

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

1  
2006  
**АВИАЦИЯ**

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

**С Новым,  
2006 годом!**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



# В ЭТОМ ГОДУ НАМ – 75!

## ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И ДРУЗЬЯ!

Всего пять месяцев отделяет нас от знаменательной даты в жизни журнала «Гражданская авиация». В мае этого года ему исполняется семидесять пять лет. Не так уж много изданий, его ровесников, найдется у нас в России. Рожденный в эпоху индустриализации страны, он прошел вместе с ней все важнейшие исторические этапы: от разветвления авиационного строительства в предвоенные годы, освоения реактивной техники и полной аэрофикации СССР до развала могучей державы и крупномасштабного кризиса гражданской авиации. Но на каждом из этих этапов журнал оставался и по сей день остается верен своему направлению, никогда не жил сам по себе, а всегда служил исключительно интересам нашей крылатой отрасли.

Конечно, рынок заставил серьезно пересмотреть его тематическую модель. С уходом в прошлое командно-административной системы на страницах журнала стало меньше «официоза», парадной шумихи, директивных материалов, которые так не нравятся многим нашим читателям. И это, безусловно, радует. Как и то, что появились равноправные публикации о специфике работы в современных условиях, о важнейших тенденциях развития отечественного и мирового воздушного транспорта, о закрытых сюжетах для отраслевой прессы мовнихах российской и особенно зарубежной авиатехники. Причем делается это без каких-либо субъективных пристрастий.

Особое место занимают материалы о деятельности больших и малых авиакомпаний, авиационных проблемах российских регионов и, конечно же, реклама авиационных и других услуг, предоставляемых потребителям.

Кстати, о рекламе. Иногда нас упрекают в том, что мы якобы отдаем ей предпочтение и ущемляем материал. Что можно ответить на это? По закону «О средствах массовой информации» журнал имеет право отдавать под рекламу до сорока процентов своей площади, и он никогда не перешагивает эту планку. И не потому, что не нуждается в средствах; напротив, редакция из месяца в месяц вынуждена героически бороться за то, чтобы выжить. Ведь поступление от индивидуальной подписки покрывает лишь шесть-семь процентов всех расходов, а все остальное надо, что называется, добывать. Задача, разумеется, не простая, но, спасибо, есть еще на Руси авиакомпании и предприятия, которые стремятся поддерживать журнал во имя того, чтобы он продолжал служить интересам отрасли и тем, кому дорога ее судьба и ее будущее.

Говоре о содержательной модели журнала, не могу не сказать об истории нашей отрасли и ее ветеранам. Для нас эта тема по-прежнему остается светлой, хотя кое-кто считает, что она утратила «привлекательность» журнала в деловых кругах. Совсем недавно, например, довелось также выслушать от руководителя авиаремонтного завода № 400 М.Ю. Морозова.

Когда-то это предприятие по праву считалось маяком в гражданской авиации, а его директор был бессменным членом редакционной коллегии журнала и считал это за честь. Но времена круто изменились, в жизни появились другие ценности и соответственно – другие руководители...

Да что – Морозов! Бог с ним и с его недопониманием тех, кто творил и творит историю отрасли. Дело ведь доходит порой до абсурда: юноши, готовящиеся стать пилотами или авиатехниками, а то и выпускники наших вузов просто-напросто не знают, что такое Валерий Чкалов и Александр Покрышкин, мы говорим уже об известных только в гражданской авиации Григории Таране, Петре Бромасове и других героях-аэрофлотацах.

Мы твердо убеждены: тому, кто пришел в авиацию по велению сердца, а не только для того, чтобы любой ценой «делать деньги», вовсе не безразлично, кто работал когда-то в отрасли и что составляет ее славу и гордость.

И последнее: в преддверии 75-летия журнала мы надеемся на творческую подпитку от всех, кто вырос вместе с нашим изданием, кто одобряет или, напротив, не разделяет его позицию. А тем, кто сможет оказать журналу финансовую помощь, обещаем самые льготные условия при освещении их деятельности и рекламе услуг.

Словами, давайте к нам в редакцию, присылайте письма и факсы, передавайте электронные сообщения, звоните. Мы всегда вам рады и готовы откликнуться на любую просьбу, принять к исполнению любое доброе пожелание.

Всем, кто держит в руках этот номер журнала, – счастье и благополучие в Новом, 2008 году!

С искренним уважением,

Главный редактор А. ТРОШИН.

Наши реквизиты:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»  
ИНН 770233429/КПП 770201001  
P/c: 40702810638040109929 Тверское ОЧБ № 7982/01177  
Сбербанк России, К/с 30101810400000000225,  
БИК 044525225 ОКПО 74077998,  
ОКВЭД 22.13, ОКАТО 4586570000.  
Телефон (495) 155-59-23; факс (495) 155-51-64.  
E-mail: Anatoly@civiltavia.ru



CIVIL AVIATION ГРАЖДАНСКАЯ

**АВИАЦИЯ**

Январь 2006 года • № 1 (740)

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Послевоенный полет В. Степанова.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Aviation Monthly International

ИЗДАЕТСЯ С МАЯ 1931 ГОДА

**УЧРЕДИТЕЛИ:**

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»  
Федеральное агентство  
воздушного транспорта  
Межгосударственный авиационный комитет  
ООО «Аэком» – коммерческая авиация»

**ИЗДАТЕЛЬ:**

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

**Главный редактор****А. М. ТРОШИН****Редакционная коллегия:**

**В. Е. АРДАШЕВ**,  
генеральный директор предпринятия «ТЕСИС»;  
**В. В. БАБАСКИН**,  
генеральный директор ФГУАП «Казань-авиация»;  
**Е. Ю. БАХТИН**,  
генеральный директор ООО «Аэком» –  
коммерческая авиация»;  
**И. Ф. ВАСИН**,  
председатель Совета Клуба ветеранов  
высшего руководящего состава ГА;  
**В. Н. ЗУБКОВ**,  
президент концерна «СОБИ»;  
**В. Н. ИВАНОВ**,  
генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;  
**С. В. ИЛЬИЧЕВ**,  
президент Транспортной Клиринговой Палаты;  
**С. Н. КОЧАРОВ**,  
генеральный директор ЗАО «Шеротель»;  
**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  
авиационной службы;  
**В. М. ОКУЛОВ**,  
генеральный директор ОАО «Аэрофлот –  
Российские авиалинии»;  
**В. Д. САМОРОУКОВ**,  
президент исторического  
Клуба авиаторов России «ИКАР»;  
**А. А. ЮРЧИК**,  
руководитель Федерального агентства  
воздушного транспорта;  
**В. В. ШИТОВ**,  
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2006 г.

**В ЭТОМ НОМЕРЕ:**

КОЛЛЕГИЯ ДОЛЖНА СТАТЬ НЕ ПАРАДНЫМ, А КОНСТРУКТИВНЫМ  
РАБОЧИМ ОРГАНом ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Стр. 4

**«ВИМ-АВИА» вошла в десятку ведущих  
российских перевозчиков**

Стр. 10-11

КРЫЛЬЯ СТАРОГО СВЕТА

Стр. 15-18

**«Аэрофлот» занимается страхованием на основе  
тщательно продуманной системы  
управления рисками**

Стр. 22-23

НЕ ВАЖНО, ПИЛОТИРОВАНИЕ КАКОГО ТИПА САМОЛЕТА  
ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ЭКИПАЖ. ГЛАВНОЕ, ЧТО ЗА СПИНАМИ  
ЛЕТЧИКОВ В КРЕСЛАХ САЛОНА ДЕСЯТКИ  
ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ДУШ

Стр. 24-25

**Самолет Ил-12 принял на свои крылья послевоенный  
бум воздушных перевозок**

Стр. 30

**ЦИТАТА НОМЕРА**

*Интеграция в авиастроении просто необходима. Последние  
годы наши конструкторские фирмы пытались доказать, что  
способны выжить в одиночку. К чему это привело – хорошо  
известно. Конечно, есть те, кто менее восприимчив идею  
объединения в силу своей ментальности, своего жизненного  
опыта. Илл еще по каким-то причинам. И есть, кто обиды  
руками «за». Но, повторю, альтернативы особой нет.*

**В. КОЖИН**,  
управляющий делами Президента РФ

Стр. 3

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением  
законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.  
Свидетельство о регистрации ПИ №ФС 77-18753 от 20 октября 2004 г.

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за  
точность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических выкладок, соб-  
ственных имен, географических названий и других данных, а также за исполь-  
зование 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 (495) 151-77-06; секретарь (495) 155-59-23;  
бухгалтерия (495) 155-67-22; факс (495) 155-51-64;  
e-mail: Anatoly@civilavia.ru

# ЗАКАЗ ОТ ПРЕЗИДЕНТА

Российский авианпор получает от президента беспрецедентный заказ: как минимум, десять новых самолетов должны пополнить парк специального авиаотряда. Что стоит за столь мощной поддержкой наших самолетостроителей? Об этом корреспондент «Российской газеты» беседует с управляющим делами Президентства РФ Владимиром Кожиним.

ГЛАВА ГОСУДАРСТВА БУДЕТ ЛЕТАТЬ ТОЛЬКО НА РОССИЙСКИХ ЛАЙНЕРАХ

**В ВОЗДУХЕ ВСЕ РАВНЫ**

**«РГ»:** Владимир Игоревич, для начала скажите, как «чувствует» себя борг № 1 — самолет Ил-96-300 после своего третьего на его полеты?

**В.И. КОЖИН:** «Чувствует» себя хорошо. Конкретно извозчику уже совранным на нем полетом не заказываю — но это уже десятки часов. Только что президент летал в Корею и Японию. Оттуда — в Магадан. Лайнер совершил все технические и специальные рейсы, которые проводятся после того, как снимается из запаса.

**«РГ»:** Вы довольны?

**В.И. КОЖИН:** Да. **«РГ»:** История с этим самолетом вызвала много шума. Получается, наши авиастроители не могут сделать надежный лайнер даже для главы государства?

**В.И. КОЖИН:** Ну почему же? Они построили как раз очень хороший самолет. Другое дело, что авиация — техническая проблема, корни которой уходят в 90-е годы, достаточно печальные и для страны, и для авианпорта, в частности. Когда произошел первый развал последнего, были потеряны кооперационные связи, разрушены сложившиеся промышленные комплексы. До этого, даже будучи разбросяными по стране, НИИ, КБ и заводы составляли единый организм. Но говоря уже о тех, что находились на одной территории. И вот теперь на той же территории существуют уже разные собственники, и каждый — сам по себе. Но когда распадаются производственные и технологические цепочки, всегда страдает качество. А ведь эти предприятия поставляют важнейшие агрегаты и детали для самолетов.

Сейчас ситуация совершенно иная. Поэтому наши самолетостроители в состоянии делать достойные лайнеры и для главы страны, и для всех россиян. Проблему с Ил-96-300 мы разрешили. И связкуую с конкретным агрегатом, и более широко — связанную с системой технической обслуживания. Раньше, глядя на все это никто не дал. Но, надеюсь, что подобные «нештатные» ситуаций больше не будет.

**«РГ»:** И все-таки многие специалисты считают, что президентский самолет подвел единственный дефект. Дескать, зачем нужно было ставить на прикол все машины?

**В.И. КОЖИН:** Это не так. Единственный дефект мы бы просто устранили. Никто и не узнал бы. Но обнаружился именно системный брак, заложивший в конструкцию. Он проявился не один раз, не два и даже не три. И мы только на нашей машине, но и на других. Причем у нас — в самый неподходящий момент.

**«РГ»:** Вы имели в виду инцидент с президентским самолетом в Фениксе?

**В.И. КОЖИН:** Разумеется. Самолет был полностью готов к полету: осмотрен специалистами, протестирован. И тем не менее уже

на этапе взлета произошел сбой. Да, решение о приписке полетов было и экономически тяжелое, и непопулярно. Но высокие требования должны распространяться на всех, кто отвечает за человеческий жизни. В воздухе все равно. Мы думаем о безопасности не только президента, но и простых пассажиров.

**«РГ»:** Кстати, как отнесся ко всей этой истории президент?

**В.И. КОЖИН:** Как и должен относиться глава государства. Спокойно, взвешенно. Потребовал разобраться досконально, потому что тоже знал, что такое случается не впервые. И потребовал предпринять программу выхода из сложившейся ситуации. Что и было сделано.

**АВИАПОРТ ДОВОДНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**

**«РГ»:** Авиакомпания, в парке которой есть Ил-96-300, помешало от простого значительного убытка. Поэтому многие считают, что замораживание полетов всего Ил-96 в воду на молнищину тех, кто лоббирует закупку иностранной техники.

**В.И. КОЖИН:** Это абсолютно бесспорное утверждение. Я уже сказал, чем мы руководствовались, настаивая на своем решении. А уж если говорить о лоббировании, то здесь, наоборот, надо рассуждать как любителей отечественной авиационной промышленности. Мы всегда были первыми ее заказчиками. Например: Государственная транспортная компания «Россия» одной из первых приобрела новый самолет серии Ту-214. Эти машины у нас активно летают и зарекомендовали себя очень хорошо.

**«РГ»:** Наконец-то и авиа, заказчиком самолета Ил-96-300 выступил тогдашний Росавиакосмос. Это казалось мелочливким, ведь заказывать специальную технику все-таки должны те, кто будет ее эксплуатировать. Как дело обстоит сейчас?

**В.И. КОЖИН:** Действительно, там были проблемы. Правда, больше организационного характера, которые не влияли серьезно опомнению на качество самолета или даже о каком-то водам, связанном с лайнером. Но, тем не менее, они сказывались, и прежде всего — на сроках изготовления машины. Поэтому было решено: заказывать самолет должен тот, кому предстоит на нем летать. Теперь все заказы на авиационную технику для президента делаем мы.

**«РГ»:** Какие самолеты и вертолеты находятся сейчас в президентском авиапарке?

**В.И. КОЖИН:** Сразу скажу, что мы закончили важный этап реформирования Государственной транспортной компании «Россия». Он проводил в течение полутора лет и направлен на то, чтобы внести ясность и прозрачность в работу этой авиакомпании. Речь идет о ее слиянии с авиакомпанией «Пулков». Но скоро: было бы странно назвать койки, посполь-

ку здесь точно переплетился бизнес, коммерция, государственные интересы и прочее. Сейчас авиакомпании уже перешла в ведение Министерства транспорта. А до этого состоялся процесс выделения специального авиаотряда «Россия»: он сегодня создан. Отряд будет обслуживать все важные руководств страны. И больше нашим другим заниматься не сможет.

**«РГ»:** То есть коммерческие рейсы президентской авиации ушли в прошлое?

**В.И. КОЖИН:** Да. Специальный авиаотряд состоит примерно из тридцати единиц различной техники. К сожалению, надо сказать, что новых машин там очень мало: кроме двух Ил-96-300 и двух Ту-214, есть еще новые модифицированные вертолеты Ми-8, которые построены два года назад. Современные, очень достойные. Все остальное — хорошая, надежная, еще способная летать много лет но, уже морально устаревшая техника. Это самолеты Ил-62, Ту-154М, Ту-134 и Ил-40.

Потом, у них очень хороший ресурс. Однако мы постоянно сталкиваемся с проблемой получения разрешений на их полеты за рубеж: как известно, международные требования по уровням безопасности. И мы отсюда знаем, некоторые Ту-154, которые уже переоборудованы. А это, кстати, тоже очень дорогое удовольствие. Больше всего хлопот доставляет, естественно, нам самые дальние из «старшек» — самолеты Ил-62. Некоторые авиаторы говорят, что эта машина для скантинга топлива. Вот почему, создав специальный авиаотряд и проинформировав, чем он располагает, мы приняли решение начать программу строительства нового парка самолетов для «России». И буквально в эти дни приступаем к ее реализации.

**«РГ»:** Пожалуйста, расскажите о программе лоббирования.

**В.И. КОЖИН:** Мы заказали несколько самолетов летного класса модели Ту-214. Заказов там заказывали специальный ретранслятор — самолет, который в полете обслуживает руководство страны специальной связью и другими вещами. Иными словами, это летательный пункт управления. В ближайшем времени готовимся к размещению заказов на новую модель самолета серии Ту-204 — Ту-204-300, который как раз должен заменить Ил-62. Что для нас чрезвычайно важно. Эта программа рассчитана на четыре — шесть лет. Самолеты будем заказывать от двух до четырех каждой серии.

И еще одно направление, которое будем развивать, — это строительство небольших среднемагистральных самолетов. Сегодня наша промышленность предложила три модели: Ан-148, Ту-334 и российский региональный самолет — РГ-14. При этом надо сказать, что Ан-148 уже летает. Вот вот полетит Ту-334: в нем в виду получения им всех сертификатов.

**«РГ»:** Но как говорит много специалистов, Ту-324 — это уже авиационный дубль? **В.И. КОЖИН:** Ну, что такое «авиационный дубль» — дискуссия долгая. Предложенные самолеты несколько различаются по техническим характеристикам, но на основные показатели достаточно близко. Другое дело, что в РВУ есть определенные преимущества: эта российская машина изначально создана в международном сотрудничестве и у нее больше шансов оказаться на экспортном рынке. Но ведь и появился она в лучшем случае в 2007–2008 году. А летать нужно сейчас. Поэтому сейчас мы делаем упор на Ту. А после тщательного анализа окончательно определимся и с региональными самолетами. Заказывать будем тоже примерно четыре машины.

#### ТЕСТ ДЛЯ БОРТА № 1

**«РГ»:** На какую сумму потянет обновление парка?

**В.И. КОЖИН:** Это не трудно посчитать. Мы уже разместили заказ на строительство двух Ту-214 на Каганович авиазаводе. А сейчас реализуем заказ на поставку двух машин контракта на Ту-204-300, которые будут строить в Ульяновске.

**«РГ»:** Вы делаете ставку только на отечественные самолеты. Это принципиальная позиция?

**В.И. КОЖИН:** Принципиальная. И президента, и авиа. Если не мы, то кто же будет заказывать отечественные самолеты? Может, и российское авиационное производство назовем примером.

**«РГ»:** Серьезно поправить положение в нашем авиакорпусе должно создание объединенной авиационной корпорации (ОАК). Но дело явно затянулось. Когда это будет реально возможным произойти и в чем причина проволочки?

**В.И. КОЖИН:** Причина лежит на поверхности — конфликт интересов. Желание одного стать перемычкой и желание другого тоже не стать таковой. В этом все проблемы. Но, думаю, все сойдется. Предельно я, тому есть пример, — на прошлой неделе мы договорились по всему спектру, который требуется России. И, повторю, мы будем в этом примере самое активное участие, давая самолетостроителям хороший стимул — заказы на новую технику.

**«РГ»:** А вы часто бываете на Воронежском авиазаводе, других авиационных фирмах? Как на местах относится к созданию ОАК?

**В.И. КОЖИН:** Разумеется, бываю. Я считаю, что интеграция в авиационный корпус необходима. Последнюю нашу конструкторскую фирму пытались доказать, что способны выжить в одиночку. К чему это привело — хорошо известно. Есть, что, кто менее воспринимает идею объединения в силу своей ментальности, своего жизненного опыта. Или еще по каким-то причинам. И есть, что обмени руками «за». Но, повторю, альтернативы особой нет.

**«РГ»:** Известно, что строительство президентского Ил-96-300 началось в 93-м году, но на семь лет было заморожено. А потом его еще довели. Не ждет ли такая судьба новые машины?

**В.И. КОЖИН:** Ни в коем случае. Мы правильно сказали: строительство было заморожено. Никто ничего не делал. Когда же приступили, мы достраивали самолет меньше чем за год. Сейчас, слава богу, промышленность в другом состоянии. Заказы на подшивку, ставшие готовы, технологические схемы восстановлены. Поэтому самолеты будут создаваться в жестких графиках и под жестким контролем. Никаких отсрочек в реализации намеченного у нас нет. Да и заводов это реклама — лучше не придумаешь. Если они качественно и в срок построит лайнеры для президентского авиаотряда, значит это серьезные предприятия и фирмы, с которыми можно иметь дело.

**«РГ»:** Когда два года назад «Россия» приобрела два Ту-214, то они не сразу получили допуск для выполнения так называемых литерных рейсов. Что это за процедура?

**В.И. КОЖИН:** Прежде чем любой самолет президентской авиации начнет возить главу государства и других персон выс, он должен два года отлетать на обычных маршрутах. В обычном графике расписания. Это своеобразный тест на то, что самолет может быть использован для обслуживания руководства страны. И только потом дается уже окончательное заключение.

#### ПИЛОТЫ ГЛАВНОГО ПАССАЖИРА

**«РГ»:** Если пилоты спецотряда будут выполнять только литерные рейсы, то как они смогут поддерживать свой профессиональный уровень?

**В.И. КОЖИН:** Действительно, президент не летает каждый день, премьер тоже. Но пилот президентского самолета должен подниматься в небо регулярно, чтобы шло привыкание к полетной форме. Разные такие тренировки нередко назывались «транспортной авиацией». Теперь этого не будет. В свободное от литерных полетов время наши летчики будут выполнять рейсы по расписанию новой объединенной авиакомпании. Возьмем обычных пассажиров.

**«РГ»:** Президенту есть шэф-пилот?

**В.И. КОЖИН:** Конкретных пилотов, которые летают только с главой государства, сейчас нет. Но президентским самолетом, естественно, управляют лучшие летчики.

**«РГ»:** И если я, допустим, купила билет на регулярный рейс авиакомпании, то не исключено, что за штурвалом будет сидеть президентский пилот?

**В.И. КОЖИН:** Вообще возможно. Это обычная летная работа.

**«РГ»:** Президентский авиаотряд уже получил свое название — «Россия». А объединенная авиакомпания?

**В.И. КОЖИН:** «Пулков» она не будет называться. Называются же и другие авиакомпании местного значения, а новый крупный российский авиаперевозчик, который составит серьезную конкуренцию уже существующим. Скорее всего, мы объявим конкурс. Здесь должен быть полет фантазии.

**«РГ»:** Если мы секрет, что возглавит новую компанию? Скажем, у нынешнего руководителя ГТК «Россия» Сергея Матильченко есть шансы?

**В.И. КОЖИН:** Есть. Объединенная авиационная компания займет еще месяц два. После этого будут приниматься окончательные решения.

**«РГ»:** А на должность командира отдельного отряда уже рассмотрена кандидатура?

**В.И. КОЖИН:** Я думаю, это будет кто-то из достойных пилотов — командиров кораблей. Кто свое уже отлетал, но опыт, знания и другие качества позволяют ему возглавить спецотряд.

**«РГ»:** В свое время авиакомпания, обслуживающая руководство страны, возглавлял Владимир Яковлевич Погоскин, которого называли шэф-пилотом Бориса Ельцина и Михаила Горбачева. И он действительно сам управлял президентским лайнером. Сейчас командир отряда может совмещать руководство непосредственно с летной работой?

**В.И. КОЖИН:** Подробное совмещение — это уже продвинутый этап. Как я сказал, пилот может стать руководителем. Но совмещать — считано неправильно. Все-таки летчик должен летать, а руководитель должен заниматься организацией, менеджментом. И не разрываться между небом и землей.

**«РГ»:** Бортпроводники в отряде будут свои? Или тоже будут летать и там, и там?

**В.И. КОЖИН:** Бортпроводники — только свои.



**«РГ»:** Известно, что Бориса Ельцина всегда встречала на трапе бортпроводница Галина Лагина. Без нее он, как правило, никуда не вылетал. А есть ли у нынешнего президента «любимая» стюардесса?

**В.И. КОЖИН:** Думаю, что есть. Но назвать не буду.

**«РГ»:** Кто кроме президента летает сегодня на спецсамолетах?

**В.И. КОЖИН:** Премьер-министр, руководители Главного Федерального собрания — представители Госдумы и Совета Федерации, министры иностранных дел. Возможно, в этот список еще войдет генеральный прокурор.

**«РГ»:** Скажите, а премьер может воспользоваться флагманским бортом № 17?

**В.И. КОЖИН:** Нет.  
**«РГ»:** На Ил-96-300 президент совершает межконтинентальные перелеты. Не possible ли борту транзитер?

**В.И. КОЖИН:** Если вы имеете в виду безопорный перелет, то этот вопрос неуместен. Но президент очень спортивный человек. Поэтому на борту находится простейший набор спортивных принадлежностей, чтобы как-то развлечься. К примеру, для тренировки в эскадрильем не нужно никаких особых условий.

**«РГ»:** Говорят, что к самолету американского президента есть спасательная капсула, с помощью которой он в случае необходимости может эвакуироваться. У нас что-то подобное имеется?

**В.И. КОЖИН:** Скажу так: мы на протяжении многих американских полетов. Однако все, что необходимо для надежного полета и безопасности президента, существует.

**«РГ»:** Поинти, что полеты первых лиц требуют обеспечения повышенной безопасности. В связи с последними терактами какие-то дополнительные меры принимаются?

**В.И. КОЖИН:** За это отвечает Федеральная служба охраны. Там работают профессионалы. Отработано достаточно эффективная схема, которая действует и защищает все наши авиационные объекты — и на земле, и в воздухе. Когда происходит нарастание угроз, то реакция абсолютно адекватная. Специалисты ФСО держат руку на пульсе, и здесь мы не видим проблем.

**«РГ»:** Известно известная швейцарская фирма «Лог» не бросает своих попытки ареста российского имущества за рубежом. Самолет президента может быть арестован?

**В.И. КОЖИН:** Никогда. Наши самолеты обладают дипломатической неприкосновенностью.



# ВРЕМЯ РЕШАТЬ, ВРЕМЯ ДЕЙСТВОВАТЬ

**О**дним из знаковых событий ушедшего года было первое заседание коллегии Федерального агентства воздушного транспорта Росавиации Минтранса России, которое состоялось 25 ноября. Открывая заседание, руководитель Росавиации А.А. Юрик подчеркнул: он надеется, что коллегия станет не парадным, а конструктивным рабочим органом Агентства. И состоявшимся на коллегии разговор убедительно подтвердил эту мысль.

На заседании обсуждались два вопроса: 1. «Задачи и выполнение мероприятий по реализации государственной политики в области развития аэропортовой сети Российской Федерации». Докладчик – А.А. Юрик, содокладчик – начальник Управления федерального имущества и экономической деятельности В.С. Горбачев и заместитель начальника Управления производственной деятельности А.А. Пчелин. 2. «Итоги работы Росавиации за девять месяцев и задачи по развитию отрасли до конца 2005 года». Докладчик – заместитель руководителя Росавиации Г.И. Чернов.

Докладчик по первому вопросу сообщил, что в настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 393 аэродрома. С 1992 года аэродромная сеть страны уменьшилась на 908 аэродромов. В основном это аэродромы регионального и местного значения с грузовыми ВПП. Опорную сеть российской гражданской авиации образует 62 аэропорта федерального значения. Благодаря твердой позиции Минтранса России в Росавиации в 2005 году удалось сделать прорыв в финансировании реконструкции и развития казенной базы аэропортов. Лимит капитальных вложений был увеличен с 1947 млн. рублей в 2004 году до 7945,1 млн. рублей в 2005 году. В то же время возможности государства по бюджетному финансированию аэропортов ограничены, а износ их инфраструктуры оценивается на уровне 80 процентов. Отсюда необходимость привлечения инвестиций из других источников.

Путей здесь, как отмечалось на заседании коллегии, несколько: сохранение в сфере непосредственного управления Российской Федерацией только аэропортов федерального значения; передача субъектам Российской Федерации аэропортов регионального значения; передача имущества аэропортов юридическим лицам во времен-

ное управление на условиях концессии; приватизация инфраструктуры аэропортов.

Важнейшее стратегическое направление по развитию аэропортовой сети – разделение объединенных авианарядностей на авиакомпании и аэропорт. Это позволит создать необходимые условия для адресных инвестиций и гарантирует от нулевого перекрестного финансирования неэффективных издержек.

Вместе с тем особо подчеркивалась необходимость скорейшего решения вопросов, связанных с изменением и дополнением действующего законодательства и принятием соответствующих федеральных законов. Речь прежде всего – об условиях аэродромной платы за земельные участки, занятые аэропортами и аэродромами гражданской авиации, и принятии закона об аэропортах, который находится на рассмотрении уже больше десяти лет.

Из доклада по второму вопросу следует, что в 2005 году резко снизилась темпы роста пассажирских и объемов грузовых авианеревозок. В целом за девять месяцев гражданской авиации перевезла 27,3 млн. пассажиров и 447,0 тысячи тонн грузов. Регулярные пассажирские перевозки выполнялись по 630 воздушным линиям, из них 326 – внутрирегиональные. Внутри федеральных округов регулярно осуществлялись 685 авиационных связей.

Одна из основных причин снижения темпов и объемов авианеревозок – рост цен на авиаГСМ. Только с января по сентябрь 2005 года средняя цена одной тонны топлива выросла на 43 процента. Вследствие этого вырос и средний тариф на перевозки пассажиров по внутренним воздушным линиям, составил 5 735 рублей.

В обсуждении доклада принимали участие руководители окружных управлений воздушного транспорта, руководители аэропортов и авиакомпании, генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации В.И. Горбачев. В каждом из выступлений звучало глубокое озбоченность о состоянии дел в гражданской авиации России и возможных путях выхода из сложившегося положения. Времены на расхужку у нас больше нет. Время решать и время действовать пришло еще вчера. Именно с таким ощущением участники коллегии покидали зал заседания.

Фото В. ГРЕШЕВА.

## О ЛЮДЕХ ХОРОШИХ

ЖИЗНЬ  
ДЕВОЧКИ  
СПАСЕНА

МОЯ СЫН с мамой отбыли на Гуагуачан и вдруг по телефону получили известие: ты была заболела, спускается врач. Срочно нужны лекарства, которые мы имеем на складе.

С трудом достала аптекарские препараты, осталась проблема — как отправить их в Гуагуачан. Малышка выжила неделю в аэропорту. Во Внуково я в раскатылах доставила ее директору администрации Владимиру Александровичу. Он тут же позвонил маме и директору из больницы и связался с командиром самолета, вылетающего в Аэрол, Тос, Шанхай и членами его экипажа тт. Самойлов и Богородицкий, которые, как вышло из выступления мамы, то отвезут лекарства домой.

В тот же день вечером в аэропорту я получила телеграмму: Малышка выжила. Поисковик сообщил, что лекарства доставлена, и прочитала мне записку от мамы. Вдруг получила рабботнические билеты: немедленно отпустила с другим экипажем. Самойлов выехал в Москву и курсировал туда обратно. От друга Богородицкого, кто привозит маму в то же время, я получила уведомление, что самолет вылетел в назначенный срок.

г. Москва.

ПРОТЯНУЛИ  
РУКУ  
ПОМОЩИ

Мы знаем, как это случилось: узнали у мамы, что потеряла документы и без билета от Днепропетровска до Харькова, через Милулу и нас 4 рубля, которые лежали в одном из чемоданов.

В кафе хороня поинтересовались, кто и куда выехал, и показали маме билеты и дату выезда. А что делать дальше? Далекая на расстоянии от Харькова, в Милулу билет не выдают до Киевского ст. и обратно.

Проклятому аэропорту подавай справку рабботнику отдела персонала Висенте дитропетровскому Института, рассказавшему о своей горе. Они выписали справку отправки мамы в Милулу. Я сама и мамой явились в самолете.

Во Внуково там находилась комиссия людей. Самойлов, начальник аэропорта Владимир Степанович Сердюков, который пришел и обратился, вместе со мной поехали в районный аэропорт. Владимир Степанович Сердюков выслал письмо выслать маму и отправить в Днепропетровск. Вот так я и явилась до родного города. Приму передать Милулу сосиски, которые выслала советским людям. Если бы не они, горе продолжилось бы.

Н. АКИМ, рабботник отдела снабжения завода «Центрум» г. Артемовск.

**В**РАД ли сейчас есть особи свободности агитировать кого-либо пользоваться воздушным транспортом. Ведь семилетний летчик, как говорится, и мал и стар. Сейчас другая проблема — создать максимум удобства тем, кто будет в небе.

Кажется бы, что проще — приобрести билет на самолет в городские агентства. Но чтобы добраться до них из некоторых районов столицы и Подмосковья, порой уходит время. Бывает, чья на паровоз, самолета, в Ленинград или Киев. И еще обиднее делится, когда приходится надеяться, а билеты на курортный рейс уже проданы. Рискуешь потерять дорогие кривы.

А зачем рисковать? Снимите телефонную трубку, наберите номер Г 3-00-04 и... билет на самолет вам обещают.

«Дружинник» наберет. Большое окрестное здание. Первый этаж — городское агентство. Многие кресла. Пройдем мимо них и откроем дверь в коридор, ведущий к нефтяным компаниям. Здесь расположено Центральное бюро предательствых заказов. Его руководитель — коммунист Надежда Леонтьевна Платонова, старшей рабботник Аэрофлота рассказывает:

— В нашем коллективе работает около пятидесяти человек. Это не так уж много, если учесть, что мы принимаем заявки не только по телефону, но и по письмам, телеграммам... Проступается также доставка билетов на дом и по месту работы, оформляются билеты на самолеты из Ленинграда, северных и воздушные-взлетельных сообщения.

— Да что рассказывать, — продолжает разговор, закончив Надежда Леонтьевна, — лучше я вам покажу, как это делается. Туту начальница смены Людмила Ивановна Абакумова едет на работу билетоносцем. А диспетчерская стойка контролирует огромный билетный стол. Только на нем выстроены в узком секторе карточек-вадимонок с номерами рейсов. По обе стороны стойки — диспетчера Вера Васильевна Жирякина и Людмила Владимировна Червилькина. Они действуют четко, быстро. Иначе нельзя. Там, на другом конце провода — люди. Газовый рабочий телеграфист Леонид Владимирович снимает трубку.

ЖЕЛАЕТЕ ЛЕТЕТЬ  
— ЗВОНИТЕ!

Свезда — и нумен карточек-вадимонок лежит перед ней.

— Два билета! — спрашивает Червилькина в трубку. — Во Воронеж шесть рейсов. Вечерний Понемогуте выше вылетаем!

Снова звонок. Вада и вада. Много билетов заказывают сегодня в Воронеж. А что если себе взять тоже билет?

Вечером мама представила возможность в аэромобильном Ан-24 познакомиться с пассажиром, который получил билетик через бюро предательствых заказов. В креслах сидели моряк и девушка. Людмила Цыган — специалистка в Смет Курбатов — надежной дамбылизовалась. До службы он работал на Воронежском заводе синтетического волокна. И сейчас его там ждут. Когда приехали в Москву, на вокзале увидели реальный плакат с номером телефона. Позвонил. И вот сейчас в Воронеже!

Цыган куртка звонилка семья коммандера-инструктора Бориса Николаевича Червилькина. Он, его мама Зоя Антоновна и четвертьлетний сынчик чувствовали себя в самолете как дома.

— Подойдите поближе, — говорит коммандер, — мы забыли, не звонок. Снял трубку, набрал номер...

А шеффер Московского института управления Геннадий Александрович Ваганов переучивался в Воронеже на машиниста автомара. На вылетной день решил съехать домой.

— Как туда же час обратно. Хорошо, что мы успели продать билеты на покупку билетов. Заказал и ясь...

— Но возвращаясь и там, кто несет трудную вину у диспетчерской стойки. Беспорядочно трещат звонки.

— Четыре билета в Хабаровск...

— Да Алма-Аты...

— В Минеральные Воды...

Работники бюро делают большое и нуменое дело. Они решают другие вопросы как бы зная все нюансы пассажира. Он не чужок и внимание заводит настроение, кто и куда будет в небе.

Но бюро предательствых заказов карточками в лоток отделения Центрального агентства воздушных сообщений. Имя слова поднимается старший диспетчер Людмила Ивановна Битя. Еще недавно ее мамой можно было проехать в программу воздушных гражданских. Мастер спорта, инструкторская республиканская страна, она демонстрировала свое летное мастерство на парадном в ЧФ авиации.

— Летать не летать, — улыбается она. — Другим говорить...

В чем же заключается работа отделения? Вряд ли, это продажа билетов на стюажирование экипажа. Начальник отделения коммунист Николай Леонидович Гусев — интуитивный человек. Он проделывает много индивидуальной изобретательности, чтобы выжить человека, желавшего воспользоваться воздушными сообщениями, мог приобрести билет на нужный ему рейс.

— На железнодорожных вокзалах наши экспедиторы работают в два сменки, — говорит Николай Леонидович, — но это ведь не все. Мы отправляем ящики в транспортные отделы, стюажеры, моряки, в и в дальних буднях мы располагаем кресла в гостиницах. Наши рабботники спешатся сделать так, чтобы на один пассажир на авиапредприятии и Аэрофлоту, чтобы воздушное путешествие было приятным с самого начала.

Мих. МЕРЛАНС

Рис. планта В. МАРКОВА.



## ПАНОРАМА



## ПАНОРАМА

### ВОШЛА НА ОЛИМП

Генеральный директор авиакомпании «ТрансСор» Ольга Пешакова стала куратором премии «Российский Национальный Олимп». Она также награждена почетным орденом «За честь и доблесть». В 2005 году под руководством Ольги Пешаковой «ТрансСор» добился значительных успехов. Компания стала первой в России эксплуатацией самых больших из летающих ныне в мире пассажирских воздушных судов «Боинг-747». Открыла новые дальнемагистральные регулярные маршруты в Канаду, Таиланд, Малайзию и Индонезию, а также первой ввела в аэропорту Домодедово самую современную автоматизированную систему регистрации SOCS (Self Departure Control Services). Летом этого года «ТрансСор» стала лауреатом российской национальной премии «Золотая колыбель» в номинации «Лучший воздушный транспорт России».

### АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО НА ВЫСТАВКЕ В ЛОНДОНЕ

Международный аэропорт Домодедово в третий раз принял уча-

стие в туристической выставке World Travel Market-2005, проходившей в Лондоне. Представители выставки собрали рекордное число участников, представляющих почти 2000 национальных туристических организаций, туроператоров, отелей, авиакомпаний и аэропортов из 202 стран. Аэропорт Домодедово, единственный российский аэропорт, принимавший участие в этом форуме, был представлен в рамках национального стандарта России как «лучшего экологично Москвы» — главного официального партнера WTM в 2005 году. Как отметили многие, это отражает растущую роль Домодедово как ключевого российского аэропорта и важного инфраструктурного механизма международного туризма.

За четыре дня выставки на стенде Домодедовцы провели множество встреч и долгих переговоров с представителями авиакомпаний дальнего зарубежья и СНГ, национальными туристическими организациями, ведущими туроператорами, представителями деловых и туристических СМИ. Деловые партнеры высоко оценили тот факт, что сегодня аэропорт обслуживает более 70 процентов чартерного пассажиропотока Московского авиационного узла. Это важный вклад аэропорта в реализацию транспортной стратегии России, ориентированной на формирование транспортной инфраструктуры мирового уровня и создание прочной основы для успешной интеграции страны в мировую систему. В то же время создание на базе аэропорта Домодедово мультимодального транспортного узла будет способствовать решению комплекса геостратегических задач, усиливая позиции страны как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой.

### «А-380»: СОЛО В ДУБАЕ

Самолет «А-380» был в центре внимания на международном авиасалоне в Дубае. Лейнер, выкрашенный в цвета авиакомпании «Etihad», ожидаемо выложил показательные полеты. Это его первое участие в авиасалоне, проводимом за пределами Европы.

«Etihad» стала первой в мире авиакомпанией, вывавшей «А-380» для пополнения своего самолотного парка. Она уже объявила о заказе также авиадвигателей и планирует эксплуатировать в общей сложности 45 машин. В том числе два самолета по лицензионному соглашению. В Дубай прилетел один из пяти самолетов, которые уже задействованы в программе летних испытаний или вскоре подключатся к ней. Обшир продолжительности полетов по программе испытаний, начало которой было положено в апреле этого года, превысит 2500 летных часов.

### ПИЛОТ ЗАГОВОРИТ КАК ВЫПУСКНИК МГИМО

Число часов управления воздушными судами над территорией России в ближайшие годы будет сокращено до 120 до 12. Об этом заявил руководитель Федерального авиационного агентства службы Александр Нерадько. По его словам, такое сокращение позволит повысить безопасность полетов, поскольку уменьшится количество «случаев при переднем управлении воздушными судами от одного центра к другому». В результате сократится число аварий и в воздухе появится будет проводиться при сохранении определенных скорости, высоты и других элементов полета. Нерадько заявил также, что в центральном аппарате ФАИИ будет работать примерно 70 человек, в территориальные органы — 245 человек. С 2006 г. от авиадиспетчеров и командиров воздушных судов потребуются знания английского языка на уровне выпускников МГИМО. «Такое требование Международной организации гражданской авиации, и в России проводится работа, чтобы персонал был готов к такому уровню востребованного стандарту», — сообщил А.Нерадько.

### К ПЕРЛОНУ —

### ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Правительство Московской области приняло постановление о строительстве железнодорожной линии до аэропорта Шереметьево. По словам первого заместителя министра транспорта Подмосковья Александра Митусова, электропоезда будут ходить между Савеловским вокзалом и терминалом Шереметьево-2. По его словам, Ленинградское шоссе не справляется с растущей пассажирской в аэропорт.

Новая железнодорожная ветка пройдет по территории Химкинского и Мытищинского районов, а также городов Долгопрудный и Лобня. Как сообщил ранее глава Минтранса РФ Игорь Левитин, ее строительство начнется в этом году, а первое железнодорожное сообщение с аэропортом Шереметьево должно открыться в конце 2006 — начале 2007 году. Для реализации проекта будут использованы уже существующий участок от Савеловского вокзала до станции «Обухово» и построенный местным самоуправлением отруб от Лоб-

ни до аэропорта. По словам Левитина, стоимость проектной работы — 500 тысяч долларов. Обширность проекта, по оценке руководства аэропорта Шереметьево, составит примерно 100 миллионов долларов.

### ЗАКОНОМЕРНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Авиакомпания «Золотой Стандарт» назначением перевозчиком «Airbus Transport International». Более двух лет осуществлялись сотрудничество авиакомпаний «Zolotye Standard» и «Airbus Transport International» (ATI), входящей в состав концерна EADS для перевозки пассажиров авиационной техникой, а также космической техникой и оборудованием. За этот период количество было выполнено более двадцати уникальных рейсов в различные государства мира. И каждый рейс требовал от летно-технического состава не только высокого профессионализма, но и умения нестандартно выполнять условия доставки груза, выданные заказчиком.

### «АЭРОФЛОТ» НА ТРАССЕ МОСКВА — ХАБАРОВСК

Исполнилось десять лет с начала выполнения авиационной «Аэрофлот» регулярных рейсов в Хабаровск. За этот период на линии Москва — Хабаровск — Москва перевезено около 300 тысяч пассажиров и более 15 миллионов килограммов груза. «Аэрофлот» совершил рейсы три раза в неделю на самолете Ил-62, затем частота была доведена до семи раз в неделю (ежедневно). С апреля 2005 г. «Аэрофлот» начал летать ежедневно в Хабаровск на сверхзвуковых полетах дальнемагистрального лайнера Ил-96.

В рамках проводимого авиаоператора реформирования и кадровой политики улучшения качества обслуживания пассажиров с 2005 года на маршруте Москва-Хабаровск введены элементы нового стандарта обслуживания «Аэрофлота» — «Золотой стандарт». С зимнего расписания 2005 года рейс в Хабаровск передан компании-партнеру «Дальavia», которая совершает полеты на самолете Ту-214.

Маршрутная сеть и расписание полетов «Аэрофлота» в текущем сезоне отличалось оптимизацией транзита, сокращением минимального стыковочного времени в терминалах Шереметьево-1 и Шереметьево-2, наращиванием частот на наиболее востребованных направлениях. Использование возможности собственной сети и сетей партнеров, «Аэрофлот» предлагает своим пассажирам летать в Европу, Америку, Азию и Африку через Москву. С наступлением в следующем году в аэропорт Шереметьево-3 два лайнера и вводятся в строй в ноябре 2005 года терминала Шереметьево-3 пассажиры смогут расширить географию полетов и получить более качественное обслуживание в аэропорту.

В зимний период «Аэрофлот» выполнит рейсы в 45 стран мира, в том числе в 87 стран СНГ, осуществит посадки в 67 пунктов. Ил-96 и Ил-62 пунктами в России, восемь пунктов в странах СНГ и 23 пункта в Европе.

По словам коммерческого директора Евгения Ваурина, средний показатель пассажиропотока на московском направлении составляет около 73%. Хорошая динамика этого показателя свидетельствует о стабильном спросе на авиаперевозки в регионе. В то же время в соответствии с утвержденным Советом дирек-

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА ПО ПОДДЕРЖКЕ ЛЕТНОЙ ГОТОВНОСТИ ВОДУШНИКОВ НА БАЗЕ КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

АВИАМЕДИ

Более 320 абонентов экономят своё время, пользуясь нашей информационной поддержкой — это авиационные власти и большинство авиапредприятий России, многие из СНГ и дальнего зарубежья.

### ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

электронной текстовой эксплуатационной документации (по 47 типам ВС).

### БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

### ВИДЕОФИЛМЫ

для летного состава, электронные образы по заказам авиапредприятий.

Москва, 125983, ПСД/11/11/пер.разреш.пр. 37, стр. 1  
Тел. (495) 9155-58-49, тел./факс (495) 155-67-27  
e-mail: avia-media@chiviva.ru www.avia-media.ru



рестортер стратегией развития ОАО «Аэрофлот» намерено продолжать в дальнейшем работу по выстраиванию взаимовыгодных отношений с дочерними авиакомпаниями «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Норд», а также с ключевым партнером «Дальавиа».

## С ПОЛНЫМ КОМФОРТОМ

Авиакомпания «British Airways» объявила о начале реализации крупномасштабной программы по обновлению бизнес-класса Club World на дальнемагистральных рейсах с середины 2008 года. В рамках программы компания планирует инвестировать около 100 миллионов фунтов стерлингов в усовершенствование салонов и услуг бизнес-класса, что, по словам генерального директора Вилли Уилсона, позволит ей стать неоспоримым лидером в этом классе путешествий. «British Airways» намеревается полностью модернизировать услуги и сервис бизнес-класса: перед посадкой на рейс, на борту во время полета, а также по прибытии в аэропорт. Кроме того, с лета 2008 года авиакомпания начнет плановое обновление системы развлечения на борту во всех шести классах.

## ФАРНБОРО-2008 ЖДЕТ ГОСТЕЙ

В Великобритании ведется подготовка к проведению в июле этого года очередного Международного аэрокосмического салона «Фарнборо-2008». Запас на участие уже поступило на 12 процентов больше, чем прежде. Расширится площадь под выставочные площадки, конференц-залы и другие объекты. Об этом заявила директор компании «Фарнборо интернэшнл» Аманда Стойнер. Впервые подготовкой и проведением салона возложены на эту компанию. Все предлагаемые салоны проводятся под руководством общества SBAC. Невозвращение обычных посетителей стремление повысить уровень компетентности администрации выставки и расширить ее возможности, чтобы способствовать созданию благоприятных условий для демонстрации аэрокосмической техники и заключению коммерческих сделок.

## ЗОЛОТАЯ КОНТРАБАНДА

В аэропорту Владивостока конфискована крупная партия золотых изделий. Контрабандный груз на

сумму 101 тысяча рублей таможенными обнаружены у одного из пассажиров. Как сообщали в отделение таможенного контроля, золотые предметы не были декларированы. По словам специалистов, они не представляли культурно-исторической ценности, но провести их пытались незаконно. В багаже конфискованы кулоны, серьги и браслеты. Как оптимистически отметил Ключев, оперативной таможней Владимир Воробьев, это не первая попытка контрабандного провоза золота.

## ПО ЕКАТЕРИНБУРГУ – НА АВИАТАКСИ

Руководители ООО «Уральская вертолетная компания» сообщили о начале реализации в Екатеринбурге проекта авиатакси. По их словам, в перспективе горожане смогут перемещаться по городу на вертолетах. Мэр города заявил проект и поблагодарила инициаторов помощи в организации взлетно-посадочных площадок. Как рассказал заместитель директора компании Олег Поповин, идея создать в Екатеринбурге авиатакси появилась еще в прошлом году – во инициаторах выступил ряд альянсных уральских бизнесменов и несколько депутатов городской думы. Согласно бизнес-плану, реализация проекта будет проходить в два этапа. На первом планируется закупить вертолеты и организовать необходимые взлетно-посадочные площадки. Второй этап – увеличение пассажиропотока. Первоначальные инвестиции составят \$5 млн. На эти средства мы уже купили 4 вертолета марки «Robinson», каждый стоимостью \$500 тыс. Мы рассчитываем их получить уже в ближайшее время, – сообщил О.Поповин.

По задумке разработчиков проекта, воспользоваться авиатакси смогут только члены Уральской ассоциации корпоративного авиационного, которая скоро будет создана в Екатеринбурге.

Материалы подготовлены по сообщениям ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Флиппарет, РИМ «Новости», Страна.ru, gazeta.ru, геральд.ру, RealEstate, Washington Post, «Коммерсант», «RBC Daily», «Немецкая волна», ИА REGNUM, Аэма.ру, avtopress.net, NRS.com, rtasber.ru, matfavia.ru, dw-wook.ru, ИС «Тольятти-новости».

Редакт ведет  
Татьяна ЯЧМЕННИКОВА.

# 70 ЛЕТ



## ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛЯРА

В этом месяце ветерану нашей гражданской авиации, кандидату технических наук Петру Дмитриевичу Жильцову исполняется 70 лет. Ончина в 1959 году Харьковский авиационный институт, он прибыл по распределению на авиаремонтный завод № 404 (г. Свердловск), где проработал двадцать лет. Инженер-технолог, начальник цеха, заместитель директора, директор завода.

В 1979 году Министерство гражданской авиации направляет П.Д. Жильцова в Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР. После ее успешного окончания он получает назначение на должность начальника Главного научно-технического управления министерства (Глав НТУ МГА), затем ему поручают возглавить Главное управление заказов серийной авиационной и наземной техники (ГУЗСАНТ МГА).

В 1991–1992 гг. П.Д. Жильцов – генеральный директор АО «Аэмазак», потом его направляют представителем Аэрофлота в Словению.

На всех должностях, которые занимал Петр Дмитриевич, он проявил незаурядные организаторские способности и высокий профессионализм. Он награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд», знаком «Отличник Аэрофлота».

Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт» и редакция журнала «Гражданская авиация» сердечно поздравляют Петра Дмитриевича Жильцова с юбилеем, желают ему крепкого здоровья, счастья и благополучия.

Авиации в России повезло. Оснований в начале прошлого века способ переживания в воздушной среде пришлось по душе людям, живущим на громадном пространстве от Балтики до Тихого океана. Воспоминание хотя бы классическое: «Насой русский не любит быстрой езды...» В начальный период «летающей по воздуху» в стране с мильтонком авиало-авиане и предпринимателей сограждан, на свой страх и риск устремлялись в голубину небес на самодельных авионах. Затем появилась группа ученых-энтузиастов, сумевших научно обосновать возможность полета человека на аппаратах тяжелее воздуха. В итоге их усилия и так образовался ЦАГИ – всемирно признанный центр авиационной науки и техники.

Когда же в начале 30-х годов XX века воздушный транспорт стал

превращаться в массовый способ доставки пассажиров и грузов на значительные расстояния, потребовались сотни высококвалифицированных конструкторов и инженеров-проектировщиков, двигателей, создателей приборной системы и другого оборудования для производства самолетов и винтолесных воздушных судов. Так родилась Московский авиационный институт и целое созвездие подобных ему высших учебных заведений в других регионах страны. Сегодня в их стенах вырастают кадры для авиационной и космонавтики, благодаря которым поддерживался и укрепляется престиж России как великой аэрокосмической державы.

Недавно крупнейший клуб авиационных кадров страны исполнилось 75 лет.

## МАИ – ТРИ ЧЕТВЕРИ ВЕКА





В тот вечер в Московском Доме ученых былолюдно. Здесь собрался цвет авиационной науки – ученые и конструкторы, инженеры и летчики-испытатели, специалисты различных подразделений Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации. Поздравить их с юбилеем пришли представители авиационных властей, генеральные конструкторы авиационной техники, руководители авиакомпаний.

# ПРАЗДНИК АВИАЦИОННОЙ НАУКИ



Почетные грамоты, дипломы, которые были вручены коллективу ГосНИИ ГА.

**Г**осНИИ ГА – семидесят лет. Три четверти века деятельности института – это, без преувеличения, почти вся история отечественной гражданской авиации и целая эпоха в авиационной науке. С одной на то правом во все времена наша отрасль гордилась своими научными кадрами. И не случайно: ГосНИИ ГА всегда определял прогресс на воздушном транспорте, был, говоря образно, перепроходцем на нелегком пути освоения новой авиационной техники и передовых технологий, в решении сложных авиатранспортных проблем. И сегодня институт выступает в роли разработчика и проводника всего нового и передового.

Об этом, в частности, говорил открывший торжественный вечер директор ГосНИИ ГА, доктор технических наук В.И. Лыско.

Научный и экспериментальный потенциал института, – сказал он, – создавался

интеллектуальными усилиями нескольких поколений сотрудников ГосНИИ ГА. Задача же нынешнего научного коллектива института – сохранить и приумножить этот потенциал, чтобы Россия и впредь оставалась великой авиационной державой.

Что же, задача эта в институте сегодня успешно решается. Переход первые годы трудных рыночных реформ, ГосНИИ ГА не уступил в них, но потерял своей значимости как головной научной организации отрасли. Новая управленческая команда института смогла многое сделать для выработки эффективной финансовой стратегии, которая позволила ГосНИИ ГА прочно встать на ноги, продолжить многогранную научную работу. Государственная значимость деятельности института обусловила его включение в перечень федеральных государственных учреждений предприятий, имеющих стратегическое значение для обеспечения обороноспособности и безопасности государства.

О большой научной работе, о людях, которые ведут ее в ГосНИИ ГА, собравшимся поведать документальный фильм. А затем со сцены звучали поздравления. Зачитывается телеграмма, которую подписал председатель Совета Федерации Федерального собрания РФ С.М. Миронов.

«Поздравляю вас, – говорится в ней, – с замечательной датой – 75-летием со дня образования института. Государственный Научно-исследовательский институт гражданской авиации на протяжении многих десятилетий занимает ведущие позиции в создании, совершенствовании и эксплуатации Гражданского Воздушного Флота нашей страны. Вашему коллективу по праву принадлежит лидирующая роль в отрасли. Эффективность и безопасность полетов во многом обеспечиваются вашими усилиями, зависят от тесного взаимодействия ученых, инженеров, всех тружеников гражданской авиации.

В день юбилея желаю вам новых трудовых успехов и плодотворной работы на благо нашей Родины. Здоровья, благополучия вам и вашим близким».

Почетную грамоту Госдумы руководству института вручил заместитель Председателя Госдумы РФ, Герой Советского Союза А. Чаленгаров. Тепло поздравила свою коллегу руководителя Межгосударственного авиационного комитета Т. Андоно, которая с благодарностью вспомнила годы работы в институте, его замечательный коллектив ученых и специалистов. Приветственную телеграмму прислал мэр Москвы Ю. Лужков.

Один за другим поднимались на сцену гости: заместитель министра транспорта С. Аристов, генеральный конструктор АК им. С.В. Ильюшина дважды Герой Социалистического Труда Г. Новиков, президент ОАО «Пулково» И. Шевчук. Приветствия прозвучали от руководителей ЦАГИ, «Аэропроект», других авиационных организаций. Как и для всей российской гражданской авиации, для всех них ГосНИИ ГА был, есть и всегда будет самым главным центром научной мысли отрасли!

**В. ШИТОВ**  
Фото В. ГРЕБНЕВА.

г. Москва.

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

• 4 октября 1930 года приказом № 94 Главной инспекции ГВФ на базе конструкторской группы А.И. Лутилова по стальному самолетостроению, лабораторий и мастерских «Добролета» создан Научно-исследовательский институт гражданского воздушного флота (НИИ ГВФ).

• В тридцатые годы в институте сконструированы и построены самолеты «Сталь-2», «Сталь-3», «Сталь-6», «Сталь-7», разработаны технические требования практически для всех пассажирских самолетов, проводились госиспытания самолетов У-2, Р-5, АИТ-9, К-3, РС-38, РС-94, РС-80, АИТ-200м и десятков других машин для нужд Аэрофлота.

• В конце 30-х годов при участии специалистов НИИ ГВФ был создан, испытан и введен в эксплуатацию двигатель М-В2 конструкции А.Д. Шацова, превосходивший по удельной мощности зарубежные аналоги.

• К 1939 году институтом были завершены исследования и внедрены на воздушные линии камазыднейшие режимы полета самолетов.

• В 1941 году специалисты института разработали и внедрили систему вооружения для самолетов Ли-2, пулеметную установку для У-2.

• В первые дни войны НИИ ГВФ создает Центральный радионавигационный узел, обеспечивающий навигацию полетов всех формирований гражданской авиации, обслуживавших фронты. Всего за годы войны он обеспечил полеты 27 тысяч экипажей ВВС, ГВФ и АДД.

• В 1943 году в НИИ ГВФ создается контрольная лаборатория по проверке качества ГСМ. За год она выполнила свыше семидесяти тысяч анализов топлива и масел.

• За активную помощь фронту за годы войны более 60 сотрудников НИИ ГВФ были награждены орденами и медалями СССР.

• В 1943 году в институте проводились государственные и эксплуатационные испытания линейного самолета Аэрофлота 40-60-х годов – Ил-12.

• В 1950 году в НИИ ГВФ подготовлена методика комплексного перспективного планирования развития гражданской авиации на период до 1965 года.

• В начале 50-х годов в институте положено начало одному из важнейших направлений работы – систематическому исследованию самолетов-лидеров.

• Первый пассажирский реактивный самолет Ту-104 создавался по разработанным в НИИ ГВФ техническим требованиям и испытывался в институте.

• С 1964 года в НИИ ГВФ появилось вертолетное направление работ. Первой машиной, испытывавшейся здесь, стал вертолет Ми-4.

• В 1964 году в соответствии с постановлением Совета Министров СССР НИИ ГВФ был придан статус государственного (ГОСНИИ ГВФ).

• В 1960 году началось строительство новой базы института в аэропорту Шереметьево.

• В 1971–1975 годах в институте прошли государственные испытания и были внедрены в эксплуатацию самолеты Ил-62М, Ту-154А, Ту-154Б, Ан-26, Ан-30.

• 9 февраля 1973 года ГОСНИИ ГА награжден орденом Трудового Красного Знамени.

• С 1981 по 1985 год в институте разработаны технические задания на перспективные самолеты Ил-96-300, Ту-204, Ан-72АТ и вертолеты Ми-35.

• С 1986 по 1990 год в ГОСНИИ ГА создана концепция экономического и социального развития гражданской авиации до 2005 года и методика определения спроса на воздушные перевозки.

• Во второй половине 80-х годов специалистами института завершены испытания и внедрены в эксплуатацию самолеты Ту-154М, Ил-410, Ан-28, вертолеты Ми-26Т и Ка-32.

• В 2005 году в ГОСНИИ ГА впервые за всю историю института создан диссертационный Совет для приема и защиты кандидатских и докторских диссертаций.

• Для сохранения и развития потенциала российского воздушного транспорта в ГОСНИИ ГА разработаны предложения по повышению эффективности реализации государственной политики в области совершенствования авиационной деятельности, а также по приоритетным направлениям модернизации и создания новой авиационной техники.



Заместитель председателя Госдумы А. Чудинов вручает Почетную грамоту Госдуме В. Лыско.



Поздравление от Г. Новожилова. Фото В. ГРЕБЕНОВА.



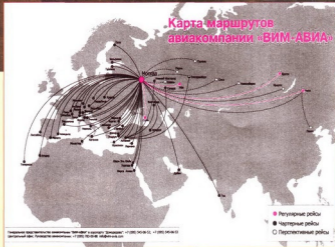
# «ВИМ-АВИА»



## УСТРЕМЛЕНА В БУДУЩЕЕ

Одним из существенных изменений в десятке ведущих российских авиаперевозчиков по итогам 2005 года стало появление в ней авиакомпании «ВИМ-АВИА». Она переместилась с 42-го места на 6-е по пассажирообороту, обойдя «Домодедовские авиалинии», «Трансаэро» и вплотную приблизилась к показателям «ЮТэйр» и «Пулков».

По данным Транспортной Клиринговой Палаты за восемь месяцев прошлого года доля «ВИМ-АВИА» на российском рынке авиационных перевозок увеличилась с 0,36 до 4,83 процента, а на международном сегменте произошел рост с 0,66 до 9,58 процента. Авиакомпания вышла на второе место по пассажирообороту, выполненному на международных воздушных линиях. Продемонстрированы самые высокие среди лидеров отрасли показатели использования располагаемых провозных емкостей. По итогам 2005 года «ВИМ-АВИА» перевезла около 1800 тыс. пассажиров и 1150 тонн грузов и почты. В сентябре 2005 года генеральным директором авиакомпании «ВИМ-АВИА» был назначен бывший топ-менеджер немецкого чартерного авиаперевозчика LTU Саад Кидер, что стало первым случаем прихода во главу российской авиакомпании иностранного управленца.



«ВИМ-АВИА» получила сертификат эксплуатанта на право осуществления грузовых и пассажирских авиаперевозок в ноябре 2003 года. Изначально авиакомпания эксплуатировала по четыре самолета Ил-62М (грузопассажирский вариант) и АН-12 в основном на азиатском направлении (Вьетнам, Китай, Таиланд). В 2004 году «ВИМ-АВИА» разработала и приступила к реализации масштабной программы по полной замене и расширению своего самолетного парка, в рамках которой у дочерней компании «Лифттанси» — «Солдот», специализирующейся на чартерных перевозках, были закуплены и авиации переданы самолеты «Boeing-737-200». Данный тип воздушных судов отвечает высоким техническим требованиям и международным стандартам безопасности и может выполнять беспосадочные полеты на расстояние

до 6 800 км. Средний возраст ввозимых самолетов составляет двенадцать лет. Они имеют ресурсы, позволяющие активно эксплуатировать их еще в течение, как минимум, десяти лет. В сравнении со средним возрастом ввозимых другим российскими авиакомпаниями самолетов иностранного производства двенадцать лет — очень выгодный показатель. В конце прошлого года «ВИМ-АВИА» взяла в лизинг еще четыре самолета «Boeing-737-200», которые сейчас переоборудуются в фирменный цвет компании на заводе «Авиастар».

Все самолеты были введены в таможенный режим «нм100т» или «свободный вылет» с полной уплатой таможенных платежей и полной таможенной очисткой. Все вносятся в российский реестр воздушных судов, что является практически единственным случаем в отечественной авиаци-



## НАША СИЛА —

## В ЕДИНСТВЕ

В наступающем году наши профсоюзы отметили свой юбилей — 100-летие профсоюзного движения в России. Седьмого октября 2005 года в Колонном зале Дома союзов прошло торжественное заседание У (внеочередного) съезда Федерации независимых профсоюзов (ФНПР), посвященное этой знаменательной дате и 15-летию образования ФНПР. Российское профсоюзное движение, отметил в своем докладе председатель ФНПР М.В. Шмаков, зародилось на рубеже XIX–XX веков в ходе борьбы трудящихся за свои права. Тогда по всей стране стали возникать стачечные комитеты, заводские комитеты и другие организации рабочих. В 1905 году состоялось первая

Всероссийская конференция профессиональных союзов в Москве, в которой приняли участие представители профсоюзов Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода и других городов. Конференция образовала Московское центральное бюро профсоюзов. На протяжении всей советской истории профсоюзы считались мощной общественной организацией, призванной защищать законные интересы трудящихся, выходящей управления, школы коммунизма. Новые социальные реалии, связанные с кардинальными общественно-политическими изменениями в стране, внесли существенные коррективы в деятельность профсоюзов, потребовали от них пересмотра идеологии, целей и задач, функций, форм и методов работы, их адаптации к жестким условиям рыночной экономики. Как ответ на эти кардинальные изменения в 1990 году была создана Федерация независимых профсоюзов России, которая сегодня объединяет 122 членские организации, в том числе 43 общероссийских, межрегиональных профсоюзов и 79 территориальных объединений организаций профсоюзов, насчитывающих 29,7 млн. членов профсоюзов. 16 ноября того же года состоялось заседание Центрального комитета Общероссийского профсоюза авиационных работников (ОПАР), на котором был обсужден вопрос об итогах У (внеочередного) съезда ФНПР и задачах профсоюзов авиарботников по выполнению его решений.

Одной из главных задач профсоюзов авиарботников, как следует из доклада председателя ОПАР Б.А. Кремнева, является организационное укрепление профсоюзов и обеспечение единства в его рядах.

Мы поддерживаем мысль, отметил Б.А. Кремнев, которая прозвучала на V съезде ФНПР: «Не спорят, кто главный, не отстаивать свои корпоративные интересы, а объединять усилия в решении стоящих перед нами задач — в этом основа профсоюзного единства и солидарности».

К сожалению, пока это не очень получается. Даже Московский профсоюз авиарботников России как бы сотрудничает с ОПАР, но не является его структурной организацией. Дело держится по существу на давних дружеских отношениях руководителей столичной и общероссийской профсоюзов авиарботников.

Вместе с тем, подчеркнул Б.А. Кремнев, общероссийский профсоюз никогда не смирился с формальным отсутствием в его рядах столичной структуры. Заamorозивание такого положения грозит фактическим нарушением единства, если не сейчас, то в любой момент в будущем. Хочется верить, что наши московские друзья-коллеги преодолят бытующие кое-где сепаратистские настроения и нам всем вместе удастся выйти из этой ситуации более сильными и окрепшими, найти и принять необходимые решения.

Прицелившись характер для повышения эффективности деятельности любой организации, подчеркнул докладчик, носит требование по обеспечению выполнения принимаемых решений. В уставе ФНПР закреплена механизм реализации

Идет заседание ЦК Общероссийского профсоюза авиарботников. С докладом выступил председатель Центрального комитета ОПАР Б.А. Кремнев.

Фото В. ГРЕБНЕВА.

решений Федерации и предусмотрены меры ответственности членских организаций, в первую очередь — ответственности руководителей. Повышение ответственности за исполнение решений во всех профсоюзных звеньях диктуется самим временем. Без этого понятия «профсоюзного единства и солидарности» просто исчезает. Поэтому дисциплина в организации — не бремя, это — норма.

Особое внимание на заседании ЦК профсоюза было обращено на развитие социального партнерства профсоюзов и работодателей. Сегодня профсоюзу авиарботников приходится защищать свои интересы на нескольких фронтах. К руководству на многих предприятиях и в организациях приходят молодые люди, которые лишь понаслышке знают о социальном партнерстве с профсоюзами, очень вульгарно его понимают, а иногда откровенно прельщаются деятельностью профсоюзов на своих предприятиях.

В последнее время появилась также опасная тенденция беспричинного вмешательства органов милиции в деятельность профсоюзных организаций, характеризующегося полным пренебрежением нормами Конвенции Международной организации труда и Федерального закона «О профессиональных союзах, их правах и гарантиях деятельности». Так, в марте 2005 года сотрудниками милиции направлено предписание о предоставлении финансовых документов профсоюзной организации ОАО «Аэропорт Абакан»

не в адрес профкома или его председателя, а почему-то генералом-директору ОАО «Аэропорт Абакан», который не вправе контролировать деятельность, в том числе и финансовую, профсоюзной организации. По запросу ЦК профсоюза прокуратурой Красноярского края была проведена проверка законности действий сотрудников милиции, установившая, что предписание было действительно направлено неуполномоченному лицу. Подобный случай произошел недавно и в профкоме международного аэропорта Сочи.

А в сентябре того же года в Центральном комитете Общероссийского профсоюза авиаработников обратилась председатель первичной профсоюзной организации наземных служб ФГУП «Пермские авиалинии» Н.А. Шуминой, которую сотрудники Пермского ЛУВД на транспорте дважды пытались привлечь к административной ответственности в связи с ее отказом представить в распоряжение органов милиции финансовые документы профсоюзной организации за 2004–2005 годы. Решением мирового суда дело в отношении Н.А. Шуминой было прекращено в связи с тем, что работница милиция не мотивировала свои действия, а в поведении Шуминой не обнаружено состава правонарушения.

Как явствует из решений авторитетнейшего международного органа – Комитета по свободе объединения Административного Совета Международной организации труда – деятельность профсоюза подконтрольна исключительно суду, а не административным органам. В противном случае слишком велик риск произвола.

Мы обязаны, особо отметил Б.А. Кременев, адекватно реагировать на случаи «наезда» на наши права и, наполняя содержанием лозунг о единстве и солидарности профсоюзов, заставить уважать себя. Только сплоченная и способная постоять за себя организация, опирающаяся на закон, в силах реально выполнять свою главную функцию – отстаивать интересы членов профсоюза.

В октябре 2006 год должен состояться очередной съезд профсоюза авиаработников. В докладе Б.А. Кременева поставлена задача в период отчетно-выборной кампании во всех звеньях профсоюза сохранить и приумножить все то ценное, что наработано годами и десятилетиями, решительно освободиться от всего, что мешает, что не соответствует задачам времени, а профсоюзным лидерам честно смириться с теми взглядами, свою практику работы с ними познания, которые начертаны на профсоюзном знамени: «Единство, Солидарность, Справедливость».

Завершилось заседание ЦК профсоюза волнующим событием – большой группе профсоюзных работников и активистов профсоюза была вручена юбилейная медаль «100 лет профсоюзам России».

А. МИХАЙЛОВ

г. Москва



## ПРОБЛЕМЫ СЛОЖНЫЕ, НО РЕШАЕМЫЕ

13

**С**остоялась очередная конференция Ассоциации деловой авиации. Эта общественная организация была создана в 1996 году для объединения усилий предприятий и организаций, работающих в области деловых авиационных перевозок, их организации, обслуживания и обеспечения. Одной из задач ежегодных заседаний Ассоциации ставит лоббирование интересов деловой авиации в органах государственной власти и государственного регулирования для обеспечения государственной поддержки российских предприятий и защиты интересов членов Ассоциации в условиях рыночной экономики.

О решении этих задач за период после предыдущей конференции рассказал президент Ассоциации Е. Балтин. Сегодня, по его словам, в России зарегистрировано лидеры корпоративных самолетов. Еще около восьмидесяти, хотя и принадлежат российским фирмам или юридическим лицам, но зарегистрированы за рубежом. В целом это около половины европейского парка самолетов деловой авиации. За год они совершают около тридцати тысяч полетов, что достаточно наглядно показывает: деловая авиация не атрибут роскошной жизни, а средство успешного ведения бизнеса.

Деловой авиации не нужна государственная финансовая поддержка, напротив, она платит высокие налоги и тем самым вносит свой вклад в развитие страны. Проблемы – в российском законодательстве, которое впрочем и не запрещает деятельность деловой авиации, но существенно ее ограничивает. Деловая авиация по сравнению с коммерческим авиационным, что приводит к низкой оперативности и эффективности ее работы. Поэтому столь необходимы срочные меры для изменения сложившейся ситуации.

Действительно, проблема у деловой авиации России немалая. На чем сегодня она летает? Самолеты бизнес-класса у нас в стране не производится, приобрести их можно только за рубежом. Но за авиацию такого самолета в Россию приходится платить огромную пошлину. К тому же в нашей стране нет органа, регулирующего право собственности на самолет, регистрацию, приобретение его, надел соответствующими формальными сделку в другой стране, где и регистрирует воздушное судно. Самолеты Ту-134 и Ил-40, которые сегодня в варианте «одеон» используются в деловой авиации, обрабатывают свой ресурс и вскоре будут списаны. В России, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, не создана

инфраструктура для деловой авиации: нет бизнес-терминалов, взлетов для самолетов. Наша страна – единственная в Европе, которая заставляет пересадывать владельцев воздушных судов перед полетом, требуют от них авиаквит на рейс собственного самолета.

За последние годы предшествовавшей конференции год Ассоциация не сумела изменить в сложившейся ситуации. Все попытки утратились в административные барьеры. Пожалуй, единственное достижение – сокращение времени получения разрешения на вылет с двадцати четырех часов до трех. Но, тем не менее, у государственных чиновников постепенно появляется осознание важности деловой авиации в развитии бизнеса. В органах авиационной администрации созданы рабочие группы, которые должны заниматься проблемами деловой авиации. Работа должна быть направлена на решение целого ряда вопросов.

Об этом на конференции говорил руководитель ФАВТ А.Юрчук. В частности, он сообщил, что со стороны авиационной администрации предпринимались конкретные меры по пересмотру таможенных пошлин на взлетах в Россию самолеты бизнес-класса, условий их регистрации, взаимно НДС. По мнению А.Юрчука, проблемы деловой авиации хотя и сложные, но решаемые, и в этом отношении Ассоциация деловой авиации может рассчитывать на поддержку со стороны Федерального агентства воздушного транспорта. Главное – надо объединять усилия, ставить перед собой амбициозные задачи и добиваться их решения.

Названные докладчиком Ассоциация считает разработку и внедрение в повседневную практику изменений и дополнений федеральных авиационных правил, Воздушного кодекса РФ, других документов, регулирующих деятельность гражданской авиации и учитывающих особенности деловой авиации. Необходимо добиваться упрощения процедур оформления деловых полетов, получения сертификатов соответствия, требований к техническому обслуживанию воздушных судов бизнес-класса, а также проведения активной практической работы по их реализации.

На конференции также был заслушан отчет исполнительного дирекции Ассоциации, проливы выборы правления и сформулирован ряд вопросов, которыми оно должно заниматься. Состоялся прием в Ассоциацию новых членов.

В. ШИТОВ

г. Москва



# «ЧТЗ-УРАЛТРАК»:

## НЕ ХУЖЕ ЗАРУБЕЖНЫХ АНАЛОГОВ

14



Бульдозер D3T-250  
с полным  
отвалом.



Бульдозер B10  
с угловым  
отвалом.



Все так  
челябинские  
машинки  
справятся  
со снегом.

**М**арка «ЧТЗ» известна каждому, кто хоть мало-мальски разбирался в технике. Челябинский тракторный — одно из немногих предприятий, которое сохранило в своей сфере лидирующие позиции, в том числе и на столичном рынке.

Челябинский тракторный завод — чистотаре армия ООО «ЧТЗ-УРАЛТРАК», — крупнейший производитель гусеничных инженерных машин в Европе, выпустил свою первую продукцию 1 июня 1933 года. Эти даты являются днем рождения предприятия. Сегодня «ЧТЗ-УРАЛТРАК» производит широкую гамму инженерных машин классов 10 и 25. На базе трактора Т10М и Т12 (класс 10) разработаны полтора десятка основных и специальных отвалов различных типов, модификаций. Другим дополнительным оборудованием «ЧТЗ» выпускает трубоукладчики, бульдозеры, универсальные дизель-электрические тракторы классов 25 — D3T-250 и D3T-320, также являются производителем «ЧТЗ». Дизельные двигатели мощностью от 12 до 1000 л.с. (различная модификация), производимые челябинскими тракторостроителями, пользуются у покупателей широким и заслуженным спросом. Вот тому наглядный пример.

Компания, которая является генеральным партнером по реконструкции международного аэропорта Домодедово, — ОАО «ЦЕНТРОПРОСТРОЙ». В рамках землеройной техники строителей серию челябинских бульдозеров B170 и B10. Приемлем для обеспечения эффективной работы предприятия он обжаловался.

Только в 2005 году «ЧТЗ-УРАЛТРАК» поставил «ЦЕНТРОПРОСТРОЮ» шесть современных бульдозеров B10M и будет участвовать в дальнейшей модернизации парка техники.

В аэропорту Москвы бульдозеры «ЧТЗ» широко применяются для очистки аэродромной территории от снега. Отличаются компактностью, наиболее эффективны на этих работах дизель-электрический бульдозер D3T-250.

Каждый аэропорт Москвы имеет не менее двух таких машин. Высокая скорость и эластичная подвеска ставят D3T в ряд конкурентами с отечественными и зарубежными аналогами на этих видах работ.

М.И. Балусов, начальник аэродромной службы аэропорта Внуково.

— В зимнее время бульдозеры «ЧТЗ» работают круглогодично. Наиболее оптимальны для уборки снега дизель-электрические бульдозеры «ЧТЗ». По рекомендации завода мы приобрели D3T-250 с угловым отвалом с прямой волочения в 1,9 раза больше, чем у серийного. Практически при тех же затратах производительность агрегата резко выросла. Планируем закупить еще одну такую машину. Применяем и челябинские машины десятого класса B10M с увеличенным угловым отвалом.

Работа техника завода в аэропорту обеспечена поддержкой официальных дилеров предприятия в Москве. Поставку техники и запасных частей, гарантийное и сервисное обслуживание осуществляют дилерские фирмы ООО «Бонкреммал» и ЗАО «Ижстроймаш».

Московские дилеры предприятия в полной мере выполняют требования завода не только продать технику, но и обеспечить весь комплекс работ по гарантийному и сервисному обслуживанию.

454007, Челябинск,  
проспект Ленина, д. 3  
ООО «ЧТЗ-УРАЛТРАК»  
Тел.: (351) 778-40-45.





# КРЫЛЬЯ СТАРОГО СВЕТА

Чтобы добиться большого успеха, необходимо пережить неудачу. Горький урок судьбы способствует переосмыслению себя и мобилизует на борьбу.

Именно так получилось с европейской авиационной индустрией, в прошлом почти угасшей, но возродившейся в виде мощного единого концерна.

Мы говорим, разумеется, об Airbus – беспорочном лидере европейского авиационного и одном из двух крупнейших игроков на мировом рынке производства магистральных авиалайнеров. Недолгая, но уже яркая история Airbus убедительно обняла старшую Европу: она может дать сдачи – «аккуратно, но сильно».

## ЦЕНА МИРНОГО НЕБА

Так уж получилось, что вся вторая половина XX века прошла для Европы под знаком Второй мировой войны, а судьбы стран и людей были определены ее исходом. В то время как по восточную сторону «железного занавеса» проходило политическое переустройство, в «свободном мире» развернулся финансовый передел, потянувший всю

## Создание концерна Airbus положило начало объединению Европы

структуру европейской экономики. Вплоть немалые деньги в военные поставки, собственное участие в войне и последующее восстановление разоренной Западной Европы, США окончательно включили ее в сферу своих интересов, и наиболее конкурентоспособные отрасли европейской экономики должны были пасть под прессом заокеанской экономики. Ничего не подлаживая, таковы законы бизнеса – долги надо возвращать.

Нельзя сказать, что авиационная индустрия Европы создавалась без борьбы: стремительный рост пассажирских авиалайнеров приносил немалый доход, позволял вкладываться в разработку и производство современных реактивных самолетов, развитие сети авиалиний. То есть вроде бы все выглядело достойно. И все же выдержать конкуренцию с мажорантами американской авиационной промышленности европейские производители не сумели, поскольку глобализация мировой экономики фактически началась задолго до того, как об этом начала писать пресса, и традиционная разобщенность стран Европы отнюдь не способствовала успеху в борьбе всемирного масштаба. Первый этап реактивной эры в пассажирской авиации был проигран: основную массу пассажиров перевозили самолеты Boeing, Lockheed, Douglas и McDonnell, а французские и

британские лайнеры даже в родных аэропортах смотрелись экзотикой.

Вы скажете: а как же Concorde? Да, это был несомненный успех, поистине прорыв в будущее, а кроме того, первый наглядный результат объединенных усилий Франции и Великобритании. Но дело в том, что создатели Concorde слишком уж увлеклись соблазнами национального престижа, и первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолет – сказочная птица авиа – не сделал полета в авиалайнерах, а лишь занял в них свою специфическую нишу. К тому же он так и не окупился. Впрочем, уже первые успехи проекта показали, что европейская авиационная скорее жива, чем наоборот, и еще на многое способна. Просто к делу надо подойти с другой стороны.

## ВСЕОБЩАЯ МОБИЛИЗАЦИЯ

К началу 1960-х стало ясно, пришло время позабить старые раны и начать борьбу с конкретными их же оружием – завоеванием рынка регулярных массовых пассажирских перевозок, составляющих основу современной авиационной индустрии. Родилась и концепция перспективного самолета. Дело в том, что пока оставалась незначительная доля дорогостоящего шарофюзеляжного самолета, предназначенного для перевозки 250–300 пассажиров на коротких и средних маршрутах. Успех буквально прописан в руке, и медлить было нельзя. Но оставались и сомнения. Ведь некогда раньше европейские авиалайнеростроители не работали в одной упаковке так тесно и так масштабно, как это теперь требовалось. Никогда еще ради общего дела не жертвовали столь многие национальные интересы, собственными перспективными программами и приоритетными финансированием, привычкой писать документацию на родном языке и пользоваться традиционными системами мер и весов. Все это нужно было преодолевать, но иного пути у Европы не было.

Дальнемагистральный лайнер «А-350» будет выпускаться в двух версиях. «А-350-800» предназначается для перевозки 245 пассажиров на расстоянии до 13000 километров, а вариант «А-350-900» сможет перевозить 285 пассажиров на расстоянии до 13000 километров. «Эрбас» пригласила российских авиастроителей принять участие в реализации программы этого самолета.

Конец сомнениям положила политическая воля высшего руководства: в 1967 г. правительства Франции, Великобритании и Германии одобрили совместный проект производства 300-местного широкофюзеляжного лайнера под предварительным названием Europer Airbus A300. Задача по созданию машины возлагалась на франко-британский консорциум с небольшим участием Германии. Но почти сразу же начались проблемы, спровоцированные собственными программами участников. А300 предполагалось оснащать двумя новыми двигателями RB207 британской фирмы Rolls Royce, но в то же самое время англичане предложили свои двигатели для нового американского самолета Lockheed Tristar, конкурирующего с А300. До этого именно отсутствие двигателей сдерживало конкурентов, теперь же под угрозой закрытия оказалась европейская программа.

Положение спасло более тщательное изучение потребительского спроса. Ножницами выскочило, в то время как авиакомпаниям США для межконтинентальных маршрутов нужен был 300-местный авиалайнер, причем непременно трехдвигательный, перевозчик из других регионов мира, в частности, из Европы, вполне устраивал двухдвигательный самолет вместимостью примерно 250 пассажиров. Тут уж просто гора с плеч свалилась, и проект А300 оперативно переделали в 226-местный А300В. Это позволило деликатно разойтись и с Lockheed, и с Rolls Royce, а вместо мощных, но «сырых» RB207 использовать проверенные двигатели фирмы General Electric. И все осталось довольным, в особенности авиакомпаниям, для которых подобный выбор всегда предпочтительнее.

Следующим вызовом программе стал отказ от ее поддержки в 1969 г. со стороны британского правительства. Судьба проекта оказалась в руках двух партнеров: французской фирмы Sud Aviation и германского объединения Deutsche Airbus GmbH. Но ничто уже





не могло остановить раскрученный маховик алемаса: британская фирма Hawker Siddeley Aviation, способная лучше всех в Европе спроектировать крыло, все же осталась в программе на частной основе, и 18 декабря 1970 г. состоялось официальное учреждение консорциума Airbus Industry в форме Товарищества по экономическим интересам. Принятая разнообразность юридического лица позволяла всем участникам эффективно работать сообща, одновременно занимаясь другими программами, не в ущерб основной, а также привлекать новых партнеров. Деятельность учредителей можно считать: трудное это дело — объединить бывших соперников. Тем не менее пример оказался заразительным: в 1971 г. в консорциум вошла испанская CASA. Дело шло на лад, успех привлекал все новых соискателей.

В основу деятельности Airbus был положен принцип разделения труда: каждый участник, сообразуясь со своими техническими и конструкторскими возможностями, берет на себя производство определенной части самолета, но параллельные производственные линии во Франции, Германии и Англии упорядочиваются. Таким образом, Hawker Siddeley изготовляла кессон крыла, а дооснащением крыла, а также изготовлением передней и хвостовой частей фюзеляжа занималась Deutsche Airbus. Sud Aviation отвечала за изготовление кабины экипажа и центральной части фюзеляжа с центропланом, она же проводила окончательную сборку самолета, а собственно Airbus Industry, разместившийся в Тулузе, занимался испытаниями и сертификацией. Теперь вы можете представить себе, каково было собрать ежегодно несколько авиационных предприятий из разных стран, увязать все производственные процессы, совместить технологии, наладить перевозку по всей Европе громадинок агрегатов (да не как-нибудь, а на специально модифицированных «пузатых» транспортных самолетах!) Неудивительно, что когда в октябре 1972 г. огромный лайнер A300B оторвался от полосы аэродрома Бланиць, у многих со-



*«А-380», самый большой пассажирский самолет в истории авиации, впервые поднялся в небо 27 апреля 2005 года с международного аэродрома Бланиць в Тулузе. Он рассчитан на перевозку 550 пассажиров. Компания «Эрбас» потратила на его создание 10 лет и 11 миллиардов евро. 18 октября 2005 года открылся в первом азиатском полете еще один «А-380». К настоящему времени уже 16 авиационных заказали 159 таких лайнеров.*

# ВПЕРВЫЕ В РОССИИ

Более пятисот ведущих специалистов по безопасности полетов из ста стран мира впервые собрались в Москве, чтобы обсудить наиболее актуальные проблемы, стоящие перед авиацией в глобальном масштабе.

СОБЫТИЕ ■



Семинар завершил работу.



ИНИЦИАТОРАМИ этого представительного форума выступили Всемирный фонд безопасности полетов (FSF), Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), Международная Федерация легкой авиации (IFA) и российское Партнерство «Безопасность полетов». Докладчики из России и зарубежных стран представили последнюю информацию об авиационных происшествиях и инцидентах; рассказали о международных инициативах в области безопасности полетов, проблемах, связанных с «человеческим фактором» и внедрением систем и технологий обеспечения безопасности; сделали сообщения о новинках, касающихся наземных и бортовых систем, подготовке авиационного персонала и о многом другом.

Подробнее информацию о семинаре можно получить на сайте Партнерства «Безопасность полетов»: [WWW.FSF.IATA.RU](http://WWW.FSF.IATA.RU)



Президент и генеральный директор FSF Стивен Митчелл и президент Партнерства «Безопасность полетов», член Правления FSF Валерий Шеломовице (справа налево).

Фото В. ГРЕШНЕВА.





**■ ПРЕЗЕНТАЦИЯ** ОАО «Страховая компания «Москва» основано в 1993 году. Сегодня это дочернее предприятие ОАО «Аэрофлот», которое является единственным акционером компании. СК «Москва» – член Всероссийского союза страховщиков (ВСС) и Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС), а также стабильно входит в члены ста крупнейших российских страховых компаний. Высокий уровень надежности компании подтвержден рейтинговым агентством «Эксперт РА», присвоившим СК «Москва» рейтинг класса «А». Рассказывает генеральный директор ОАО «СК «Москва», кандидат экономических наук Сергей Иванович ШАХМАТОВ.



# «АЭРОФЛОТ» – НАШ ЕДИНСТВЕННЫЙ АКЦИОНЕР

– Страховой бизнес в России появился сравнительно недавно, но бурно развивается. Страховой бизнес в каком-то смысле схож с банковским и по уровню развития лишь немного отстает от него. Роль страхования сегодня начинают понимать и государство, и население. Сравнительно недавно был введен Закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Государство обязало страховывать ответственность по эксплуатации опасных производственных объектов, определенные обязательства в отношении страхования накладывает на эксплуатантов воздушного транспорта Воздушный кодекс РФ. Добровольные виды страхования развиваются медленно, но имеют несравнимо более высокий потенциал роста. Процесс интеграции России в мировую экономику и рост страховой культуры, в том числе и в среде страховых компаний, обязательно приведет нас к тому, что страхование будет поставлено на более высокий уровень.

– Что касается СК «Москва», то «Аэрофлот» приобрел контрольный пакет акций компании в 1997 году, а в настоящее время является единственным ее акционером. За это время компания претерпела качественные изменения, стабильно входит в число ста крупнейших страховых компаний России, имеет признание на международном страховом рынке. Уставный капитал компании и ее возможности по принятию рисков за это время увеличились в сто раз. В настоящее время основным видом деятельности СК «Москва» является страхование воздушных судов и ответственности авиаперевозчика. Длительная работа по обеспечению страховой защиты воздушных судов «Аэрофлота», в том числе иностранного производства, позволила наладить с этой организацией взаимодействие с иностранными лицензиатами и организацию страхования с учетом их интересов. Несмотря на специфику своей деятельности и будучи одним из лидеров авиационного страхования в России, СК «Москва» предлагает и другие страховые продукты. Из стандартных страховых продуктов СК «Москва» занимается практически всеми, что в общей сложности представляет собой около пятидесяти видов страхования, на которые компания имеет лицензию.

– В том числе и обязательное страхование автогражданской ответственности?

– Мы предоставляем нашим клиентам эту услугу на агентской основе, но достаточно комплексно – не только

при продаже полиса, но и при урегулировании страховых случаев. В свое время не была оформлена лицензия на этот вид деятельности, а выходя на рынок с опозданием значит вкладывать в новый продукт значительно больше инвестиции. Кроме того, законодательство требует при получении лицензией на ОСАГО наличие у страховой компании развитой сети филиалов и представительств, которой у нашей компании нет и которая нам не требуется в таком объеме, исходя из нашей миссии.

– А как вы работаете с другими страховыми компаниями?

– Страховые компании достаточно жестко конкурируют между собой на рынке, что влечет за собой формирование ставок страхования, благоприятных и прозрачных для страхователей. Вместе с тем, страховые компании не только конкуренты, но, безусловно и партнеры, поскольку зачастую, а в авиационной отрасли – всегда, приходится иметь дело с рисками, превышающими возможности отдельной, даже и крупной компании. В результате каждая страховая компания организует перестраховочную защиту принятых на страхование рисков, используя возможности компаний-партнеров. Учитывая высокие требования, которые предъявляет к надежности страховой защиты СК «Москва» ее акционер – ОАО «Аэрофлот», мы очень заботимся о том, чтобы перестраховочные риски были качественными. На российском рынке перестраховочную защиту нам обеспечивают наиболее крупные и надежные страховые общества – «Ингосстрах», «Росгосстрах», «Альфа-Страхование», «Ренессанс-Страхование», «Аванс-Афес»,

«ТНТ», «Москва Рн», «Согаз», «УралСиб», «Российское перестраховочное общество» и другие. Все воздушные суда иностранного производства, находящиеся в авиации, в соответствии с требованиями лицензиатов СК «Москва» перестраховываются международными страховыми компаниями, имеющими высокий рейтинг; с помощью страхового брокера «Wells». СК «Москва» имеет лицензию на перестраховочную деятельность и в свою очередь предоставляет свои перестраховочные емкости для других страховых компаний.

– Сергей Иванович, в чем, на Ваш взгляд, заключается специфика работы с ОАО «Аэрофлот»?

– Определенная специфика работы с крупнейшим российским авиаперевозчиком, безусловно, есть. В первую очередь следует отметить огромный объем лимитов ответственности – «Аэрофлот» лицензиато крупнейшим по стоимости парком воздушных судов – и широкую географию рейсов, включая международные. Лимиты ответственности авиаперевозчика, необходимые «Аэрофлоту», достигают размеров в 1 млрд. долларов США. Кроме того, «Аэрофлот» по сравнению с другими отечественными авиакомпаниями относится к страховой защите рисков наиболее профессионально и ответственно. Думаю, что не только СК «Москва», как основной партнер ОАО «Аэрофлот» по страхованию, но и другие страховщики согласятся с тем, что «Аэрофлот» занимается страхованием не по необходимости, а на основе тщательного продуманной системы управления рисками. «Аэрофлот» на добровольной основе страхует риски с гораздо более высокими лимитами ответственности, чем другие авиаперевозчики России и

как требует Воздушный кодекс. В частности, «Аэрофлот» страхует не только стандартные риски каско и ответственности авиакомпания, но и риски в случае военных действий или террористических актов. При этом страхование строится на базе реальной рыночной стоимости: все воздушные суда компании застрахованы не по некой условной балансовой цене, а по результатам оценки, которая производится независимыми экспертами-оценщиками. «Аэрофлот» предъявляет очень высокие требования к качеству страхового покрытия и к процессу урегулирования убытков.

В чем видится перспективность нашей работы с «Аэрофлотом»? В первую очередь, в развитии самого «Аэрофлота»: увеличении его парка воздушных судов, расширении географии полетов. Разумеется, «Аэрофлот» требует развития и СК «Москва», поскольку авиакомпания делает все, чтобы обеспечить защиту своих рисков. Перспективно для нас и приобретение «Аэрофлотом» других компаний. Так, сегодня СК «Москва» страхует воздушные суда дочерних компаний ОАО «Аэрофлот» – «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Нод». Надеемся, что другие проекты «Аэрофлота» также будут способствовать развитию нашего бизнеса. Наиболее ценный актив, который мы приобрели благодаря тесному сотрудничеству с «Аэрофлотом», это большой опыт по страхованию и организации страховой защиты в широком смысле, который мы готовы предоставить другим авиаперевозчикам, чтобы поставить риск-менеджмент на надлежащий уровень и создать не формальную, а эффективную страховую защиту.

#### – Например?

– Не вдаваясь в тонкости, могу сказать так: в авиастраховании важна не только стоимость, что, как известно, больше всего интересует авиакомпания, но и возмещение убытков. В «Аэрофло-

те» две эти составляющие находятся в очень сбалансированном состоянии. Применяется следующий подход: не экономить чрезмерно на страховании, но получать адекватное страховое возмещение при страховых случаях, которые в авиации могут иметь катастрофические размеры. Это не означает, что СК «Москва» работает по более высоким, чем у других страховщиков, тарифам. В этом отношении мы находимся в рынке, но страховое покрытие, которое мы предлагаем, существенно шире того, что сегодня обычно применяют страховщики.

#### – Вы можете назвать какой-то страховой случай?

– Информацию о страховых случаях мы регулярно размещаем на нашем сайте. Совсем недавно СК «Москва» завершила урегулирование убытка и выплатила страховое возмещение в размере 292 тыс. долларов США за повреждение воздушного судна Ту-154 – при буксировке самолета на точку запуска произошло его столкновение с автобусом. На сегодняшний момент практически урегулирована ситуация с самолетом Ил-86 (замена стабилизатора), который был поврежден в аэропорту Шереметьево. Но это не самые крупные для нас выплаты. Когда речь идет о происшествиях с воздушными судами иностранного производства, где чаще всего имеют место повреждения посторонних предметов и выжаривания двигателя, то размер выплачиваемых убытков составляет два-три млн. долларов. В совокупности за 2004 год мы выплатили страховых возмещений на сумму около восьми млн. долларов. Повторюсь, но опыт работы с ОАО «Аэрофлот» позволяет нам выплачивать не какие-то условные страховые возмещения, а реально компенсировать затраты на восстановление воздушного судна, при этом для исключения изнурительных споров между страхователем и

## Страховая компания МОСКВА

страхователем и сокращения сроков страховых выплат мы привлекаем к процессу урегулирования убытков независимого оценщика – авторитетную международную фирму «AIGClaims».

#### – Каково отношение «Аэрофлота» к своей дочерней страховой компании?

– Самое внимательное и доброжелательное. Так, в завершающей стадии сейчас находится вопрос увеличения уставного капитала СК «Москва» с восьмидесяти до двухсот миллионов рублей за счет инвестиций со стороны ОАО «Аэрофлот». Стандарты страхования авиакомпаний и механизмы ее корпоративного управления помогают нам иметь в страховом портфеле полисы предприятий группы «Аэрофлот»: «Аэромар», «Аэроферст», «Шереметьево», «ТЭК», «Аэропорт-Москва», авиакомпания «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Нод» и др. СК «Москва» принимает участие в страховании строительно-монтажных работ терминала Шереметьево-3, а по их завершению будет страховать имущество терминала и его ответственность.

#### – Планы СК «Москва», новые проекты?

– Своим перспективу СК «Москва» видит в развитии рыночных видов страхования, связанных с технологиями «Аэрофлота». В частности, страхование вывозщиков за рубежом мы выделем для себя в стратегическое направление, в котором сложим эффективно работать. Это чисто рыночный продукт, рассчитанный на широкий круг потребителей, и сейчас мы пытаемся реализовать проект по продаже страховых полисов вместе с авиабилетами с использованием возможностей системы «Сайбер».

Беседа с **в.в. ШИТОВ**

с. Москва.

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ «МОСКВА»**  
Россия, 125167, г. Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 37А, кор. 14.  
Тел.: 787-5060, 787-5061; факс: 787-50-66;  
e-mail: moscow@istmoscow.ru





## ■ ВЕСТИ ИЗ АВИАКОМПАНИЙ

Сорок лет назад хабаровские авиаторы начали полеты на турбовинтовых самолетах Ан-24. Трудяги-«аннушки» и по сей день работают в небе, совершают регулярные полеты на очень важных для жителей Дальнего Востока северных маршрутах.



Генеральный директор «Дальавиа», заслуженный работник транспорта Российской Федерации Павел Севостьянов.

Главное, что он – летчик! Правда ведь? А значит человек сильный, смелый, решительный. Я очень люблю своего папу, потому что он самый лучший. И мне несколько не завидно, когда пацаны хвастают, что их отец летит в Москву, Ташкент или Суеп. Пусть хвастаются, если им так нравится выставлять себя перед девочками. У всех летчиков трудная работа и ответственная. Что на большом самолете, что на маленьком! Я так считаю!»

Георгий ВОРОНКОВ, командир 3-го летного отряда «Дальавиа», отличник воздушного транспорта:

– Наше авиационное подразделение выполняет полеты на самолетах Ан-24 на

# «ДАЛЬАВИА»: БОЛЬШОЙ



## ЮБИЛЕЙ МАЛЕНЬКИХ

Пятиклассникам дали задание на дом: написать сочинение на тему «Работа моего папы». Школа расположена в аэропорту, рядом с аэропортом, поэтому мальчишки и девочки писали в основном о труде пилотов и штурманов, авиа-механиков и стюардов. Вот любопытные выдержки из сочинений двух мальчишек.

«Мой папа – пилот на самолете Ту-214. Он летает и в Москву, и в Израиль, и в Японию, и в Корею! Представляете? По всему миру летает! Папин самолет – гигантская машина. Она может подняться над землей на десять километров. На папином самолете одновременно могут лететь почти 200 человек!»

И далее сын летчика рассказывает про компьютерное оборудование, которым оснащен самолет, про то, как им легко управлять, и что папин самолет не хуже «Бонгов», которыми так гордятся самодовольный янки. Наш лучше даже!

Десять страниц ребячьего текста, пропитанных величайшей гордостью за отца и

самолет, на котором он летает.

Есть ремарка: мама точно так же считает. В конце одиннадцатилетний автор замечает, что в «Дальавиа» есть и другие типы самолетов. Но это все не то. Папин самолет – самый-самый, и летают на таких самолетах самые классные летчики!

Рассказ второго мальчишки получился очень коротким – несколько предложений всего.

«Я долго думал, что же мне такого хорошего написать про моего папу и про его работу... Он летает на самолете Ан-24. Возит пассажиров и грузы на север – в Охотск, Николаевск-на-Амуре, в Оху на Сахалине. Самолет этот маленький, папа даже говорит, что такие самолеты сейчас уже не выпускают. Пассажиров он вмещает всего около сорока человек. Но папа очень любит свой Ан-24 и ему очень нравится на нем летать.

Я так думаю: ведь не главное, куда летает человек: в Москву или в Израиль!

## САМОЛЕТОВ

воздушных линиях средней протяженности, главным образом в северные аэропорты Дальнего Востока – в Охотск, Николаевск-на-Амуре, Оху, Шахтерск, Зональное. В парке есть семь машин Ан-24.

В январе 2005 года исполняется ровно сорок лет с того дня, когда предприятие начало полеты на этом типе самолетов. Первый рейс был совершен 12 января 1965 года. Зенит, которым командовал Иван Палин, промочил первый полет по маршруту Хабаровск – Николаевск-на-Амуре. Скажу без преувеличения: вывод на воздушные трассы Ан-24 в ту пору был событием ярким и важным. Созданный советскими авиаинженерами в знаменитом антоновском КБ, построенный авиастроителями Улан-Удэ, новый самолет провозглашал фюрор не только в нашей стране. Маневренный, удобный в эксплуатации, оснащенный

ный комфортный по тому времени салон для авиассажиров, он мог летать и днем и ночью, и в снег и в дождь. Причем совершал взлеты и посадки на слабоподготовленные грунтовые ВПП длиной всего 1300 метров. Невдвительно, что в ту пору глаз на новую машину положили авиакомпания многих стран. Насытив новым самолетом авиапредприятия страны, их стали изготовлять на экспорт. Ан-24 занимал первое место в экспорте поставках среди пассажирских самолетов Советского Союза. Его закупили двадцать шесть стран мира.

Все моя жизнь практически связана с Ан-24. Окончив Бугурусланское летное училище, поработал там пилотом-инструктором, потом приехал на Дальний Восток, где живу и работаю уже тридцать пять лет. Сложилось так, что в большинстве трудился на командных должностях, поэтому налет у меня не очень большой — всего 14 тысяч часов. А в нашем летном отряде это пилоты, у которых налет намного больше. К примеру, наш ветеран, пилот первого класса, отличник воздушного транспорта Виталий Куреко. Виталий — настоящий воздушный ас. Его налет составляет 21 тысячу часов. Если эту цифру перевести в дни, месяцы и годы, то выходит, что он провёл в полетах более двух лет своей жизни. Виталий — прекрасный пилот-инструктор, апол в строй немало командиров воздушных судов. И человек изумительный: простой, открытый, добрый. Всегда поможет товарищу в трудную минуту, поддерижит. Вот из таких славных людей, как Куреко, и состоит наш отряд.

Вместе со всем предприятием мы переживаем все трудности тяжелого перестроенного периода. Приведу такой пример. В советские времена, когда работы у нас было тьма, налет в месяц составлял семьдесят часов, а порой и больше! А потом пошло совсем в другом русле по причине дороговизны топлива, а соответственно и авиабилетов. Народ почти перестал летать. В 1996-1997 годах налет в месяц у нас составлял по... десять часов. Грустно об этом вспоминать, но это так. Сейчас слава Богу, ситуация переменилась, пассажирское стало больше, и работы нам хватает!

Начальник авиации не принято. И тем не менее, оглядываясь на прошедшее и пережитое, понимаешь, насколько верно, прозрачно, а главное — честно вел в ту пору кадровую политику наш генеральный директор Павел Иванович Севастьянов. Была поставлена задача, чего бы это ни стоило, сохранить летную авиационную молодежь. Работы в составе экипажей не было, и дипломированные пилоты работали спорадически, даже грузчиками. Но из авиации не уходили. Постепенно обстановка начала возвращаться в пилотские кабинеты. К примеру, второй пилот Василий Гаврилов. Летчик не отказался от предложения временно поработать спорадически. Выдержал, выстоял. Человек, влюбленный в авиацию, пойдет ради нее на любые жертвы. И теперь Василий снова в летном строю.

За четыре десятилетия полетов на Ан-24 мы очень полюбили эту машину. Самолет нас (пуфу, туфу, туфу, ступу по дереву) ни разу не подвел! Надежную, хорошую, основательную машину сконструировали специалисты антоновского КБ. От нас, дальневосточных авиаторов, им за это низкий поклон.

**Павел СЕВАСТЬЯНОВ, генеральный директор ФГУП «Дальавиа», заслуженный работник транспорта Российской Федерации:**

— В авиации нашего предприятия несколько типов самолетов: от Ан-24 до Ту-214. В «Дальавиа» трудятся люди десятик профессий. Но главная среди них, конечно, профессия летчика! Так в авиации было, есть и будет всегда. И не важно, пилотирование какого типа самолета осуществляет экипаж. Главное, что за спинами летчиков в креслах салонов десятки, а то и сотни человеческой душ. Что же касается Ан-24, машины, о которой сегодня идет речь, скажу однозначно: этот самолет, созданный советскими авиаинженерами, зарекомендовал себя за четыре десятилетия эксплуатации только с хорошей стороны.



Виталий Куреко — один из лучших пилотов «Дальавиа», ветеран предприятия.

В начале своей трудовой деятельности на предприятии я работал начальником третьего цеха АТБ. Этот цех занимался техническим обслуживанием самолетов Ан-24. В ту пору этих незаменимых для полетов на северных маршрутах машин у нас было три десятка. Они принесли огромную пользу для Дальнего Востока, для нашего Хабаровского края.

Наши летчики подсадили, что через пилотские кабинеты Ан-24 прошло 75 процентов всего лет-

Алексей Симанов, летчик хвост и хвост отвечает чувство ответственности, высокой профессионализм.

Фото автора.



Экипаж Ан-24 (слева направо): командир корабля Василий Зубков, командир третьего летного отряда Георгий Воронков, бортмеханик Юрий Белов, штурман Алексей Блоковичев.

ного состава предприятия. В маленьких тесных кабинетах «Аннушек» люди постигли азы высокого профессионализма и великую силу авиационного братства. Важный и социальный фактор: за сорок лет самолеты Ан-24 перевезли многие тысячи дальневосточников.

Пройдя хорошую школу на Ан-24, многие летчики переучились на другие типы самолетов, поднялись по служебной лестнице. И это, на мой взгляд, замечательно.

Так, бывший пилот Ан-24 Юрий Скопцов сегодня — летный директор «Дальавиа», прекрасно освоил авиалайнер нового поколения Ту-214. Александр Козырев, тоже бывший летчик Ан-24, ныне командир первого летного отряда, парк которого составляет Ил-62 и Ту-214.

Предложу вопрос. Самолеты Ан-24 медленно, но верно уходят, отработав свой отпущенный на их жизнь ресурс. А что ждать на смену?

Думаю, это будет Ан-140. Мы давно и внимательно присматривались к этому самолету. Хотели бы подойти к решению проблемы. Хотим верить, что Ан-140 станет достойной заменой Ан-24.

Пользуясь случаем, хочу поздравить всех экипажи третьего летного отряда, всех, кто летал на Ан-24, со знаменательной датой. Спасибо всем вам за ваш неугасающий и ответственный труд!

И тебе, ребята Ан-24, наше авиационное спасибо!

г. Хабаровск.

**Игорь БАДАРИН**



## ■ АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

В государственной концепции обеспечения транспортной безопасности России отмечается, что рост аварийности, травматизма, ущерба, повышение транспортных издержек, высокая степень износа технических средств, растущая угроза актов незаконного вмешательства в работу транспорта затрудняют его устойчивое развитие, снижают уровень всех видов транспортной безопасности.



# БЕЗОПАСНОСТЬ – ПРОБЛЕМА КОМПЛЕКСНАЯ

**Д**ля оценки уровня транспортной безопасности необходимо учитывать количественных показателей аварийности и ущерба для различных видов транспортной деятельности, а также характеристику степени угрозы транспортной безопасности. Характерное для российских транспортных условий ранжирование видов транспорта по их безопасности (опасности) выглядит следующим образом (см. таблицу).

Годовое количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 1000 автомобилей в России больше, чем в США – в восемь раз, чем в Японии – в пять раз, чем в странах ЕС – в два-три раза. С учетом того, что пассажирооборот автомобильного и железнодорожного транспорта сопоставим, а грузооборот в железнодорожном транспорте существенно больше, чем в автомобильном, очевидно наличие особых причин аварийности и ущерба в автомобильном транспорте.

В отличие от автомобильного, на воздушном, водном, железнодорожном видах транспорта за 2000–2004 гг. намечается позитивная тенденция снижения аварийности, однако угрозы транспортной безопасности продолжают действовать и на эти виды транспорта, что также диктует необходимость адекватного им государственно-управленческого реагирования. Координацию такого реагирования должен осуществлять специально уполномоченный федеральный орган исполнительной власти при взаимодействии с иными федеральными органами исполнительной власти, научными и диспетчерскими организациями, хозяйствующими субъектами. Результаты текущей и прогнозной оценки угрозы транспортной безопасности должны учитываться при корректировке Концепции и иных нормативных правовых актов, в случае необходимости должны вноситься соответствующие изменения в организацию деятельности системы обеспечения транспортной безопасности. В качестве самостоятельного направления выделяется разработка и реализация целевых программ обеспечения транспортной безопасности (включая международное сотрудничество).

Особое значение в рамках данного направления имеет развитие сотрудничества в области обеспечения транспортной безопасности с иностранными государствами, их правительственными органами и специальными службами, хозяйствующими субъектами, а также с международными организациями для координации усилий и взаимодействия по снижению риска и ущерба от кризисных ситуаций на транспорте на территории нашей страны и за ее пределами. Формирование эффективных экономических условий и обеспечения безопасности деятельности хозяйствующих субъектов России при осуществлении международных перевозок. Необходимое условие и правовая основа такого сотрудничества – гармонизация законодательства Российской Федерации в области транспортной безопасности с нормами международного права и общепринятой международной практикой.

Международное сотрудничество РФ в области обеспечения транспортной безопасности осуществляется посредством:

- участия в международных мероприятиях по обеспечению транспортной безопасности и международных форумах;
- проведение переговоров и консультаций с иностранными государствами;
- организацию и обеспечение в пределах практических возможностей и с учетом национальных интересов РФ взаимного обмена информацией с иностранными государствами, оказания им помощи в области обеспечения транспортной безопасности, также реализации совместных программ и иных мероприятий в указанной

области от двусторонней и многосторонней основой;

• взаимодействие с иностранными государствами, их правоохранительными органами и специальными службами, а также международными организациями по вопросам расследования причин и обстоятельств крушений, ситуаций;

• Совместно с Государственной комиссией обеспечения транспортной безопасности, логично сделать вывод, что авиационная деятельность находится подсерядку государственную и правовую поддержку. Будучи членом ИКАО, Россия и ее авиационные власти осуществляют стандартизацию таким образом составляющая безопасности полетов, как актуализация воздушных судов и сертификация эксплуатантов; сертификация и контроль лётной годности; обслуживание воздушного движения; аэропортовая деятельность и др.

На наш взгляд, Государственная комиссия обеспечения транспортной безопасности адекватна требованиям ИКАО.

Осуществляя стратегическую программу проекта состояния безопасности в том или ином государстве, ИКАО предлагает следующие варианты по авиационной деятельности государства (2005). Вопросы состоят из семи частей:

- Общая административная информация;
- Законодательство;
- Организация;
- Эксплуатационная деятельность;
- Аэронавигационные службы;
- Аэродомот;
- Расследование авиационных происшествий и инцидентов.

Этот вопросник – результат труда многих специалистов, использующих периодический опыт надзорных органов, полученные на него ответы – это своего рода диагностика целого ряда параметров, составляющих систему безопасности. Их тщательность и полнота позволяют определить, каково состояние (уровень) безопасности полетов в провинциальной структуре. Вместе с тем следует отметить, что далеко не каждый авиационник без затруднений может ответить на поставленные вопросы.

Приведем ряд позиций серьезной части вопросника «Расследование авиационных происшествий и инцидентов».

1. Принято ли государство законодательство/правила для расследования авиационных происшествий и инцидентов? Если да, укажите название законодательства/правил и дату вступления в силу их последних изменений.

2. Назначено ли государство полномочный орган по расследованию происшествий (агентство, комиссия, комитет или любой другой орган в государстве) для ведения расследования авиационных происшествий?

3. Относится ли полномочный орган по расследованию происшествий непосредственно к авиации или он охватывает все виды транспорта (например, железнодорожный, морской)?

4. Имеет ли полномочный орган по расследованию происшествий региональные отделения? Если да, где они находятся?

5. Действует ли в государстве судебная или административная процедура, позволяющая возложить вину или ответственность? Если да, просьба указать вид действующей процедуры.

6. Имеет ли полномочный орган по расследованию происшествий процедурное руководство или эксплуатационный инструктивный материал? Если да, укажите название документа (документов).

7. Принято ли государство законодательство в отношении профзаболеваний и

Годовые показатели транспортной безопасности в Российской Федерации (усредненно за 1992–2004 гг.)					
Ранг опасности	1	2	3	4	5
Вид транспорта	Автомобильный	Воздушный	Промышленный	Водный	Железнодорожный
Количество крушений и аварий	182360	30	1150	27	13
Количество погибших	33240	126	37	17	14
Ущерб, млрд. руб.	185	5,7	–	–	0,006

охраны труда применительно к расследованию авиационных происшествий?

8. Установлены ли требования в отношении опыта и уровня квалификации специалистов по расследованию авиационных происшествий?

9. Укажите количество сотрудников по расследованию авиационных происшествий, которые работают в государстве.

10. Имеет ли полномочный орган по расследованию происшествий собственные мощности для считывания данных бортовых самописцев?

11. Создало ли государство базу данных авиационных происшествий и инцидентов? Какая организация отвечает за ее осуществление?

Начиная с первых вопросов, приходится задумываться, возможно ли получить объективный ответ? На наш взгляд, на ряд вопросов можно ограничиться ответом «да/нет», а ряд вопросов требует количественной оценки.

Анализируя представленные вопросы ИКАО по п. 7, можно сказать, что летные происшествия связаны непосредственно с воздушным судном (ВС), но могут быть вызваны разными причинами.

1. Собственно ВС.  
Для него должны быть нормы лётной годности, надежность его функционирования и комплекс мероприятий, поддерживающих эту надежность на требуемом уровне. Законодательно должны быть установлены требования к выпускаемым промышленностью воздушным судам по надежности, а также весь перечень необходимых мероприятий (включая контроль), после

которых воздушное судно допускается к лётной эксплуатации.

2. Требования к уровню квалификации людей, обслуживающих воздушное судно, – инженерно-технические работники и непосредственно эксплуатирующий его лётный состав.

Тренированность и повышение квалификации лётного состава, и его результаты должны быть доведены до всех заинтересованных в государстве и стать предметом изучения для всех, кто имеет к этому отношение.

3. Информационное обеспечение. Система навигации и ОВД – это то, что взаимодействует с ВС в воздухе. К надежности этой системы должны быть установлены требования на уровне государства, то есть законодательно.

Совокупность пунктов 1, 2, 3 – это требования, предъявляемые к воздушным судам со стороны промышленности, требования к системе эксплуатации (технической и лётной) и информационному обеспечению. Они позволяют характеризовать уровень безопасности, так как в конечном итоге летное происшествие происходит вследствие одного из этих трех пунктов или двух или всех трех. Это фактически есть требования к ресурсам техническим, человеческим и информационным, что находит отражение в государственной концепции обеспечения безопасности полетов.

**Е. УНИЧЕНКО,**  
авианг МГУ ГА  
г. Москва.





# КВАЛИТЕТ • АВИА

## АВИАЦИОННЫЕ МАСЛА

# Только ОТЛИЧНОГО КАЧЕСТВА

О предприятии «Квалитет-Авиа» журнал рассказывал уже неоднократно. Оно является одним из структурных подразделений группы компаний «Квалитет» и существует с 1998 года. Компания сумела выстоять в рыночных условиях, ее продукция – масла различного назначения – конкурентоспособна: за счет цены, сроков поставки, гарантии и сервисного обслуживания, но главное – за счет высокого качества. Рассказывает генеральный директор ООО «Квалитет-Авиа», кандидат химических наук Татьяна НАЗАРОВА.

Продукция «Квалитет-Авиа» – это в основном различные виды авиационных масел и маслосмесей, широко используемых как в военной, так и в гражданской авиации. Авиационные масла – это малотоннажная продукция очень высокого класса, которая требует особого контроля за качеством, поскольку от него зависит безопасность полетов. «Фирменные» масла нашей компании – МС-Вл. Это минеральное масло, и хотя за рубежом в основном уже давно используются синтетические масла, МС-Вл является очень удачным достижением российских разработчиков, поскольку обладает целым комплексом качеств, эксплуатационных свойств. Это высокая термостабильность, отличная смазывающая способность при доступной цене. Масло МС-Вл не горит и даже больше дышит, нежели синтетические масла, и ориентировано на основной парк самолетов отечественного производства. Этим и объясняется его востребованность.

Наибольшее обилие масла МС-Вл потребляет РМО «Газпром», где оно используется в газопереоборудованных агрегатах, сконструированных на базе авиационных. Однако по значимости главный потребитель этого масла, конечно же, гражданская и военная авиация. Производство масла МС-Вл осуществляется под контролем производителя Министерства обороны и ГосНИИ ГА, где вся наша продукция проходит сертификацию. Специалисты института регулярно проводят исследования качества авиационной продукции, и именно Газпром имеет самый строгий контроль качества, полностью соответствующий мировым стандартам.

Мы ourselves производим новое трансмиссионное масло ТСГип, которое применяется для смазки гидротрансформаторов и вертикальных валов реактивных двигателей и авиационных агрегатов винтов несущего винта и авиационных трансмиссионных вертолетов. Также это масло используется для данных целей, причем уже достаточно давно, потому что никаких более совершенных масел до сих пор создать не удалось. Раньше оно выпускалось в достаточно большом количе-

стве, но в начале рыночных реформ производство его было свернуто. Лет шесть-семь авиация «прожила» на старых запасах ТСГип, причем зачастую качество этого масла было весьма неудовлетворительным.

Только объединив усилия разработчиков авиационных масел, авиационной техники, научно-исследовательского потенциала, можно решать проблемы создания стандартных испытательных масел и смазок. Так, совместно с вертолетным заводом им. М.Д. Милы, 25 ГосНИИ Министерства обороны РФ и, конечно же, с ГосНИИ ГА при участии специалистов института по переработке нефти был разработан состав масла ТСГип с учетом современных достижений науки и в соответствии с требованиями, предъявляемыми к смазочным материалам столь ответственных узлов авиационной техники. Был проведен большой комплекс необходимых испытаний, которые проходили как на заводе им. М.Д. Милы, так и на Ступинском машиностроительном заводе – производителе вертолетного масла.

С 2003 года «Квалитет-Авиа» производит масло ТСГип, что является для нас очень серьезным достижением, которым мы гордимся, на правду гордимся. Кроме того, для вертолетной техники на рынке было масло изготовленное на основе синтетического масла, что является в первую очередь успешной задачей. Несмотря на все трудности, связанные с авиационными, на военных вертолетах оно было необходимо. Однако при этом мы никак не забываем о наших клиентах – в прошлом году успешно производили трансмиссионное масло марки СМ-9, СМ-50/50 для смазки гидротрансформаторов и агрегатов трансмиссии вертолетов.

На основе масла МС-Вл мы также выпускаем маслосмеси различного назначения, это маслосмеси СМ-4.5, которая применяется для турбовинтовых двигателей типа АИ-12 самолетов Ан-12, Ил-18 и двигателей типа АИ-24

самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32. Маслосмеси марки СМ-11.5, СМ-8 мы производим для смазки эксплуатации в турбовинтовых двигателях самолетов и вертолетов Ми-6, Ми-8. Что касается также производимой нашей предприятием маслосмеси марки СМ-6, то она необходима для смазки центрального редуктора управления закрылками и редуктора механизма перестановки стабилизатора самолетов Як-40 и Як-42. Различная вязкость маслосмесей (от 4,5 до 11,5) для потребителя дает возможность адаптировать их в зависимости от условий эксплуатации.

В отечественной авиации применяются различные сорта масел, которые в то же время используются и в других отраслях. Смазка МСГип в свое время являлась автомобильным маслом, но затем стало широко использоваться в авиации. Для автотранспорта же теперь выпускается более совершенное масло, однако для авиации оно оказалось непригодно и при испытаниях на вертолетах показали неудовлетворительные результаты. Дело в том, что агрегаты вертолета – горизонтальные и вертикальные шарниры втулок несущего винта, восточная трансмиссия – испытывают очень большие нагрузки, вибрацию, из-за чего все масла как бы «сползают» с них. В отличие от них, масло ТСГип благодаря своей вязкости как бы прилипает к металлу и даже при сильной вибрации остается на деталях агрегата, несмотря на то, что механизм постоянно «подпрыгивает». Вот почему это масло имеет столь востребованность именно в авиации.

«Квалитет-Авиа» занимается разработкой новых авиационных масел для вертолетной техники и именно на них собирается основной объем своих услуг. Планируем также организовать производство масла ВМ-12, которое применяется в осевых шарнирах рулевого винта вертолета. Это масло всевозможное, разработанное оно было тем же коллективом ученых и специалистов ряда замечательных предприятий авиационной промышленности.

тересованных организаций, которые были упомянуты выше. Оно же производится на одном из предприятий, но спрос на него есть и потому решили организовать выпуск масла ВО-12 у себя для расширения ассортимента продукции «Квалитет-Авиа».

В вертолетах в главном редукторе применяется так называемое Б-3В. Это синтетическое масло, которое было разработано давно. Оно обладает хорошими смазывающими свойствами, но имеет и ряд недостатков. Некоторые его компоненты во время работы редуктора превращаются в нерастворимые формы, выпадают в осадок. Здесь есть над чем работать и потому уже два года занимаемся созданием более совершенного масла. Базовым компонентом Б-3В является не минеральное масло, а синтетическое составляющее, а именно, эфир пентаэригрита и синтетическое жирное кислот. К сожалению, в настоящее время эфир практически не производится, поэтому собираемся выпустить этот компонент на своем предприятии. Эфир, кстати сказать, входит и в состав различных авиационных смесей, других производственных названий. В этом году поставили перед собой задачу создать образец нового вертолетного масла и отдать его на испытание. Также на этом продукте будем заниматься разработкой масла для газотурбинных двигателей.

Кроме авиационных, «Квалитет-Авиа» производит и другие масла. Например, турбинное масло СГТ на нефтяной основе с комплексом высокоэффективных присадок. Оно используется в корабельных газотурбинных установках. Выпускаем гидрообъемное масло АУП для гидрообъемных передач наземной и морской специальной техники и масло веретенное АУ для строительно-дорожной и сельскохозяйственной техники. В номенклатуре нашей продукции есть и трансмиссионное масло ТАП-158 для грузовиков с тяжело нагруженными шлицевыми, коническими и спиральными коническими передачами, в которых контактное напряжение достигает 2000 МПа, а температура масла 130°C. Выпускаем с 2005 года ружейное масло РЖ для снайков, чистое и консервации стрелкового оружия. Оно надежно защищает его от коррозии в неотапливаемых помещениях и при длительном хранении.

В различных стадиях разработки находятся масла и другого назначения, в основном военного. Кстати, на наше предприятие есть представитель заказчика – Министерство обороны, что является еще одной гарантией высокого качества выпускаемой продукции.

Производственная база «Квалитет-Авиа», находящаяся в подмосковных Люберцах, хорошо оборудована, есть складские помещения, лаборатория. У нас работает очень квалифицированный персонал, имеющий опыт именно в разработке и производстве авиационных масел. Таких специалистов по праву называют «штучными», поскольку не один вуз их не готовит. Для работы в этой области мало иметь только хорошее нефтехимическое образование. Нужен многолетний опыт, знание специфики условий, в которых применяются авиационные масла и жидкости. Всеми этими качествами обладают специалисты «Ква-

литет-Авиа», и в содружестве с такими же профессионалами научно-исследовательскими институтами, предприятиями авиационной промышленности мы способны решать очень сложные задачи.

Хочу подчеркнуть, что авиационные масла – это основной профиль деятельности нашего предприятия. Не производим и не будем производить многообразие сортов масел автомобильные, моторные, трансмиссионные. Это дело больших предприятий, той же компании «Лукойл», к примеру, где объемы выпускаемой продукции равняются сотням тысяч тонн в год. Авиационные же масла выпускаются в ограниченном количестве, но при этом требуют очень внимательного подхода к их качеству, сложных методов анализа. Качеству в «Квалитет-Авиа» уделяется самое пристальное внимание, потому что главным мерком всей нашей продукции является безопасность полетов. Образно говоря, если авиационатель – «сердце самолета, то авиационное топливо, масла, жидкости, работающие в системах и агрегатах авиационера, – его «кровь». Без хорошего смазочного материала ни один, даже самый лучший двигатель работать не будет. Поэтому авиационтерам, авиаконструкторам нужно всегда задумываться и взвешивать: что они приобретают и у кого.

К сожалению, случаи поставок экзотическим контрафактным горюче-смазочным материалам есть, особенно в некоторых марках авиационных масел. Поэтому со всей ответственностью могу заявить нашим потенциальным покупателям – работать с поставщиками нужно напрямую, либо через официальных дилеров. К примеру, масло ТСгип производит только «Квалитет-Авиа». Если эта марка масла продается с паспортом другого предприятия – значит, подделка. Если вам предлагают какое-либо авиационное масло по дешевой цене – тоже подделка, авиационное масло дешевле быть не может. Экономить на смазочных материалах нельзя, их доля в эксплуатационных расходах незначительна, но это, повторю, безопасность полетов, за которой стоит жизнь пассажиров, но говоря уже о дорогостоящей авиационной технике.

Чтобы исключить возможность подделки нашей продукции, «Квалитет-Авиа» внедрила на своих затейках несколько степеней защиты – своего рода «поу-хау» фирмы. Мы дорожим своей репутацией надежного поставщика и потому работаем либо напрямую с эксплуатантами, либо с официальными дилерами. Кстати, в системе министерства обороны случался поставок контрафактной продукции практически исключены. Там проводится тендеры на прямые поставки от производителей. Нелегко было бы перенять этот опыт и гражданской авиации. Круг поставщиков продукции для нас тоже должен быть ограничен.

Вот такими заботами и проблемами живет наше предприятие. Надеемся на то, что российская авиация, новые отечественные самолеты должны иметь лучшие авиационные масла. Они и сегодня не хуже, а в ряде случаев превосходят зарубежные аналоги. Надеемся, что разработчики «Квалитет-Авиа» еще более укрепят эту позицию.

С. Моска

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ И ПОСТАВЩИК  
АВИАЦИОННЫХ МАСЕЛ

**КВАЛИТЕТ • АВИА**  
АВИАЦИОННЫЕ МАСЛА

МАСЛО АВИАЦИОННОЕ  
МС-8в  
ОСТ 38.01163-78 ИЗМ. 1-10

ДЛЯ ГАЗОТУРБИНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ  
ДОЗВУКОВЫХ И СВЕРХЗВУКОВЫХ  
САМОЛЕТОВ

ГРЯДУЩИЙ ВЫПУСК:  
MS-8A, MS-8B, MS-8C, MS-8D, MS-8E, MS-8F, MS-8G, MS-8H

ВНЕШНИЙ ВЫПУСК:  
MS-8, MS-8L, MS-8M, MS-8N

В СОСТАВЕ МАСЛОСМЕСИ  
ДЛЯ ТУРБОПРОПАННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

И В СОСТАВЕ МАСЛОСМЕСИ  
ДЛЯ ТУРБОПРОПАННЫХ  
УСТАНОВОК И ГАЗОПРЕКЛАПАЮЩИХ  
АГРЕГАТОВ.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ И ПОСТАВЩИК  
АВИАЦИОННЫХ МАСЕЛ

**КВАЛИТЕТ • АВИА**  
АВИАЦИОННЫЕ МАСЛА

МАСЛОСМЕСЬ СМ-4.5  
ОСТ 54-3175-79-90

ДЛЯ ТУРБОПРОПАННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ГАЗОПРЕКЛАПАЮЩИХ  
АГРЕГАТОВ ИЛИ АИ-12, АИ-13, АИ-14, АИ-15, АИ-16, АИ-17, АИ-18, АИ-19

МАСЛОСМЕСЬ МАРКИ СМ-11.5, СМ-6  
(ТУ 0253-001-49878-493-2005)

ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ ОБРАБОТКИ ВОЗДУХОСТРОИТЕЛЬНЫХ И ТУРБОПРОПАННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ  
MS-6, MS-6.1

МАСЛОСМЕСЬ МАРКИ СМ-6.0, СМ-50/50  
(ТУ 0253-001-49878-493-2005)

ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ ОБРАБОТКИ ВОЗДУХОСТРОИТЕЛЬНЫХ И ТУРБОПРОПАННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

МАСЛОСМЕСЬ МАРКИ СМ-6  
(ТУ 0253-001-49878-493-2005)

ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ ОБРАБОТКИ ОБЪЕКТОВ КОСМИЧЕСКОГО ЦЕЛЕСООБРАЗОВАНИЯ И РЕДУКТОРОВ ПНЕУМАТИЧЕСКИХ ПРИБОРОВ СТАНЦИОНАЛЬНЫХ (МАРКИ MS-6, MS-6.1)

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ И ПОСТАВЩИК  
АВИАЦИОННЫХ МАСЕЛ

**КВАЛИТЕТ • АВИА**  
АВИАЦИОННЫЕ МАСЛА

МАСЛО ТРАНСМИССИОННОЕ  
ТСгип  
ТУ 38.10133-90 ИЗМ. №2

ДЛЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ ГОРИЗОНТАЛЬНЫХ И ВЕРТИКАЛЬНЫХ ШАРНИРНЫХ ВТУЛКИ ВИНТОВ МНОГОУГОЛЬНЫХ ТРАНСМИССИОННЫХ ВОЗДУХОСТРОИТЕЛЬНЫХ

## ■ ДАТА

Конструкторскому стилю замечательного авиастроителя Сергея Владимировича Ильюшина был присущ острое ощущение потребностей отечественной авиации в определенных типах летательных аппаратов — будь то для боевых действий или для нужд народного хозяйства. Это наглядно проявилось в создании бронированного штурмовика Ил-2 и дальнего бомбардировщика Ил-4, а затем в конструировании последнего гражданского самолета Ил-12, который впервые поднялся в воздух шестьдесят лет назад, в январе 1946 года.



# ЛЕГЕНДАРНЫЙ Ил-12

«**Н**ужно было создать самолет с такими летными данными, которые превосходили бы уровень, достигнутый за рубежом», — отмечал С.В. Ильюшин. Сегодня мало кто помнит, что первоначально Ил-12 планировался как 4-моторный высотный лайнер большой вместимости с герметизируемыми пассажирской и пилотской кабинами. Но этот проект из-за отсутствия опыта создания таких конструкций не был реализован. Но были доведены до требуемой степени надежности и предназначенные для него дельтазные двигатели АИ-31. Ильюшин в кратчайшие сроки переработал проект самолета, превратив его в двухмоторную машину с числом мест 27–32 пассажира и оснащенную проверенными на практике двумя поршневыми моторами АИУ-82РН.

Были применены и другие конструктивные новшества, отличавшие отечественный самолет от его предшественника — лицензионного DC-3 (наше обозначение ЛС-84, замененное в 1942 году на Ил-21). Появилась приборная (носовая) стойка шасси. На осевых стойках вместо одного колеса большого диаметра начали устанавливать парные колеса меньшего размера. Была также применена оригинальная противобледнементная система, использующая горячие выхлопные газы двигателей. Эти усовершенствования повысили безопасность полетов и руления самолета по земле на аэродромах, до этого принимавших на пять тонн более легких DC-3.

9 января 1946 года летчики-испытатели братья В. и К. Кокинаны подняли в воздух опытный Ил-12. На поле аэродрома новый самолет даже внешне сильно отли-

чался от других машин — он не имел темно-зеленой камуфлирующей окраски, а сверкал на солнце ослепительно-белым алюминевым покрытием. Внутри относительно просторного фюзеляжа располагались ряды удобных кресел с одним проходом посередине. В салоне самолета разместились буфет, два багажных отделения и туалет. Летный экипаж состоял из четырех человек: два пилота, штурман и радист. С 1946 года, по специальному распоряжению авиационных властей страны, на борту появились приветливые хозяйки — stewardессы.

Вместе с «демобилизованными» из военно-транспортной авиации самолетами Ил-12 принял на свои крылья послевоенный бум воздушных перевозок. Вначале полеты из Москвы в разные города страны на новой машине осуществлялись для доставки почты и грузов, но с начала лета 1947 года начались полеты с людьми. Уже в том же году количество перевезенных пассажиров увеличилось втрое по сравнению с завершающим периодом военных действий. В стране интенсивно начала развиваться воздушнo-транспортная сеть — действовало уже 18 территориальных управлений, 2 авиагруппы, 8 отдельных авиаотрядов и 38 других транспортных подразделений. Возросший авторитет нашей страны позволял активно развивать международные воздушные сообщения. Полеты выполнялись в Берлин, Вену, Будапешт, Софию, Букарест, возобновились рейсы в Хельсинки и Стокгольм.

Все больше заявок на обслуживание авиацией начало поступать от различных отраслей народного хозяйства. В этом

проявлялось оживление экономической жизни, возрождающейся после долгого военного времени. Ильюшину приступили к подготовке выпуска транспортного воздушного корабля на основе базового Ил-12. Эта машина, получившая индекс Ил-12Т, имела примерно те же летно-технические характеристики, что и основной пассажирский вариант, хотя ее салон был переоборудован в грузовую кабину. По левому борту фюзеляжа появилась большой двусторонний грузовой люк, пол был усилен и выполнен металлическим. Вдоль бортов располагались отдельные сиденья, а в передней части установили лебедки, предназначенные для перемещения принимаемого на борт груза.

В сопроводительной технической документации на самолет особо оговаривалось, что он приспособлен для использования на заснеженных и ледовых аэродромах. Работа в Полярной авиации — отдельная героическая глава в летной биографии этого Ила. Достаточно вспомнить, что 6 мая 1948 года, менее чем через год после первого полета «грузовика», экипаж под руководством И. Севастьянова выполнил «уникальный рейс» с посадкой на Северном полюсе. За это достижение командир воздушного судна был удостоен звания Героя Советского Союза.

Конечно, Ил-12, как первый гражданский авиалайнер для фирмы «Ил», не мог похвастаться без огрехов и недостатков. В частности, так и не удалось преодолеть «детской болезни» его силовой установки — недостаточную мощность моторов, да и ресурс их был невелик для пассажирской машины, особенно при полетах по трассам, слабо оснащенным системами УВД. Несмотря на это, он оказался прорывным самолетом, придавшим значительное ускорение развитию тогдашнему Гражданскому Воздушному Флоту.

Однажды на приеме у И.В. Сталина Ильюшину был показан список претензий к его машине, составленный начальником ГУ ГВФ Г.Ф. Байдуковым. «Вы можете устранить недостатки, указанные товарищем Байдуковым?», — напрямку спросил хозяин кабинета. Сергей Владимирович внимательно прочитал перечень претензий и без лишних амбиций коротко ответил: «Можу». Он понимал — если войдетесь авиаотряд Байдуков, напарник Чалова в его рекордных перелетах, считает что-то в Ил-12 несовершенным, то каково пилотировать такую машину обычному летчику средней руки? Отмеченные замечания были устранены.

Много позже, накопив со своими сотрудниками немалый опыт создания гражданских машин разных классов и размеров, Ильюшин напишет в авиационном журнале:

«Следует сразу же заметить, что создать совершенный, признанный временем пассажирский самолет несколько не легче, а, пожалуй, сложнее, чем самолеты других назначений. Это становится ясным, если вспомнить, что к пассажирскому самолету предъявляются во многих отношениях повышенные требования, и число их все время возрастает».

Строки, рожденные четверть века назад, актуальны и ныне.

**В. БЕЛКОВ**

с Москвы.

**АЛТАЙ**  
ГОСТЯМ

**АлтаМед**

Медико-диагностический  
оздоробительный центр

Гостиница «Алтай» и медико-оздоробительный центр «АЛТАМЕД» предлагают уникальный комплекс инновационной программы оздоровления, диагностики, лечения и досуга.

**Услуги клиники «АЛТАМЕД»:**

- Новейшие методы лечения осложненной диабета;
- Лечение гематологических заболеваний, аутоиммунитет;
- Лечение заболеваний, передающихся половым путем;
- Кардиология, помощь гипертоникам и при болях сердца;
- Улучшение качества женской жизни;
- Оздоровление и омоложение;
- Стоматология;
- Сауна, солариум, массаж;
- Прочие виды традиционных медицинских услуг.

**Направление «ОЗОНОТЕРАПИЯ»:**

В медицине постоянно ищут поиск новых эффективных и безопасных методов лечения. В настоящее время наряду с лекарствами и хирургическими вмешательствами широко используются неинвазивные методы лечения. Один из них – лечебное применение озона, получивший значительное распространение в Европе и США.

Многочисленные лечебные эффекты озона связаны с его способностью, при ингационном применении, убивать все виды бактерий, вирусов, грибов, оказывать противовоспалительное, иммуностимулирующее и заживляющее действие. А при системном применении озон восстанавливает кислородный транспорт, высвобождает кислород, нормализует обмен веществ, гормональный фон, снимает интоксикацию, расширяет сосуды, улучшает микроциркуляцию и тонус крови. Все это дает возможность успешно применять озон в терапии, неврологии, педиатрии, урологии, косметологии, гастроэнтерологии, неврологии, гинекологии и других разделах медицины.

Всегда рады встрече с Вами в уютной и теплой атмосфере медицинского центра «АЛТАМЕД»!

**Москва,  
ул. Ботаническая, д. 41, к. 7  
Тел.: 482-02-12, 482-09-68**



*На приеме у врача-акушера-гинеколога  
Е.Н. Кузнецовой.*

**Здесь  
ВСЕГДА  
РАДЫ  
ГОСТЯМ**



*Врач-диетолог-эндокринолог  
Т.А. Салгина.*



*В холле центра. Фото В. ЕРЕНЧЕВА.*



# АВИАЦИОННЫЙ КАЛЕНДАРЬ ГОДА

9 января	<b>ЯНВАРЬ</b> – 60 лет первого полета самолета Ил-12. – 80 лет Первому Социалистического Труда, авиаконструктору К. Васильченко, изобретателю Дубей имени М. Громова (1985–1996 годы).	3 мая	– 80 лет Первому Советскому Союзу, записавшему в историю авиацию лётчицу-испытателя Г. Мосолову.	20 августа	смирского самолета ИЛ-14. – День Воздушного Флота. – 95 лет выдаче диплома пилота первой в России женщине-лётчице Л. Зверевой.
10 января		6 мая	– 60 лет первого полета учебного самолета Як-18. – 85 лет перелета дирижабля «Нарг» под командованием У. Нильса и Р. Амундсена через Северный полюс.	23 августа	<b>СЕНТЯБРЬ</b> – 50 лет начала регулярной эксплуатации первой отечественной гражданской реактивной авиации Ту-104. – 40 лет начала полетов дальнемагистрального лайнера Ил-62.
17 января	– 85 лет принятию Декрета Советского РСФСР «О воздушных перевозках».	12 мая	– 95 лет продолжению русского учебного Б. Юрьев в создании автомата переключения рулевого винта для вертолетов.	15 сентября	<b>ОКТАБРЬ</b> – 50 лет первой полету Ту-104 по международным линиям Аэрофлота. – 75 лет образования НПО «Наука».
20 января	– 55 лет авиации-испытателью, прадедушке МАКС М. Заболоту.	18 мая	– 5 лет первой авиационной посылке отечественного самолета Ту-214 авиаконцерном «Дальавиа».	12 октября	– 80 лет со дня рождения Перова Советского Союза, летчика П. Тарана.
29 января	– 35 лет созданию ЦУМВС.	22 мая	– 30 лет образования ОАО «Авиастар» СМ», производителю самолетов Ту-204.	13 октября	– 90 лет со дня рождения Перова Советского Союза, летчика Ю. Решетникова (г. Пермь).
1 февраля	<b>ФЕВРАЛЬ</b> – 70 лет вступлению СССР в ФАИ – организацию, регистрирующую авиационные рекорды.	27 мая	– 40 лет созданию Эпохорезультативного межконтинентального самолета Ту-204.	18 октября	– 95 лет юбилей Г. Котельниковым званием на раннейший паразит.
7–10 февраля	– в Москве состоится 3-й Международный специализированный выставка «РосАвиоЭкспо».	1 июня	– 110 лет со дня рождения одного из первых Героев Советского Союза, поларного летчика М. Сплетнева.	21 октября	– 80 лет первого полета самолета Як-40.
9 февраля	– День гражданской авиации России.	14 июня	– 90 лет первого полета вертолета из семейств самолетов «Боевой».	23 октября	– 100 лет со дня рождения организатора промышленников Ю. Решетникова (г. Пермь).
18 февраля	– 75 лет Первому Социалистического Труда, Генеральному конструктору вертолетов, академику И.И. М. Тихончу.	20 июня	– 85 лет открытия аэропорта Внуково.	26 октября	– 70 лет со дня рождения организатора промышленников Ю. Решетникова (г. Пермь).
23 февраля	– День защитника Отечества.	27 июня	– 75 лет образования ГИИД.	27 октября	– 95 лет юбилей Г. Котельниковым званием на раннейший паразит.
25 февраля	– 20 лет завершения первого полета по транспортному Ил-78ТД по кратчайшему маршруту Москва – Антарктида.	29 июня	– 70 лет начала полета экипажа В. Чкалова Москва – Северный Ледяной океан – Дальний Восток.	6 ноября	– 75 лет операции на Ходынском летном поле в Москве первого в стране аэрокосмла.
8 марта	<b>МАРТ</b> – 65 лет основания Лето-исследовательского института имени М. Громова (ЛИИ) в г. Жуковский.	29 июня	– 70 лет начала полета экипажа В. Мухомова в с. Жуковский.	8 ноября	– 80 лет организации Смирского авиационного завода.
30 марта	– 60 лет организации в Москве ОКБ двигателестроения имени А. Пельки (НПО «Сатурн»).	2 июля	– 65 лет регистрации первого официального мирового авиационного рекорда, установленного в СССР.	9 ноября	– 85 лет образования смешанного русско-германского общества воздушных сообщений «Дейрукой».
1 апреля	<b>АПРЕЛЬ</b> – 100 лет со дня рождения авиатора Перова Социалистического Труда, Генерального авиаконструктора, академика АН СССР А. Яковлева.	9 июля	– 70 лет регистрации первого официального мирового авиационного рекорда, установленного в СССР.	15 ноября	– 125 лет выдачи А. Можайскому патента на изобретения им «летательный снаряд».
3 апреля	– 65 лет началу эволюции поларного летчика И. Черевинского впервые достиг «полюса недоступности» в Северном Ледовитом океане.	17 июля	– 75 лет образования ГИИД.	23 ноября	– 75 лет со дня рождения президента АССАД В. Чуйко.
4 апреля	– 45 лет со дня рождения руководителя Федеральной авиационной службы А. Нерадова.	18 июля	– 70 лет начала полета экипажа В. Чкалова Москва – Северный Ледяной океан – Дальний Восток.	6 декабря	<b>ДЕКАБРЬ</b> – 15 лет образования Международного авиационного комитета (МАК).
11–15 апреля	– в Москве состоится 3-й Международный салон «Финтех-2006» и научно-технический конгресс по двигателям.	20 июля	– 70 лет начала полета экипажа В. Чкалова Москва – Северный Ледяной океан – Дальний Восток.	7 декабря	– 70 лет начала массовой кампании «Стране нужна 150 000 летчиц!».
12 апреля	– 45 лет полета Ю. Гагарина на космическом корабле «Восток».	23 июля	– 95 лет начала полета экипажа Пеллурбу – Москва.	17 декабря	– 50 лет переживания доставки «Генеральный конструктор авиационной техники».
15 апреля	– 25 лет введения в действие АСУВД Московской зоны (Внуково).	4–6 августа	<b>АВГУСТ</b> – Февраль, галактики группы в с. Жуковский.	22 декабря	– 30 лет первого полета штурманского пассажирского самолета Ил-86.
Май 1931 г.	– вышел первый номер журнала «Гражданская авиация».	5 августа	– 115 лет со дня рождения русского учебного двигателя Б. Степана.	Декбрь 1961 г.	– Аэрофлот завершил перевозку 500 миллионов пассажиров за год.
1 мая	– 85 лет открытию почтово-пассажирской линии Москва – Харьков на самолетах Илья Муромца.	9 августа	– 110 лет со дня гибели немецкого учебного и пионера О. Лангеланга. Первым жертва авиации.	28 декабря	– 75 лет со дня рождения президента Общества авиаторов А. Баткова.
		10 августа	– 75 лет образования Казанского моторостроительного производственного объединения.		
		11 августа	– 45 лет образования ВВС.		
		14 августа	– 75 лет первого полета цельнометаллического пассажирского самолета ИЛ-14.		

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 30.11.2005. Подписано в печать 12.12.2005. Формат 60x90 1/8. Бумага мелковолнистая. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Рас. экз.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 1071. Общий тираж – 10 000. (В ПУИ «ИПК «Московский край» – 3000). Цена договора.

ГУП «ИПК «Московский край»: 101990, Путиловский 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 ПОЛЕТОМ В НАШЕМ ФИРМЕННОМ САЛОНЕ ДЛЯ ПассажиРОВ ПЕРВОГО КЛАССА В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО-2.

**...ЛЕТАТЬ,**

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА

**...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,**

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

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

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

**...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ**

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

ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

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

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.937-30-27  
тел.236-24-54

многоканальный тел. 780-80-04

**WWW.DATE.COM.RU**



## **НИЖНЕВАРТОВСК МЕЖДУНАРОДНЫЙ**

628613 Российская Федерация, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Авиаторов-2  
Тел. 8(3466)49-20-30(10), 8(495)745-20-23  
E-mail: office@nvavia.ru

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

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

# ПОЗДРАВЛЯЕМ С НОВЫМ 2006 ГОДОМ!

## ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



# СИСТЕМА

### ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

"В ИНТЕРЕСАХ  
ОТРАСЛИ  
И Пассажира"

ПАСАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КОМПАНЦИЯ  
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK



2 РЕЙСА

Билет недействителен и не принимается к оплате, если не будет предоставлен на рассмотрение по актам  
This ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless provided from the issuing carrier or its authorized travel agent

2 FLIGHTS

123056, Москва,  
ул. Большая Грузинская, 59.

тел. (495) 232 35 40  
факс. (495) 254 69 00  
[www.tch.ru](http://www.tch.ru)  
[info@tch.ru](mailto:info@tch.ru)

