверть века готовит бортоводников Татьяна Владимировна Соколова. Тридцать семь лет трудится в центре техник высшей категории учебной части Римма Тихоновна Бибичева и техник тренажера Владимир Яковлевич Васильев, немного меньше – инструктор тренажера Георгий Георгиевич Жарков. Это поистине наш золотой фонд, наша гордость и наша опора.

Из стен УТЦ за все годы его существования вышли десятки тысяч авиационных специалистов разных профилей. Многие из них впоследствии стали летать по всему миру, руководить крупными авиакомпаниями, получили почетные звания и государственные награды. Но их дорога в высшее небо начиналась здесь, в наших аудиториях и классах, на наших тренажерах.

– Кстати, какой инфраструктурой располагает сегодня центр?

И.С. МАКАРОВ: – В целом инфраструктура неплохая. Это трехэтажный учебный корпус с компьютерными кабинетами, библиотекой, лингвистическими кабинетами, лабораторией для изготовления учебных пособий; комплексные тренажеры самолетов Як-40, Як-42 и Ан-74, диспетчерский тренажер «Стажер-А»; гостиная для слушателей; уютное кафе-столовая.

Одно, правда, беспокоит: с годами все это требует обновления и ремонта, а средств не хватает. В условиях жестко централизованной командно-административной системы за все было, как говорится, «уплачено», а с переходом к рыночным отношениям приходится жить на то, что зарабатываем сами.

Коллектив, конечно, старается. Раскручиваем все, что можно раскрутить. Принцип тут один: все, что может принести доходы, должно работать.

– А из чего эти доходы складываются?

Н.А. АЛЕКСАШИНА: – Восемьдесят процентов получаем от основной деятельности. Это плата авиакомпаний за переподготовку и тренажерную тренировку экипажей. Равные переучивались в основном специалисты управления Центральных районов. Так сказать, наша историческая клиентура. За последние годы «география» слушателей значительно расширилась: от

ки за непрофильную деятельность. Это сдача в аренду свободных помещений, выручка от гостиных и другие поступления.

Гостиница, кстати, недавно вышла на прибыль, пока еще в возможности используются даже еда на полную силу. Из-за этого она заработала как следует, деньги нужны деньги. Сама понимаете, тре-

Талиса что подписали договор между авиакомпаниями «Кубань» и УТЦ-виа-22 о предоставлении кубанских экипажей на тренажере Як-42.

Слева направо: Мауредес Кресо Альменда и Омар Альберто Гослин.



Калининграда до Дальнего Востока и от Крайнего Севера до южных регионов. Помимо россиян, принимаем на учебные курсы, что с их пор эксплуатирует самолеты советского производства: Куба, Сирия, Казахстан, Молдова...

И.С. МАКАРОВ: – К слову, только что сегодня подписали договор с авиакомпанией «Кубань» о тренировках ее экипажей на тренажере Як-42. К нам приехали специалист по тренажеру «Кубань» Мауредес Кресо Альменда и генеральный представитель компании в России Омар Альберто Гослин, с которыми решили все процедурные вопросы. Экипажи придут на тренировку в марте будущего года.

А если продолжить мысль Надежды Андреевны, то остаются двадцать процентов доходов складываются из выруч-

бования к удобствам и комфорту сегодня совсем не те, что были лет двадцать назад, а это значит, надо и ремонт сделать, и мебель обновить, и привлечением клиентов заняться, а на все это требуются средства, и немалые.

З.А. БЫХОВ: – Как руководитель тренажерного центра скажу: очень большую долю инвестиций «сбывает» поддержание в исправном состоянии нашей базы. Особенно серьезная проблема – запчасти к тренажеру, цена на которые нередко просто неподъемна. Спасибо еще нашим умельцам – инженерам, техника – выручают. Они делают порой невозможное. Больше всего хлопот с тренажером самолета Ан-74. Тренажер новый, опытный, частенько случаются отказы. Вот и приходится всячески изворачиваться.

Выжить трудно, но можно

Не говорю уже о приобретении новых тренажеров. Жизнь не стоит на месте, на эксплуатацию поступают современные воздушные суда Ту-204, Ту-214 и другие. Не сегодня-завтра встанет вопрос о покупке тренажеров новых самолетов. Своими силами нам их никогда не поднять. Нужна государственная система поддержки, а на нее рассчитывать пока очень сложно.

— Выходит, спасение утопающих — дело рук самих утопающих?

И.С. МАКАРОВ: — В значительной степени — да. Годы реформ научили коллектив центра рассчитывать прежде всего на собственные силы. Люди поняли: выжить трудно, но можно, если не сидеть сложа руки. База-то у нас, повторюсь, хорошая, но чтобы она играла, нужно ее постоянно совершенствовать.

А что касается новых тренажеров, то тут должна заработать должная система лизинга. Без нее нам не справиться. Но что удивительно: понимаем это вроде бы всегда — и в министерстве, и в правительстве, есть и соответствующие решения, а вот действующего механизма лизинга, как такового, все нет и нет...

— А как обстоят дела с организацией учебного процесса? Не заслонила ли забота о хлебе насущном главного — качества подготовки специалистов?

Б.Н. КОШКОВ: — Разумеется, нет. Нам удалось сохранить и даже преумножить традиции, благодаря которым центр всегда был на должной высоте. Несмотря на болезненный переход к рыночной экономике мы успешно освоили подготовку авиалерсонала для эксплуатации Як-42, Ил-76, Ан-74, вертолетов Ка-32 и Ми-38МТВ. Освоена аварийно-спасательная подготовка летных и cabinных экипажей, получен сертификат на выполнение этого вида профессиональной деятельности. В учебный



Секретарь оперативного директора Любмила Дворникова по телефону.

процесс активно внедряются новые технологии обучения, в том числе компьютерные обучающие системы. Мы располагаем двумя специализированными компьютерными классами с выходом в Интернет, которые эффективно используются для подготовки специалистов по типам воздушных судов. В 2002 году коллектив УЦП успешно освоил новый вид гражданской авиации России вид профессиональной подготовки экипажей в области человеческого фактора (CRM в России). С учетом требований времени мы стали готовить летный и диспетчерский состав для ведения радиосвязи на английском языке, а бортпроводников — для обслуживания пассажиров на международных линиях. Центр стал также проводить подготовку авиалерсонала и грузоперевозчиков по правилам перевозки опасных грузов. На все виды такой подготовки у нас имеется лицензия и сертификат Минтранса России. Так что

действуем отнюдь не кустарно, а в соответствии с утвержденными стандартами.

Конечно, наша возможность нестрашны, скажем, с УЦЦ «Аэрофлота», где используются самые последние мировые достижения в области подготовки авиационного персонала. Но среди центров, обслуживающих так называемую «малую» авиацию, мы, бесспорно, занимаем лидирующее положение. И в этом надо отдать должное старшему поколению наших преподавателей и инструкторов. К примеру инструкторы тренажеров (пилоты) имеют прошлым налет не менее восемнадцати тысяч часов, бортинженеры — не менее десяти тысяч, а начальный тренажерного центра Давуд Александрович Быков налет более двадцати пяти тысяч часов. С таким профессиональным багажом можно несколько не сомневаться в качестве обучения молодежи.

— Нельзя ли привести статистику по видам обучения хотя бы за последние год-полтора?

Б.Н. КОШКОВ: — Конечно, можно. В прошлый год у нас прошли обучение 254 группы слушателей. На курсах повышения квалификации летного состава обучалось 2135 человек, инженерно-технического состава — 190; на курсах переподготовки летного состава — 906, а инженерно-технического состава — 150 человек. Всего за год прошли обучение 3381 человек.

В этом году только за первую полугодие обучалось 186 групп общей численностью 2207 человек. Показательно, что 1040 человек из них изучали английский язык.

Хочу подчеркнуть, что мы постоянно работаем над совершенствованием программ обучения, стараемся максимально приблизить их к современным требованиям. Наш УЦП — активный член Ассоциации учебно-тренировочных центров гражданской авиации России, так что действуем не в одиночку. Хотя, конечно, нам несколько не помешала бы помощь науки, например, ученых Санкт-Петербургского академии гражданской авиации. Однако они больше заняты своими академическими проблемами, нежели укреплением связей с производственными организациями.

Э.А. БЫКОВ: — Борис Николаевич не сказал о нормативной базе, которой мы вынуждены руководствоваться. Она, к сожалению, устарела настолько, что об этом даже нельзя говорить. Например, порядок тренировок на тренажерах определен документом, утвержденным еще в 1987 году Министерством гражданской авиации СССР. С тех пор в нем ничего не изменилось, а в жизни произошли колоссальные перемены. Тогда и продолжительность тренировок, и порядок их проведения определялись исключительно стремлением поддержать профессиональную выучку авиаторов, о цене вопроса никакой речи не было. Теперь авиакомпания считают каждую копейку и не хотят переплачивать даже за один лишний час тренировок. Конечно, дальневосточные руководители не «экономят на спичках» и вкладывают средства в профессиональную подготовку своего персонала, но тем не менее и так, что в погоне за прибылью явно недооценивают профессиональный фактор, за что нередко очень жестоко расплачивается. Так что нужны новые документы, регламентирующие все процедуры по подготовке и пере-



Класс авиационной техники. Заведующий кабинетом исторического музея А.Н. Иванов.

подготовке авиаторов с учетом сегодняшних реалий.

— **Согласен с вами полностью. А как в центре относятся к такому зарубежному новшеством, как отказ от лекционной системы преподавания и переход слушателей на самоподготовку и последующее компьютерное тестирование?**

И.С. МАКАРОВ: — В любом деле нужно чувство меры, учитывать и сложившиеся традиции и, конечно же, время нового времени. Рассказывают, что в США школьники не учат больше таблицы умножения. Зачем, думать, это нужно, когда есть электронные калькуляторы. А мне такой подход напоминает известный пассаж из «Недоросли» — зачем Митрофанушке знать географию, когда есть кучер: куда прикажут, туда и довозит.

Конечно, это вовсе не значит, что мы должны заключиться только на одних лекциях и не замечать новых форм обучения. Но, отдавая должное «умным машинкам», нельзя игнорировать живой общение с преподавателем.

Э.А. БЫКОВ: — Добавлю к сказанному. В свое время у нас обучались летчики-афганцы. Обучались по нашей классической схеме: сначала основательная теория, то есть те самые лекции, потом — тренажерные тренировки и летная практика. Так вот, однажды мне довелось общаться с англичанами. И что вы думаете? Они откровенно признались, что наши «ученики» намного подготовленнее тех, кто обучался не в Советском Союзе, а на Западе. Там давали только практические навыки, а у нас — комплексный подход, сочетающий и теорию, и практику. Разумеется, были в этом деле и перебои. Те же афганцы с удовольствием слушали лекции по аэродинамике или метеорологии, но когда им пытались читать научный коммунизм или политэкономия социализма, они приходили в ужас. Такой «лекцион», конечно же, летчику не нужен, но, как говорится, у каждого времени — свои песни...

— **Хорошо все понимаю. Сегодня центр живет вне всех политических догм. И это, наверное, правильно. Тем не менее, как вы представляете свой завтрашний день, чему будете учить слушателей, какие новые направления подготовки авиационного персонала намерены осваивать?**

И.С. МАКАРОВ: — Наша главная задача — не останавливаться на достигнутом, постоянно шагая в ногу со временем. Перспективы у центра, несмотря на массу экономических и других трудностей, безусловно, есть. Уже сегодня мы готовим кадры для дуэтов авиаконструктор и предприниматель и получаем высокие оценки за качество обучения. Что касается завтрашнего дня, то мы должны быть готовы к освоению новых типов воздушных судов. Без этого нет и не может быть никакой перспективы.

Речь идет прежде всего о подготовке нашего преподавательско-инструкторского состава, который смог бы полностью обучать на новые воздушные суда летный и инженерно-технический состав предприятия. Но это не самая сложная задача. Кадры нужной квалификации у нас есть. Куда сложнее оснастить тренажерную базу. Освоение новых самолетов теперь просто невымыслимо без соответствующих комплексных тренажеров. И тут мы возвращаемся к той проблеме, о которой уже говорили, — без помощи государства в один УТЦ России, и над, разумеется, в том числе, не в состоянии их приобрести. Вопрос пока открытый.

В последнее время стала набирать силу авиация общего назначения и любительской авиации. Побывав в Подмошье — почти у каждого особняка увидишь легкий летательный аппарат. Это и самолеты, и вертолеты, и дельтапланы... Даже воздушные шары можно увидеть. Процесс этот, как и во всем цивилизованном мире, будет развиваться, от этого нам никуда не деться. А коли так, надо учить людей



В кабине тренажера самолета Як-42. Слева направо: инструктор В.С. Шанин и слушатель С.А. Кучкин.

Стенд управления тренажера Як-42. Стенд инструктор А.К. Никитин, сидит Г.Г. Жарков.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

летать на этих аппаратах. Учить не в «сарайчиках», как зачастую делается сейчас, не кустарно, а вполне профессионально, на современной учебной базе. Ведь многие из владельцев этих «этакерков» не имеют ни малейшего представления ни об аэродинамике, ни об организации воздушного пространства, ни о метеорологии... Летают как Бог на душу положит. Отсюда и всевозможные неприятности, вплоть до трагических. Наш центр вполне может справиться с этой задачей, нужны лишь соответствующие разрешительные документы.

Словом, без дела нам сидеть не придется. А потому и прилагаем все силы к тому, чтобы всецело поддерживать и развивать учебную базу, сохранять кадры преподавателей и инструкторов, совершенствовать программы обучения.

В.А. ГУСАРОВ: — Подчеркну в заключение нашего разговора: у центра есть все необходимое не только для выживания в наши непростые времена, но и для даль-



нейшего развития. Как председатель Наблюдательного совета, я высоко оцениваю усилия коллектива и верю в то, что он сумеет всегда оставаться на должном уровне. Уверен также и в том, что поиск дополнительных источников финансирования на развитие инфраструктуры, решение социальных вопросов и т.п. не приведет к сворачиванию его основной, профильной деятельности. Этого не может допустить и государство, интересы которого мне поручено представлять и защищать. Так что мы всегда будем рады и будем работать в тесном тандеме.

И.С. МАКАРОВ: — У нас никто не подвергает это сомнению. Более того, мы твердо уверены: только в самом тесном контакте с государственными органами центр способен успешно решать поставленные перед ним задачи.

Беседу вел Анатолий ТРОШИН.

Быково, Московская обл.

■ ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Генеральный директор топливозаправочного комплекса «Туполев Сервис» Григорий Иванович Литенский начал свою трудовую деятельность бойцом студенческого отряда «Байкал» на строительстве железнодорожной трассы Сургут–Уренгой. После окончания с отличием Харьковского авиационного института им. Н.Е. Жуковского работал в Летно-исследовательском институте им. М.М. Громова, занимался проблемами надежности и безопасности летательных аппаратов, участвовал в летных испытаниях опытных самолетов. В 1995 году возглавил авиакомпанию «Туполев Аэротранс», которая эксплуатировала самолеты типа Ил-76, Ту-154, Ту-134 и выполняла чартерные рейсы по России и за рубеж, а также регулярные пассажирские и грузовые полеты в Лехов (Чукотка), Радужный (Западная Сибирь) и Полярный (Якутия). С 2001 года – генеральный директор авиационного агентства «Туполев Аэросервис»: консолидация груза и продажа грузовых перевозок, организация чартеров по России и за ее пределы, агентирование опытных самолетов марки «Ту» на международных авиасюрах, организация регулярных грузовых перевозок в Андырь и Лехов. Став во главе ТЗК «Туполев Сервис», занимается исключительно этой сферой деятельности, вплоть до создания, сертификации и эксплуатации топливозаправочных комплексов в аэропортах.



«ТУПОЛЕВ СЕРВИС»: ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА И НАДЕЖНОСТИ

16

Наша встреча с Григорием Ивановичем многократно откладывалась: компания «Туполев Сервис» координирует реконструкцию топливозаправочного комплекса в аэропорту Андырь и его легче было отыскать на Чукотке, чем в Москве. Наконец, «оно» так и вышло.

– Топливозаправочный комплекс «Туполев Сервис», – начал мой собеседник, – был образован в 1999 году на базе старейшего ОАО «Туполев» в подмосковном Жуковском. Основной задачей комплекса было в то время топливное обеспечение на испытательных воздушных судах «Туполев» во время летных испытаний. По мере его услуги стали пользоваться такие известные самолетостроительные фирмы, как ОАО «ОКС Сухог», ОАО «Ил», ФГУП «РСК МиГ». Сегодня компания ТЗК «Туполев Сервис» значительно расширила сферу деятельности и укрепила свои позиции на рынке топливоснабжения аэропортов. Помимо названных фирм в число ее постоянных партнеров входят аэропорт Котлас, ГПП ЧАО «Чукотка», ВАРЗ-600, ТМАП МЧС России, аэропорты Андырь, Братск, Курск, Липецк и ряд других.

– Наверное, в условиях жесткой конкуренции достигнуть этого было не просто?

– Безусловно. В аэропорте Раменское наш комплекс является альтернативным, а потому с первого дня своего существования испытывает постоянное соперничество за право считаться лучшим. С другой стороны, это побуждало нас сформировать высокопрофессиональную коман-

ду, обладающую уникальным опытом работы в условиях российского авиарынка. Пока работаем с надеждой на лучшее и пытаемся выжить.

– И каковы же важнейшие направления деятельности компании?

– Прежде всего это обеспечение авиаГСМ и спецкачествами воздушных судов в аэропорту Раменское, отовова и розничная продажа горюче-смазочных материалов и специальных жидко-

стей, а также заправка ГСМ спецатотранспорту. По каждому из этих направлений достигнуты весьма обнадеживающие результаты. Достаточно сказать, что за четыре последних года (2001–2005) «Туполев Сервис» увеличил показатели своей эффективности в два раза.

– Не последнюю роль в этом играют гибкая ценовая политика. Точка зрения «накрыть» стоит у нас существенно ниже, чем в остальных московских аэропортах, что в условиях постоянного удорожания топлива очень важно. Наши специалисты авиааэровокзалов следят за всеми изменениями на топливном рынке и своевременно вносят коррективы, которые делают предложение компании еще более конкурентоспособным.

Особые отношения у нас с постоянными партнерами – «Туполев», «Ильинскими», «Сухог», «Мигом», регулярно проводимыми на аэродроме Раменское испытаниями своей техники. Мы наш комплекс предоставляем услуги товарно-кредитования с отсрочкой платежа на срок от двух месяцев.

Важной и неотъемлемой частью процесса становления и развития производственной деятельности компании является ее активное сотрудничество с органами Минтранса России, ГосНИИ гражданской авиации, а также с ведущими разработчиками и изготовителями современной авиационной наземной техники и технологического оборудования – НПФ «Аргент», «Элон» и другими.

В своей деятельности «Туполев Сервис» безусловно следует принципам профессионального подхода к решению производственных вопро-



сов в целом, и в первую очередь – обеспечение безопасности полетов. Именно это формирует общий уровень качества оказываемых нам услуг.

Понимая, что профессионализм работников зависит не только от уровня совершенствования практических навыков, но и постоянного повышения уровня теоретической подготовки, мы регулярно организуем их переподготовку на курсах повышения квалификации в МТУ ГА и ЕАТК ГА.

— Интересно, каков у вас среднесуточный оборот авиатоплива?

— В прошлом году он составил две тысячи тонн: четыреста – заправка воздушных судов в Раменском, остальное – отоварив поставкам компаниям-контрагентам.

Уточню: сравнительно небольшое потребление керосина в Раменском связано с тем, что этот аэродром закрывали для обслуживания коммерческих рейсов после наземной катастрофы грузового Ил-76 в аэропорту «Чкаловск» в 2001 году. Наши эксперты считают: если Раменское снова «фронтот», тогда придется больше потреблять авиатоплива, чем в Раменском, и потребность в топливе возрастет.

К такому повороту событий ТЗК «Туполев Сервис» вполне готов. Компания имеет все необходимые для работы разрешительные документы – сертификаты соответствия, выданные органом сертификации гражданской авиации, и лицензию на право осуществлять аэропортовую деятельность. На должном уровне находится и техническое состояние комплекса – все работы по реконструкции его объектов и сооружению дополнительных завершены. Сегодня у нас имеются тринадцать авиационных ГСМ емкостью 400 кубических метров с пунктами приема и выдачи керосина в аэропортовых топливозаправщиках, оснащенных системами водоотделения, фильтрации топлива, дозирования противокристаллизационной воды и учета топлива на входе в каждый его движитель. Кроме исключенной возможности загрязнения резервуаров продуктами коррозии, на их внутренние поверхности нанесено антикоррозийное покрытие, а внутрискладские трубопроводы и запорная арматура изготовлены из нержавеющей стали. Учет топлива осуществляется дистанционно, что создает дополнительные удобства в эксплуатации.

Добавлю к этому, что резервуарный парк ТЗК «Туполев Сервис» включает также тринадцать автомобильных топливных. Это четыре резервуара емкостью по 25 кубических метров каждый, в которых хранятся дизельное топливо и бензин марок Аи-80, Аи-92 и Аи-95. Эти емкости связаны со служебной АЗС, где заправляются тягачи, топливозаправщики и другая аэродромная техника.

— Григорий Иванович, но, насколько мне известно, помимо компании «Туполев Сервис» топливообеспечение Раменского аэродрома занимаются еще две организации – «ФГУП «Лийм» М.М. Громова» и ООО «Аэропорт Раменское». Как вы наладите между собой?

— Какую традицию, как вы знаете, существует протекторный между нами нет, да и быть, наверное, не должно. Каждый из нас занимает свою нишу, хотя для повышения эффективности дальнейшей деятельности, видимо, нужна интеграция. Думаю, что это особенно необходимо в связи с возможной увеличением числа авиарейсов, которые обслуживаются в Раменском. На мой взгляд, объединение самостоятельных ниш ТЗК позволит не только увеличить объем единовременного хранения топлива, но и сделать более прозрачной общую структуру топливозаправочного комплекса аэродрома.

Мы готовы к любой форме взаимодействия и так же, как прежде, всячески развивать партнерство и сотрудничество. К примеру, во время проведения 7-го Международного авиационно-космического салона МАКС-2005 «Туполев Сервис» оказал спонсорскую помощь в заправке авиатопливом летательной лаборатории Су-27, пилотируемой заслуженным летчиком-испытателем, Героем Российской Федерации А. Кююрчюм. В ходе выполнения этих полетов была установлена отличная сервисная культура экипажа, что очень важно осознание своей причастности к такого рода событиям, имеющим большое государственное значение.

Кстати, заправки Су-27 и других воздушных судов производились аэродромным топливозаправщиком, соответствующим по своим характеристикам международным и федеральным требованиям. И приобрели мы на нем, прежде всего, для обеспечения авиатопливом показателем полетов в ходе проведения авиасалона.

Важно и то, что в течение всех дней работы МАКС-2005 топливозаправщик компании ФГУП «Лийм» М.М. Громова и ООО «ТЗК Туполев Сервис» объединили свои возможности. Таким образом, благодаря совместным усилиям был обеспечен должный уровень заправки воздушных судов.

Следует выразить признательность и ООО «Фирма Аэропорт ИЛ» за предоставленную нам в аэродром современного топливозаправщика

— Хотелось бы вернуться к самому началу нашей встречи. Участие в реконструкции ТЗК в Анадьере – это эпизод или одно из последних направлений деятельности вашей фирмы?

— Нет, не эпизод. «Туполев Сервис» занимается реконструкцией топливозаправочных комплексов не только в Анадьере. Наша компания может оказать полный спектр услуг в этой области любому аэропорту, начиная с этапа предварительной подготовки и разработки проектной документации и заканчивая сдачей объекта «под ключ». Для оказания такой рода мы имеем все необходимое: большой практический опыт высококвалифицированные кадры, тесные связи с ведущими научно-исследовательскими организациями, а также с разработчиками и изготовителями современной авиационной наземной техники и технологического оборудования.

В частности, самые тесные контакты поддерживаем с ГосНИИ гражданской авиации, который в сентябре этого года отметил 75-летие со дня своего основания. Заместитель генерального директора института П.А. Милевцев и возглавляемый им Центр сертификации авиационных горюче-смазочных материалов и специализированной помощи топливозаправочным комплексам и продвижения на российский рынок передовых технологий в области авиатопливообеспечения. Так, благодаря их последовательной работе в России получил широкое распространение продукция французской компании «NVO S.A.» и американской «SOLUTIA», занимающаяся производством авиационных масел и рабочих жидкостей.

Кстати, «Туполев Сервис» является официальным дистрибутором этих компаний по распространению их авиационных масел и рабочих жидкостей на территории России, что, безусловно, работает на наш имидж в глазах российских потребителей авиационных ГСМ.

В рамках сформировавшейся на сегодняшний день партнерских отношений с этими и другими компаниями можно сказать, что «Туполев Сервис» занимает активную позицию по расширению спектра предоставляемых высококачественных авиационных ГСМ и специальных жидкостей для эксплуатантов российской авиации. Так, сотрудничество с ОАО «Соллудит» и «Туполев», ОАО НПО «Росдизель», АК «Рубин» и ГосНИИ ГА стало внедрением высококачественной персональной рабочей жидкости «Скайдрол LD-4» на воздушные суда Ту-204, Ту-214 и Ту-334, а также



утверждение программы эксплуатации двигателя PS-90 самолета Ту-214 на масле «Турболикс» 400.

— И заключительный вопрос, Григорий Иванович: кто является поставщиком топлива для ТЗК «Туполев Сервис»? Ведь не секрет, что продукция некоторых российских производителей отоваривается не всегда отвечает международным стандартам.

— Наши основные поставщики – компании «Лукойл» и «Сибнефть». Производные ими марки топлива практически не отличаются от западных, а потому не вызывают никаких нареканий у потребителей. Если к этому добавить, что все партии ГСМ, получаемые нами, проходят жесткий многоступенчатый контроль, то их качество гарантировано вдвойне. Так что, наши партнеры могут полностью положиться на «Туполев Сервис». А в перспективе мы ставим своей главной задачей дальнейшее расширение контрактов за счет увеличения количества и качества предлагаемых услуг.

— Успехов вам на этом пути!
— Спасибо за доброе слово. Коллектив и руководство ТЗК «Туполев Сервис» не собираются останавливаться на достигнутом.

Владислав А. ТРОШИМ,
Раменское, Московская обл.





ДОРОГА В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ

Подписание договора между ФГУАП «Каммин-водопад» и «Каммин-водопад» № 103. Слева направо: начальник штаба ФГУАП «Каммин-водопад» И. Завьялов, генеральный директор ФГУАП «Каммин-водопад» заслуженный пилот России В. Бабаскин и глава администрации г. Минеральных Вод и Минераловодского района М. Чукавин.

ФОТО
М. ТАРАСЕНКО.

Ушла в прошлое система обязательного трудоустройства молодых специалистов, и сейчас, покидая стены своего «чужого места», молодые сталкиваются с острой проблемой — где работать по специальности? Предприятие не горит желанием брать в штат едва окончивших «профи», опыта-то у них нет, а наставники ныне не в моде. И вот адаптировать такому не многим дипломированным молодым, обремененным порогом учреждений и организаций.

В Минеральных Водах решили покончить с такой практикой и создать свою систему подготовки и последующего трудоустройства молодых специалистов. Инициаторами начинания выступили руководители ФГУАП «Каммин-водопад» и минераловодской школы-гимназии № 103. Под напором они подписали договор «О безвозмездном информировании и консультационном обеспечении учащихся». Авиаторы обязались не просто взять шефство над школой, а в частности, оказывать научно-методическую и консультационную помощь, способствовать методическому обеспечению учебных кабинетов, проводить экскурсии на предприятие по заявке гимназии, но, что самое главное, поощрять юных мальчишек и девочек, которые вырабатывают желание связать свою судьбу с авиацией.

Подписать договор, генеральный директор ФГУАП «Каммин-водопад» Василий Бабаскин, руководитель, которого всегда отличала широта мышления, сказал:

— Сейчас мы берем под свою опеку единственную школу. На мальчишек мы делаем ставку по подготовке летного и инженерно-технического состава, а девочками — это наше будущее экономисты, финансисты и управленцы авиационного производства. Мы хотим помочь молодым детям найти свою дорогу в жизнь. Авиация — это ведь серьезно, она требует самостоятельности, глубоких знаний и концентрации всех моральных и волевых качеств. Большие деньги

здесь не заработаешь, поэтому сюда идут настоящие романтики. Мы хотим собрать для этой работы молодежь с большим запасом прочности. Диплом, система, которую мы сегодня предлагаем, даст свои результаты. Мы воспользуемся не просто профессионалом, но лидером высококвалифицированных, интеллектуально развитых, с большим чувством ответственности за доверенное им дело, патриотов своего предприятия, города и страны.

Так как молодые люди должны обладать хорошими знаниями и физическими данными, на предприятии разработали целую программу обучения и подготовки молодежи как поступающую в учебные заведения и создали комиссию, в которую вошли представители летного звена, инженерно-технической базы, медики. Принять участие в эксперименте решили более сотни выпускников гимназии. Они прошли специальную медицинскую комиссию, затем тестирование. Потом специалисты предприятия три месяца занимались с ними физической подготовкой и экономят со стипендий бурной работы. Причем, обязательным условием для поступления абитуриентов была хорошая успеваемость по школьным предметам.

— Такие жесткие требования способны воспитать по настоящему целеустремленные и сильные духом, именно те, кто нужен в авиации, — говорит Василий Викторкин. — Леньвые и слабые отсеются.

Командир лично контролировал работу по подготовке молодежи, неоднократно беседовал с каждым учеником, и его расчет оказался верным. К концу испытательного осталось двадцать семь человек. Все они получили от предприятия направление в Московский государственный технический, Санкт-Петербургский государственный университеты гражданской авиации и Ульяновское высшее авиационное училище, а также гарантийные письма о последующем трудоустройстве.

Наступила пора экзаменов, и тут минераловодские авиаторы предприняли абитуриентам еще один сюрприз — преданная комиссия из Ульяновского училища пришла экзаменовать ребят в Минеральные Воды, как говорится, в родных стенах. Те же, кто поступал в Москву и Санкт-Петербург, сдавали экзамены выездной комиссией в Ростове-на-Дону.

Экзаменаторы высоко оценили знания и подготовку минераловодских ребят. В награду для всех участников эксперимента — объединенное предприятие «Каммин-водопад», авиаторов и их родителей — стали высылать баллы и в итоге зачислено всего двадцать семь человек на учебу, причем на бюджетной основе! Теперь десять из них — студенты Московского университета, десять — Санкт-Петербургского университета и семь — курсанты Ульяновского училища. Неплохой задел на будущее!

На собрании перед отправкой ребят на учебу Бабаскин всех поздравил и дал наказ — бороться ФГУАП «Каммин-водопад» и своего города, а предприятие берет на себя обязательство контролировать курсантов на протяжении всего времени обучения, обеспечивать два раза в год бесплатным проездом к месту учебы и обратно.

Как говорит начальник штаба предприятия Игорь Завьялов, который отдал немало сил для подготовки молодежи, первый шаг есть, а дальше планируем дать возможность уже всем школьникам Каммин-Вод, которые любят авиацию, познакомиться со своим сайтом и с нашей помощью стать студентами учебных заведений гражданской авиации.

Может быть, инициатива минераловодцев покажется интересной и в других регионах России, а руководству предприятия «Каммин-водопад» уже вынашивается новый проект — сформировать к будущим авиаторам уже с детского сада.

Ольга МАКСИМЕНКО,
г. Минеральные Воды.

Авиапредприятие «Тесис» обладает большим опытом по выполнению различных видов грузовых перевозок. Его экипажи летают практически по всему Евро-Азиатскому континенту, Ближнему и Дальнему Востоку, в Африку. В начале этого года были выполнены рейсы по перевозке гуманитарных грузов в страны, которые пострадали от стихийного бедствия, вызванного цунами.



Наш экипаж, — рассказывает главный пилот авиапредприятия Ю.Н.Воробьев, — доставлял срочные грузы более чем в десять аэропортов. Мы видели своими глазами горе людей, пострадавших от стихии. Не понимая языка этих народов, чувствовали искренность в словах их благодарности нам. А сами испытывали гордость за нашу профессию.

Шло время, мы продолжали делать свою работу. Груз на север — в Норильск, Анадырь, Магадан, Южно-Сахалинск. Трассы хорошо знакомы, облетаны. Но тем и интересна работа на грузовом самолете, что неожиданно может поступить задача, которая еще никому не выполнялась.

Так произошло и на этот раз. Нужно было выполнить три рейса в североиракский город Эрбиль с грузом гуманитарной помощи. В основном это были медикаменты. Население Северного Ирака — курды — особенно сильно пострадало при прежнем режиме. И наш груз там был очень необходим.

Специфика выполнения этих рейсов заключалась в затруднении получить свежие достоверные данные по аэродрому, отсутствию систем захода на посадку, слабым метеобеспечением. Вызывали сложности и особенности полетов над Ираком.

Подготовка экипажа и организация рейсов были взяты под личный контроль генерального директора авиапредприятия В.Е.Ардашьева. Ежедневно на планерках службами предприятия докладывался ход выполнения мероприятий, направленных на обеспечение этих рейсов.

И вот определена оптимальная нагрузка и заправка самолета, подготовлен штурманский расчет по маршруту. Получены разрешения на выполнение полетов и пролет смежных государств. Экипаж подготовлен. Пройден контроль готовности в управлении, где нам оказали значительную помощь. С дальностью полета с нами летит заслуженный пилот России В.П. Гавриленко, имеющий большой опыт полетов на самолете Ил-76.

Все готово, мы взлетаем. Экипаж — все профессионалы, специалисты первого класса. Одно удовольствие осваивать с ними новые трассы. Нет никакого напряжения и волнения. Все отлично выполняю свои обязанности.

Четко вышли на аэродром. Снижение. Посадка. Заруливаем на стоянку. Нам ждут корреспонденты телевидения и газет. Краткая пресс-конференция у самолета, крепкое рукопожатие. И только тут мы поняли, какой важный и необходимый груз доставили для этого народа.

После разгрузки экипаж был приглашен в Министерство здравоохранения Северного Ирака. Принимал сам министр. Снова слова благодарности пра-

вительству России, русскому народу. Чувствуешь себя не просто «воздушным извозчиком», а представителем великой страны, протянувшей руку помощи и дружбы соседу.

Бывал в во многих странах, но такого редкого приема не встречал нигде. Эта помощь нашей страны Ираку действительно была очень необходима.

На следующий день улетаем домой. Очень хочется пожелать трудолюбивому иракскому народу мира и процветания.

Записала Екатерина КРЯЖЕВА.

СЕВЕРНЫЙ ИРАК

На снимке: один из грузовых самолетов иракского города Эрбиль.

Фото пресс-службы «Тесис».



■ СЕРВИС

В начале мая 1992 года распахнулись двери «Новотель» — «четырёхзвездной» в соответствии с международной классификацией гостиницы, построенной буквально в нескольких шагах от международного терминала аэропорта Шереметьево. Она стала своего рода «первой ласточкой» авиакомпания «Аэрофлот» в совершенно новом подходе к обслуживанию авиапассажиров на земле. Годы, прошедшие с тех пор, не состарили отель. Он великолепно смотрится снаружи, а каждого гостя здесь ждут уют, комфорт и целый набор гарантированно высокого качества гостиничных услуг.



Л. ЖЕВРЭ

«Новотель» журнал рассказывал уже неоднократно, тем не менее стоит напомнить, как создавалась гостиница. Когда на рубеже 80 — 90-х годов прошлого века перед российским национальным авиапредприятием остро встал вопрос повышения конкурентоспособности, руководством «Аэрофлота» было принято решение о создании ряда совместных с западными партнерами предприятий. Одним из них стало СП «Шеретьель», в котором участвовали авиакомпании «Аэрофлот», «Аэропроект», «Московский народный банк» и зарубежные фирмы «Айкор», «Бесик» и «Корсет». Благодаря стараниям двоих учредителей, московский «Новотель» был построен в кратчайшие сроки и уже второй десяток лет является одним из лучших отелей столицы.

Впрочем, сравняв «Новотель» в Шереметьево с гостиницами подобного класса, расположенными в центре Москвы, вряд ли уместно. Прежде всего потому, что «Новотель» — гостиница авиационная, в первую очередь предназначенная для обслуживания процесса авиаперелетов. Здесь останавливаются авиапассажиры, здесь отдыхают до и после рейсов экипажи авиакомпаний. Многие бизнесмены и деловые люди, прилетающие в Москву на выходные, также предпочитают «Новотель» гостиницам в центре столицы. Почему?

— Прежде всего, потому, — говорит генеральный директор «Новотеля» Сергей Николаевич Кочаров, — что «Новотель» замечательно и проектировался не только как отель в обычном понимании этого слова, но и как своего рода деловой центр, как место, где можно было бы проводить встречи деловых людей, переговоры, конференции и даже выставки. Для компаний, расположенных в зоне аэропорта (тогда таких уже было больше трети от сектора), для гостей, у которых в силу специфики их работы каждая минута на счету, «Новотель» — очень удобное место. Поэтому отель, в котором совмести-

«НОВОТЕЛЬ» — ГОСТИНИЦА АВИАЦИОННАЯ

ны функции места для отдыха, причем на очень высоком качественном уровне, и делового центра, где на аналогичном же уровне предоставляется все необходимое для работы и деловых встреч, — явление в отечественном гостиничном бизнесе если и не уникальное, то по крайней мере на сегодняшний день весьма редкое.

К словам Кочарова стоит прислушаться. В силу своей профессии (на протяжении многих лет Сергей Николаевич работал за рубежом в представительстве «Аэрофлота») он хорошо знает, как поставлено обслуживание пассажиров на земле, специфику авиационных перевозок. По его мнению, «Новотель» в Шереметьево вполне сопоставим по уровню и качеству предоставляемых услуг с аналогичными гостиницами «Новотель» в аэропортах таких городов, как Лондон, Париж, Берлин, Женева. Особенность всех их — так называемые «аэропорт-услуги». В это понятие входит бесплатная автобусная от/до аэропорта, возможность экспресс-регистрации на рейс прямо в гостинице, индивидуальность от расположенных рядом воздушных гаваней, электронное табло с информацией о прилете и вылете. Сотрудник отеля оповестит своих гостей и на территории аэропорта — встретит и провожатик их, помогут с оформлением авиабилетов, с багажом. Все это есть и в московском «Новотеле», он полностью соответствует принятым международным стандартам, а в чем-то даже превосходит их.

— Сегодня, — продолжает С. Н. Кочаров, — единственный акционер «Новотеля» и самый крупный его клиент — «Аэрофлот». Чтобы его пассажиры были обеспечены в аэропорту Шереметьево оптимальными гостиничными услугами, мы совместно выполняем широкую программу сотрудничества. Так, приобретая билет на рейс «Аэрофлота», пассажир может одновременно приобрести и ваучер на отдых в «Новотеле». Если же говорить о размещении в отеле экипажей авиакомпаний, то самый большой объем получают от «Аэрофлота». Кроме того, а «Новотель» размещают свои экипажи «Лифтгаза», «Дельта», «Эр Франс», «Астрикские авиали-

нии», «Финэйр», Кореяские и Алжирские авиалинии, «Русавро» и многие другие. Кстати, экипажи дают нам около 45 процентов загрузки — еще одно подтверждение тому, что «Новотель» — гостиница авиационная...

— Впервые оказавшись в отеле гость наверняка будет поражен огромным atriumом со стеклянным потолком. В atriumе расположен центральный ресторан отеля. По одной из стен скатывают бесшумные прозрачные лифты, а обши-



С. КОЧАРОВ

рые зеленые растения создают впечатление, будто человек попал в ботанический сад — настоящий садик комфорта и уюта. В гостинице 488 просторных номеров, из которых 35 люкс и 58 номеров новой категории «экслюзив-юпитер». Последние появились в «Новотеле» минувшей весной и предназначены прежде всего для деловых, часто путешествующих людей. Все, что необходимо им для отдыха и работы, теперь находится прямо в номере. Дополнительные услуги для гостей «экслюзив-юпитер» — два приветственных напитка в барах отеля, час бесплатного Интернет-соединения, чтобы постоянно быть в курсе событий, новая категория люкс постелей с воздушным легким ортопедом. Во всех номерах этой категории есть косметическое зеркало в ванной комнате, мини-бар с электрической чайной, чтобы начать день с ароматной чашки чая или кофе.

Также весной в «Новотеле» открылись и отремонтированные конференц-залы, переговорные комнаты. Современный интерьер представляет собой сочетание нежно-кремовых стен с светлыми деревянными панелями столов с терракотовыми стульями. Большинство залов гостиницы (всего их шесть) с дневным светом, а мобильные звукоопределители стены дают возможность быстро превратить огромный конференц-зал в три небольших переговорных комнаты. Появились и новые оборудование в конференц-залах: автотранслируемые экраны, наклонные трансформирующиеся флип-чарты, доски для маркеров и пробковые панели для информационных материалов. Все залы оснащены беспроводным доступом в Интернет. Wi-Fi, который обеспечивает соединение с сетью любого места гостиницы — в номере, в ресторане.

О питании в «Новотеле» нужно обязательно сказать особо, ведь недаром один из ресторанов гостиницы «Дон-Леген» в номинации «Лучший гостиничный ресторан» в свое время был удостоен приза «Хрустальная ладья». Куни-

«Новотель» вкусна и разнообразна. В ресторане «Котэ Жардан» есть и шведский стол, и меню, и детское меню. В отеле проводятся фестивали креольской и французской кухни, недели клубника, испанского «шведского стола», немецкого пива, под Рождество – фестивали коктейлей с шампанским. Словом, для гурманов в «Новотеле» есть все. Да и вообще гостиница эта – словно маленький город. Кроме ресторанов и баров, ночного клуба гостям предоставляются услуги фитнес-центра, сауны, бассейна, есть свои климатик и прачечная. При этом тут здесь предъявляются очень высокие требования к содержанию помещений, их противопожарной и санитарно-эпидемиологической безопасности. К примеру, система фильтрации и очистки воды в бассейне недавно была заменена с хлорированной на озонированную.

Как уже подчеркивалось, близость «Новотеля» к терминалам Шереметьево-2 и Шереметьево-1 весьма важный фактор для клиентов гостиницы. Этим объясняется более чем стопроцентная заполняемость номеров. Каким образом? Дело в том, что в «Новотеле» существует тариф «дневное размещение», разработанный специально для пассажиров. Эта услуга специфична для аэропортовой гостиницы, ведь спешка рейсов не всегда удобна, и людям, путешествующим с пересадкой, почасо приходится по многу часов ожидать вылета своего самолета. Теперь это время можно провести с комфортом в номере «Новотель», позавтракать в бассейне, пообедать в хорошем ресторане и поспать в бар. «Дневное размещение» – это размещение на шесть часов в течение дня, а вечером этот номер после уборки вновь сдастся.

Другой интересный тариф – «перелет с парковкой». Особенно популярно это предложение зимой, когда из-за снежных заносов многие гости предпочитают забронировать номер в гостинице, переночевать и утром без проблем уехать на ранний рейс. При этом они могут не беспокоиться за оставленный на территории отеля свой автомобиль – он будет под охраной дождливой прилета хозяев.

Уникальность услуг на рынке московских отелей – бизнесовая зона. «Новотель» – единственная гостиница международного класса, которая имеет право размещать гостей, не имеющих visas в Россию.

В первые годы деятельности «Новотель» в гостинице было много менеджеров-иностранцев. Теперь их осталось пять, и в любой момент ими могут заменить отменно подготовленные менеджеры-россияне. Они многому научились у своих зарубежных коллег и теперь сами готовят поступающих на работу в отель новичков. Каждый сотрудник при приеме на работу проходит тренинг «Введение», где знакомится с правилами работы отеля, историей компании. Для повышения уровня обслуживания в гостинице организованы бесплатные уроки английского языка, а два года назад введены обязательные тренинги для постоянных сотрудников: «Гостеприимство», «Новый эффективный общение», «Эффективное управление временем», «Новый общение по телефону», «Наука учителя». В каждом отделе проводится специализированное обучение персонала для повышения квалификации и обучения вновь пришедшим. Например, в отделе ресторации регулярно проводятся тренинги по сервировке стола, изучению напитков и блюд.

Контракт с фирмой «Аксор» на управление «Новотелем» был подписан «Аэрофлотом» на двадцать лет. Уже прошла большая часть этого срока, и на следующей день контракт можно устроить обе стороны. В начале этого года генеральным управлением гостиницы «Новотель» стал Лок Жевра. Он родился в городе Пен-ж, что на западе Франции, в провинции Бретань. Там закончил университет и в 1989 году

стал сотрудником группы «Аксор». Десять лет работал в «Новотеле» в Англии, три года в гостинице «Софител Букарест» в Румынии. И вот новое назначение – Москва.

На вопрос, планирует ли он что-либо изменить в отеле, господин Жевра отвечает, что в том нет необходимости. Все достаточно хорошо организовано, уровень и ассортимент услуг не отличаются от европейских. У всех гостиниц «Новотель» есть определенные корпоративные стандарты, и московский «Новотель» практически полностью соответствует им. Впрочем, Лок Жевра считает возможным добавить к существующему в отеле перечню услуг и некоторые дополнительные, которые должны, по его мнению, помочь оптимизировать продажи. Именно поэтому в нынешнем году и был проведен ремонт всех конференц-залов, введена новая категория номеров «экоэкономик».

Учитывая свой опыт работы в других странах и основываясь на впечатлениях от посещения Москвы восемь лет назад, – рассказывает Л. Жевра, – могу сказать, что гостиничный бизнес в России быстро развивается. Большинство отелей в Москве сегодня представляют очень качественный сервис и вполне могут конкурировать с самыми известными гостиничными марками. Это положительная тенденция, которая, тем не менее, заставляет нас постоянно повышать уровень обслуживания клиентов, обращать внимание на детали, искать инновационные решения, чтобы предоставить каждому гостю еще больше комфорта.

Да, «Новотель» – гостиница авиационная и по сравнению с другими московскими отелями подобного класса у нее свой сегмент рынка. И в этом сегменте «Новотель» по праву занимает лидирующие позиции. Об этом свидетельствуют отзывы оставшихся в гостинице пассажиров и, конечно же, простоявшие наряды, которые устроены отель. Среди них Диплом лауреата Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности», Диплом общественного совета Российского и Московского фонда защиты прав потребителей «За вклад в формирование цивилизованного потребительского рынка в России». По итогам конкурса на приз губернатора Московской области гостиница признана «Лучшим бизнес-отелем 2004 года» и имеет его благодарственное «За достижения в социальной политике предприятия».

Всего год прозоренный корытек подымда «Новотель» один из другим подымдают дад микроавтобуса. Один правод группу иностранных туристов, другой забират экипаж «Аэрофлота», отправляющийся в северный рейс. Так изо дня в день течет жизнь в «Новотеле» – гостинице для пассажиров и пилотов, бизнесменов и туристов. Гостины, где вас встретит с радостью, окружат комфортом и гостеприимством.

В. ШИТОВ,
д/н Шереметьево.



ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ
РАСЧЕТОВ ПО ВЫРУЧКЕ
ОТ ПРОДАННЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



ТКП

ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата»

123056, Москва, ул. Большая Грузинская, 59

Тел.: (095) 232 3540

Факс: (095) 254 6900

www.tch.ru

E-mail: info@tch.ru

В сфере гостеприимства наша гостиница работает более тридцати лет. Ее удобное расположение позволяет за считанные минуты добраться до делового центра города, что делает гостиницу прекрасным выбором как для туристов, так и для деловых людей.

Новые времена потребовали коренного изменения сложившейся системы работы. В 2002 году в гостинице был произведен капитальный ремонт. С 19 декабря 2003 года органом по сертификации ООО «Новосибирский центр сертификации и мониторинга качества продукции» гостинице присвоен уровень обслуживания и размещения – «две звезды». Сегодня с уверенностью можно сказать, что гостиница «Полеет» – это современный отель «три звезды». Все 68 номеров современно оборудованы, в каждом номере есть душевая кабина и туалетная комната, выполненные по европейскому стандарту.

Одна из важных задач коллектива – это достижение высокого уровня обслуживания клиентов, поэтому к каждому гостю работники гостиницы находят индивидуальный подход.

Учитывая территориальные месторасположение, мы плотно работаем с авиакомпаниями не только нашей страны, но и стран ближнего зарубежья. При заключении договоров предоставляем для авиакомпаний скидки. После длительных и тяжелых перелетов экипажи смогут отдохнуть в комфортных условиях, которые напоминают чистоту и уют родного дома.

Наша гостиница учитывает возможности и потребности практически всех социальных слоев общества. В гостинице «Полеет» действует гибкая система скидок и льготных тарифов, в частности, «Номер за полцены». Специальные тарифы предусмотрены для наших маленьких клиентов (до 18 лет), людей преклонного возраста и людей с ограниченными возможностями. Также есть тариф «Автомобиль».

Как одно из основных маркетинговых предложений всем проживающим в нашей гостинице предлагается **вкусный бесплатный завтрак** в уютном кафе, где можно приятно провести время.

Постояльцы гостиницы не будут испытывать даже малейших неудобств, поскольку «Полеет» – единственная гостиница в городе, где действует постоянная система очистки воды и горючего водоснабжения.

Персонал гостиницы поможет решить вопросы по уходу за личной одеждой гостей, которые могут всегда рассчитывать на профессионализм и внимательное отношение.

Введен также ряд дополнительных услуг, которыми пользуются почти все гости гостиницы. Это камера хранения, сейф в зоне администратора, телефонная междугородная и международная связь.

Для деловых людей в гостинице созданы условия не только для отдыха, но и для ведения дел. Гостям предлагаются услуги офис-центра: Интернет, дополнительный телефон, факс-линия, копировальное оборудование.

Вопрос безопасности и спокойствия проживания волнует нас в наибольшей степени. Поэтому в гостинице **круглосуточно работает служба безопасности**.

Еще совсем недавно гостиница «Полеет» была структурным подразделением ОАО



Лариса КАРСКОВА,
директор гостиницы

Гостиница «ПОЛЕТ», г. Сургут, 300 м от Аэропорта
e-mail: poletservice@mail.ru, www.poletservice.ru
Директор гостиницы – тел.: 8(3462) 770-265.
Администратор – тел.: 8(3462) 770-160,
факс: 8(3462) 770-280.



ГОСТИНИЦА «ПОЛЕТ» – ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА СУРГУТА

ООО «Авком-коммерческая авиация» действует на рынке бизнес-перевозок уже более пятнадцати лет. За это время компания прочно заняла свою нишу и приобрела имидж высококомфортабельного и надежного авиаперевозчика. И совсем не случайно генеральным директором «Авкома» Е.Ю. Бахтина уже на первый год избирают президентом Ассоциации деловой авиации России. О том, что нового появилось в работе компании «Авком», Ассоциации деловой авиации в этом году, — наша беседа с Е.Ю. Бахтиным.



Евгений БАХТИН:

«РАЗВИВАЕМ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ»

— Уходящий 2005 год был не простым, — подчеркнул в самом начале беседы Евгений Юревич. — Но мы и не ожидали легкой жизни. Бизнес и самолетообочность — понятия несовместимые. Самое главное для нас, что продолжается дальнейший рост компании, что она успешно развивается.

В этом году мы освоили два новых направления работы: программу «JET TRAVEL CLUB» и поставку-продажу самолетов деловой авиации российским клиентам.

Программа «JET TRAVEL CLUB» основана на выполнении бизнес-перевозок по фиксированному низкому ценам за ежемесячный членский взнос. По заказу заказчика самолет прибывает в любой указанный пункт России, СНГ или Европы или сразу вылетает с клиентом по назначению из аэропорта Шереметьево. Мы гарантируем наличие самолета при заказе за 48 часов до предполагаемого времени вылета. Эта система позволяет использовать самолеты деловой авиации по ценам, приближенным к равным тарифам первого класса авиакомпании. Естественно, при этом предоставляется все преимущества бизнес-самолета.

Цель данного проекта — привлечь возможно большее число российских пользователей деловой авиации. Соответственно, чем больше будет пользователей, тем дешевле ее будет.

Число участников клуба постоянно растет. Сегодня в нем состоит уже больше двадцати пяти

постоянных членов. Это не только нас радует, но и убедительно подтверждает, что мы находимся на верном пути.

Другое важное направление, которое мы начали реализовывать в ушедшем году, — это, как и уже говорил, поставка и продажа самолетов деловой авиации российским клиентам.

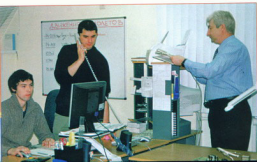
Вы знаете, что в настоящее время россияне купили порядка семидесяти воздушных судов, которые держат за границей. Мы идем по другому пути: предлагаем воздушные суда не супер-дорогого класса, а реально доступные для средних и некрупных фирм. Кроме того, продажу осуществляем комплексно: не просто поставку воздушного судна, но и легализацию его в России. Иными словами, делаем так, чтобы российский клиент, приобретя самолет, получил право законным образом использовать свое приобретение.

— То есть, поставка клиенту воздушного судна, вы передаете и полный пакет документов на него?

— Совершенно верно. Кроме того, мы обеспечиваем техническую поддержку воздушному судну. Поддерживаем его летную годность, предоставляем нам базу технического обслуживания в Шереметьево и Домодедово. Иными словами, помогаем клиенту не только приобрести самолет, но само по себе довольно простая операция (если деньги — купил, но делаем так, чтобы самолет летал, причем летал именно тогда, когда нужен его владельцу. Это более сложная задача. Вместе с тем мы проводим подготовку авиационного персонала, вплоть до обучения летному делу самого владельца.

— А где проводите такую подготовку?

*Операционный офис.
Слева направо:
заместитель
А.Мельников,
В.Михайловский
и руководитель
офиса А.Евдокимов.*



— Это уже по желанию владельца. Можно и в России, в соответствующих центрах и учебных заведениях, и за рубежом — по европейским или американским стандартам.

— Значит, контакты в этом плане оплачиваются?

— Абсолютно нет.
— А какие самолеты поставите своим клиентам?

— Сертифицированные в России. Диплоном своей страны.
Самое главное, что нас отличает от других поставщиков, — мы предоставляем эту услугу в комплексе. Не просто продажа самолета, а весь набор услуг, связанных с его эксплуатацией, содержанием и т.д.

— Так называемое послепродажное обслуживание, которое всегда у нас в стране хромало на обе ноги?

— Совершенно верно. Это очень интересное направление работы компании. Ну и плюс к тому — у нас постоянно растет парк воздушных судов, растут объемы перевозок...

Парк «Авкома» насчитывает семнадцать самолетов. Все они имеют не только российские но и европейские или американские разрешительные документы на эксплуатацию.

— А в чьей собственности находятся самолеты?

— Часть воздушных судов принадлежит владельцу и эксплуатируется только в его интересах. Есть также, которые частично эксплуатируются в интересах владельца, а частично используются для других целей. Есть арендованные нами или принадлежащие нам полностью.

Форма собственности для нас принципиального значения не имеет, поскольку мы получаем плату за услуги, а не за самолеты.

— С новыми направлениями ситуация понятна. Ну а как развиваются традиционные?

— Мы по-прежнему ориентированы на обслуживание деловых людей, максимальное, и это особенно важно — оперативное удовлетворение их запросов. Обслуживаем корпорации, их управленческий персонал. Туристов, разумеется, не возмем. Все наши самолеты — салонного типа, они не предназначены для перевозок большого количества пассажиров. Для этого существуют чар-

терные компании. Да и услуги пока еще еще по карману российским туристам.

— Чем еще вы характерны уходящий год?

— В аэропорту Домодедово введен в эксплуатацию наш бизнес-центр, который пользуется все большей популярностью. Многие дорогие люди, фирмы которых расположены на юге или юго-востоке Москвы, предпочитают летать именно сюда. Им это удобнее, чем из Шереметьево. А вообще в области бизнес-авиации гораздо дальше продвинулся аэропорт Внуково. Оттуда выполняются 60–65 процентов всех бизнес-перелетов московского аэроузла. Внуково удобно для бизнес-авиации тем, что оно менее загружено, чем Домодедово и Шереметьево. Там грохот и со слухами, и с раздражением на полеты, и с другими процедурами.

— Кстати, изменились ли что-нибудь за этот год в организации бизнес-перелетов? Ведь раньше, насколько мне известно, дело порой доходило до абсурда: на получение разрешительных документов требовалось столько времени, что отлетать всякий смысл в выполнении рейса, и клиент уходил к другому перевозчику.

— Подождав определенные, конечно, есть. Формально «добро» на полет можно получить за три часа до вылета. Но в жизни получается так не всегда. Хотя у «Аэкома» есть рекорд оперативности. Бизнесмен по пути в Шереметьево застрял в автомобильной пробке и понял, что опаздывает на регулярный рейс. А промедление для него грозило обернуться серьезными осложнениями. Тогда по мобильному телефону он связался с нашими службами, и те смогли за сорок минут организовать его вылет. Наш клиент был спокоен, а чем он искренне признателен сотрудникам компании.

— Нуркина можно организовать вылет за сорок минут? Даже имея все разрешения, когда все подготовит самолет, экипаж и т.д.

— Безусловно, но то было очень удачное стечение обстоятельств. Самолет и экипаж были подготовлены для выполнения рейса с другим заказчиком, а тот буквально в последний момент отказался. Так что и нам, и нашему новому заказчику просто зарево повезло.

— Евгений Юрьевич, а сколько в компании экипажей?

— Сейчас горючка двадцать. В основном это летчики первого класса. Причем, достаточно молодые. «Старинам» у нас трудно — они привыкли к рейсам строго по расписанию, да и авиации никогда не летали. Видя на отечественных самолетах экипаж всегда состоит из четырех-пяти человек, а у нас нет ни штурмана, ни бортирника, ни бортордиста — два пилота, и все.

— Всебыл горючка, с летным составом проблем немало. Сейчас к нам должны бы пригнать пилотов, окончивших училища в середине девяностых годов, а их нет. Сами знаете, какая участь постигла летные учебные заведения с переходом на рыночную экономику. Самый настоящий крах, и его последствия еще аукнутся.

— Как отразилась на вашей работе административная реформа?

— Складывается впечатление, что реформа бизнеса касается чиновников, менеджеров производственных. Хотя, конечно, все эти перестройки в системе управления отраслью бесследно не проходят. Одни структуры упраздняются, другие возникают, одни кадры уходят, другие, говоря языком летчиков, слишком долго подгоняют к ногам пилота, а дело в итоге стоит на месте, если не откатывается назад. Но в все-таки по натуре оптимист, а потому верю, что команда управленцев и в центре, и в регионах в конечном счете будет действовать эффективно.

— Кстати, что вы можете сказать о своей команде?

— Прежде всего это команда профессионалов, на каждого можно положиться в самой сложнейшей ситуации. Прекрасно знает свое дело мой первый заместитель Всеволод Николаевич Скрипко. Это очень деятельный и опытный менеджер, прошедший крепкую закалку еще в аппарате Министерства гражданской авиации

СОСР. Самой высокой оценки заслуживают Щербасов, Воложенов, Петраков, Филатов. Каждый из них энергично и умело ведет свое направление работы, обеспечивая общий успех компании. Добросовестно трудятся и менеджеры других звеньев, включая самых низовые. Опытно говоря, по-другому и нельзя. Это в советские времена нередко платили зарплату за клочок в штатном расписании, а как человек работал, знали далеко не все и не всегда. Сейчас все на виду друг у друга, и зарплата каждого зависит не от присутствия на рабочем месте, а от конкретной отдачи.

— Евгений Юрьевич, а теперь вопрос к президенту Ассоциации деловой авиации. Есть ли у нее судимые услуги?

— Пока особыми услугами пользоваться не могу. Ведется рутинная работа по совершенствованию нормативной базы, оставаясь интерес-



Секретарь федерального бюро
С. Савельева

ности и соответствующего контроля. Это обобщивая, а не только российская специфика.

Во-вторых, «кабри» наших воздушных судов не таких, как в коммерческой авиации. Эффект от их завала и использование в террористических целях не может быть таким, который выселил, к примеру, атаку на Всемирный торговый центр в Нью-Йорке в сентябре 2001 года.

Тем не менее мы не ослабим бдительности. Да и наши пассажиры имеют собственные службы безопасности, которые тоже вносят свою лепту в это важное дело.

В заключение, пользуясь случаем, хотел бы поздравить заказчиков и партнеров «Аэкома», всех читателей журнала «Грандканал авиации» с наступлением 2006 года и пожелать каждому доброго здоровья, благополучия и больших успехов во всех начинаниях.

Беседовал А.МХАЙЛОВ.

а/п Шереметьево.

Продюсер-кассир магазина бестоалкогольной
торговли Ю.Семковская

Фото В.ГРЕБНЕВА.

Руководитель фискально-экономического
отдела М.Алексеева

сов деловой авиации в государственных органах, объединяя усилия входящих в Ассоциацию авиакомпаний.

К сожалению, очень сильно ощущается разобщенность компаний. Каждый норовит оплестись в своей «норе» — авос пронесет. Промо-таки синдикат Монтеки и Капулетти: большая стена неадекват друг к другу и очень слабая способность к тому, чтобы сообща решать проблемы.

— Хурская психологика, да?

— Ближе к тому. Как когда-то на Руси была княжеская разобщенность, так и у нас кое-кто норовит действовать сам по себе, не считаясь с интересами других.

Тем не менее Ассоциация не утратила своей роли и значения. Растет она и численно. В ноябре прошла очередная конференция, которая подвела итоги работы за год и утвердила нового члена. А это как-никак позитивный момент.

— И последний вопрос: уходящий год характерен усилением мер по борьбе с терроризмом на воздушном транспорте. Что сделано в этом смысле в «Аэкоме» и других компаниях бизнес-авиации?

— К счастью, бизнес-авиация не столь привлекательна для террористов. Во-первых, уровень безопасности у нас существенно выше, чем в обычной авиации, а во-вторых, и террористам это хорошо известно. Наш пассажир «чужинский» и обслуживается не в общем лотке, а строго индивидуально, с соблюдением всех мер безо-



■ ОБСЛУЖИВАНИЕ

В декабре 2005 года отмечает свое пятнадцатилетие «дочка» «Аэрофлота» – ООО

«Аэропорт Москва» – компания по обслуживанию грузовых авиатранспортных средств в аэропорту Шереметьево. С первых дней существования она возила грузы на высочайшее качество выполняемых работ. С тех пор прошло пятнадцать лет, сменился общественный строй, а визитная карточка компании по-прежнему – высокий сервис и качество обработки грузов. Современное оборудование, квалифицированный персонал, наличие необходимых сертификатов и лицензий, в том числе международных, позволяют компании быстро и качественно выполнять работы по обслуживанию почты и грузов на всех типах самолетов. Сегодня «Аэропорт Москва» обслуживает в месяц до двух с половиной тысяч рейсов ОАО «Аэрофлот» – Российские авиалинии, «Люфтганза» и других известных мировых авиаперевозчиков. «Аэропорт Москва» успешно проводит обработку и транспортировку любого груза – дипломатического, крупногабаритного, тяжеловесного, опасного, скоропортящегося, что отвечает запросам самого требовательного клиента. Сегодня «Аэропорт Москва» занимает ведущее место на рынке и уверенно смотрит в будущее.



«АЭРОПОРТ МОСКВА»: ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ НА РЫНКЕ

Полтора десятка лет успешной работы свидетельствуют о том, что предприятие «Аэропорт Москва» нашло свое место в сфере авиатранспортного бизнеса и продолжает удерживать прочные позиции на рынке. Учредители ООО «Аэропорт Москва» – авиакомпания «Аэрофлот», немецкая компания «Глоубри-Гранд» ГмБХ и японская «Проко Эйр Сервис Инк.». При этом доля «Аэрофлота» составляет более 50 процентов, к тому же российская авиакомпания является для предприятия главным работодателем. Впрочем, так и задумывалось пятнадцать лет назад, когда российский национальный авиаперевозчик, всерьез взявшись за повышение качества своих услуг, создал в партнерстве с немецкими специалистами совместное предприятие «АЭРОПОРТ МОСКВА». Были привлечены западные ноу-хау, в первые годы на предприятие работали немецкие специалисты, которые помогли своим коллегам-россиянам освоить самые современные технологии. Большинство российских специалистов «Аэропорта Москва» прошли стажировку за рубежом в ведущих учебных центрах Европы: в Берлине, Франкфурте-на-Майне, Мюнхене, Лондоне, Колонгагене, Осло. Компания всегда уделяла особое внимание подготовке своего персонала. Ее специалисты по-прежнему проходят стажировку в лучших учебных центрах Европы.

– Сегодня, – отмечает генеральный директор «Аэропорта Москва» Александр Новичков, – в штате предприятия лишь один немецкий специалист, весь остальной персонал – российский. Если же говорить об объемах выполняемых нами работ, это около 40 тысяч тонн грузов и почты, обработанных в 2004 году, и свыше 50 тысяч в нынешнем. Сегодня мы обслуживаем все внутренние рейсы «Аэрофлота» и часть международных. В целом это



около 40 процентов от общего объема работ, выполняемых компанией. Около 20 процентов от общего объема наших работ составляет обслуживание рейсов авиакомпании «Люфтганза». Среди клиентов «Аэропорта Москва» – авиакомпании «Австрийские авиалинии», «Волга-Днепр», «Авиастар-Ту» и ряд других иностранных и российских авиаперевозчиков.

– У предприятия есть филиал в Новосибирске. Планируется ли открытие таких филиалов в других аэропортах?

– Новосибирский филиал «Аэропорта Москва» финансируется уже несколько лет и по-прежнему остается перспективной структурой для нашего бизнеса. Планируем дальнейшее развитие нашей филиальной сети. Это будет касаться как внутри-российских регионов, так и стран дальнего и ближнего зарубежья. Но основной нашей целью остается дальнейшее развитие в Шереметьево, где есть большой

объем работ и перспективы для расширения деятельности. Наши складские помещения уже задействованы практически на сто процентов, в то время как компания в состоянии обработать значительно больше груза, что вынуждает нас искать пути расширения. Сегодня прорабатывается вопрос о совместной деятельности с международным аэропортом Шереметьево. «Аэропорт Москва» – дочернее предприятие «Аэрофлота», а ведущий российский авиаперевозчик страны является базовым в аэропорту Шереметьево. Общим партнером было бы выгодно объединить усилия, причем, это как раз тот случай, когда простое арифметическое действие – два плюс два – дает не четыре, а шесть или даже восемь. Другими словами, сложение возможностей дочерней компании «Аэрофлота» и аэропорта может стать экономически рациональным шагом, открывающим серьезные перспективы.

— Как можно охарактеризовать нынешний год в деятельности предприятия «Аэропорт Москва»?

— Считаю, год был для нас удачным. На 30 процентов выросли объемы работ, соответственно, увеличились доходы. Это означает, что больше средств мы сможем вкладывать в дальнейшее развитие предприятия. В частности, планируем дополнительно закупить современное оборудование, спецтехнику.

В этом году провели реконструкцию грузовой склада. Его проектная мощность была 22000 тонн груза в год при условии хранения десять суток. В силу того, что изменились некоторые законодательные документы — в первую очередь Таможенный кодекс, по которому теперь таможенный оформление не должно длиться более трех суток — сроки хранения грузов, естественно, сократились. Благодаря реконструкции объем склада увеличился, и теперь его мощность составляет около 60000 тонн груза в год. В ходе реконструкции были уменьшены проходы между стеллажами, закуплена специальная техника, которая может работать в ограниченном пространстве. Учитывая большое количество грузовых рейсов, обрабатываемых нашей компанией в аэропорту Шереметьево, активно используем специализированные паллет-транспортеры, которые позволяют быстро и качественно обслуживать данные категории рейсов. Эта технология используется во многих аэропортах мира, но в России была внедрена впервые и применяется только нашей компанией.

Следует отметить, что услуги «Аэропорта Москва» востребованы и интересны для клиентов прежде всего в силу того, что мы выполняем практически весь комплекс услуг по работе с грузом. Скажем, кроме разгрузки самолета, доставки груза на склад, его складской обработки, предоставляем брокерские и транспортные услуги. У предприятия есть лицензия таможенного перевозчика, и мы можем доставлять таможенные грузы в разные города России. Это очень удобно для клиентов, особенно, когда груз приходит в аэропорт несколькими рейсами. В таком случае мы консолидируем его, а затем доставляем на автотранспорте в пункт назначения, скажем, Казань, Самару или в какой-либо другой город России. Соответственно, клиент в состоянии переложить на наши плечи все заботы по получению груза.

Спрос на подобную услугу растет. Когда этот бизнес два года назад начинал развиваться, его трудно было оценить с точки зрения экономики. Сегодня доставка грузов автотранспортом выделена на предприятия в самостоятельное направление.

Что еще нам удалось сделать в уходящем году? Прежде всего, серьезно повы-

сить саму организацию нашей аэропортовой деятельности с использованием системы менеджмента качества как одного из основных инструментов. Предприятие имеет международные сертификаты соответствия стандартам ISO 9001: 2000, другие международные и российские сертификаты. Вместе с тем, считаю, существование системы качества «в бумагообразном» то есть формальном исполнении, отвлеченном от реального производства, является «ненормальной» практикой, с которой необходимо бороться. Продолжаем развивать реальную мотивацию подразделений предприятия и его работников на достижение установленных показателей качества своей деятельности. Уверен, пределов совершенства в данной области нет. Мы провели большую работу, что привнесло свои результаты: аудиторские проверки «Аэрофлота» и «Лифтгазсы», проведенные в течение года, не выявили ни одного значительного несоответствия требованиям внутренним стандартам этих авиаконголий.

— У предприятия есть мастерские по обслуживанию перронной техники. Как развивается этот бизнес?

— В свое время мастерские создавались для поддержки в исправном состоянии спецтехники нашего предприятия, но сегодня это действительно еще одно направление бизнеса. У нас есть договоры с несколькими западными фирмами, специализирующимися на поставке и обслуживании перронной техники, по которым «Аэропорт Москва» является их официальным представителем в России. Наши специалисты прошли на этих фирмах обучение, стажировку и теперь имеют право на выполнение сервисных работ, проведение необходимого обучения персонала, занятого в эксплуатации данной техники. Мы уже обслуживали перронную технику в Домодедове, Казани, Перми и других российских аэропортах.

В этом году также приступили к развитию нового направления. Учитывая потребности российских аэропортов в обновлении парка спецмашин (техника у них в основном старая, а на новую, тем более импортную, средств практически ни у кого нет), организовали подразделение, которое может помочь аэропортам в приобретении как новой, так и бывшей в употреблении перронной техники. Мы сами некогда приобрели технику иностранных производителей с десятилетним сроком эксплуатации, после чего уже прошло еще десять лет: а она по-прежнему успешно работает. При уходе и нормальном обслуживании такие машины могут служить долго и обходиться значительно дешевле новых. У наших сотрудников есть опыт эксплуатации зарубежной спецтехники, мы знаем, где ее можно приобрести и готовы оказать в этом вопросе помощь. Поэтому создали отдельное подразделение. Инте-

рес к этой услуге со стороны российских аэропортов есть. В частности, недавно проработали коммерческие предложения по закупке спецтехники для аэропорта Калининграда.

— Будет ли компания расширять сферу предоставляемых услуг?

— Мы не собираемся отказываться от новых и перспективных направлений бизнеса, если они не мешают нашей основной задаче — коммерческому обслуживанию воздушных судов. Это всегда отличало предприятие «Аэропорт Москва». К примеру, у нас есть участок по ремонту контейнеров и паллет — единственный, пожалуй, по уровню оснащенности в России. Чтобы качественно выполнять ремонт авиационных средств пакиетирования, подготовили персонал с помощью известной фирмы — производителя контейнеров и паллет «Do KaSol». Сегодня можем предложить услуги по дефектации и ремонту авиационных контейнеров различных типов как отечественного, так и импортного производства. Проводим их окраску, восстанавливаем логотипы и идентификационные номера. Конечно, в первую очередь ремонтируем контейнеры «Аэрофлота», но обращаются к нам и другие авиаконголии.

По-прежнему успешно обслуживаем автомашины фирм «Мерседес», «Ауди», «Фольксваген», поскольку имеем для этого все необходимое: обученных в Германии специалистов, прекрасное оборудование. Но для нашей компании автосервис не является основным видом деятельности, мы не концентрируем свои усилия на развитии этого направления.

— И последний вопрос: отношение «Аэрофлота» к своему «детищу» — предприятию «Аэропорт Москва»?

— Самое благоприятное и заботливое. «Аэрофлот» — инициатор многих проектов предприятия. Большую помощь оказывают члены Совета директоров «Аэропорта Москва» — руководители различных подразделений авиакомпании И. Дмитриченко, А.Горшко, В.Смирнов, Д.Смирнов. Мы чувствуем поддержку «Аэрофлота», понимание наших проблем, и это очень помогает в работе.

— Александр Вячеславович, gestattet поздравить коллектив «Аэропорта Москва» с пятнадцатилетием предприятия, за судьбой и развитием которого журнал следит все эти годы. Надеемся, что и впредь информация о нем будет появляться на страницах «Гражданской авиации».

Беседу вел В.ШНТОВ.

а/п Шереметьево.





**ЗДЕСЬ ЖИВУТ
ДЕЛОМ И...**

ВОСПОМИНАНИЯМИ

Сорок лет назад на карте Москвы появился новый авиационный объект – гордской аэровокзал. Он расположился совсем рядом со знаменитым Ходыньским полем, на Ленинградском проспекте. Время, события последних лет многое изменили в нашей жизни. Не обошли они стороной и московский аэровокзал. Чем и как живет он сегодня? Об этом беседа с генеральным директором ООО «Аэровокзал» В.А. ХВАЛЬКОВСКИМ.

— Василий Алексеевич, Вы недавно на посту генерального директора, но уж коли приняли его, наверняка хорошо знакомы с историей своего предприятия...

— Конечно. Открытие в декабре 1965 года столичного аэровокзала стало важным событием в истории московского авиационного узла. Да и вообще в истории российской авиации, если учесть, что Москва являлась и является конечным и отправным пунктом для многих воздушных судов, выполняющих основные внутренние и международные рейсы.

Жизнь в аэровокзале не загладила ни на минуту. Здесь круглосуточно продавались авиабилеты, регистрировались пассажиры и их багаж, один за другим от привокзального перрона отправлялись рейсовые автобусы до столичных аэропортов – в Шереметьево, Внуково, Домодедово и Бяково. Пассажиры, проходя регистрация, автобусом доставлялись прямо к трапу самолета.

Надо отметить, что здании аэровокзала по тем временам было ультрасовременным. Построили его из стекла, бетона, алюминия и шумопоглощающих пластинок. Оно считалось одним из крупнейших сооружений подобного типа в



мире. Рассчитан аэровокзал был на обслуживание трех тысяч пассажиров в час.

Внутри вокзала помимо авиационных касс, регистрационных стоков располагались рестораны с банкетным залом, кинозал, парикмахерская, комната матери и ребенка, медицинский пункт, многочисленные киоски, в которых продавались свежие газеты и журналы, сувениры. Много лет в аэровокзале действовала выставка-экспозиция, посвященная истории российской гражданской авиации. Особый интерес ее посетителей, конечно, вызывали прекрасно выполненные макеты ответственных подразделений.

— В то время адрес Ленинградский проспект, 37, наверное, был известен всем москвичам и гостям столицы...

— Он и сейчас известен многим. Некоторым по старой памяти, а другим потому, что здесь по-прежнему можно воспользоваться транспортными услугами, провести интересно свободное время, сделать каки-то покупки.

Перестройка и развал общесоюзного Аэрофлота не принесли аэровокзалу ничего хорошего. Резкий взлет цен на авиабилеты стоил же резко снизил объем перевозок, следовательно, и доход. Основная функция аэровокзала – регистрация и отправка авиапассажиров в аэропорты заметно ослабла. К концу девяностых годов он фактически обслуживал лишь пассажиров тех рейсов, что отправлялись из Домодедова, наиболее дальнего и загруженного столичного аэропорта, и немного пассажиров аэропортов Бяково, Остафьево, Чкаловский. Перспектив аэровокзалом встал во всей полноте вопрос как выжить?

Первое решение, казавшееся наиболее простым и правильным, — сдать часть помещений и примыкающих к нему площадей, которые не требовались для обслуживания существующего числа пассажиров, в аренду коммерческим предприятиям. Там не менее, и оно требовало приложения немалых усилий. Солдаты предприниматели интересовали добротные, удобные помещения, а вокзал к тому времени изрядно поизносился: ведь ему было уже больше тридцати лет. Деньги же на капитальный ремонт, естественно, не было. Начали потихоньку, по мере поступления финансовых средств, зданию.

За последние годы много удалось сделать. Отреставрирован пассажирский зал, внутренние помещения, благоустроена площадь перед аэровокзалом. Поднятая реконструкция фасада придает облику здания некое современное звучание. Второе решение по дальнейшему развитию предприятия было более сложным — сохранение его как самостоятельной транспортной единицы, сохранение целостности коллектива и производственной инфраструктуры. Данную задачу мы также решили, но об этом чуть позже.

— Но сегодня объемы авиаперевозок вновь пополнили вверх. Конечно, авиалас-

жиром не так много, как в восьмидесятые годы, но уже и не так мало, как в девяностые...

К сожалению, появились новые факторы, которые существенно снижали возможность выполнять основную свою функцию, ради которой он, собственно, и строился. В первую очередь речь идет об угрозе терроризма. Возможность от аэровокзалов вылететь терминалом, в таком случае в городской аэровокзал, теоретически может дать террористам дополнительную возможность проникновения на борт самолета. С этим не поспоришь. И в прошлом году нам не пришлось совершать соответствия по авиационной безопасности, без которого работать с авиационными службами мы уже не могли. Это печально. Тем более что к нам долго еще приехали и знакомились люди, говоря: ведь так хорошо было, приехали в городской аэровокзал, проходили регистрацию, садись в автобус, а он тебя доставляет прямо к самолету...

Что касается доставки пассажиров в аэропорты, то, как известно, за последние годы wurden скоростные поезда к ряду ступенчатых аэровокзалов в Димитрове, в Кувшиново, в Кувшиново – от Кувшиново. Сие, конечно, хорошо и надеемся: вне на автомобильных дорогах сплошные пробки...

Выходит, аэровокзал сейчас вряд ли можно назвать структурной единицей?
— В известном смысле, да. Основная авиационная деятельность, напомним, осталась в аэропорте. Здесь по-прежнему круглосуточно работают авиакомпании по всем внутренним и международным направлениям. Работает хорошо организованная информационно-справочная служба. Несколько раз в месяц мы предоставляем за два автобуса, отправляющиеся к месту работы на Север. Наш зал – место их встречи, потом на автобусе все вместе они идут в открыто, там проходит регистрация – и в рейс.

Как и раньше, круглосуточно работают пассажирской зал, комната матери и ребенка, рабочий мидлтрак, кафе.

— И, наконец, хранители авиационного духа в аэровокзале являются люди, которые начинали работать здесь, когда главным клиентом был авиапассажир...
— Конечно, такие люди у нас есть. И их немало. Прежде всего следует сказать о службе организации пассажирских перевозок. Это основная наша служба, а возглавляет ее Наталья Александровна Андреева. В аэровокзале работает без малого четверть века. Она отличный организатор, к тому же умеет ладить с людьми. Несмотря на перипетии давности работы, ей удалось сохранить основной коллектив. И это стало залогом того, что в комбинациях условий служба продолжает работать профессионально, высокоэффективно.

Много лет отдал аэровокзалу и Владимир Анатольевич Яровой, начальник эксплуатационно-технической службы. Служба на должном техническом уровне поддерживает «бонусную» формулу здания аэровокзала, «сторону», наконец, уже четыре десятилетия. Недавно же упомянуть и об административно-хозяйственной службе, руководит которой Наталья Викторовна Есакова. И днем, и ночью сотрудники этой службы обеспечивают работу аэровокзала и вокруг него надлежащую чистоту и порядок.

И наконец, служба авиационной безопасности, отвечающая за безопасность всего здания и людей, находящихся внутри него, аэровокзала, за безопасную отправку пассажиров. О значении этой службы в наше неспокойное время говорить не приходится. За правопорядком в аэровокзале следят линейное отделение внутренних дел и «ЮП» – частное охранное предприятие. А всей службой авиационной безопасности руководит, наконец, — Наталья Викторовна Илюкина. У нас она работает сравнительно недавно, пришла пять лет назад. Но человек она наш, авиационный, потому что до этого работала в Шереметьево и занималась тем же видом авиационной безопасности.

Уже речь зашла о кадрах и службе, считаю необходимым заметить, что аэровокзал с большим уважением относится к своим ветеранам. Некоторые из них до сих пор в рабочем строю. Например, начальная служба службы организации пассажирских перевозок. Людмила Евгеньевна Солдатова, которая пришла в аэровокзал в 1968 году. Ее коллеги по службе — Людмила

Продвигая билетом на автобусы — за стойкой сидит старший кассир Ольга Ромашова, стоял администратор информационно-справочного бюро Юлия Евстафьева.

Илюкина, чей стаж работы составляет тридцать шесть лет. С 1969 года работает старшим кассиром Тамара Петровна Кузнецова. Годом раньше ее в аэровокзал пришла Тамара Федоровна Мамонкина, сотрудник административно-хозяйственной службы. Всего у нас почти тридцать ветеранов, работающих на предприятии более 20 лет. А всех тех, кто ушел на заслуженный отдых, объединяет Совет ветеранов под председательством бывшей командира аэровокзала Г.А. Куличина. Членом этой почетной организации, стареющей и морально и материально поддерживая своих членов.

— **Василий Алексеевич, в начале беседы Вы упомянули, что аэровокзал продолжает оказывать транспортные услуги. Не буду спрашивать, какие. Об этом нетрудно догадаться. Ведь над зданием теперь две большие надписи: «Аэровокзал» и «Аэровокзал»...**

— Да, основные наши пассажиры сейчас — люди, путешествующие на автобусах. Начиная с обслуживания туристических автобусов. Сейчас у нас официальный статус аэровокзала, и мы занимаемся в основном регулярными рейсами. Обслуживаем их практически так же, как раньше авиационные. Предоставляем полный комплекс услуг, необходимым пассажирам, оказавшим отклонения. Регистрируем отклонения. В обязательном порядке сотрудниками мидлтрака проверяют состояние здоровья водителей, выполняющих рейсы. Обеспечиваем безопасность при посадке пассажиров в автобус. Аэровокзал заключил договоры с рядом автоперевозчиков. Основные маршруты северо-западные — Минск, Смоленск, Тверское направление. Но есть и южные, работающие во время туристического сезона. Каждый месяц, в зависимости от сезона, обслуживаем от пяти до восьми тысяч пассажиров.

Возможно, недалеко, когда наш аэровокзал назовут международным. Мы тесно сотрудничаем международными автобусными перевозчиками, например с транспортной компанией «Байер-Байер», чьи комфортабельные автобусы совершают рейсы по всей Европе. Россияне, воспользовавшись услугами этой компании, могут добраться автобусом и до Парижа, и до Милана, и до Неаполя, и до Рима, и еще до двадцати с лишним европейских городов. И начнется их путешествие от здания московского аэровокзала.

— **Рассказывают, когда московский аэровокзал только распахнул двери, рядом с ним находились вертолетная площадка, и какое-то время пассажиров с самолетом доставляли**

Ветеран аэровокзала работница службы пассажирских перевозок
Евгений Самсонов и Наталья Андреева.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



и на вертолетах. А в последнее время вновь заговорили об использовании вертолетов для перевозки пассажиров в аэропорты...

— Три года назад мы серьезно обсуждали вопрос об открытии линии авиалинии «Аэровокзал-Шереметьево». Однако в дальнейшем этот проект пришлось отложить на неопределенное время. В первую очередь в связи с тем, что планы над Москвой строго ограничены. Скажу openly



Заботливым организатором Ольги Турсовой возглавляет службу мидлтрак.

Если ядуть, к нашей радости, аэровокзал вновь станет нужен как предприятие в первую очередь авиационное, мы готовы будем тут же приступить к обслуживанию авиационных рейсов. Ведь мы создали для этого все и людей, и площадки, и технологические оборудование.

— **Удли нам!**

Беседу вел Т. СВОБОДА.

с Москва.



■ ДОСУГ

Знаменитая
Мейба Джойс
своим участием
в концерте
украшает клуб
«Белый рояль».



ДЖАЗ – ЭТО ОКЕАН ЧУВСТВ

МЫ УЖЕ РАССКАЗЫВАЛИ О МОСКОВСКОЙ ГОСТИНИЦЕ «АЛТАЙ», КОТОРАЯ СТАРАНИЯМИ ДИРЕКТОРА ОЛЬГИ ВЛАДИМИРОВНЫ КУЛЕШОВОЙ И ЕЕ КОЛЛЕГ ВСЕГО ЗА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПРЕВРАТИЛАСЬ НЕ ТОЛЬКО В СОВРЕМЕННЫЙ ОТЕЛЬ ЕВРОПЕЙСКОГО УРОВНЯ, НО И СТАЛА УЮТНЫМ И ПРЕСТИЖНЫМ ЦЕНТРОМ ДОСУГА МОСКВИЧЕЙ И ГОСТЕЙ СТОЛИЦЫ. СОВСЕМ НЕДАВНО В ГОСТИНИЦЕ ОТКРЫЛСЯ ПРЕКРАСНЫЙ РЕСТОРАН С ИЗЫСКАННЫМ ИНТЕРЬЕРОМ И ОТЛИЧНОЙ КУХНЕЙ – РУССКОЙ, КАВКАЗСКОЙ, ИТАЛЬЯНСКОЙ, ФРАНЦУЗСКОЙ. НО И ЭТО НЕ ВСЕ. НА БАЗЕ РЕСТОРАНА ПОЛУЧИЛ ПОСТОЯННУЮ «ПРОПИСКУ» ДЖАЗ-КЛУБ «БЕЛЫЙ РОЯЛЬ», ГДЕ МОЖНО ПОСЛУШАТЬ ДЖАЗОВУЮ МУЗЫКУ В ИСПОЛНЕНИИ МАСТИТЫХ РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ДЖАЗМЕНОВ. ПО ВОСКРЕСЕНИЯМ ТАМ ВЫСТУПАЮТ МОЛОДЫЕ ДАРОВАНИЯ – ДЕТСКИЕ ДЖАЗОВЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ, КОТОРЫЕ ПРИДАЛИ ДЖАЗ-КЛУБУ ОСОБУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ.



С благодарностью
Корреспонденту
Дмитрию Давыдову

— Ольга Владимировна, но почему джаз, а не классика, например, не другие музыкальные направления?

— Джаз — это слабость. Я ценю в нем прежде всего импровизацию. Это музыка людей тонкой организации, интеллектуальная, которая высвечивает в человеке все самое лучшее. Джаз — это любовь, страсть, волнение, темперамент, действие. Это безграничный охват чувств. Наконец, это музыка, которая никогда не вызывает злорадия. Наконец, она объединяет и объединяет людей, делает их добрее и красивее.

И еще: джазом нельзя заниматься вполсилы. Но та музыка. Она требует полной самоотдачи, и это прекрасное лекарство в наше сумасшедшее, полное стрессов и разочарований. Как тут не вспомнить слова великого джазмена Олега Леонидовича Лундстрема, увы, ушедшего недавно из жизни: «Если ты сегодня не джаза на шаг, то завтра он от тебя — навсегда».

Мне кажется, что, основав «Белый роль», мы послали семена в благодатную почву. К нам потянулись поклонники джаза, которые хотят провести романтический вечер, отметить знаменательное событие в жизни, наконец, просто расслабиться под такую музыку джазового оркестра.

Кстати, есть среди них и детки. Думаю, это совсем не случайно. Детная профессия требует полной отдачи физических и духовных сил, связана с высочайшей ответственностью, а зачастую и риском. Как тут в дни, свободные от многочисленных забот, не воспользоваться у нас клубом. Тем более что гостиница «Алтай» находится в тридцати минутах езды на автомобиле от аэропорта Шереметьево, а район «Отрадное», где живут многие работники «Аэрофлота» и другие авиационники, — наш ближайший сосед.

— Кто же определяет программы джазовых вечеров? Неужели опять Вы, Ольга Владимировна? Разве мало Вам картинной галереи известных художников-импрессионистов, медико-диagnostического оздоровительного центра «Алтай» и других инициатив, реализованных в «Алтае»?

— Не надо приуменьшать мою роль. Без команды единомышленников я одна ничего бы не добилась. А что касается программы джаз-клуба, то у нас есть арт-директор Владимир Казауанский. Профессионал высшего порядка, он не нуждается в представлении. За его плечами огромный опыт организации и проведения крупных международных джаз-фестивалей и концертных программ в Московском международном Доме музыки, городах России и ближнего зарубежья. Он прежде джазу до самоубийства, постоянно отслеживает все, что происходит в джазовом мире, и пользуется непревзойденным авторитетом у джазменов.

С его легкой руки к нам потянулись московские и зарубежные джазовые зилты. Свои новые проекты на сцене «Белого роля» показали Алексей Кузнецов, Владимир Динилин, Валерий Кирилов, Аруз Гуверян. У нас всегда желанные гости Игорь Бриль и его сыновья — Александр и Дмитрий. Мы с радостью принимаем талантливых музыкантов — новой волны — Якова Осена, Алексея Подымкина, Владимира Местеренко, Ану Королеву, Петра Ивашина. Из маститых зарубежных джазменов в клубе выступил Эбигней Намисловский, французский гитарист Фредерик

Белинский, «русский американец» Валерий Писонарев, певец из США Григорий Портер совместно с трубачом из Нью-Йорка Мэвменом Вайном и российским трио Арсением Овруцкого. И это только начало.

В клубе также успешно выступили музыканты из «джазовых» городов России, в частности, группа «Джай» из Казани. Ждем в гости квартет гитариста Тима Дирроффея из Архангельска, есть предложения из Санкт-Петербурга. Россия богата джазовыми талантами, и «Белый роль» дает возможность озвучить новые имена из разных ее регионов. Прием, в разной джазовой стилистике — мэйнстрим, пост-бop, ритм-энд-блюз, джаз-рок, фьюзи, этно-джаз... Критерий для этого только один — талант и высокая творческая планка музыкантов.

— А как насчет детских дарований?

— Вы знаете, что к ним у нас особое отношение. Завсегда даем музыкальных «посиделок» по достоинству оценит и нашу юную вундеркиндю из музыкальной школы им. И.О. Дунаевского и других детских коллективов. А меня они просто восхищают зрелыми не по годам выступлениями. Не буду опережать события, но впереди джазовых гурманов ждут у нас в клубе новые встречи с юными исполнителями.

— Ольга Владимировна, а что еще можете осуществить в ближайшем будущем?

— Прежде всего будем совершенствоваться, если так можно сказать, техническую базу. Ведь джаз-клуб — это еще и предприятие с набором современных технологий и аксессуаров.

Надеемся, к примеру, приобрести прекрасную ударную установку, чем снимля старую головную боль. Теперь у нас нет проблем с качеством звука. Это подчеркивают все без исключения музыканты.

Заканчиваем монтаж плазменных мониторов. С января в в строй посетители «Белого роля» получат счастливую возможность с помощью DVD и видеозаписи оказаться на престижных джаз-фестивалях, клубных и концертных площадках мира.

Будем отмечать даты рождения великих музыкантов, памятные даты мирового джаза, покажем всех выдающихся солистов в истории этого жанра.

Намерены также расширить площадку нашей сцены. Конечно, не до формата big-band, но чтобы ансамбль из восьмидесяти музыкантов чувствовал себя комфортно.

Посетители «Белого роля» в новом году получат красивый календарь с портретами джазовых исполнителей, украсивших нашу сцену. Любителям сувениров предложим майки, бейсболки и брелок с символикой нашего клуба.

Есть и творческие задумки. Например, провести фестиваль, посвященный памяти великого Майлса Девиса. Многие джазмены черпают вдохновение в музыке этого гения. Но фестиваль — дело затратное, поэтому нужно найти спонсоров. Однако Париж, как говорится, стоит мессы.

— Ну что ж, Ольга Владимировна, остается только восхищаться жизнестойкостью и активностью клуба «Белый роль» и Вашей, тыфу-тыфу, неиссякаемой энергией. Желаю Вам и Вашему коллективу новых удач в наступающем 2006 году.

Беседовал А. ТРОШИН.
Фото Павла КОРБУТА.

с. Москва.



Ольга Казаова и гитарист Алексей Кузнецов.

Выступают юные дарования.



НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

ПЕРЕДОВЫЕ СТАТЬИ, ВЫСТУПЛЕНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Григоря В. «Сатурн» — планета моторов	6
Иванов В. Обсуждаем, чтобы выжить	12
И с победой возродилась	5
Лавитин И. Полет нормальный	12
Макарян А. Развитие авиации России	10
— обобщающая задача	10
На нас равняется страна	8
Она громил врага	5
Шегель Н. Время реформ,	
время надежд	2
Юрков А. Аэропорты России:	
каким им быть?	11

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Беликов В. Отсрочка больше не будет	7
Болдырев Н. Общественный откровенный диалог	4
Денисов С., Науменко И., Алаверди, как воздух, нужны законы	1
Иваненко А. «Дороги мои старинны...»	6
Михайлов А., Алаверди — второе дыхание	4
Кузнецов Б., Чепель Е., Чесноков В. Как нам организовать воздушное движение	11
Прицелов Б., Палуцуллини Г. Диспетчер УВД: эффективность обучения	3

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАКОМПАНИЙ, АЭРОПОРТОВ, СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Ардашев В. Нам встает на пути	1
Балашин В. Риск перелетчиков	12
Балкин Е. Родившим новое направление	1
Беликов В. Ночь старейшего аэропорта	9
Босых И. Не останавливаемся	8
— на достигнутом	8
Владимиров В. На любой вкус и выбор	5
Дунашвили десант в «Аэрофлоте»	12
Деревенсков Е. «Нефтезолот» — достойный партнер	6
Деревенсков Е. Строваем — это в партию	3
— откровенность	4,5
Дрозд Б. Для чего дальности компаниям?	4
Дубов Е. «Визитная картинка» региона	4
Зубов В. Конкеры «Собн» приглашают	8
— к сотрудничеству	8
Бродов В. Воздушные стражи порядка	4
Илларионов А. Без авиации у нас	1
— не прожить	11
Ильичев С. ТКП: проекты превращаются в жизнь	11
Каманин Д. «Большая часть потерянной уже позади»	11
Карацзин В. Природите, здесь вы	1
— будут рады	1
Карасова Л. Бостония «Полет» —	
высотная картинка Сургута	12
Киселов В. Для нас нет неразрешимых проблем	12
Кривякка Е. Курс — Северный Ирак	6
Кузнецов А. Первый в Сибири	7
Кузнецкий В. «Прогрессив» — самая	
строительная среда авиационной	
и самой авиационной среды строительных	
компаний	9
Кучеров В. Стремимся работать тибко	
Ленинград Г. «Голос Севера» —	
гарантия качества и надежности	12
Михайлов А. Клуб «Опыт» — реальный кладезь опыта	2
Михайлов А. «Каменидывайвалы» —	
вспомогательный	5
Михайлов А. Премьера в аэропорту	
Внуково	8
Мышлов Л. Воплоще достижимая цель	5
Николаев В. Любит спорт в «Аэрофлоте»	1
Носков А. «Аэропорт Москва» —	
лет на рынок	12

Полубоаринова М. «Аэрофлот» — выключил	
— обещания	4
Полосов В. Темней, когда на первом	
— курсе	10
Продченко Г. На международном уровне	2
Садерджинов Ю. Обязательно станем	
— лучшими	8
Севастьянов В. Саллаем — тогда	
— и раскошу	4
Сайбель В. Компания «Владивосток Авиа»	
— ждет пологонные и смешаные московский	
— аэро	3
Суворов Г. Здесь живут двумя и	
— космополитизмом	12
Суринев Р., Оганесов А. Грузопотоки	
— возрастает	6
Трошин А. Праздник в гостинице «Алтай»	6
Трошин А. Путь к успеху	12
Трошин Т. Это грозное имя терракот	12
Умаров Ш. На пороге нового тысячелетия	8
Уткин В. Шереметьево-3: прощай	
— в будущее	9
Хромов И. Многолетний опыт	
— и профессионализм	3
Чукаев И. Пассажир надор лобить	3
Шалоговинов В. Чему учат мировой опыт	8
Шатов В. Аэропорт Димитрадов	
— оспаривает будущее	11
Шатов В. «Аэрофлот» здесь будет	
— новый терминал	11
Шатов В. Вышли в победители	8
Шатов В. Партнер, которому можно	
— доверить	6
Шатов В. «Милитари» — гостиница	
— для дипломатии	12
Фомочев Г. Топографы небо СНГ	6

НАУКИ И ТЕХНИКА. УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ

Балашин Н. Хоршая авиационная	
— легендарная полет	2
Беликов В. Давно ли 100 века	12
Беликов В. Мы живем не тро	12
Белогорский С. ПЗ-90 на МС-84	2
— «Собн» — «Собн»	12
Беликов В. Оценки размыливаем, выносим	10
Векторов В. Кто работает в экстремальных	
— условиях	12
Выжить правдо, но можно	12
Галкина В., Кузнецов Б., Чесноков В.	
— Киво на борту — не мелочь	1
Гаджиматов В. Как омонить салон	
— авиалайнера?	1
Дрозд Б., Могилев В. Электронный билет:	
— задача компаниям	8
Защип В. Самолетчики для аэропортов	7
Иванов В. Аэропорт России — современные	
— технологии	3
Константиновский М. «Куло» управляет	
— оттраками	5
Лавитин Г. Исследовать, анализировать,	
— предпринимать	2
Мещалев для самолетов	2
Михеев С. Визитный универсал Ка-226	1
Пателев О. Тренировки к экстремуму	
— взрослые многократно	11
Савенский Ю. Продление ресурса:	
— как упростить процедуру?	11
Савенский Ю. Золотой обфобный куза	6
Серова В. Вот такая былабылка	6
Трунов О. «Новые опасности» — обновление	
— воздушных судов	10
Ту-154 летит экзотичнее	2
Чалов Н., Ивашкин В. Мн-38 — вертолет	
— нового поколения	6
Шатов В. Взорос слонет очень серьезно	9
Шегель В. Флагман отраслевой науки	10
Южков В. Лучшая краска для ВПТ	5

МЕЖДУНАРОДОВЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СВЯЗИ

Беликов В. «А-380» — суперлайнер дальних	
— маршрутов	7
Беликов В. «Боинг 787» — лайнер мечты	3
Беликов В. Летать безопасно, уверенно,	
— точно	8
Беликов В. Первая ласточка авиационно	
— 4	4
Беликов В. Россию приглашают в «ЭрБас»	6

Беликов В. Что продемонстрировал	
— Лх Буауэ?	8
Викторов В. Аэропорт на Прене	4
Деревенсков В., Подолоан А. Такие разные	
— самолеты	5
Короваев В. Вместе с мировым	
— авиационным сообществом	11
Михайлов А. Почему наши крутые	
— самолеты — иностранцы?	10
Семурнов В. Куда летит «Краснодарский	
— аэропорт»?	4
Тарасов Д. Безопасность — дело каждого	4
Тарасов Д. Приглашает борнмет	2
Же Тини Сиди: готовый рейс — год киво»	2
Шатов В. Аэропорты управляют	
— и тоннаж	7
Шатов В. TNE: в любую точку мира	6

ИСТОРИИ ОТЧЕТСТВЕННОЙ И МИРОВОЙ АВИАЦИИ

Авиационная катастрофа года	1
Беликов В. Бдали от линии фронта	5
Борисов О. Так рождаются мифы	11
Векторов В. «Два Жуковского»	2
ГФВ: авиация будущего — 1,2,3,4,5	2,3,4,5
Голованов А. По глубоким тылам врага	5
Гражданские авиаторы — герои Великой	
— Отечественной войны	5
Иваненко А. «В небо наши мы	
— летали браны»	3
Конструктор с мировым именем. Но не только	7
Куркин О. Семейная история. Но не только	3
Николаев И. Первый советский артистический	
— вертолет	7
Николаевский Л. Сохраняя науку историю	5
— можно не забыть?	1
Орлов Б. Золотой век джаржибай	5
Орлов Б. Индурационный рейс:	
— Орлов С. Небо Маньчжурии	7
Орлов Б. Небо покоролено не только	
— мужчинами	1
Орлов Б. Они воевали в АД	3
Орлов Б. Ты все спускал, «Алтай»	1
Самурзов В. Послевоенная поступь	
— Аэрофлота	1

ОБЕРКИ, ЗАРИСОВКИ, РЕПОРТАЖИ

Баддари И. Счастье Александра Дубинина	8
Беликов В. Платеты по дальним маршрутам	10
Беликов В. Уроки Новоколыва	10
Болдырев Н. Время летчика Фодотова	2
Болдырев Н. Есть такая профессия	10
— летать пассажиром	1
Жигенов Г. Большого вам крылатого	2
— счастья!	1
Иваненко А. Заслужил особую любовь	
— авиаторов	7,8
Кочеров Н. Судьба моя — Аэрофлот	12
Кузнецов О. Джал — это оман чувств	12
Куркин О. Назо, зничит надю	1
Куркин О. Мое международное беретит	1
— Красной плошадки	11
Нагальев А. Вячеслав Орлов. Избранное	11
Никитин Е. Конспект души	5
Письма с фронта	5
Трошин А. Сердцем не стареть	4
Трошин А. Если ты полюбил небо	2
Орлов В. Бонкер реактивные моторы	2
Орлов В. Психология в Аэрии	7
Орлов В. Репиничка Василия Молокова	2
Орлов В. С заданием не вернулся	4
Орлов В. Сладок генерала	4
— О авиатехнике — до министра	5
Отряд высочайших профессионалов	10

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Сдано в набор 03.11.2005. Подписано к печати 17.11.2005. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура — Голландика. Печать офсетная.

Уч. зап. л. 4. Усл. ср.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 978. Общед. тарих — 10 000. В ГИП «ИПК «Авиационная пресса» — 3000. Цена договорная.

ГИП «ИПК «Авиационная пресса»: 101900, Подольский пер., 3.

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

+ **Delta** =



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT

15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ ПО РОССИИ И СНГ.

...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

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

...ЛЕТАТЬ,

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

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

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

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

ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ -ДЕЙТ-:

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

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

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

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

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

Многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU



НИЖНЕВАРТОВСК МЕЖДУНАРОДНЫЙ

628613 Российская Федерация, Ханты-Мансийский авто-
номный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Авиаторов-2
Тел. 8(3466)49-20-30(10), 8(095)745-20-23
E-mail: office@naria.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 выполне-
ния международных полетов пассажирс-
ких и грузовых воздушных судов.

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

Novotel Sheremetyevo 2 Moscow

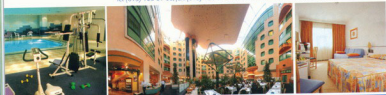


ЗАО «ШЕРОТЕЛЬ»

предлагает услуги по размещению и питанию: экипажей воздушных судов
• персонала авиакомпаний • транзитных пассажиров • пассажиров
в случаях сбойных ситуаций в гостиницах цепи АККОР.

Группа Аккор – это 4000 гостиниц в 57 странах мира. В России группа «Аккор» представлена тремя отелями: Новотель Шереметьево • Новотель Москва Центр • Новотель Санкт-Петербург.

Гостиницы Новотель – это комфортное размещение, качественное питание, близость к аэропортам в крупнейших городах мира, а также аэропорт-услуги: бесплатные трансферы от/до аэропорта • возможность экспресс-регистрации на рейс • электронные табло с информацией о рейсах в холле отеля • помощь на территории аэропорта • звукоизолированные окна в номерах
Tel: (095) 926 59 00, fax: (095) 926 59 03/04. E-mail: novotel.reservations@accor.com, www.novotel.ru



European leader and worldwide group
in Hotels and Services