

CIVIL AVIATION

ISSN 0017-3606

ГРАЖДАНСКАЯ

2
2006

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

23 ФЕВРАЛЯ –
ДЕНЬ
ЗАЩИТНИКА
ОТЕЧЕСТВА



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



НА САМОМ ОСТРИЕ ПРОБЛЕМ И СОБЫТИЙ

8

Созданный в 2001 году Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации стал признанным авторитетом среди авиаторов. За годы своего функционирования он доказал реальную способность решать многие актуальные вопросы, быть, что называется, на острие проблем и событий. Своеобразным девизом Клуба стали слова: «Высокий профессионализм и добропорядочность».

В декабре минувшего года состоялось общее собрание членов Клуба, на котором Совет, возглавляемый И.Ф. Васиным, отчитался о проделанной работе. По единодушному мнению участников собрания, наиболее значимым направлением работы Клуба было проведение празднования 60-летия Победы в Великой Отечественной войне. Практически эта работа продолжалась целый год. Она охватила очень широкий спектр – от воссоздания сведений о ветеранах и участниках войны

до проведения массовых мероприятий и выпуска мемориальной Книги памяти «60 лет Победы». На все это, разумеется, потребовались значительные финансовые затраты, которые взяли на себя авиакомпании «Аэрофлот», «Кавминводоавиа», «Уральские авиалинии», «Пулково», «Волга-Днепр», Транспортная Клиринговая Палата, Международный выставочный центр «Крокус Экспо», «Банк жилищного финансирования» и ряд других организаций.

Аналогичная работа была проведена по подготовке и празднованию Дня Воздушного флота России, 50-летия Академии гражданской авиации, 70-летия Ульяновского высшего авиационного училища и 80-летия со дня образования Иркутского международного аэропорта.

Проводились также встречи ветеранов с учащейся молодежью. Особенно памятной и волнующей была встреча с курсантами Егорьевского авиационно-технического колледжа выпускников этого учебного заведения Б.Е. Панюкова, С.П. Мамичева, В.Д. Саморукова, А.С. Головчанского, В.Л. Письменного и других известных в нашей отрасли людей.



Председатель Совета ветеранов г.Москвы, дважды Герой Социалистического Труда В.И. Долгих вручает И.Ф. Васину Почетную грамоту за активное участие в ветеранском движении.

Особенно важным направлением работы Совета Клуба было участие в экспертных оценках проблем развития гражданской авиации и защите ее интересов на всех уровнях законодательной и исполнительной власти.

На протяжении всего года Совет тесно взаимодействовал с ассоциациями эксплуатантов воздушного транспорта, аэропортов, агентств и заводов гражданской авиации, принимал активное участие



В зале собрания. Слева направо: П.С. Дейнекин, В.С. Краснов, А.М. Колесников, М.М. Терещенко.



Встретились
О.М. Смирнов
и В.И. Ефимов.

тие в работе по присуждению премий «Крылья России» и «Лучшему агентству». На постоянной основе Совет взаимодействует со своим учредителем – Международной ассоциацией руководителей авиапредприятий (МАРАП).

Новым во взаимоотношениях с общественными организациями явилось установление тесных контактов с Академией проблем безопасности, обороны и правопорядка. Ряд членов Клуба «Опыт» принят в состав Академии и награжден ее орденами.

Совет всегда очень душевно относится к дням рождения членов Клуба. Своим священным долгом он считает достойно проводить в последний путь тех, кто ушел из жизни.

Приоритетными направлениями деятельности Клуба в новом году, как и прежде, являются экспертная оценка перспектив развития гражданской

авиации; разработка предложений органам власти по вопросам воздушного законодательства, государственного регулирования и контроля в области деятельности гражданской авиации; тесное взаимодействие с руководством авиационных структур Минтранса России, различными ассоциациями и общественными организациями; участие в организации и проведении праздничных мероприятий; участие в реализации Государственной программы «Патриотическое воспитание граждан России на 2006–2010 гг.»; оперативное рассмотрение всех вопросов, которые могут возникнуть у членов Клуба.

Общее собрание избрало новый состав Совета Клуба. Председателем Совета вновь избран И.Ф. Васин.

Б.Е. Панюков и В.И. Долгих.
Фото В.ГРЕБНЕВА.



А.И. СИЛЬНЯГИНУ — 85 ЛЕТ!



Выпускник Чкаловского военного авиационного училища 1941 года Алексей Иванович Сильнягинин посвятил военной, а затем гражданской авиации всю свою жизнь. Войну закончил на Дальнем Востоке. За участие в разгроме японских милитаристов награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны II степени, а также боевыми медалями.

В 1955 году поступает в только что созданное Ленинградское авиационное училище. После его окончания в 1959 году получает назначение начальником Троицкого авиатехнического училища ГВФ, а с 1964 года в течение восемнадцати лет возглавляет вновь организованное Славянское авиационно-техническое училище.

За большой вклад в становление и развитие этого учебного заведения Алексей Иванович награжден орденом Октябрьской Революции, медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие», знаком «Отличник Аэрофлота», Почетными грамотами МГА СССР и Президиума Верховного Совета УССР.

Несмотря на свой 85-летний возраст, А.И. Сильнягинин продолжает оставаться в строю. Он вносит посильный вклад в работу Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), поддерживает тесные связи с редакцией нашего журнала.

В этом году в его жизни было два волнующих события – ветеран войны и труда участвовал в Параде в честь 60-летия Великой Победы и отметил «бриллиантовую» свадьбу.

Клуб «Опыт» и редакция журнала «Гражданская авиация» сердечно поздравляют Алексея Ивановича с 85-летием, желают ему и его супруге Александре Ивановне крепкого здоровья, счастья и благополучия.

История компании «Баркол» интересна и поучительна для авиационного бизнеса.

В ней, как в капле воды, отражается все многообразие проблем, стоящих перед теми, кто решил заняться этим непростым делом.

Итак, авиакомпания «Баркол» создана в сентябре 1996 года. Начав с одного вертолета Ми-2 и малых объемов работ по заявкам Котовского нефтегазодобывающего управления, что в Волгоградской области, «баркольцы» постепенно расширили производственную нишу – стали не только патрулировать нефтегазопроводы и высоковольтные линии электропередач, но и заниматься обслуживанием лесного и сельского хозяйства, вести аэрофотосъемку, выполнять чартерные пассажирские и грузовые авиаперевозки...

Сегодня в парке компании двадцать семь воздушных судов – вертолеты Ми-2 и Ми-8, самолеты Ан-2 и Як-40.

Выросла, естественно, и численность персонала.

Теперь в «Барколе» работают около двухсот человек: летчики, инженеры и техники, финансисты, специалисты других профилей. Впрочем, обо всем по порядку.



«БАРКОЛ» – ЭТО НАДЕЖНО

Летная служба «Баркола». Слева направо: командир летного отряда Е. Кабанов, старший штурман А. Кургузов, заместитель генерального директора по организации летной работы В. Поляков, заместитель командира летного отряда А. Задорожный.

Мы встретились с руководителями компании В.С. Бархотовым и В.М. Колпаковым в уютном офисе на Ярцевской улице, неподалеку от станции метро «Молодежная». Подъезжая к неказистому на вид зданию, никак не думал, что за столь непрезентабельными стенами увижу служебный комплекс, отремонтированный и оснащенный по самым строгим европейским стандартам. По всему чувствуется, что его хозяева обосновались здесь, что называется, всерьез и надолго.

– «Баркол» – компания растущая, – говорит генеральный директор Виктор Сергеевич Бархотов, – а потому и обживаемся капитально, с расчетом на перспективу.

Кстати, в этом же здании, по соседству с «Барколом», размещается авиационный учебный центр английского языка «Комплэнг». Как известно, с марта 2008 года вступают в силу международные правила, по которым пилоты и диспетчеры УВД обязаны владеть английским языком на четвертом «рабочем» уровне, то есть не только в совер-

шенстве знать фразеологию радиообмена, но и уметь свободно объясняться по-английски. «Комплэнг» как раз и решает эту непростую задачу. А руководит центром Наталья Владимировна Бархотова, жена генерального директора «Баркола». Так что налицо семейный авиационный альянс.

Впрочем, вернемся к «Барколу». Компания и в самом деле растет год от года. У нее теперь уже десять точек базирования – Москва, Саратов, Пенза, Ярославль, Волгоград... Вертолеты с эмблемой «Баркола» хорошо знают на Балтийской трубопроводной системе, построенной для перекачки нефти в Санкт-Петербургский морской порт в обход оказавшихся за границей Риги и Таллина. Работают они и на юге России, обслуживают нефтепроводы от Уфы и Самары до границ с Украиной и Краснодарским краем. Общая протяженность трубопроводов, которые патрулируют экипажи компании, – свыше пяти тысяч километров.

Самая большая группировка «Баркола» – два Ми-2, один Ми-8 и пять Ан-2 – находится в Волгограде. Там создан филиал компании во главе с Виктором Михайловичем Колпаковым.

– Нефтепроводы, – рассказывает Виктор Михайлович, – мы обслужи-



*Генеральный директор
В.С. Бархатов.*

Во-вторых, налажен постоянный контроль за организацией работы на оперативных точках. Безусловно, это дополнительные затраты на содержание инспекторского состава и оплату командировок, но игра стоит свеч. Ведь из московских кабинетов сложнее увидеть то, что обнаружишь на месте.

Наконец, в «Барколе» добились, что экипаж ни при каких обстоятельствах не отступает от установленных правил. Чего греха таить, заказчики частень-

живаем на вертолетах. А экипажи Ан-2 выполняют в основном авиационно-химические работы. Хотя и они иногда привлекаются к патрулированию нефтепроводов.

Почти все командиры вертолетов – москвичи. Они работают вахтовым методом. Прилетают на месяц в город на Волге, делают свое дело и улетают обратно домой.

– Для них мы построили небольшой авиагородок, – делится В.М. Колпаков. – Это кирпичный жилой дом и несколько вагончиков, где можно отдохнуть, провести предполетную подготовку или разбор полетов. Есть в городке и банька с бассейном для психологической разгрузки экипажей.

А необходимость в ней, надо сказать, есть всегда. Хотя патрульные полеты и выполняются по заранее согласованному расписанию, дело это не простое. Летать приходится на малых высотах, что связано с постоянным напряжением. Да и срочных заданий немало. То надо экстренно заменить участок трубы, то обнаружилась несанкционированная утечка нефти – попросту говоря, в трубопровод врезали отвод и потихоньку ее воруют. Без вертолетов в таких случаях, конечно же, не обойтись.

Вообще надо отметить, что вопросам социальной защиты, поддержанию комфортного для работы микроклимата в «Барколе» придается большое значение. Но главное все-таки в другом: каждый сотрудник понимает, что превыше всего – безопасность полетов. Для обеспечения безопасности полетов руководство компании не жалеет ни денег, ни времени. Именно этому направлению работы постоянно уделяется повышенное внимание.

Во-первых, каждый полет фиксируется бортовыми самописцами, потом записи расшифровываются и глубоко анализируются. Дело в общем-то не новое, любая дорожающая репутацией авиакомпания считает это неотъемлемой частью своей работы. Но сколько еще не очень больших авиафирм, экономя на самописцах и группах расшифровки, теряют гораздо больше?!



ко побуждают летчиков и загрузиться сверх нормы, и в полет отправиться, когда погода на пределе. Дескать, полетишь – заработаешь, не полетишь – останешься «с носом». Сколько неприятностей происходит в гражданской авиации по этой причине.

– Мы строго, вплоть до увольнения, спрашиваем с тех, кто, поддавшись давлению заказчиков, идет на нарушения, – подчеркивает Виктор Сергеевич. – И, наоборот, поощряем за

грамотные действия. Ни за какие деньги нельзя рисковать жизнью людей и техникой, репутацией компании.

Заместитель генерального директора по организации летной работы Виктор Викторович Поляков показал мне один из недавних приказов. Экипаж вертолета Ми-8Т в составе командира воздушного судна Л.В. Иерусалимского, второго пилота С.В. Баженова и бортмеханика Д.Н. Ермакова выполнял плановый облет трубопровода Великолукского нефтяного управления. В районе Торжка разразился сильный ливень, и видимость упала ниже минимума. Оценив метеобстановку, Л.В. Иерусалимский принял решение прекратить дальнейший полет и вернулся на базу. Заказчик, естественно, выразил недовольство, но экипаж был непреклонен. Генеральный директор «Баркола» объявил всем троим благодарность, а заказчику объяснил, что никто не вправе влиять на решения командира экипажа.

Столь же требовательно относятся в компании и к организации технического обслуживания воздушных судов. Инженерно-авиационная служба имеет все необходимые сертификаты и, конечно же,

*Они работают
в Волгограде.
На стремянке
– инженер
С. Валиков,
внизу –
авиатехник
А. Винокуров.*

*Руководитель
Волгоградского
представительства
В. Колпаков.*

*Это тоже
волгоградцы.
Слева направо:
командир
самолета Ан-2
К.Абдрахманов,
командир
вертолета Ми-2
П. Пелихов,
второй
пилот Ан-2
Р.Абдрахманов.*



Заместитель
генерального
директора по
инженерно-авиационной
службе
Н. Ключан.



опытных специалистов. В Быкове у «Баркола» есть своя авиационно-техническая база. Компания имеет линейную станцию. Руководит службой Николай Григорьевич Ключан.

– Это уникальный человек, – подчеркивает В.С. Бархотов. – От его взгляда не ускользает ни одна мелочь.

В прошлом Н.Г. Ключан – военный авиаинженер. Службу закончил заместителем командующего Военно-Транспортной Авиацией. На «гражданке» успел поработать в компании «Ермолинские авиалинии». Когда там начались не очень понятные преобразования, перешел на работу в «Баркол».



Заместитель генерального директора Н. Ковалев и заместитель начальника коммерческого отдела С. Кузнецов.

Организация ТЗК и так обошлась не дешево.

И еще один важный аспект деятельности «Баркола» – надежность. Когда «Баркол» начинал свой бизнес, у него было немало конкурентов. Но вскоре те, кто действовал по принципу «лишь бы сорвать свой куш», отпали сами

12



Разбор полетов. В центре – командир звена Е. Подлинов.



Служба оснащена всем необходимым – стендами, зарядными установками, лабораторией.

Конечно, все это тоже стоит денег, но в «Барколе» средств на развитие, как и на безопасность полетов, не жалеют. Когда в Великих Луках закрыли топливно-заправочный комплекс, который обеспечивал горюче-смазочными материалами вертолеты Северо-Западного направления, руководство компании пошло на решительный шаг – создало свой полевой ТЗК. Установили емкости, насосы, получили сертификат.

– Есть и своя лаборатория?

– Нет, – отвечает В.С. Бархотов.

– Качество топлива проверяем в Быкове и Ржевке. Возим туда в специальных емкостях. Конечно, хлопотно, но другого выхода не видим.

Быковская АТБ «Баркола».

Слева направо: авиатехник А. Куроптев, начальник участка Б. Курочкин, авиатехник А. Грязнов.



Авиатехник Н. Тришин.

собой. А «Баркол» исповедовал другую «религию»: дал слово – держи. И заказчики вскоре поняли, что имеют дело с добросовестными партнерами. Результат: у компании постоянные объемы работ, новые заказы, выигранные тендеры. И это при том, что демпинговых расценок на услуги нет и в помине.

Трудно ли держать марку надежного партнера? Безусловно. Особенно, если учесть, что жизнь чуть ли не ежедневно преподносит такие сюрпризы, о которых еще вчера и не догадывался.



– Мы не привыкли плакаться в жилетку, – говорит Виктор Сергеевич, – а потому разговор о проблемах оставим кому-нибудь другому.

Не очень охотно соглашаюсь, хотя хорошо знаю, о чем и у него, и у других авиационных бизнесменов болит голова.

Прежде всего, задача номер один: на чем летать завтра? Основная «рабочая лошадка» таких компаний, как «Баркол», – вертолет Ми-2, дорабатывает последние ресурсы, а равноценной замены нет и не предвидится. Одно время широко разрекламировали Ка-226, но он по карману далеко не всем. Один такой вертолет недавно приобрела не самая бедная в России «Газпром-авиа», но что-то не слышно, начал ли он там работать. Может, выручат «еврокоптеры» или другие «иност-



ранцы»? Но их цена такова, что на это трудно рассчитывать.

Остается только горько пошутить: нет хлеба – ешьте пирожные. Есть же, мол, вертолет Ми-8. Сегодня заказчики берут его тоже, но дороговато обходится летный час. А не будет, дескать, «двушки», деваться им станет некуда. Но спасет ли такая «логика»? Да и «восьмерки» тоже далеко не молоды – им также нужна замена.

Схожая ситуация и с «крылатым химиком» Ан-2. Он отметил уже полувековой юбилей, а поставить вместо него также нечего. Но это еще не самая большая беда. Худо ли – бедно ли, но самолет еще служит. Опасность подкралась с другой стороны. Недавно почему-то отменили лицензию на производство авиа-



Заместитель генерального директора И.Федин.

ционно-химических работ. Как будто это штопанье носков, а не высокотехнологичная операция. А это значит, химработами могут заниматься все кому вздумается. Тем более что некоторые хозяйства давно уже заимели собственные самолеты, взяли на содержание безработных пилотов и готовы почти задаром «пылить-дымить» над своими полями. К тому же – без всяких правил и ограничений. Разве совладают с такими «варягами» авиапредприятия, работающие по общепринятым нормам? Разумеется, нет. Такая самодеятельность просто-напросто «обвалит» российскую сельхозавиацию. Не говорю уже о безопасности полетов. Раньше на пути «лихачей» были лицензионный «забор» и строгий инспекторский контроль, а теперь их не стало.

Есть проблемы и другого характера. Поставили, к примеру, на вер-

Секретарь генерального директора Л.Енукашвили.

Работники бухгалтерии.



Авиационный учебный центр «Комплэнг» проводит обучение авиаспециалистов по следующим учебным программам:

- Многоуровневый курс обучения английскому языку с авиационной направленностью (1–6 уровень по шкале ИКАО) для летно-технического и диспетчерского состава;
- Радиотелефонная связь на английском языке;
- Технический авиационный английский язык;
- Английский для бортпроводников;
- Курс делового английского языка для представителей авиакомпаний за рубежом и сотрудников предприятий ГА, работающих в сфере авиабизнеса;
- Курс повышения квалификации для преподавателей авиационных учебных центров по методике преподавания авиационного английского языка в соответствии с требованиями ИКАО;
- Тестирование авиAPERсонала с целью определения уровня владения английским языком согласно требованиям ИКАО.

АУЦ «Комплэнг» сертифицирован Федеральной службой по надзору в сфере транспорта РФ (сертификат № 136). Лицензия серии АУЦ № 00175. Аккредитован Межгосударственным авиационным комитетом, свидетельство № 28.

Москва, ул. Ярцевская, д. 8, под. 2.
Тел. 141-25-35; 141-25-16.
e-mail: info@complang.ru
www.complang.ru



Отдел авиационно-технического обеспечения и ремонта.
Слева направо:
М. Бронская,
Н. Андреева,
К. Барьмов.

Начальник штаба летного отряда
А. Мартынов
и начальник инспекции
С. Капустин.

Фото
В. ГРЕБНЕВА.

толет прибор РИО-3, предназначенный для контроля обледенения. Слов нет, прибор нужный, но вся проблема в том, что в нем задействован малюсенький изотопный излучатель. А коли так, оформляй лицензию на право работы с радиоактивными материалами. Это и потеря времени, и дополнительные расходы. Разве в обычном бытовом телевизоре нет деталей с подобной «начинкой»? Чтобы им пользоваться, тоже нужна лицензия?

А возьмем выдачу сертификатов. Воздушное судно отправлено в капитальный ремонт. Его владелец ждет не дожидается, когда оно снова начнет летать. Однако после заводских ступеней прежний сертификат уже недействителен. Надо проходить



Группа расшифровки полетной информации.
Слева направо:
В. Попов,
В. Кулешов.

всю процедуру сертификации заново. Речь не только о финансах – с этим авиакомпания уже смирилась. Но ведь обновленная, готовая к эксплуатации машина два, а то и три месяца, пока пишется бумага, стоит без дела. А она должна работать.

Поделился этими и другими соображениями с моими собеседниками. Они многозначительно пере-

глянулись: дескать, что об этом говорить. Правила игры устанавливают не они, а их святая обязанность – строго выполнять все законы и предписания. А мне подумалось: ну что ж, может, это и есть одна из главных составляющих надежности «Баркола».

А. ТРОШИН

г. Москва.



АВИАКОМПАНИЯ «БАРКОЛ» – ЗВОНИТЕ КРУГЛОСУТОЧНО

121351, г. Москва, ул. Ярцевская, дом 8, подъезд 2
тел/факс 149-06-37, 233-86-76, 141-52-04

e-mail: info@barkol.ru

http://www.barkol.ru

р/с 40702810400000000196

в ОАО КБ «Стройкредит» г. Москва

к/с 30101810500000000718

БИК 044585718

ОГРН 1027739762126

ИНН 7731246570

КПП 773101001

ОКОНХ 51300

ОКПО 45131610



Мы доставим Вас в нужное Вам место в назначенное время!

Россию на «Дубай Эйр Шоу-2005» представляли более тридцати ведущих фирм и организаций, объединенных под флагами «Рособоронэкспорта» и «Авиаэкспорта». От гражданского и военного самолетостроения выступили КБ Сухого, Микояна, Ильюшина, Яковлева, Бериева и НПК «Иркут», от вертолетостроения – фирмы Миля и Камова, бортовое оборудование, авионику и агрегаты демонстрировали холдинговая компания «Ленинец», Уральский оптико-механический завод, «Гидромаш», НПК «Полет», двигателестроение – НПО «Сатурн», ММПП «Салют», ММЗ им. Чернышова и другие. Развернули на выставке свои стенды и ряд ведущих авиационных заводов: КнААПО, Казанский вертолетный завод, ОАО «Роствертол», Улан-Удэнский вертолетостроительный завод. Всего в составе российской экспозиции было свыше двухсот экспонатов. В демонстрационных полетах Россию представлял только многоцелевой истребитель МиГ-29СМТ (фактически их было два, второй можно было увидеть на стоянке). Причины отказа от показа других летательных аппаратов, вероятно, имелись. Скорее всего это было вызвано тем, что ближневосточный регион в подавляющей степени ориентирован на Европу и США; прорваться сюда российским фирмам чрезвычайно трудно. Кроме того, буквально сразу же после Дубая начала работать выставка LIMA-2005 в Малайзии, а это уже Юго-Восточная Азия, где позиции отечественного авиапрома достаточно сильны.

Следует отметить, что качество российских стендов на международных авиасалонах год от года улучшается. Подтверждением этому явилось решение организаторов выставки присудить стенду фирмы «Сухой» приз за лучшую экспозицию по региону стран Восточной Европы и СНГ.

На выставке руководители российских предприятий и ведущие специалисты провели десятки переговоров с представителями многих фирм Ближнего Востока, Европы, Азии, а также США и Канады. Первый день работы авиасалона ознаменовался подписанием контракта стоимостью один млрд. долларов между АХК «Сухой» и ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» («ГСС») и лизинговой компанией «Конкорд Авиэйшн» из Саудовской Аравии о продаже сорока региональных самолетов RRJ. Арабская компания обязалась продвигать RRJ на рынке Ближнего Востока.

Заметную экспозицию развернула Украина, которую представляли АНТК им. О.К. Антонова, Харьковский авиазавод (ХГАПП), разработчики и производители авиадвигателей «Мотор Сич», ЗМБК «Прогресс» и некоторые другие. Украина показала два гражданских самолета: административный Ан-74ТК-300 и грузопассажирский Ан-47ТК-200.

Выставка стала более чем успешной для Харьковского завода: были подписаны соглашения на поставки самолетов Ан-74 и Ан-140-100 на общую сумму 592 млн. долларов. Появление транспортного самолета Ан-74ТК-200А с современным комплексом авионики и начало поставок этого самолета в Египет обусловили повышенный интерес к этой машине со стороны других стран ближневосточного региона. В настоящее время самолет Ан-74ТК-200 является единственным турбореактивным самолетом в своем классе, все остальные машины оснащены ТВД. На выставке было объявлено, что Саудовская Аравия, Иордания, Пакистан и ОАЭ выразили намерение приобрести не менее двадцати самолетов этого типа.

Ежедневно проходили демонстрационные полеты, продолжавшиеся в течение трех часов. На этот период аэропорт прекращал прием и выпуск самолетов. Полеты были очень скромными. Практически в них участвовали одни и те же самолеты и вертолеты числом не более пятнадцати. Здесь были авиалайнер Эрбас «А-380-800», региональный самолет Эмбраер «Е-175», административные самолеты Дассо Авиасьон «Фалькон-2000EX», Бомбардье «Глоу-

С 20 по 25 ноября 2005 г. в Дубайском международном аэропорту прошла 9-я авиационная выставка «Дубай Эйр Шоу-2005». Выставки в Дубае относятся к ведущим региональным авиасалонам, проводимым в Сингапуре, Чили и Китае. На этот раз она побила все предыдущие рекорды. В официальном пресс-релизе отмечалось, что в работе выставки приняли участие 726 фирм и организаций из 46 стран, из которых Австралия, Литва, Мавритания, Малайзия, Оман, Филиппины и Южная Корея впервые подняли свои флаги на арабской земле. Было показано свыше 100 летательных аппаратов гражданского и военного назначения. В целом, по заявлению организаторов авиасалона, он на четверть превзошел по масштабности предыдущую выставку 2003 г. Открывал выставку в торжественной обстановке наследный принц, шейх Мохаммед бин Рашид аль Мактум, одновременно являющийся министром обороны ОАЭ.



Многоцелевой российский истребитель МиГ-29СМТ снова покорила участников салона своими пилотажными характеристиками.

ДУБАЙ-2005

Виктор БЕЛЯЕВ, начальник отделения ФГУП ЦАГИ

бал-5000» и «G-550», Рейтеон «Премьер-1», истребители Локхид Мартин «F-16E», Боинг «F-15E», Еврофайтер «Тайфун», Дассо Авиасьон «Рафаль», SAAB «Грипен» и наш МиГ-29СМТ, учебно-тренировочные машины KAI T-50 «Голден Игл», K-8 «Каракорум», Аэро Водоходы «L-159» и Эрмакки «M-346». В день открытия выставки в небе над летным полем пролетели «самолеты-невидимки» – стратегический бомбардировщик Нортроп Грумман «B-2» и ударный истребитель Локхид Мартин «F-117».

Звездами гражданской экспозиции авиасалона были новейшие магистральные самолеты Эрбас «А-380-800» и Боинг-777-200LR «Уорлдлайнер». Устроители выставки специально поставили их рядом, чтобы можно было наглядно сравнить обе машины. Интерес к ним был большой. Ежедневно под палящим солнцем множество посетителей выстаивало длинные очереди, чтобы заглянуть внутрь авиалайнеров. В европейский суперлайнер очереди были все-таки подлиннее.

Показанный в Дубае самолет «А-380-800» – вторая опытная машина (MSN004), впервые поднимавшаяся в воздух в середине октября 2005 г. Перед полетом на выставку ее перекрасили в цвета авиакомпании «Эмирейтс», явля-

ющейся самым крупным покупателем самолетов «А-380»: она оформила с фирмой «Эрбас» контракты на поставку 45 машин, первая из которых должна быть поставлена в начале 2007 г. Для обслуживания будущих лайнеров в аэропорту Дубая завершается строительство технического центра, состоящего из восьми ангаров. На его постройку выделено 353 млн. долларов.

К моменту открытия выставки в летных и сертификационных испытаниях принимали участие три опытных самолета «А-380-800». В ближайшее время полетят еще два, включая самолет с двигателями Энджин Альянс «GP7200». Сейчас все лайнеры оснащаются двигателями Роллс-Ройс «Трент-970». Всего до сертификации самолеты должны налетать более 2500 часов, из которых свыше 500 часов они уже отлетали. Незадолго до открытия выставки в Дубае первый опытный самолет (MSN001) совершил перелет по нескольким крупным аэропортам Азиатско-Тихоокеанского региона (Сингапур, Куала-Лумпур, Сидней, Мельбурн и Бриксбен). Именно его планировали послать в Дубай, но из-за проблем с двигателями «Трент-970» (сильный перегрев) он был заменен вторым опытным самолетом.

В октябре 2005 г. самолет «А-380» прилетел в аэропорт Франкфурта, где для него была под-

готовлена отдельная стоянка. Там была проведена полная проверка совместимости авиалайнера со всеми аэропортовыми системами: телескопическими трапами-галереями, системами заправки топливом, водой и бортопитанием, транспортными средствами доставки и погрузки багажа и т.д. В скором времени на заводе фирмы «Эрбас» в Гамбурге пройдут учения по аварийной эвакуации. Роль «пассажиров» будут играть добровольцы. Всего отберут 853 человека, которые в соответствии с действующими требованиями должны в течение 90 секунд покинуть самолет, используя надувные трапы.

Ранее предполагалось, что «А-380» получит сертификат типа в марте-апреле 2006 г. Но теперь все сдвинулось на четвертый квартал 2006 г. Согласно на перенос фирму «Эрбас» заставили выявить в ходе испытательных полетов недостатки, среди которых недоработанная конструкция передней секции фюзеляжа и неполадки с электрооборудованием. Авиакомпания, которые должны получить самолеты пер-

года может появиться вариант «А-380-800R» с увеличенной дальностью полета.

В Дубае немецкая фирма «Люфтганза Техник» на своем стенде впервые представила подробную информацию о создании для самолета «А-380» интерьера в варианте «супер-VIP». По словам старшего вице-президента фирмы Бернарда Конрада, сейчас на заводе в Гамбурге ведется строительство специального корпуса для переоборудования «А-380» в бизнес-лайнер. Руководство «Люфтганзы Техник» уверено, что покупатели на такой самолет найдутся, несмотря на его огромную стоимость. Как только появится первый заказчик, работы по оснащению самолета начнутся, более того, вроде бы первый заказчик уже есть, но имя его держится в тайне.

Обе палубы будущего бизнес-лайнера оборудуют всем необходимым для проведения деловых встреч, отдыха и развлечений. Нижняя палуба будет иметь отдельные помещения для переговоров и деловых встреч, отсек для отдыха, а в хвостовой части – 24-местную пассажир-

В центре внимания специалистов был еще один проектируемый «Эрбасом» самолет – дальнемагистральный «А-350». Он является своего рода ответом Европы на создание в США авиалайнера Боинг-787 «Дримлайнер». Фирма «Эрбас» не соглашается с таким мнением. По ее заявлениям, самолет такого класса задумывался давно и его создание никоим образом не связано с появлением американской машины. Первоначально планировалось создать новый вариант широкофюзеляжного «А-330» с меньшим числом мест и увеличенной дальностью полета. В течение 2004 г. проводились параметрические исследования будущего самолета. По их результатам было принято решение делать два варианта: «А-350-800» на 253 пассажира с дальностью полета 16300 км и «А-350-900» на 300 мест с дальностью полета 13500 км.

Внешне «А-350» и «А-330» похожи друг на друга, но на самом деле «тристапятидесятый» является полностью новым самолетом. В его конструкции будут применены технологии, используемые на самолете «А-380», двигатели нового поколения Дженерал Электрик GEEx и Роллс-Ройс «Трент-1000» (выбранные и для «Дримлайнера»), усовершенствованная авионика и т.д. Широко будут применяться композиты на основе волокон углерода, но не в таком объеме, как на заокеанской машине: их доля не превысит 36 процентов. Возрастает доля алюминий-литиевых сплавов и титана, который будет поставляться из России.

Активное продвижение «А-350» на рынке началось в конце 2004 г. после того, как было объявлено о коммерческом начале программы его создания. С того времени авиакомпания получила практически полное представление о будущем авиалайнере и начала подписывать соглашения о покупке. К настоящему времени продано 155 самолетов «А-350» по твердым заказам. Разрешение совета директоров концерна EADS (в который входит фирма «Эрбас») на официальное начало программы разработки авиалайнера было получено в начале октября 2005 г. По оценкам фирмы «Эрбас», в ближайшие двадцать лет на мировой рынок может быть поставлено 3300 широкофюзеляжных самолетов в классе на 250–300 мест, из которых на долю «А-350» придется не менее пятидесяти процентов.

Решения концерна EADS и фирмы «Эрбас» вызвали резкую реакцию со стороны фирмы «Боинг», которая опубликовала соответствующее заявление. В нем говорится, что «Боинг» вновь решительно поддерживает стремление правительства США положить конец государственным субсидиям, выделяемым на начало программы создания нового магистрального самолета и собирается подавать новые судебные иски во Всемирную торговую организацию. В заявлении также подчеркивается, что, несмотря на неоднократные заявления руководства фирмы «Эрбас» о том, что для начала разработки самолета «А-350» имеются собственные средства, создание нового самолета начинается на государственные субсидии.

Фирма «Боинг» показала в Дубае дальнемагистральный самолет 777-200LR «Уорлдлайнер», завершающий программу сертификации. Предполагается, что в начале первого квартала 2006 г. сертификат будет получен, после чего авиакомпания «Пакистан Интернешнл» примет первую машину. Самолет рассчитан на перевозку 301 пассажира на маршрутах протяженностью 17400 км. Во время испытаний самолет совершил рекордный перелет из Гонконга в лондонский аэропорт «Хитроу», пролетев над Тихим океаном, Северной Америкой и Атлантикой без посадки 21 601 км за 22 часа 42 минуты.

На стенде «Боинга» можно было ознакомиться с двумя новыми магистральными самолетами, представленными в виде моделей. Речь идет о проектах 787 «Дримлайнер» и 747-8. Безусловно, наибольший интерес представляет «Дримлайнер», разработка которого для фирмы является приоритетной. Не будем вдаваться в историю, отметим только, что к исследованиям



Региональный российский самолет RRJ. Пока это только модель. «Натура» появится в 2007 году.

вами, были уведомлены о полугодичной задержке. Более того, фирма даже пообещала сверхконтрактной цены выплатить неустойку в размере двух млн. долларов за каждый самолет. По сообщениям СМИ, руководство «Эмиррейтс» вроде бы рассердилось на фирму «Эрбас». Однако председатель авиакомпании шейх Ахмед бин Сайид аль Мактум сказал, что в авиакомпании отнеслись в достаточной мере спокойно к решению «Эрбаса». Он заявил: «Для нас это не такая уж серьезная проблема, хотя отсрочка поставок заставит нас пересмотреть расписание полетов. У нас есть другие лайнеры, которые могут обеспечить требуемый объем перевозок. Нам надо подождать два года до получения первого «А-380», за это время мы успеем подготовиться».

Авиакомпания «Эмиррейтс» планирует несколько своих «тристапятидесятых» использовать для перевозки 780 пассажиров в салонах, полностью оборудованных под экономический класс. Президент авиакомпании Тим Кларк сказал, что в этом случае будет создана небольшая авиакомпания «Эмиррейтс Экспресс», относящаяся к дисконтным.

К ноябрю 2005 г. было продано 132 пассажирских и 27 грузовых самолетов «А-380». Фирма «Эрбас» сообщила, что примерно через три

скую кабину. На верхней палубе расположатся спальные и служебные помещения, а также пассажирский салон на 51 место. На борту самолета будут душ, каюта со спортивными тренажерами и бар-ресторан. Фирма «Люфтганза Техник» заявила, что готова переоборудовать в административные пассажирские машины Эрбас «А-330», «А-340» и «А-350».

ОАЭ собираются развивать не только парк пассажирских самолетов, выделяя на это огромные средства. По мнению экспертов, в стране ожидается резкий рост экономики. Подтверждением этому служит колоссальный строительный бум: небоскребы под новые офисы и банки растут как грибы. Это повлечет за собой приток бизнесменов и рабочей силы. Для удовлетворения будущих потребностей существующий международный аэропорт Дубая уже мал. Сейчас его пропускная способность 25 млн. пассажиров в год. В 2006 г. планируется ввести в строй второй терминал, в результате чего воздушный комплекс будет ежегодно принимать почти 70 млн. пассажиров. Но и этого будет мало. На авиасалоне был впервые показан макет будущего аэропорта «Джебел Али», строительство которого уже ведется. Первый самолет новый аэропорт примет в 2007 г., а в 2009 г. там, вероятно, пройдет 11-я выставка «Дубай Эйр Шоу». Аэропорт «Джебел Али» займет площадь 140 км², что в десять раз больше, чем площадь существующего аэропорта. Он будет иметь шесть параллельных ВПП, его пропускная способность может достигнуть 160 млн. пассажиров в год.



*Звезда авиасалона – «А-380-800»
производства западноевропейской
фирмы «Эрбас».*

самолета фирма приступила в конце 2002 г. Официально программа была открыта в январе 2005 г.

Фирма создает семейство самолетов «Б-787», в состав которого входят исходный дальнемагистральный вариант «Б-787-8», рассчитанный на перевозку в салоне трех классов 223 пассажиров на маршрутах протяженностью 15700 км, удлиненный вариант «Б-787-9», который в салоне трех классов будет перевозить 259 пассажиров на авиалиниях протяженностью 15400 км, и среднемагистральный вариант «Б-787-3», предназначенный для перевозки 296 пассажиров в салоне двух классов на расстояние 6500 км. Сейчас исследуются 300-местный вариант «Б-787-10X» для маршрутов протяженностью более 13000 км и грузовой самолет «Б-787F».

В конструкции «Б-787» применяются наиболее передовые технологии, которые должны обеспечить высокие экономические и эксплуатационные качества. Особенностью самолета является чрезвычайно широкое использование углеродных композиционных материалов, их доля в конструкции достигнет пятидесяти процентов. Применение композитов позволит выиграть в массе конструкции 20 процентов.

В соответствии с программой, постройка первого опытного самолета «Б-787» начнется в 2006 г. К летным испытаниям планируется приступить в 2007 г., а в 2008 г. завершить сертификацию и приступить к поставкам. К декабрю 2005 г. фирма «Боинг» продала 185 самолетов, а всего она рассчитывает в течение двадцати лет продать почти 3500 «Дримлайнеров» на сумму 400 млрд. долларов.

На выставке «Боинг» представил информацию о проекте усовершенствованного дальнемагистрального самолета «Б-747-8» (ранее имел обозначение 747 «Эдвансд»), который создается в пассажирском и грузовом вариантах. Он представляет собой удлиненный вариант самолета «Б-747-400» (две дополнительные секции фюзеляжа перед и за крылом). Незадолго до открытия выставки в Дубае фирма объявила об официальном начале разработки этого самолета. Тогда же грузовая авиакомпания «Карголюкс» (Люксембург) заказала десять грузовых самолетов «Б-747-8F», а японская грузовая авиаком-

пания «Ниппон Карго Эйрлайнз» (NCA) – восемь самолетов на общую сумму пять млрд. долларов. Кроме того, они зарезервировали еще шестнадцать самолетов. Первые заказы на пассажирские самолеты ожидаются в начале 2006 г. Программа разработки самолета оценивается в 2–4 млрд. долларов.

Президент отделения гражданских самолетов фирмы «Боинг» Алан Малалли сообщил, что решение о присвоении самолету нового обозначения вызвано желанием подчеркнуть, что в его конструкции используются некоторые технологии, применяющиеся на самолете «Б-787» («Дримлайнер»), в частности конструкционные материалы нового поколения и двигатели Дженерал Электрик GE9x-2867 тягой по 30,2 тс. Использование этих двигателей позволит на 30 процентов уменьшить площадь акустического следа при взлете по сравнению с самолетом «Б-747-400». По уровню шума самолет «Б-747-8» станет соответствовать требованиям главы 4 ИКАО, а также нормам QC2, действующим в аэропортах Лондона.

Существенно будет модернизирована кабина экипажа, которая по своей компоновке должна во многом соответствовать кабинам экипажа самолетов «Б-777» и «Б-787». В состав приборного оборудования войдут многофункциональные пилотажно-навигационные дисплеи с управлением с помощью курсоров, отдельный дисплей для отображения воздушной ситуации в вертикальной плоскости, система, обеспечивающая режим набора высоты с минимальным акустическим влиянием на местность в зоне аэропорта, электронный «портфель» инструкций и спутниковая система обеспечения автоматической посадки. Представители фирмы «Боинг»

сообщили, что для перехода пилотов с самолета «Б-747-400» на самолет «Б-747-8» потребуется два–четыре дня.

Пассажирский вариант самолета «Б-747-8» рассчитан на перевозку в салоне трех классов 450 человек. От самолета «Б-747-400», способного перевозить 416 пассажиров, он отличается удлиненным на 3,55 м фюзеляжем. По словам А. Малалли, по пассажироместности «Б-747-8» займет место между 365-местным самолетом «Боинг-777-300ER» и 555-местным самолетом Эрбас «А-380-800». Он также отметил, что по стоимости одного места-километра «Б-747-8» будет на шесть процентов дешевле «А-380-800».

Грузовой вариант «Б-747-8F» рассчитан на перевозку платной нагрузки 140 т. Благодаря увеличению длины фюзеляжа на 5,6 м он может перевозить на верхней грузовой палубе на четыре поддона больше, а на нижней – на три, чем «Б-747-400F». По заявлению фирмы «Боинг», по стоимости одного тонно-километра «Б-747-8F» будет на двадцать три процента дешевле грузового «А-380-800F».

А. Малалли заявил, что портфель заказов на самолеты семейства «747» составляет 47 единиц (все заказы оформлены на грузовые «Б-747-400F» и «Б-747-400ERF»). Это обеспечит загрузку сборочной линии до 2009 г., когда начнется выпуск самолетов «Б-747-8». Предполагается, что к летным испытаниям опытного самолета «Б-747-8» приступят в конце 2008 г. Авиакомпания «Карголюкс» получит первый самолет в сентябре 2009 г., а авиакомпания «NCA» – в ноябре 2009 г.

*Региональный самолет бразильского
производства «Эмбраер Е-175»,
рассчитанный на перевозку 75 пассажиров.*





КСПЛУАТАНТЫ

ПОДВЕЛИ ИТОГИ

В декабре минувшего года состоялось Общее собрание Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Это было шестнадцатое по счету собрание со дня создания ассоциации. С докладом «О работе АЭВТ в 2005 году и основных направлениях деятельности ассоциации в 2006 году» выступил президент АЭВТ Е.Е. Чибирев. По единодушному мнению участников, в докладе сделан глубокий анализ состояния дел в российской гражданской авиации, вскрыты негативные моменты, высказаны предложения по решению наиболее актуальных проблем.

За минувший год Правлением, Исполнительной дирекцией ассоциации проводилась последовательная работа, направленная на укрепление позиций российских авиакомпаний на рынке авиатранспорта. Особого внимания заслуживают оценка АЭВТ ситуации в сфере авиационных перевозок, которая была сделана в соответствующем Заявлении, а также ее позиция по проблемам режима рабочего времени и времени отдыха летных экипажей, обновления парка воздушных судов, повышения ставок и сборов за аэронавигационное обслуживание и обеспечение авиационной безопасности, по другим злободневным вопросам. Были проведены также экспертные оценки и подготовлены предложения по внедрению электронных билетов на воздушном транспорте, ресурсному обеспечению самолетов Ту-134 и Ту-154, снижению сроков проведения работ по индивидуальному продлению ресурсов воздушных судов, государственным гарантиям страхования рисков.

Ведущая роль в организации и проведении этой работы, подчеркнул докладчик, принадлежит комитетам и советам АЭВТ. Активно работали Технический комитет, Комитет по безопасности полетов, Комитет по аэронавигационному обслуживанию, Комитет по страхованию авиационных перевозок, Совет по информационной политике.

На собрании шел острый разговор о негативных тенденциях как в деятельности авиакомпаний, так и отрасли в целом, вызванных ростом цен на авиатопливо, а также ставок и сборов за аэропортовое и другие виды обслуживания воздушных судов. Постоянно растущие эксплуатационные расходы вынуждают авиакомпании увеличивать действующие тарифы, сокращать частоту полетов, отменять предоставленные пассажирам льготы, снижать инвестиции в развитие производственной базы. Средний тариф экономического класса на межрегиональных линиях превысил шесть тысяч рублей с темпом роста около двадцати процентов. Теряя массового пассажира, воздушный транспорт постепенно приобретает статус элитарного. В этих условиях снижается конкурентоспособность отечественных авиалинейщиков.

Выступившие на собрании представители авиакомпаний «Сибирь», «Аэрофлот», «Дальавиа», «Кавминводьявиа» и других членов АЭВТ с большой озабоченностью говорили о нехватке летного состава и низком качестве подготовки летных спе-

циалистов в учебных заведениях отрасли; о проблемах с обновлением самолетного парка; о непредсказуемых взаимоотношениях авиакомпаний с аэропортами; о необходимости отмены или хотя бы снижения таможенных пошлин на ввоз иностранных воздушных судов, не выпускаемых российским авиатранспортом; поднимали и другие вопросы. Вместе с тем высказывалась и твердая убежденность в необходимости приобретать не зарубежную, а российскую авиатехнику. В частности, генеральный директор «Дальавиа» П.И. Севастьянов прямо заявил:

— Я был, есть и останусь приверженцем только российской авиатехники.

По его словам, автомобильные инновации, бесспорно, лучше российской «Волги» или «Жигулей», но Россия никогда не была великой автомобильной державой. А вот великой авиационной державой она была и должна ею остаться. Так что крест на отечественном авиастроении ставить ни в коем случае нельзя.

Эту мысль поддержала представитель предприятия «Кавминводьявиа» С.И. Белова, где, как и в «Дальавиа», твердо придерживаются аналогичной позиции. Кавминводды первыми в стране начали эксплуатировать российский Ту-204 и не собираются от него отказываться.

В работе собрания приняли участие и высказали свое отношение к обсуждавшимся вопросам директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Минтранса РФ К.К. Руппель, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта А.А. Юрчик, представители Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А.В. Калистратов и Е.Н. Лобачев. В частности, А.А. Юрчик подчеркнул, что руководителям авиационных структур хорошо понятны поднятые на собрании проблемы. Но я был бы неискренним, сказал он, если бы обещал немедленно их решить, но я совершенно искренне заявляю, что непременно будем эти проблемы решать.

Среди приоритетных направлений своей деятельности в 2006 году Собрание АЭВТ определило содействие укреплению рынка авиатранспорта и повышению конкурентоспособности авиакомпаний России; участие в разработке и совершенствовании нормативно-правовой базы; повышение активности работы АЭВТ, развитие ее саморегулирующих начал, укрепление организованности и корпоративной сплоченности.

В заключение по информации председателя Правления АЭВТ, генерального директора авиакомпании «ЮТэйр» А.З. Мартиросова Собрание избрало в состав Правления АЭВТ генерального директора ЗАО «Авиакомпания «Волга-Днепр» Г.А. Пивоварова и генерального директора ГУП «Авиакомпания «Якутия» И.А. Простита.

А. МИХАЙЛОВ

Фото В. ГРЕБНЕВА.



Административный самолет канадской фирмы Бомбардье — «Глоубал-5000».

«Боинг-747-8» практически не окажет никакого влияния на существующую структуру 210 аэропортов мира, куда летают самолеты «Б-747-400». Вице-президент фирмы «Боинг» Джеф Пис заявил, что потребуются только незначительные доработки рукавов посадочных галерей там, где рядом могут стоять два «Б-747-8». На «Боинге» полагают, что в ближайшие двадцать лет мировому рынку потребуются около 900 магистральных пассажирских самолетов с числом мест 450 и более (фирма «Эрбас» полагает, что таких самолетов может быть поставлено 1650). Доля фирмы «Боинг» на этом сегменте рынка может составить пятьдесят процентов. Директор по маркетингу отделения гражданских самолетов Рэнди Тинсет считает, что из общего количества поставок самолетов «Б-747-8» на долю пассажирских придется шестьдесят процентов.

«Боинг» и «Эрбас» не могли, естественно, не представить прогнозы развития рынка авиатранспорта в ближневосточном регионе. Вице-президент отделения гражданских самолетов «Боинга» Рэнди Бейслер сказал, что в ближайшие двадцать лет в страны Ближнего Востока может быть поставлено 869 пассажирских самолетов на сумму 115,1 млрд. долларов. Среди них 386 узкофюзеляжных и региональных, 395 широкофюзеляжных с числом мест 250–350 и 88 «суперлайнеров» с числом мест 400–500 и более. По словам Бейслера, в период до 2024 г. объем авиатранспорта ежегодно будет увеличиваться на 5,5 процента, при этом на маршрутах в Северную Америку прирост составит 6,6 процента, а на европейских — 5,1 процента. Внутри ближневосточного региона перевозки станут расти на 4,7 процента в год.

Эксперты «Эрбаса» по-другому смотрят на будущее авиатранспорта на Ближнем Востоке. Сначала они будут возрастать на десять процентов ежегодно, затем пойдут на спад и к концу прогнозируемого двадцатилетия снизятся до 3,6 процента. Но в среднем темпы роста составят 7,1 процента. До 2024 г. страны Ближнего Востока получат свыше 1000 пассажирских самолетов на сумму 124 млрд. долларов. Распределение поставок выглядит следующим образом: узкофюзеляжные магистральные и региональные машины — 486 единиц, широкофюзеляжные с числом мест не более двухсот пятидесяти — 317 единиц, широкофюзеляжные с числом мест до трехсот восьмидесяти — 122 единицы и самолеты вместимостью четыреста–пятьсот человек и более — 91 единица. Видно, что прогнозы ведущих фирм отличаются, но в одном они совпадают — по объему поставок «суперлайнеров».

Региональные самолеты были представлены реактивными 70-местным самолетом Бомбардье «CRJ700» и 75-местным бразильским «Эмбраер Е-175», а также франко-итальянской турбовинтовой машиной «ATR 72-500», рассчитанной на 60–70 мест. Китай показал модель регионального самолета «ARJ21», находящегося в разработке, а также модель турбовинтового «МА60», являющегося глубокой модификацией советского Ан-24.

Накануне выставки «Эмбраер» опубликовала новый прогноз развития рынка реактивных региональных самолетов в 2006–2025 гг. По мнению фирмы, в течение двадцати лет мировому рынку потребуется 7950 реактивных региональных самолетов с числом мест от 30 до 120 на общую сумму 180 млрд. долларов.

Фирма полагает, что сегмент рынка региональных самолетов в классе на 30–60 мест прак-

тически насыщен, хотя будет продолжать играть важную роль в авиатранспорте. На ведущие позиции выходят самолеты вместимостью 60–120 пассажиров, которые предназначены для замены старых ближнемагистральных самолетов (Фоккер «F-28», «БАК-111» и др.). Распределяться прогнозируемые поставки по основным регионам будут следующим образом: Северная Америка и страны Карибского бассейна — 4320 единиц, Европа — 1450, КНР — 590, Россия и СНГ — 525, Латинская Америка — 465, Азиатско-Тихоокеанский регион — 410, Африка и Ближний Восток — 280.

Самой представительной была экспозиция административных самолетов: почти сорок таких машин показали фирмы «Боинг» «Эрбас», «Бомбардье», «Гольфстрим Аэроспейс», «Дассо Авиасьон», «Цессна» и «Рейтеон». Не случайно первая сделка, которая была оформлена в Дубае, была связана с покупкой пяти самолетов VIP-класса Эрбас «А-318» «Элайт» (вариант пассажирского самолета «А-318») авиакомпанией «NAS» из Саудовской Аравии. Демонстрировавшиеся самолеты бизнес-класса все достаточно хорошо знакомы и неоднократно являлись участниками многих авиационных выставок, в том числе салонов «МАКС». В лучах яркого солнца блестяли полировкой «Гольфстрим» (450 и 550), «Сайтейш-Х» и «Сайтейш Соверин», «Челленджер-300» и «Фалькон-900EX Easy», «Премьер-1» и «Легаси-600» и другие.

Фирма «Боинг» предложила рынку очередной вариант в семействе административных самолетов ВВJ. Она планирует на основе среднемагистрального самолета «Б-737-900ER» сделать бизнес-лайнера «ВВJ3» для перевозки 60 пассажиров на маршрутах протяженностью более 8800 км. Самолет будет иметь самый просторный салон в семействе самолетов ВВJ: он будет на 35 процентов просторнее, чем у исходного ВВJ, и на одиннадцать процентов больше, чем у варианта «ВВJ-2». Цена будущего самолета 62,5 млн. долларов. Первая машина может быть поставлена в июле 2008 г.

Выступая на пресс-конференции, президент компании «Боинг Бизнес Джетс» Стивен Хилл сказал, что покупатели самолетов ВВJ высоко ценят большую дальность полета и их просторный салон. В новой модификации уровень комфорта будет еще более высоким. По его словам, на долю стран Ближнего Востока приходится 26 процентов всего парка самолетов ВВJ. Новый деловой самолет будет пользоваться на Ближнем Востоке не меньшей популярностью.

Фирма «Эрбас» объявила о появлении в семействе административных самолетов АСJ еще одного представителя — самолета «А-318» «Элайт». До этого фирма выпускала самолеты «А-319АСJ» и «А-321» «Престиж». Самолет «Элайт» полностью унифицирован с другими моделями семейства административных само-

летов «Эрбас». Он предназначен для обслуживания маршрутов средней протяженности (до 7400 км). Уровень комфорта в салоне будет выше, чем в бизнес-самолетах, обычно используемых на таких маршрутах.

На «А-318» «Элайт», который является самой новой моделью в семействе «А-320», внедрен ряд новых технических решений, которые постепенно распространятся на другие самолеты этого семейства. К ним относятся использование передовых производственных процессов (таких, как лазерная лучевая сварка), оснащение кабины экипажа усовершенствованными жидкокристаллическими дисплеями и установка модернизированных систем освещения салона. Французская «Дассо Авиасьон» представила информацию о состоянии программы разработки административного самолета «Фалькон-7Х». В настоящее время в сертификационной программе участвуют три опытных машины. Число заказов превысило рубеж в 70 единиц. Самолет «Фалькон-7Х» предназначен для перевозки в стандартном варианте 8–10 пассажиров на расстояние до 10 500 км.

Бразильская «Эмбраер» усиленно рекламировала будущие легкие деловые реактивные самолеты «Феном» (100 и 300), к разработке которых она только что приступила. Эти машины рассчитаны на перевозку 5–8 пассажиров на расстояние до 2800 км.

Американская фирма «Эпик Эйркрафт» показала макет легкого реактивного административного самолета «Эпик Джет», рассчитанного на перевозку 5–7 пассажиров. Планер самолета будет полностью изготовлен из углепластика. Самолет оснащен двумя небольшими ТРДД Уильямс Интернешнл FJ33-4, имеет взлетную массу 3430 кг и расчетную максимальную скорость 780 км/ч. Дальность полета составляет 2600–3050 км. На выставке было объявлено, что выпуск самолетов «Эпик Джет» будет, вероятно, осуществляться совместно с Тбилиским авиационным заводом. Сертификацию самолета планируется завершить в 2007 г.

Вертолеты были представлены достаточно скромно. Фирма «Еврокоптер» показала легкий многоцелевой вертолет «ЕС-120 В4», а фирма «Агуста-Уэстленд» — многоцелевой вертолет «АВ-139».

В заключение отметим, что на выставке был зафиксирован еще один рекорд: за время ее работы сумма подписанных контрактов достигла 30,5 млрд. долларов, из которых только на долю «Боинга» и «Эрбаса» пришлось 27,2 миллиарда. Американцы продали 68 магистральных самолетов за 13,2 млрд. долларов. Они оформили самый крупный на выставке контракт: 9,7 миллиарда на поставку 42 самолетов семейства «Б-777» авиакомпании «Эмирейтс». Фирма «Эрбас» пополнила свою «копилку» 14 млрд. долларов, продав 157 авиалайнеров. Самый крупный заказ она оформила в последний день выставки, подписав с португальской авиакомпанией «Эйр Кэп» соглашение о продаже 70 самолетов семейства «А-320» за 4,55 млрд. долларов.

Дубай начал готовиться к 10-му авиасалону, который состоится в ноябре 2007 г. На выходе с территории выставки был установлен щит, на котором каждый день менялись цифры, означавшие число дней, оставшихся до будущей выставки. Будем ждать.

Украинский административный самолет Ан-74ТК-300.



«Контрафакт» – слово иностранное и в переводе с латинского означает «подделка». Он появляется на рынке, когда недобросовестные изготовители, используя популярность некоторых фирменных марок или нехватку определенных изделий, выпускают заведомо некондиционную продукцию под видом подлинных деталей, узлов, агрегатов, комплектующих. Для нашей авиации это явление достаточно новое, проявившееся в последнее десятилетие, но получившее широкое распространение.

Произошло это в связи с появлением большого числа изготовителей запасных частей, не имеющих соответствующего оборудования, персонала и технологий, а также из-за ослабления контроля за производством и поставками некондиционной продукции по различным каналам. Авиаторы забили тревогу, одним из проявлений которой стал представительный «круглый стол» специалистов, прошедший в Центральном Доме журналиста и посвященный теме противодействия проникновению контрафакта в авиатранспортную сферу.

Как известно, основу парка воздушных судов в нашей стране составляют самолеты еще советского производства. Прежде эта крылатая и винтокрылая армия машин обеспечивалась запчастями централизованно через систему «Авиатехснаб», что упростило входной контроль за качеством производимой продукции. Затем в авиатранспортную деятельность пришел рынок, способствующий появлению контрафакта.

Стоял вопрос с этим негативным явлением, авиационные власти России предприняли попытку противодействия ему методами самоконтроля изготовителя некондиции. Была разработана система добровольной сертификации производства на предприятиях, занимающихся выпуском запасных деталей для авиатранспорта. Но как отмечалось участниками «круглого стола», она не дала ожидаемых результатов – за три года действия этой системы из 700 предприятий-изготовителей добровольную сертификацию прошли только три десятка производств. Остальные предпочли по-прежнему «платить контрафакт» и зарабатывать на этом немалые деньги, хотя в авиации такое особенно опасно своими катастрофическими последствиями.

Специалисты отмечают, что для сокрытия, маскировки некачественной продукции выработано уже несколько приемов – перебивка на изделиях заводских номеров, подделка сопроводительных документов, кустарный ремонт бывших в употреблении агрегатов и выдача их за новые. Отличительным признаком любого некондиционного изделия является его пониженный ресурс по сравнению с нормативными показателями. Наш национальный перевозчик «Аэрофлот – Российские авиалинии», озабоченный поддержанием высокого уровня безопасности полетов своих воздушных судов и безупречностью собственной репутации, вынужден был, например, ввести собственный строжайший входной контроль за всеми поступающими партиями изделий и комплектующих, хотя это и связано с дополнительными расходами для авиакомпании. Но на такую меру может пойти только сильный перевозчик, подобный «Аэрофлоту», а как быть остальным?

В ходе дискуссии за «круглым столом» прозвучало интересное сообщение о практике борьбы с контрафактом, разработанной австралийскими учеными и широко используемой отечественным Внешнеторговым объединением ФГУП «Машимпорт», имеющим дело с разнообразным ассортиментом промышленной продукции. Здесь внедрен «Универсальный защитный комплекс» (УЗК), способный стать надежной преградой на пути проникновения некондиции в отечественный воздушный транспорт.

Основу комплекса составляет Единое информационное пространство – своеобразная база данных, которая в закодированном цифровом виде размещается в компьютерном центре и непрерывно пополняется



ПРОТИВОЯДИЕ ОТ КОНТРАФАКТА

сведениями о выпускаемой продукции, поступающими от сертифицированных предприятий-изготовителей. Доступ к базе данных возможен в режиме реального времени всем контролирующим органам.

Гарантией подлинности учтенных изделий служит так называемый идентификационный знак оригинала – особая неуничтожимая метка – микроточка, наносимая по особой технологии распылением (10 000 точек толщиной 0,5 микрона) на каждое готовое изделие. Одна метка содержит информацию объемом в 400 символов, идентичную хранящейся в базе данных, и способна в неприкосновенности выдержать взрыв. Этот уникальный набор цифр служит как бы «личным именем» машины, агрегата, детали и т.п.

Цифровой код можно прочитать с помощью особых приборов входного контроля, сопоставляя данные на метке со сведениями, хранящимися в Едином инфор-

мационном пространстве. Тем самым легко устанавливается происхождение того или иного вида промышленной продукции и выявляется контрафакт. По опыту использования УЗК в США, Канаде и других промышленно развитых странах, как сообщила гендиректор «Машимпорта» О. Вдовиненко, подделать микроточку практически невозможно или очень сложно, что заложено в основу используемой технологии «ДАТА ДОТ».

Именно поэтому проведенная апробация УЗК Министерством юстиции РФ, Следственным комитетом МВД РФ, Генеральной прокуратурой страны позволила признать наличие нанесенной маркировки доказательной базой в суде. Ныне сотрудники «Машимпорта» продолжают работу над созданием системы «АВИА ДОТ», которая будет использоваться для маркировки авиационности и выявления контрафакта в системе гражданской авиации России.

«Круглый стол» в Центральном Доме журналиста.

Схема действия УЗК.



■ ПРЕЗЕНТАЦИЯ В конце декабря прошлого года в аэропорту Домодедово состоялся семинар-презентация технологического цикла документирования продажи и контроля за ходом пассажирской перевозки при электронном билетоформлении в системе взаиморасчетов на воздушном транспорте. Семинар-презентацию организовали Транспортная Клиринговая Палата и аэропорт Домодедово, который станет базовым по наземной обработке в технологии электронного билетоформления.



В НОГУ С МИРОВОЙ ПРАКТИКОЙ

2008 ГОД по решению ИАТА должен стать годом начала полномасштабной электронной продажи авиаперевозок. Что это такое? Отказ от традиционных технологий и бумажных носителей. При продаже перевозки пассажир сегодня получает бланк авиабилета. Вскоре вместо него единственным документом, подтверждающим, что перевозка продана, станет электронный билет.

На 61-м ежегодном собрании ИАТА (Токио, май 2005 г.) было объявлено, что в настоящее время около 30 процентов всех билетов, продаваемых в рамках системы взаиморасчетов BSP ИАТА, являются электронными. ИАТА стремительно наращивает объемы продаж нейтральных электронных билетов: в 2000 году их было выпущено 12,6 млн. (4,7 процента), в 2002 году процент электронных билетов составил 7,9, в 2003 году – 11,9, в июне 2004 года – 19 процентов (бо-

лее 95%). Впереди всех идет продажа электронных билетов в системе взаиморасчетов США.

По данным ИАТА, в целом на американском континенте продажа электронных билетов составляет 44 процента, в Европе – 35 процентов, в Африке и Азиатско-Тихоокеанском регионе – 25 процентов. Сорок авиакомпаний в мире способны осуществлять продажу электронных билетов и расчеты по интерлайнным перевозкам, еще 74 авиакомпании выпускают электронные билеты на прямых (не интерлайнных) маршрутах, около 40 авиакомпаний только приступили к

оформлению таких билетов. Некоторые из 431 авиакомпании еще не откликнулись на запрос ИАТА по вопросу применения электронных билетов. А что Россия?

Да, лидером в этом процессе наша страна не стала. Но, благодаря тому, что в 1993 году в России была создана собственная система взаиморасчетов – продукт уникальный и, как показала жизнь, востребованный, переход на «электронный билет» непременно состоится. Так что будем шагать в ногу с мировой практикой.

Что уже сделано для этого специалистами Транспортной Клиринговой Палаты? На основе решений Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ) в план основных мероприятий ТКП на 2005 год был включен ряд работ. Были проанализированы законодательные (правовые) нормы внедрения данных технологий, действующие в настоящее время в России, намечены предложения для федеральных авиационных властей по необходимым организационно-правовым решениям, изучена и проанализирована отраслевая нормативная база (резолюции ИАТА, АТА и документы ARC) и технологические решения в части реализации проекта электронного билетоформления. В частности, резолюции ИАТА и АТА по нейтральным документам. В декабре 2004 года к анализу правовых норм внедрения электронных билетов в России подключилась рабочая группа, созданная Комитетом по взаиморасчетам, продаже и резервированию авиаперевозок АЗВТ.

Участники презентации.



Директор аэропортового комплекса Домодедово С. Рудаков (слева) и президент Транспортной Клиринговой Палаты С. Ильичев.



ТРАНСПОРТНАЯ
КЛИРИНГОВАЯ
ПАЛАТА



ДОМОДЕДОВО
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ

Разработаны проекты организационно-нормативных документов (стандартов), в частности, Стандартные договоры с перевозчиками и агентствами с учетом применения системы электронных билетов.

Большая часть работ, естественно, была связана с автоматизированными системами бронирования (АСБ). Разработан комплекс требований системы взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ) к АСБ по реализации системы электронных билетов и впоследствии будут обеспечены тестирование и контроль выполнения доработок, подготовлены технологические и инструктивные ма-

интерактивный доступ участников СВВТ к архиву данных. Проводится и доработка информационных систем в Едином центре взаиморасчетов (ЕЦВ) и ТКП.

Обо всем этом на семинаре-презентации говорили председатель Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам, президент Транспортной Клиринговой Палаты С. Ильичев и директор аэровокзального комплекса международного аэропорта Домодедово С. Рудаков. По словам С. Ильичева, уже сегодня мы видим, что система взаиморас-

четов будет работать по электронным продажам. Для этого была проделана большая работа с банковскими структурами, которые занимаются электронными расчетами на отечественном рынке, проектная работа по созданию ЦЭБа. Позади остались страхи, что его реализация надолго затянется. К лету 2006 года планируем завершить опытную эксплуатацию системы электронного билетооформления, в конце года – промышленную.

Проект сложный, потребовавший не только концентрации знаний специалистов ТКП, но и глубокого изучения зарубежного опыта, в первую очередь американского. Был использован и опыт ИАТА, который во многом помог в работе.

По словам директора аэропортового комплекса международного аэропорта Домодедово С. Рудакова, эта наиболее динамично развивающаяся воздушная гавань России готова стать лидером в процессе внедрения электронного билета.

В. ШИТОВ

а/п Домодедово.

О проекте электронного билетооформления рассказывает первый вице-президент ТКП А. Русс.

Образцы первых электронных билетов получили журналисты. Фото В. ГРЕБНЕВА.



The presentation of document filing and passenger traffic control project within the air transport system of e-ticketing and clearing took place in Domodedovo International Airport. It was organized by the experts from the Transport Clearing House and Domodedovo Airport which presently tests the technologies of e-ticketing. An accredited agency, check-in counters and boarding personnel demonstrated how passengers with e-tickets embarked planes.

териалы, связанные с продажей электронных билетов. Одновременно с этим в АСБ проводится большой комплекс доработок по обеспечению формирования и изменения баз данных транзакций электронного билетооформления в системах оформляющих (валидирующих) перевозчиков (хостовых частях инверторных АСБ авиакомпаний).

Для нужд системы взаиморасчетов, авиакомпаний и агентов – участников СВВТ были разработаны технологии, алгоритмы и программное обеспечение для создания Центра электронного билетооформления (ЦЭБ) СВВТ, в котором будут осуществляться генерирование номеров электронных билетов, дистрибуция, контроль и управление их стоками в аккредитованных пунктах продажи. В ЦЭБ будет храниться также весь архив по транзакциям, связанным с продажами нейтральных электронных билетов, формироваться электронные отчеты агентств и пунктов продажи и отчетность для авиакомпаний, обеспечиваться оперативный



Оптимальное сочетание высокого качества, выгодных финансовых условий и эффективного послепродажного обслуживания – так сегодня характеризуется открытое акционерное общество «Ильюшин Финанс Ко.» («ИФК»), созданное в 1999 году. Важнейшей составляющей деятельности этой компании является послепродажное обслуживание поставляемых самолетов. Весь комплекс этих работ на основе принципа «отчисления с летного часа» выполняет ЗАО «ИФК Техник» – структура, специально созданная для наиболее эффективного решения задач эксплуатанта по поддержанию летной годности и оптимальной эксплуатации взятых в лизинг воздушных судов. Рассказывает генеральный директор ЗАО «ИФК Техник» В.Р. КЛИМЕНКО.

КРЕПКОЕ ПЛЕЧО ЭКСПЛУАТАНТУ

Сегодня в России для взятых в аренду самолетов отечественного производства практически нет структуры, способных обеспечить необходимый комплекс услуг по поддержанию летной годности авиационной техники. Нет и единой системы оптимального взаимодействия между арендодателем, эксплуатантом, разработчиком, изготовителем и государственными органами. Положим, в «Аэрофлоте» эти проблемы решаются самостоятельно, поскольку компания располагает значительным опытом в части поддержания летной годности своего самолетного парка и вполне устоявшимися связями с другими участниками этого процесса. А что делать другим эксплуатантам?

Посчитав данную проблему самой главной в своей работе, «ИФК» решило создать отдельную структуру для практической реализации той части пакета своих предложений, которая касается послепродажной технической поддержки воздушных судов. Так, около полутора лет назад появилось ЗАО «ИФК Техник». Основные принципы нашей фирмы – максимально учитывать запросы заказчиков, создавать для них оптимальные условия для эффективной эксплуатации самолетов, соблюдая при этом все требования нормативных документов. Структура «ИФК Техник» – отражение решаемых им задач. Это службы и группы по инженерно-техническому и материальному обеспечению эксплуатации поддерживаемых самолетов, в составе которых лучшие специалисты отрасли, те, кто начинал эксплуатацию Ил-96 в «Аэрофлоте» и Домодедове.

Какие именно услуги предлагает «ИФК Техник»? Это, в первую очередь, организация работ по двум основным направлениям – техническому обслуживанию авиационной техники и материально-техническому обеспечению ее эксплуатации. Это оперативное и периодическое техобслуживание по предусмотренным регламентом формам, и выполнение дополнительных работ по желанию заказчика. Мы ведем инженерно-техническое сопровождение эксплуатации самолетов, предоставляем дополнительные услуги по инжинирингу, разработке и сопровождению Программ эксплуатации, информационно-управляющих систем, эксплуатационной документации. Кроме всего перечисленного, учитывая опыт и квалификацию наших специалистов, мы готовы представлять интересы заказчика в авиационной админист-

рации, перед разработчиками и изготовителями авиационной техники.

В плане материально-технического обеспечения «ИФК Техник» готово предоставить клиенту комплектующие изделия для бесперебойной эксплуатации самолетов из собственного (кстати, достаточно большого) возвратно-обменного фонда или в те же сроки со складов наших субподрядчиков. Номенклатура, количество и сроки поставки комплектующих (включая состояние «самолет на земле») согласуются с клиентом и максимально учитывают его интересы. При желании заказчика по дополнительным соглашениям возможна поставка изделий сверх номенклатуры и количества, оговоренных договором. Для обеспечения снабжения комплектующими «ИФК Техник» также организует ремонт вышедших из строя изделий, а на время ремонта (и не только) предоставляет в аренду работоспособные. Начали мы свою работу с двух самолетов Ил-96-300 авиакомпания «KrasAir». Ряд лет эта машина по известным чисто экономическим причинам не выпускалась – авиакомпания не могла себе позволить купить новые самолеты из-за их высокой стоимости. Благодаря развитию системы лизинга и действиям «ИФК» в Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО) был возобновлен выпуск самолетов семейства Ил-96. Не скажу, что в машинах, взятых в лизинг авиакомпанией «KrasAir», было много каких-либо критических дефектов, отнюдь. Но был ряд серьезных замечаний со стороны эксплуатанта, которые нужно было немедленно исправить, естественно, привлекая к этому и предприятия промышленности, и научно-исследовательские организации. Чтобы активизировать эту работу, решили воспользоваться опытом, накопленным в отечественной гражданской авиации еще в советские времена: сначала раз в две недели, затем раз в месяц проводить заседания рабочей группы по эксплуатации самолетов заказчика. В нее вошли представители авиакомпаний «KrasAir» и «Домодедовские авиалинии», главной лизинговой компании «ИФК», АТБ «Домодедово», «АК Ильюшин», представители предприятий промышленности, задействованных в обеспечении и поддержании летной годности самолетов. В течение года провели одиннадцать заседаний, на которых совместными усилиями находили решения выявившихся при эксплуатации самолетов проблем, порой крайне сложных, требующих системного подхода всех уча-

стников. Не скажу, что на сегодняшний день «выгребли» все. Остался еще ряд вопросов, которые нужно решать. Беда в том, что, затрагивая их, зачастую в ответ слышишь от представителей авиационной промышленности фразу: «А деньги на все это где взять?» Но позволите, какие деньги, за что? Деньги предприятия авиационной промышленности уже получили за самолет, который теперь нужно «довести до ума»...

Заседания рабочих групп, на которые сходились руководители достаточно высокого уровня, как раз и помогали ломать этот складывавшийся десятилетиями менталитет – выпустить продукцию, часто не доведенную до требований заказчика, продать ее, а дальше, мол, не наше дело. Дефекты обнаруживались разные: то барахлит система кондиционирования, то неудовлетворительно работает автопилот. Были вопросы, связанные с конструкцией отдельных систем. Глядя друг на друга, мы сообща «выгребали» многое, даже какие-то недостатки в производстве самолета, которые не устранялись годами.

Выручает нас и то, что располагаем большим объемом запасных частей. Благодаря этому несколько раз устраняли неполадки и на самолете Ту-204, поскольку у него есть ряд одинаковых с Ил-96 агрегатов и систем. Помогают и нам – как заводы-изготовители, так и другие поставщики авиационной техники. Хочется сказать большое спасибо всем, кто помогал нам в кратчайшие сроки качественно решать возникшие проблемы – как технические, так и снабженческие.

Что сделано за год? Два самолета Ил-96-300 авиакомпания «KrasAir» наработали за это время по три тысячи часов. На каждом выполнены как комплекс необходимых регламентных работ, так и дополнительные по желанию клиента. Полагаю, что смогли добиться очень неплохой регулярности по технике – на уровне 98 процентов. Другими словами, на сто вылетов две задержки по техническим причинам, причем все свои обязательства, оговоренные договором, «ИФК Техник» выполняло в полном объеме. Исправность самолетов удалось поднять именно за счет оперативных решений, которые принимались и реализовывались буквально в пределах двух-трех дней. Иногда даже вносились изменения в эксплуатационную документацию, разрешающие временную эксплуатацию воздушного судна, на котором был выявлен какой-либо не влияющий на безопасность полетов дефект.

Правда, поскольку проработал в отрасли не один десяток лет, скажу откровенно: не удовлетворен тем, что за год эти машины налетали всего по три тысячи часов. Могли бы налетать четыре – четыре с половиной тысячи, если бы красноярцы ставили их на рейсы большей протяженности. В основном, к сожалению, самолеты летали на российских среднемагистральных авиалиниях, что для дальнемагистрального самолета, конечно же, неэффективно. На наш взгляд, коммерческая программа крас-

Ил-96 «Михаил Водопьянов» компании «Красноярские авиалинии».



ноябрьцев не учитывала всех возможностей этого самолета.

Сегодня мы работаем над большой задачей: организацией технического обслуживания самолетов Ил-96-300, которые приобрела Республика Куба. Соответствующие договоры с авиакомпанией «Cubana de Aviacion S.A.» подписаны в декабре 2005 года. Несмотря на то, что на Кубе в аэропорту Хосе Марти есть неплохая база под самолеты типа Ил-62, специалистов по Ил-96 там, естественно, нет. Мы предложили кубинцам свою помощь в поддержании летной годности этих воздушных судов. Теперь там будут работать несколько наших специалистов, их задачей будет организация технической поддержки самолетов. Мы также создаем склад наиболее отказных запасных частей и агрегатов и организуем его работу. Будем оказывать кубинцам и консультационную помощь по технической эксплуатации самолетов, включая создание и работу линейной станции технического обслуживания. Кроме того, наши специалисты будут заниматься стажировкой кубинского персонала в аэропорту Хосе Марти. Тридцать два кубинца уже прошли теоретическую подготовку на заводе в Перми, в АК им. С.В. Ильюшина, в ЛИИ им. М.М. Громова в Жуковском и на авиазаводе в Воронеже. Но опыта работы непосредственно на самолете, выполнения регламентных работ у них, конечно же, нет. Поэтому и будем стажировать кубинцев и лишь потом авиационные власти Кубы официально



Флагман компании «Кубана» лайнер Ил-96.

инженерно-технического сопровождения эксплуатации, то «ИФК Техник» предлагает совершенствование перечня регламентных работ и программ техобслуживания, анализ эксплуатационных характеристик основных и комплектующих изделий, индивидуальное планирование работ для конкретного воздушного судна. Весь пакет услуг, о котором говорилось выше, мы предлагаем и по самолету Ту-204. В наших планах подписание соответствующего договора с авиакомпанией «Владивосток-Авиа», куда «Ильюшин Финанс Ко.» передала четыре самолета Ту-204-300. Кстати, есть мысль создать небольшой центр технической помощи и кон-

по поддержанию летной годности эксплуатируемых самолетов, их безопасность с технической точки зрения. Во-вторых, повышение экономической эффективности воздушных судов, снижение эксплуатационных затрат, дополнительная прибыль от уменьшения простоев по техническим причинам. В-третьих, высокое качество обслуживания, возможность использования передовых технологий эксплуатации и высококвалифицированных специалистов, сведение к минимуму временных и материальных потерь при согласовании технических вопросов, возможность использования комплектующих изделий в необходимом объеме с минимальными сроками поставки. Наконец, как уже говорилось, это организация и координация работ по устранению конструктивно-производственных недостатков и помощь в согласовании и утверждении в кратчайшие сроки необходимых для эксплуатации документов. Причем все наши услуги обеспечиваются реальными возможностями. Это как собственный, так и привлекаемый по желанию заказчика высококвалифицированный персонал, использование современных методов управления, производства и материально-технического обеспечения, возможность эффективного решения возникающих задач через авиационную администрацию и научные центры России, использование как собственного склада, так и складов запчастей субподрядчиков. Мы гарантируем соответствие эксплуатационных характеристик воздушных судов параметрам, определяющим необходимый уровень безопасности, надежности, регулярности и оговоренным заключаемыми договорами о поддержании их летной годности.

Все это с полным правом позволяет говорить, что создание и первый год работы на российском рынке авиационных услуг такой структуры, как «ИФК-Техник», позволило вплотную приблизиться к решению одной из основных задач эксплуатанта – эффективной послепродажной поддержке в максимально возможном объеме с выполнением всех установленных требований по поддержанию летной годности самолетов.

г. Москва.

Схема взаимодействия «ИФК Техник» с предприятиями.



допускают их к самостоятельной работе на самолетах.

Учитывая, что у кубинцев на сегодняшний день нет базы под техобслуживание самолета Ил-96, предложили им в течение года выполнять формы ТО в России. Где именно? Это может быть АТБ «Домодедово» либо АТЦ «Аэрофлота» в Шереметьево. Посмотрим.

Кубинцы уже знакомы с коммерческой эксплуатацией этого самолета – с середины прошлого года один из них, принадлежащий авиакомпании «Домодедовские авиалинии», работает в авиакомпании «Cubana de Aviacion S.A.» по договору фрахта. В этом проекте с российской стороны кроме домодедовцев участвуют «ИФК» и «ИФК Техник». Дело в том, что Куба сегодня оказывает большую гуманитарную помощь для слабовидящих людей некоторых стран Латинской Америки. Для них на Кубе открыто несколько госпиталей, и этот самолет нужен для перевозки пациентов. Если говорить о концепции организации технического обслуживания, которую мы предлагаем нашим партнерам, то это в первую очередь четкая и эффективная координация деятельности организаций, участвующих в процессе поддержания летной годности воздушных судов. Это предоставление и сопровождение оптимальной для авиакомпании программы технического обслуживания, организация выполнения регламентных работ по ней. Что касается

сультаций по данному типу самолета, склад запчастей и агрегатов во Внукове. Туда летают несколько авиакомпаний, эксплуатирующих Ту-204. Заинтересованность в подобном центре с их стороны есть. По сути, в наших услугах заинтересованы как разработчики самолетов – конструкторские бюро Ильюшина и Туполева, так и авиазаводы в Воронеже и Ульяновске, поскольку «ИФК Техник» заняло нишу между ними и эксплуатантами.

Занимаемся также самолетом Ан-148. То, что машина будет пользоваться спросом, уже ясно, в портфеле заказов на нее и «KrasAir», и «Пулковские авиалинии», интересуются ею и другие авиакомпании, в том числе зарубежные. Присматриваемся к этому самолету и мы. Бываем на заводе, в ОКБ Антонова, следим, как проходят испытания, принимаем участие в создании перечней необходимого оборудования, занимаемся вопросами подготовки базы обслуживания. Есть уже и предложения по оказанию услуг, направленных на поддержание летной годности самолетов этого типа. Хотя опыта эксплуатации новой машины пока нет, зато имеется большой опыт по работе с системами, которые там используются. Как только самолет начнет выпускаться ВАСО, будем им заниматься еще плотнее.

Что дает эксплуатанту сотрудничество с «ИФК Техник»? Во-первых, конечно же, обеспечение своевременного и качественного выполнения необходимого комплекса работ

Vladimir Klimenko General Director of the IFC – Technics, enjoys huge experience in aircraft maintenance services. This experience helps him greatly in a company he presently heads. Its principal area of activities is aircraft after sale services. These services have always been very problematic both in the former USSR and in a new Russia. Presently, they are tackled by the company headed by V. Klimenko according to high international standards.



В рамках традиционной ежегодной церемонии чествования лауреатов некоммерческого Партнерства «Безопасность полетов» генеральный директор авиакомпании «Вертикаль-Т» Владимир Скурихин и альпинистка Мария Нестеренко были удостоены дипломов «За самоотверженность и мужество, проявленные при спасении авиационной техники в высокогорных условиях Афганистана». Столь интригующая формулировка вполне соответствует действительно незаурядному событию, в котором довелось принять участие награжденным. На труд и на подвиг их вдохновила страховая группа «АВИКОС-АФЕС».



На высоте 4700 метров снаряжение экспедиции поднимали яки.

КАК ВЕРТОЛЕТ В ГОРАХ СПАСАЛИ

«ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА...»

«Его величество случай...». В этом почтительном обращении чувствуется трепетное отношение простых смертных к неожиданностям, приятным и не очень, которые то выталкивают наверх, то ставят перед нами неожиданные препятствия. Вероятно, только страховщики, для которых превратности судьбы являются сферой профессиональных интересов, осмеливаются быть с фортуной на «ты», предварительно разложив по полочкам, классифицировав все ее причуды, обсчитав, снабдив методологическими рекомендациями. Но разве можно в таком деле все предусмотреть и все регламентировать положением закона или пунктом договора. Так что в профессии страховщика всегда есть место если не подвигу, то нестандартной

ситуации, из которой нужно найти нестандартный выход.

Специалисты страховой группы «АВИКОС-АФЕС», вероятно, знают об этом лучше своих коллег, поскольку специализируются на страховании авиационных рисков. В какие только переплеты не попадали их клиенты. Эксперты страховой группы участвовали в расследовании более чем 400 авиационных происшествий и инцидентов. В октябре 2004 года ЧП произошло с вертолетом МИ-8 тверской авиакомпании «Вертикаль-Т». Застрахованная «АВИКОС-АФЕС» «вертушка» была задействована в кампании по проведению выборов президента Афганистана. Вертолетчикам нужно было доставить международных наблюда-

телей в один из труднодоступных районов Горного Бадахшана. МИ пересекал высокогорный хребет, когда попал в сильный воздушный поток. Экипажу пришлось совершить посадку на небольшой пятачок на склоне хребта, при этом были повреждены рулевой винт, хвостовая балка и редуктор машины. Членам экипажа и пассажирам удалось спуститься от места аварии ниже, откуда их эвакуировали на другом вертолете.

После того как люди оказались вне опасности, настала очередь задуматься о судьбе оставшегося в горах МИ. Повреждение рулевого винта – поломка, которую обычно не составляет большого труда устранить. Но только не



Ремонт вертолета в горах, на месте вынужденной посадки.

в условиях высокогорья. Как у Высоцкого: «Здесь вам не равнина...». Доставить ремонтную бригаду, инструменты и запчасти на высоту 4000–5000 метров – более точными координатами тогда не располагали, да еще в стране, где недавно полыхала война, – возможно ли это вообще? Получалось, что вертолет как бы и есть, и одновременно его как бы и не существует. Машину можно было признать технически непригодной к дальнейшей эксплуатации, а вынужденную посадку квалифицировать как гибель воздушного судна. Подобный поворот событий не устраивал ни страховщика, ни авиакомпанию.

Выход напрашивался один – найти людей, подготовленных к восхождению, способных составить костяк экспедиции по вызволению Ми-8 из горного плена. Казалось бы, невелика сложность – альпинистов у нас в стране и у наших соседей достаточно. Но восхождения совершаются обычно летом, а в Афганистане предстояло работать в декабре. Раньше собрать экспедицию не представлялось реальным. Ждать же полгода, пока в горах установится благоприятная погода, не имело смысла. Альпинизм – занятие само по себе экстремальное, но получалось, что из этой когорты избранных нужны, с одной стороны, сверхпрофессионалы, с другой стороны – те, кто максимально заряжен на риск.

В.А.С.Е В РЕБРО

Есть в нашей стране такие люди. Генеральный директор «АВИКОС-АФЕС» Павел Устименко обратился к своему знакомому Дмитрию Киселеву. Дмитрий – альпинист,

каскадер, но более известен, если не знаменит, как бейсер-парашютист. BASE – происходит от слов «building», «antenna», «span», «earth». Обычно бейсеры используют в качестве стартовых площадок антенны, мосты, заводские трубы, небоскребы и даже опоры ЛЭП. Дмитрий, разумеется, прыгал и с самолета (всего на его счету 3,5 тысячи прыжков), но среди самых громких достижений Киселева, более известного среди соратников по прозвищу Капля, прыжки с Останкинской телебашни и водопада Angel Falls в труднодоступных горах Венесуэлы. С таким человеком только и штурмовать афганскую вершину. Но случилась заминка – у Кисе-

лева планы на ближайшее время были сверстаны. Он посоветовал обратиться к человеку, подходящему на роль руководителя необычной экспедиции, идейным вдохновителем и спонсором которой выступил «АВИКОС-АФЕС».

Мария Нестеренко хоть и не столь известна, как г-н Капля-Киселев, но и в ее послужном списке есть заметные вехи. Так, в 2003 году группа из семи человек (туда входил и Киселев) прыгала с высоты 8500 метров с борта АН-12 на пик Ленина – его высота 7130 м над уровнем моря. Мария принимала участие в этой акции в составе группы альпинистской поддержки. Насколько рискованной была эта затея, мож-



СТАВИМ НА ЛИДЕРА

Страховую группу «АВИКОС-АФЕС» по праву называют лидером в области авиационного страхования. Сегодня «АВИКОС-АФЕС» обслуживает более 150 клиентов в сфере гражданской авиации и космонавтики. Один из страхователей группы – ООО «Авиакомпания «Вертикаль-Т». Рассказывает генеральный директор авиапредприятия, пилот-инструктор Владимир СКУРИХИН.

Наша компания работает с «АВИКОС-АФЕС» достаточно давно, и должен сказать, что сотрудничество это всегда для нас было удобным, а как показала жизнь – стало и выгодным. «Вертикаль-Т» существует с 1992 года, в парке 26 машин – вертолеты Ми-8 и Ми-26Т. Где только не приходилось работать нашим экипажам! Разгружали суда на Чукотке и вели разведку нефтегазовых месторождений, работали в Западной Сибири, в Афганистане, Пакистане, по линии ООН – в Судане. Конечно, всегда страховали свои воздушные суда и рады, что в этом плане неизменно работали с надежным страховым партнером «АВИКОС-АФЕС». Случилась беда –

вертолет авиакомпании Ми-8 потерпел аварию в горах Афганистана. Главное, не пострадали люди, что же касается поврежденной машины, то, наверное, проще было бы получить за нее страховую сумму, но ведь жалко бросать технику, у которой еще приличный ресурс, которую в нормальных условиях достаточно просто починить. В горах же эта работа была настоящим экстримом и вряд ли мы бы с ней справились, если бы не подключились специалисты страховой группы «АВИКОС-АФЕС». Сейчас машина снова летает.

Второй пример нашего сотрудничества со страховой группой – событие, произошедшее в сентябре прошлого года в Судане. Ураганный ветер повредил несколько воздушных судов, находившихся в аэропорту города Эль-Обейд. Штормового предупреждения от метеослужбы аэропорта не поступало, что не позволило экипажам и техническим бригадам предпринять меры по предупреждению последствий урагана. В результате стихийного бедствия была сломана лопасть № 4 и повреждена лопасть № 2 вертолета Ми-26Т нашей авиакомпании. Он осуществлял перевозку грузов в рамках Всемирной продовольственной программы ООН и был застрахован страховым обществом «АВИКОС». Вице-президентом «АВИКОС», генералом армии П.С. Дейнеки-



ним, находившимся в служебной командировке в Судане, совместно со специалистами авиакомпании «Вертикаль-Т» были предприняты меры, направленные на скорейшее восстановление вертолета. На средства страхового общества был закуплен комплект лопастей для Ми-26Т, который доставили в Судан самолетом Ил-76. И эта машина также восстановлена.

Конечно, лучше бы вообще обходиться без чрезвычайных происшествий. Но уж если случилась беда, более надежного страховщика, чем группа «АВИКОС-АФЕС», думаю, не сыскать.

КАК ВЕРТОЛЕТ В ГОРАХ СПАСАЛИ

но судить по тому, что, несмотря на опыт участников группы и тщательную подготовку (команда даже тренировалась в центре подготовки космонавтов в Звездном городке), не обошлось без травм – один из парашютистов при приземлении сломал ногу.

Мероприятие в горах Афганистана обещало быть не столь эффективным по форме, но не менее рискованным по содержанию. Ведь от экспедиции требовалось найти вертолет – место аварии было локализовано довольно приблизительно, выяснить, в каком состоянии находится машина, и в случае, если окажется, что МИ на самом деле можно починить, обеспечить заброс

«Вертикаль-Т» никогда прежде на таких высотах не работали. Забегая вперед, скажем, что Дмитрий Москвин, Олег Коронков, Владимир Пурин и Сергей Головкин не только проявили профессионализм, но и показали себя настоящими бойцами.

МИР, ДРУЖБА, КЕРОСИН

Участники экспедиции соединились в Кундузе, центре одноименной провинции, примыкающей к Таджикистану. По словам Марии Нестеренко, афганцы отнеслись к русским весьма дружелюбно, включая полковых командиров, в руках которых находится реальная власть. Заметим, полноты картины ради, что не всем чужеземцам здесь так везет. Несмотря на то, что регион действительно считается одним из самых стабильных в стране, летом 2004 года в Кундузе погибли одиннадцать китайских специалистов, работавших на восстановлении автодороги. Что касается Бадахшана, то этот край, населенный таджиками, никогда не захватывался талибами и почти не пострадал от гражданской войны. О войне с советской армией напоминают сожженные танки и БТР на обочинах. Впрочем, прошлое на отношении к русским никак не отражалось. Тесные контакты с местным населением, с афганскими пограничниками еще раньше установили авиаторы из «Вертикали». Наверное, более других из спутников Марии Нестеренко на туземцев произвел впечатле-

ние Павел Ольшанский, который не поленился захватить с собой невиданный в здешних краях сноуборд, на котором лихо раскатывал по окрестным склонам.

Благоприятствовали экспедиции не только дружелюбие местного населения, но и погода. Зима выдалась малоснежной, и потому передвигаться в горах было легче,

чем можно было предположить, да и МИ-8 не занесло сугробами. Так что первую задачу – найти вертолет и диагностировать его состояние – экспедиции удалось решить относительно легко. Оказалось, что «вертушка» застряла на высоте 4700 метров. В базовый лагерь в поселке Сархат, что почти на тысячу метров ниже, участники восхождения принесли две главные новости. Одна хорошая – машина в удовлетворительном состоянии, и сам по себе ремонт проблем вызвать не должен. Плохая новость состояла в том, что в палатках, привезенных из Москвы, на высоте 4700 м не выжить. Все-таки зима есть зима, и температура в горах по ночам опускалась до минус тридцати. Хотя техник Сергей Головкин, прошедший «севера», любил при случае припомнить, что в Анадыре и не такие холода случались. Пришлось предпринять поездку в Кабул, где на рынке закупили американские военные палатки, местного производства керосиновые печки, доски для настила и продовольствие.

После того как определились с необходимым грузом, выяснилось, что всего на высоту 4700 метров надо поднять больше двух тонн. Потребовалось нанять шесть погонщиков с яками, на которых навьючили поклажу. Рассчитывались с тружениками гор топливом, которое сливали из баков МИ-8. Своеобразный бартер по-бадахшански (яки – керосин – яки) сработал на все «сто». В итоге и люди, и все снаряжение оказались возле вертолета. Здесь разбили последний лагерь, где предстояло провести три дня – столько времени продолжался ремонт: замена рулевого винта и элементов трансмиссии.

Когда работы были закончены, снова вмешалась фортуна, очевидно, посчитавшая, что у Марии Нестеренко и ее спутников все получается слишком гладко. Закружила метель, а когда погода наладилась и предприняли попытку поднять машину в воздух, не запустился один из двигателей – потребовался еще один баллон со сжатым воздухом. Наконец, 26 декабря Владимир Скурихин, гендиректор авиакомпании по должности, пилот-инструктор по призванию, поднял МИ-8 в воздух.

Так успешно завершилась, вероятно, первая в истории страхового бизнеса альпинистская экспедиция, нацеленная на спасение застрахованного имущества, проведенная по инициативе страховщика – группы «АВИКОС-АФЕС».

Игорь МАКСИМОВ



Участники экспедиции на борту отремонтированного вертолета.

группы техников в горы, создав им необходимые условия для работы. Не исключалась возможность десантирования с воздуха.

Серьезность задач обусловила соответствующий подбор участников и снаряжения. Пригласили спасателя из спецотряда МЧС Алексея Ершова, еще одного бейс-парашютиста Павла Ольшанского, организатора рекорда СНГ 2004 г. по прыжкам в больших формациях, и двух альпинистов из Ташкента. (На счету одного из них – Андрея Федорова – восхождение на Эверест в 1998 году). Помимо традиционного снаряжения в виде спальников и палаток, в арсенале экспедиции оказались специальные таблетки, которые помогают человеку, не адаптированному к условиям высокогорья, переносить недостаток кислорода. Ведь техники из авиакомпании

СТРАХОВАЯ ГРУППА «АВИКОС-АФЕС» ЛИДЕР АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ

Россия, 127006, Москва, ул. Садовая-Триумфальная, 20, стр. 2

Тел.: (495) 787-11-79

Факс: (495) 787-11-95

[Http://www.avicos.ru](http://www.avicos.ru)

E-mail: avicos@avicos.ru

[Http://www.afes.ru](http://www.afes.ru)

E-mail: afes@afes.ru

КРОКУС ЭКСПО

Международный выставочный центр



РОСАВИАЭКСПО

7 – 10 февраля 2006 года

7 – 10 february 2006 МОСКВА

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

РосАвиаЭкспо

**3-d International
Specialized Exhibition
RosAviaExpo**

МВЦ «Крокус Экспо», 65–66 км Московской
кольцевой автомобильной дороги
Тел./факс: +7 (495) 727-25-82
E-mail: skr@crocus-off.ru
<http://www.rosaviaexpo.ru>, <http://www.crocus-expo.ru>

IEC «Crocus Expo», 65–66 km of Moscow City Ring
Tel./fax: +7(495) 727-25-82
E-mail: skr@crocus-off.ru
<http://www.rosaviaexpo.ru>, <http://www.crocus-expo.ru>



CIVIL AVIATION **ГРАЖДАНСКАЯ**
АВИАЦИЯ

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 «Авком – коммерческая авиация»

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:

В. Е. АРДАШЕВ,
генеральный директор предприятия «ТЕСИС»;

В. В. БАБАСКИН,
генеральный директор ФГУАП «Кавминводываиа»;

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

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

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

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

С. В. ИЛЬИЧЕВ,
президент Транспортной Клиринговой Палаты;

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

Г. И. ЛИТИНСКИЙ,
генеральный директор ООО «ТЗК 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
аэронавигационной службы;

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

В. Д. САМОУКОВ,
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.

Февраль 2006 года • № 2 (741)



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Дальний стратегический бомбардировщик
Ту-160 не имеет равных себе в мире.

Фото В.ГРЕБНЕВА.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

**ДЛЯ АВИАЦИОННОГО БИЗНЕСА ИСТОРИЯ КОМПАНИИ
«БАРКОЛ» ИНТЕРЕСНА И ПОУЧИТЕЛЬНА**

Стр. 10-14

Авиасалон на арабской земле

Стр. 15-18

КОНТРАФАКТ – ЭТО ПОДДЕЛКА

Стр. 19

«ИФК Техник» помогает эксплуатантам

Стр. 22-23

К ЛЕДОВОМУ КОНТИНЕНТУ НА КРЫЛЬЯХ «ИЛА»

Стр. 28-29

Ресторан на борту

Стр. 30-31

ЦИТАТА НОМЕРА

Выходу из кризиса российского авиапрома в значительной степени могут способствовать иностранные инвестиции. Но зарубежные инвесторы чувствуют себя куда увереннее, когда видят, что их права справедливо и должным образом защищены. И, напротив, недоверие к той или иной юридической системе отражается в высоких ставках или ограничении присутствия инвесторов на рынке.

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, собственных имен, географических названий и других данных, а также за использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнения авторов не всегда совпадают с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167, ГСП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
ТЕЛЕФОНЫ: главный редактор (495) 151-77-06; секретариат (495) 155-59-23; бухгалтерия (495) 155-67-22; факс (495) 155-51-64;
e-mail: Anatoly@civilavia.ru

Ил-76ТД
буксируют
на старт.



ДАЕШЬ АНТАРКТИДУ!

К 20-летию открытия полетов по маршруту Россия – Южная Африка – Ледовый материк

Первооткрыватели ледовой Антарктиды – российские мореплаватели Ф. Беллинсгаузен и М. Лазарев – в XIX веке на своих парусных судах, составивших экспедицию «Южный дивизион», добирались из Кронштадта до шестого материка почти год. За полвека до них еще дольше длилось морское путешествие знаменитого Дж. Кука, самонадеянно написавшего в своих записках: «Я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем это удалось мне...» Он со спутниками достиг всего лишь Южного полярного круга, в то время как русские мореходы в январе 1820 года увидели берега загадочного Южного континента. В двадцатом столетии морской путь к нему на судах ледокольного типа занимал уже 40–60 дней, и то если путь не преграждали прибрежные льды, как это случилось с нашей «Обью», которая на пять месяцев оказалась зажатой у них в плену. Для дальнейшего освоения и исследования Антарктиды необходимо было подключить такое скоростное и мощное транспортное средство, как авиация. По этому поводу было даже принято специальное постановление Правительства нашей страны.

К тому времени, несмотря на все трудности морского пути, мы имели на Ледовом континенте восемь постоянно действующих станций, которые вместе с аналогичными научными поселениями США, Великобритании, Австралии, Новой Зеландии, Норвегии, Бразилии, Чили, Японии и некоторых других государств осуществляли систематическое изучение крупнейшего «белого пятна» на планете. По международному договору 1959 года Антарктида не принадлежит никакому государству, она также демилитаризована, а ее территория, превышающая по площади Европу, открыта для научных исследований, которые регулярно проводятся с середины XX века.

В начале 80-х годов прошлого столетия у нас появился и был освоен экипажами гражданской авиации замечательный дальний транспортный самолет большой грузоподъемности Ил-76ТД, которому по плечу было регулярно осуществлять перелеты из одного полушария Земли в другое, неся на борту очередную смену полярников (около 90 человек), необходимое снаряжение и багаж. ОКБ имени С. Ильюшина разработало конструкцию специальной кабины с облегченными креслами, кухней-буфетом и санитарно-гигиеническим узлом, обеспечивающей достаточно комфортный многочасовой перелет для десятков людей на расстояние 14 тысяч километров в один конец.



Но главной трудностью стало не приспособление транспортного воздушного судна к перевозке больших партий полярников, а гарантированная безопасная посадка почти двухсоттонной машины с колесным шасси на искусственный аэродром в Антарктиде и последующий ее взлет с еще большим весом в обратный путь. Этой работой занялись специалисты двух институтов города на Неве: «Лен-аэропроект» и Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ). Было решено создать уникальную технологию строительства снежно-ледовой взлетно-посадочной полосы значительной протяженности. До этого никто в мире подобных полос не создавал, тем более в Антарктике, с ее исключительно суровыми природными условиями, при полном отсутствии необходимых строительных машин и материалов. Даже снег здесь особый – фирн, многократно перемерзшие ледяные кристаллы, не слипающиеся в снежок, а больше похожие на ледяную крупу. Прибрежная галька под воздействием морозов тоже меняет свою структуру, рассыпаясь в каменную пыль при малейшем давлении, даже сжатая в кулаке. Пойди, сооруди что-нибудь дельное из таких «стройматериалов»!

Для строительства ВПП применили единственное, что в изобилии имелось под рукой, – фирн и лед, многократно обработанные передвижными горелками и гладко укатанные в снежное полотно высокой плотности. Испытательными полигонами стали грунтовые аэродромы местных воздушных линий близ Омска, в Тюмени и на приполярном Ямале. На них в натуральных условиях сибирской зимы при снежном покрове 20–40 сантиметров отработывалась технология создания снежно-ледовых аэродромов, которая затем была успешно перенесена в Антарктиду. Опытные полеты на Ил-76ТД в Сибири проводились летчиками ГосНИИ ГА В. Углеем и Ж. Шишкиным.

В двадцатых числах февраля 1986 года участники предстоящего перелета в южное полушарие прибыли в Ленинград и собрались в здании ААНИИ. Среди них, помимо очередной смены участников советской антарктической экспедиции и специалистов, летевших для приемки рукотворного аэродрома на обсерватории Молодежная и расчищенной полосы на шельфовом леднике близ станции Новолазаревская, была группа журналистов нашей страны. Несколько дней заняли неизбежные предполетные хлопоты – оформление документов на выезд, получение пудовой тяжести

мешка с комплектом полярного обмундирования и размещение в гостиницу около аэропорта Пулково.

Последним пришлось заняться вопреки всем ожиданиям, так как вылет откладывался. С Молодежной, где уже начиналась осень, пришел неблагоприятный прогноз погоды. Шалый циклон подбросил порцию африканского тепла на Землю королевы Мод в восточной части материка, куда нам предстояло лететь. Жесткость с таким трудом «наваренного» покрытия посадочной площадки понизилась до критической отметки – нужно было ждать похолодания. Прозванный за глаза журналистами «железным» за свой твердый характер руководитель воздушной экспедиции В. Киселев, главный штурман тогдашнего Министерства гражданской авиации, с немалым трудом отбивался от бесконечных попыток моих собратьев-журналистов по секрету выведать, когда назначат старт.

И этот день – 24 февраля 1986 года – настал. Все погрузились в автобусы и поехали на аэродромную спецстоянку, где ожидал окрашенный в яркие цвета Полярной авиации Ил-76ТД. По выпущенной хвостовой рампе поднялись в его полутемное чрево и начали пристраивать принесенные с собой вещмешки с комплектом полярной одежды и скудный личный багаж, который разрешено было взять с собой. Наконец, все разместились, и в грузовой кабине стало совсем темно – экипаж поднял рампу, захрыв перед взлетом боковые створки хвостового люка. Стало понятным, почему врачи на медицинской комиссии настойчиво расспрашивали каждого из нас, не страдает ли кто клаустрофобией – боязнью замкнутого пространства. Ведь нам предстояло в такой обстановке пробыть много часов.

Первая посадка по пути на юг была в аэропорту Ларнака на Кипре, заставленном летательными аппаратами с опознавательными знаками миротворческих сил ООН. На острове, позже превратившемся в популярный курорт, тогда только отпылал огонь греко-турецкого междоусобного конфликта, и следы недавней войны то и дело попадались на глаза. Перед посадкой в самолет нам сообщили об изменении маршрута: Каир нас не принимал, придется лететь через аэропорт небольшого восточно-африканского государства Джибути, притулившегося на берегу Аденовского пролива.

Туда прибыли глубокой ночью и сразу же после выхода из самолета на нас пахнуло жарким дыханием недалекой Аравийской пустыни. Невольно подумалось: а каково тут приземлиться в знойный полдень? К счастью, такое испытание жарой нас миновало, и на обратном пути вокруг опять царилась кромешная темнота. Впереди был предпоследний, самый зрелищный отрезок нашего воздушного пути – полет над Восточной Африкой, воспеваемой в книгах Хемингуэя.

Под крыльями нашего Ил-76ТД последовательно проплыли выжженная солнцем равнина национального парка-заповедника диких животных Серенгети на севере Танзании, белоснежная вершина вулкана Килиманджаро – высшая точка Африки (5895 метров), малахитовая лента реки Лимпопо. Еще несколько минут – и в лучах заходящего солнца блеснули зеркальные окна отелей-высоток, выстроившихся вдоль океанской набережной столицы Мозамбика – Мапуту, цели нашего перелета в тот день. Здесь предстоял короткий отдых под присмотром радушных хозяев, сотрудников советской дипломатической миссии. Затем привычная уже погрузка в наш транспортный воздушный корабль, изготовившийся для заключительного броска на Южный континент.



Штурман за работой.

Большую часть времени на этом отрезке пути я, по договоренности с экипажем, провел на «балконе». Так летчики называют сплошь остекленную кабину штурмана в носовой части фюзеляжа, где главной диковиной уже тогда, двадцать лет назад, был бортовой компьютер, помогавший проложить безукоризненно точный курс на Молодежную, вдоль 43-го меридиана восточной долготы. С одиннадцатикилометровой высоты нашего эшелона безбрежная голубая гладь океана выглядела на удивление спокойно и мирно, а ведь это были «неистовые тридцатые» и «ревущие сороковые» широты, заставлявшие трепетать даже бывалых мореходов.

Самый ответственный этап воздушного путешествия – посадка на снежно-ледовый аэродром – прошла безукоризненно точно и без каких-либо помех. Все предварительные теоретические расчеты проектировщиков и строителей полностью подтвердились. Это был большой успех, открывавший возможность к установлению регулярных полетов по самой протяженной трассе тогдашнего Аэрофлота.

Журналистский корпус, доставленный к южной полярной шапке планеты, получил свободу действий в поисках тем для репортажей – от испытаний ветроэнергетических установок до посещения стаи пингвинов, обосновавшейся поблизости от поселка. Запрета было только два: без спроса никуда самовольно не отлучаться и не мешать своими расспросами специалистам работать. Для себя я наметил рассказать о деятельности мирного ракетного полигона, запускавшего носители – зондировщики атмосферы и озонового слоя синхронно с такими же стартами на другом конце Земли – острове Хейса в Арктике.

Ждать пришлось недолго – через пару дней меня пригласили на местный «Байконур», расположенный на одном из окружающих станцию каменистых холмов. Туда даже подбросили на мощном «Урале» с прицепом, доставившем на пусковую позицию очередную геофизическую ракету. К стандартному сборно-щитовому домику, где размещалась пультовая с оборудованием для подачи команд на пуск, примыкал легкий ангар, в котором производилась предстартовая подготовка. Удивило, что все операции и команды точно соответствовали процедурам, исполняемым при запуске на большом космодроме. По громкой связи прозвучал даже обратный счет предстартовых секунд, завершившийся громовым раскатом запустившихся двигателей...

Однако после распада СССР программа работ отечественной антарктической экспедиции на целое десятилетие была свернута, пре-

кратились и полеты на Южный материк. Лишь в 2001 году вышло постановление Правительства РФ «О мерах по обеспечению интересов Российской Федерации в Антарктиде и деятельности российской антарктической экспедиции», где говорилось и о необходимости восстановления авиационной связи с южнополярным регионом. Уже в конце декабря 2001 года возобновились полеты Ил-76ТД на ледовый аэродром у Новолазаревской, а за один летний антарктический сезон 2003–2004 годов (ноябрь – февраль) по маршруту Кейптаун–Новолазаревская было выполнено восемь рейсов тяжелого транспортного воздушного судна.

Примерно в тот же период начались восстановительные работы на станции Прогресс – нынешнем центре нашей экспедиции, где также создается аэродром для приема самолетов. К сожалению, неудачей закончилась попытка использовать для быстрой внутренней связи между станциями различных стран наш турбовинтовой Ан-3 на лыжном шасси. Прибывший на американскую базу Амундсен-Скотт у Южного полюса одномоторный самолет не смог самостоятельно продолжить полет – его двигатель не завелся.

Специалисты пришли к выводу, что для полетов в Антарктиду и по ней пока приго-



В переделанной грузовой кабине самолета.

Фото автора.

ден только Ил-76ТД, который, к счастью, у нас есть. Дело только за дальнейшей разработкой технологии создания высокопрочных снежных аэродромов. Этим сейчас и занимаются сотрудники ААНИИ, Российской антарктической экспедиции и Санкт-Петербургского университета гражданской авиации.

В. БЕЛИКОВ

By the end of February, this year we shall celebrate 20 years of the heavy plane IL-76TD maiden short cut Russia – South Africa – ice continent Antarctica flight. This event is highlighted in the article of our correspondent V. Belikov who took part in this flight. He also tells about scientific projects undertaken by this country experts within the framework of the Antarctica Expedition Program to explore a very specific nature of the Sixth Continent.



ОБЕД ДЛЯ БИЗНЕСМЕНА

В конце прошлого года в аэропорту Внуково прошла презентация бортового питания для авиакомпаний деловой авиации. В последние годы бизнес-перевозки достаточно динамично развиваются в России и, безусловно, при условии сохранения роста экономики в стране, будут расти и объемы бизнес-полетов. Если говорить о столичных аэропортах, то сегодня больше всего их выполняется именно из Внукова (около 65 процентов). Среди VIP-клиентов есть и банкиры, и известные спортсмены, и владельцы крупных компаний, и олигархи. Чем их угощают в полете?

Генеральный директор ЗАО «Ресторан при МА Внуково» А. Ольховский на открытии презентации.

— Мы, — рассказывает генеральный директор ЗАО «Ресторан при международном аэропорту Внуково» Анатолий Ольховский, — пригласили на презентацию специалистов по сервису почти полусотни авиакомпаний деловой авиации. Некоторые из них базируются во Внукове, другие летают сюда достаточно часто. Терминалы бизнес-авиации есть и в Шереметьево, и в Домодедове, но Внуковский аэропорт для деловых людей предпочтительнее всех из-за своей близости к центру столицы и практически полного отсутствия дорожных пробок. К тому же сегодня во Внукове-3 строится новый бизнес-терминал, где сервис будет организован на совершенно новом, еще более высоком уровне. Поэтому и задались вопросом: что может принести в обслуживание бизнес-пассажиров наш

цех бортового питания? Хотелось показать, с одной стороны, собственные возможности, с другой — попытаться лучше понять, что же сегодня востребовано людьми, которые либо имеют собственный самолет, либо заказывают чартерный бизнес-рейс, и для которых хорошее питание на борту, прием пищи, что называется, эксклюзивного класса — неременная составляющая любого полета. Позаимствовать какой-либо зарубежный опыт в этом плане мы вряд ли можем. Там, на Западе, все гораздо проще, и бизнесмен, отправляясь в дорогу, чаще всего довольствуется тем, что предлагает ему кетеринг аэропорта. А это, как правило, весьма скромный ассортимент.

— Другими словами, обед в самолете не хуже, чем в самом престижном ресторане, — чисто российский менталитет?

— Считайте, что так. Можем называть это широтой русской натуры, избалованностью наших недавно разбогатевших соотечественников, но требования к пита-

нию на борту у них весьма высокие. Мой предшественник и большой друг, к сожалению, недавно ушедший из жизни Александр Федорович Брюхов, рассказывал, что первое время приходилось сталкиваться даже с крайне экзотическими просьбами, например, заказывали закуску из соловьиных язычков. Впрочем, времена меняются, и сегодня у бизнесменов чаще востребованы хорошо приготовленные блюда классической домашней кухни. И коль данный сегмент рынка существует, надо ему соответствовать.

Однако мало только приготовить изысканный обед, очень важно и то, как сервирован стол, как, на какой посуде подаются блюда. Поэтому в наших планах и обучение борпроводников авиакомпании бизнес-авиации.

— Хотите научить их еще и профессии официанта?

— Между прочим, это очень важно. Борпроводник, подавая обед бизнесмену, должен знать, как приготовлены блюда. Если речь идет о винах, он должен разбираться в их сортах, тонкостях производства, может, даже знать, кто из знаменитых людей прошлого предпочитал тот или иной напиток. Отличный сервис сегодня уже почти что норма для большинства крупных российских коммерческих авиаперевозчиков, что уж говорить о бизнес-авиации, где все подчинено удобству клиента.

— Кстати, многие ли из них пользуются вашими услугами?

— Большинство, хотя кое-кто предпочитает заказывать борпитание в московских кафе и ресторанах, что, в общем-то, нездорово.

— Почему?

— Потому что далеко не каждый ресторан соблюдает все нормы и жесткие требования, предъявляемые к приготовлению бортового питания. Самолетами деловой авиации пользуются очень состоятельные люди, обращая на собственную безопасность самое пристальное внимание. Подчас бизнесмен приобретает авиалайнер за десятки миллионов долларов, он имеет бронированный автомобиль, содержит личную охрану, потому что не хочет рисковать жизнью. Это нормально. Соответственно, и на борту самолета он должен быть уверен, что обед, который ему предложат, — стопроцентно безопасен. Это очень важный аспект бизнес-перевозок, который, впрочем, часто еще недооценивается. И коль сегодня тот же самый аэропорт Внуково вкладывает и средства, и силы в повышение авиационной безопасности буквально на уровне каждой службы, наше предприятие, как одно из звеньев всей этой цепочки, конечно же, не должно допускать недоработок.

— Что у вас в этом отношении делается?

— Во-первых, мы гарантируем высокое качество продуктов, которые приобретаем только у проверенных, надежных поставщиков. Во-вторых, цех бортового питания ЗАО «Ресторан при МА Внуково» находится на закрытой территории, куда доступа посторонним нет. Среди других аналогичных предприятий мы самыми первыми, в соответствии с требованиями авиационной безопасности, установили интроскоп на выходе готовой продукции. Через него «пропускаем» все контейнеры с бортовым питанием, которые доставляются на борт самолета, пломбируем их. И это еще не все: на летном поле эти контейнеры обязательно еще раз будут проверены на сохранность пломб. Не говоря уже о том, что в цехе борпитания постоянно действует пост санитаров, дежурит врач, проверяющий качество

Сервировка — дело важное.



продукции. Где подобные гарантии у расположенных в городе маленьких предприятий, занимающихся бортовым питанием, у тех же ресторанов, наконец? Раньше все «точки обслуживания» проверяли и торгинспекция, и СЭС. Ныне этот контроль ослаблен. А ведь по существующим нормам время реализации горячих блюд всего три часа. Авиакомпаниям, закупаящим борпитание в катерингах, расположенных в городе, рискуют не уложиться в эти сроки из-за дорожных пробок.

— Как VIP-клиенты оценивают качество приготовленного вашим цехом питания?

— Однозначно на этот вопрос не ответишь, ведь обратной связи с пассажирами, как правило, нет. Информация доходит через специалистов по сервису компаний деловой авиации, через борпроводников и, надо отметить, что отзывы очень положительные. Но мы хотим знать больше о пожеланиях нашей клиентуры и в этом отношении надеемся, что благодаря презентации своей продукции удастся установить более тесные контакты с авиаперевозчиками. Ведь именно они напрямую общаются с VIP-клиентами, которых они могут проинформировать о возможностях нашего предприятия. А они таковы: для нас не существует слова «нет». Специалисты ЗАО «Ресторан при МА Внуково» способны приготовить практически все, что закажет клиент. Мы отнюдь не хотим «загонять» его в рамки стандартных рамок, которых у нас, между прочим, немало — более ста тридцати. Даже в них готовы вносить любые изменения, но обед для бизнесмена вообще никаких огра-

жений в ассортименте не имеет, плюс гарантированное высочайшее качество. Хотя если говорить о стандартных рамках питания, наверное, их даже чересчур много. Поэтому с регулярными авиаперевозчиками ведем сегодня переговоры об их сокращении примерно в два раза. Активно работаем с Ассоциацией бортового питания, особенно в вопросах внедрения новых технологий, обмена опытом с другими катерингами. Считаем, что всем нам не только конкурировать надо между собой, но и помогать друг другу, заимствовать лучшее, что есть у каждого.

— Планы связываете с реконструкцией аэропорта Внуково?

— Да, и хотя она еще не закончилась, объемы перевозок в аэропорту за год с небольшим выросли почти в два раза. Что говорить, аэропорт преобразится, на его фоне и наше предприятие должно многое изменить, перестроить. Речь идет о буфетах и барах в новом международном пассажирском терминале, в реконструированном зале № 2, в зоне спецконтроля. Появились четыре магазина сувениров, открыли пивной бар, для чего снова пришлось брать кредиты, закупать импортное оборудование, мебель. Что же касается самого цеха борпитания, то хоть и строился он с большим запасом, но чтобы в связи с активным развитием аэропорта нормально «войти» в 2007 год по объемам производства борпитания, необходим резерв площадей еще процентов на пятьдесят. Как, впрочем, необходима и перестройка технологии самой работы.

Если говорить об оборудовании цеха, кое-что, конечно же, придется обновлять и докупать. К примеру, автолифты, на которых борпитание доставляется на борт самолета.

— Сколько порций бортового питания выпускал цех за сутки в прошлом году?

Специалисты рассказали гостям, как готовят различные блюда. Некоторые образцы кулинарного искусства.

**РЕСТОРАН
ВНУКОВО**



— Уже более двух лет прошло, как ваш цех борпитания переехал в новое помещение. Как это отразилось на качестве продукции?

— Наше предприятие было основано более полувека назад. Оно выступало и в роли простой рабочей столовой, и одного из самых когда-то модных московских ресторанов, на базе которого и появился чуть ли не первый в стране цех бортового питания. Неизменным всегда было лишь высочайшее качество продукции. Этот авторитет сохраняем и сегодня. Очень большой вклад в развитие предприятия внес А.Ф. Брехов — настоящий профессионал, великолепно знавший свое дело. Многие из того, чем располагаем сегодня, — его заслуга, многое задумывали и решали с ним вместе, поскольку прежде работал в должности первого заместителя генерального директора ОАО «Международный аэропорт Внуково». Когда цех строился, считали, что его площадью — а это свыше трех с половиной тысяч квадратных метров — вполне хватит на трех-четырёхкратный рост объемов производства. Под это закупалось новое оборудование,

— В августе, самом пиковом месяце летних перевозок, доходило до шестнадцати тысяч. К 2007 году как минимум будет тридцать пять — сорок тысяч. Поэтому и работаем над сокращением числа рамок, которое немаловажно при таких объемах производства. К тому же хотим отделить выпуск массовой продукции от кухни бизнес-авиации. Словом, опять кредиты, опять стройка, но делать это нужно сегодня. Останавливаться на достигнутом не имеем права. Задумали организовать профучебу и уже проводим ее. Приглашаем известных кулинаров, специалистов по питанию, которые помогают нашим работникам осваивать как новые кулинарные рецепты, так и новые технологии.

— Анатолий Викторович, вернемся к презентации борпитания для VIP-клиентов. Великолепная сервировка, фарфоровая посуда, прекрасные закуски, горячие блюда, кондитерские изделия. Неужели все это можно приготовить лишь за три-четыре часа, которые вам порой отводятся с момента поступления заказа до вылета бизнес-самолета?

— Представьте себе, да, можно. Потому что располагаем определенным набором продуктов, потому что имеем хороших поставщиков, понимающих специфику нашей работы и оперативно выполняющих наши заказы. Но главным считаю высокий профессионализм коллектива цеха, в котором органично сочетаются и опыт, и мастерство, и стремление к поиску нового в великом и древнем искусстве кулинарии.

Беседу вел В.ШИТОВ

д/н Внуково.

ЗАО «Ресторан при МА Внуково»
Россия, 119027, г. Москва,
аэропорт Внуково
тел.: 436-67-21, 436-88-73,
436-82-11
e-mail: restoran_vnukovo@post.ru

■ КОНКУРС

ЛУЧШИЕ СРЕДИ РАВНЫХ, РАВНЫЕ СРЕДИ ЛУЧШИХ



жили участникам продемонстрировать свое мастерство в обслуживании пассажиров, для чего нужно было аккуратно открыть бутылку шампанского, наполнить им бокал и красиво подать на подносе «пассажирам», сидящим в креслах прямо в центре сцены.

Был на конкурсе и такой сюрприз – презентация нового корпоративного издания авиакомпании – книги «Искренне Ваши», посвященной бортпроводникам «Аэрофлота». Как автор-составитель книги я передала ведущим конверты с вопросами, и началось соревнование в эрудиции, знаниях, смекалке и умении найти ответ на любой трудный вопрос. А затем, уже по традиции, разыгрывались виртуальные ситуации с пассажирами на борту. Надо сказать, участники блестяще справились со всеми заданиями.

В состав компетентного жюри конкурса входили заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот» – директор Департамента общественных связей Л. Кошляков, заместитель директора Департамента экономики и финансового планирования В. Кошевар, автор со-

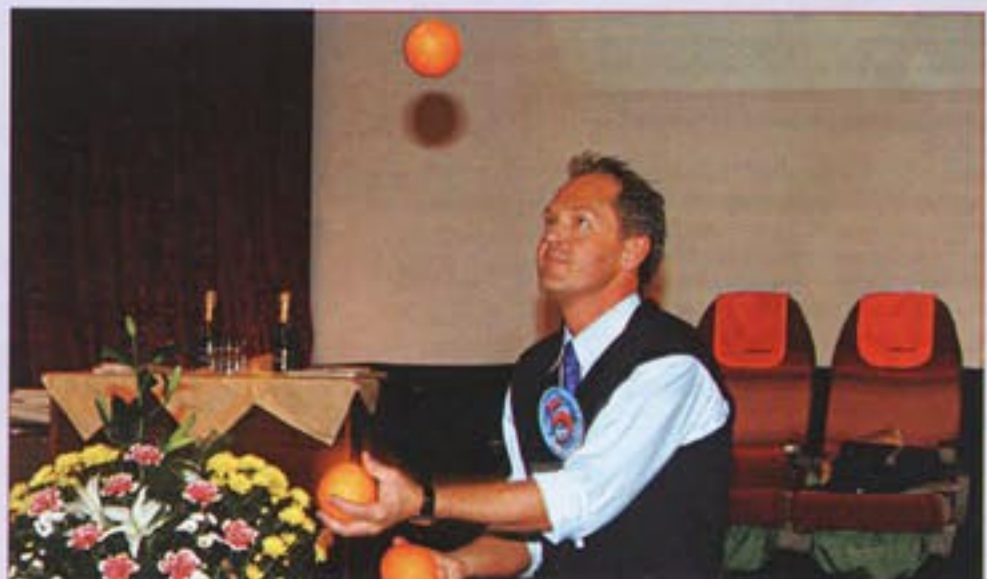
В «Аэрофлоте» стало доброй традицией проводить ежегодные конкурсы «Лучший по профессии». Так, в конце прошлого года в конференц-зале Центра подготовки авиалерсонала состоялся конкурс бортпроводников. Начальник комплекса сервиса на борту Игорь Чунихин пригласил на сцену бортпроводников, которые недавно отличились в рейсе по маршруту Москва–Лос-Анджелес. В полете над Канадой у одной пассажирки начались роды. Бортпроводники сделали все возможное, чтобы новый человек благополучно появился на свет. За образцовое выполнение профессиональных обязанностей в экстремальной ситуации бортпроводника Галину Савенкову наградили знаком «Отличник воздушного транспорта», а всех членов бри-

гады, которой руководила Светлана Иванова, – почетными грамотами.

Все четырнадцать участников конкурса тщательно приготовили домашнее задание, в котором показали разные стороны своей профессии. Показали интересно, весело, живо, с выдумкой и находчивостью. Затем ведущие предло-



Фото
Владимира
СПЕСИВЦЕВА



временной формы бортпроводников «Аэрофлота» В. Андреев, председатель Совета клуба «Экипаж» Л. Звягина, помощник начальника комплекса сервиса на борту Т. Виноградова и, конечно, начальник этого комплекса И. Чунихин. Членам жюри пришлось немало потрудиться, чтобы адекватно оценить выступления всех участников.

Победителем конкурса выбрали Николая Цветкова. Второй приз достался Олеся Махортовой, а третий приз разделили Руслан Султанов и Светлана Юркова. Приз зрительских симпатий завоевала Лилия Вишнякова.

Т. ФИЛИПЬЕВА,
психолог-консультант

а/п Шереметьево.

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.937-38-27
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@nvia.ru

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

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

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 30.12.2005. Подписано к печати 16.01.2006. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 1186. Общий тираж – 10 000. (В ГУП «ИПК «Московская правда» – 3000). Цена договорная.

ГУП «ИПК «Московская правда»: 101990, Потаповский пер., 3.

Novotel Sheremetyevo 2 Moscow



ЗАО «ШЕРОТЕЛЬ»

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

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

Гостиницы Новотель – это комфортное размещение, качественное питание, близость к аэропортам в крупнейших городах мира, а также аэропорт-услуги: бесплатные трансферы от/до аэропорта • возможность экспресс-регистрации на рейс • электронные табло с информацией о рейсах в холле отеля • помощь на территории аэропорта • звукоизолированные окна в номерах
Tel: (495) 926 59 00, fax: (495) 926 59 03/04, E-mail: novotel.reservations@co.ru, www.novotel.ru



Индекс 70226



European leader and worldwide group
in Hotels and Services

НА ЧЕМ ЛЕТАТЬ РОССИИ?



Девятого февраля наша крылатая отрасль отмечает свой день рождения. Именно в этот день восемьдесят три года назад было принято историческое постановление Совета Труда и Оборона «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации», положившее начало государственному регулированию деятельности воздушного транспорта в стране.

Одной из тяжелейших проблем того времени было отсутствие самолетов отечественного производства и острая нехватка летных и технических специалистов. Парк российских воздушных судов составляли тогда единичные экземпляры летательных аппаратов известных зарубежных фирм «Юнкерс», «Фоккер» и «Дорнье». Однако уже к середине тридцатых годов страна смогла полностью отказаться от закупок западных самолетов и перейти на эксплуатацию собственной авиационной техники. Появилась у нас и развитая сеть высших и средних авиационных учебных заведений.

Впоследствии Аэрофлот, как стала сокращенно называться гражданская авиация СССР с февраля 1932 года, превратился в крупнейшую авиакомпанию мира, которая в 1990 году перевезла 137,7 миллиона пассажиров и 2936 тысяч тонн грузов и почты. А удельный вес пассажирооборота воздушного транспорта достиг тогда 45,3 процента.

Сегодня наша гражданская авиация опять переживает трудные времена. Как и в те далекие годы ее становления, со всей неотвратимостью встал вопрос, на чем летать России – на самолетах собственного производства, подтвердив статус великой авиационной державы, или, отбросив амбиции, закупать воздушные суда за границей.



ны уже к 2012 году. Однако именно на этих устаревших машинах осуществляется порядка 75 процентов всех авиаперевозок, а замены им по существу нет. Корпорации «Боинг» и «Эрбас» производят по одному самолету каждый день, а весь российский авиапром строит не более одного самолета в месяц.

По прогнозам западных экспертов, ежегодный рост ВВП в России составит 5–7 процентов, а спрос на авиаперевозки будет расти еще интенсивнее – 10–15 процентов. Даже при ежегодном приросте спроса на перевозки в предстоящие двадцать лет порядка семи процентов для обновления отечественного самолетного парка потребуется до 1500 новых магистральных авиалайнеров.

Вполне обоснованную тревогу вызывают и такие реалии. На Западе доля топлива в стоимости авиабилета составляет примерно 20–22 процента, а в России – 45 и более процентов. Причина лежит на поверхности: старые отечественные авиадвигатели сжигают на один пассажирок километр вдвое больше керосина, чем иностранные. Например, не самый худший с точки зрения экономических показателей Ту-154М потребляет в час примерно на 2,5–3 тонны топлива больше, чем сопоставимый с ним «Боинг-737».

А возьмем экологию. Большинство российских самолетов не соответствуют ужесточившимся мировым стандартам по уровню шума и вредным выбросам в атмосферу. При такой ситуации наши авиаперевозчики уже проигрывают битву за престижные и прибыльные международные маршруты иностранным компаниям.

Спасти положение, наверное, могли бы самолеты Ил-96, Ту-204 и Ту-214, разработка которых была в основном завершена еще в советский период. Но все они производятся, к сожалению, в единичных экземплярах.

Еще хуже обстановка с региональными самолетами. «Старички» Ан-24, Як-40 и Ту-134 свое уже, можно сказать, отслужили, а призванные заменить их Ан-148, Ту-334 и RRJ появятся на авиалиниях отнюдь не завтра. К тому же планируемое производство этих машин в количестве 25–30 экземпляров в год не сможет полностью решить проблему спроса на них. И это при том, что примерно 70 процентов территории России лишено наземных и водных путей сообщения.

Иными словами, делает жесткий вывод FIRRA INTERNATIONAL, российский авиапром не способен пока ни удовлетворить потребности авиаперевозчиков, ни занять нишу на мировом рынке. Вся надежда на Объединенную Авиационную Корпорацию (ОАК), которая должна обеспечить стабильное функционирование отрасли, ее успешное развитие, конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность. В истории новой России это первый масштабный проект отраслевой реструктуризации, проводимой в высокотехнологичной отрасли.

В соответствии с программой действий, одобренной правительством Российской Федерации, корпоративная структура ОАК должна быть сформирована до конца 2006 года. При этом очевидно, что потребуются не менее пяти–десяти лет для того, чтобы корпорация смогла начать удовлетворять в самолетах и вертолетах потребность растущей российской экономики. Так что в краткосрочной перспективе России не обойтись без западных воздушных судов.

В сложившихся условиях российские авиаперевозчики, прежде всего крупнейшие и наиболее платежеспособные – «Аэрофлот», «Сибирь», «КрасЭйр», «ЮТэйр», «Трансаэро», «Волга-Днепр» – вынуждены использовать иностранные самолеты еще и для того, чтобы поддерживать развитие российской экономики, обеспечивать безопасность перевозок, экономить топливо и создавать положительный имидж наших компаний.

Свою роль здесь должна сыграть либерализация лизинга иностранных самолетов, хотя и с запозданием, но поддержанная рядом министерств и ведомств. Лизинговая сделка позволяет авиакомпаниям получать самолет в пользование на шесть–десять лет, а не эксплуатировать одну и ту же модель двадцать–тридцать лет. К тому же стоимость приобретаемого таким путем самолета и оборудования заметно ниже, чем при их покупке. Словом, лизинг – это выгодное временное решение, которое дает возможность удовлетворить срочные потребности авиакомпаний, не ставя при этом под угрозу будущие продажи ОАК, которые начнутся предположительно лишь в 2012 году.

Однако политика российского правительства до последнего времени создавала помехи для лизинговых сделок. Тарифы на импорт самолетов порядка 41,5 процента его стоимости (20% таможенная пошлина и 18% НДС) нельзя считать нормальными. Было бы логичнее начислять процент не на всю стоимость самолета, а на сумму сделки, которая, конечно же, ниже его цены.

Правда, в последнее время вроде бы наметился сдвиг в решении этой болезненной проблемы. Отмена, даже временная, пошлины на лизинг западных воздушных судов позволит ликвидировать разрыв между спросом и предложением и даст отечественным авиаперевозчикам шанс не только выжить, но и заработать средства для дальнейшего обновления парка, в том числе за счет продукции ОАК. Причем, эта мера должна касаться не только дальнемагистральных, но и среднемагистральных западных самолетов.

Выходу из кризиса российского авиапрома в значительной степени могут способствовать иностранные инвестиции. Но зарубежные инвесторы чувствуют себя куда увереннее, когда видят, что их права справедливо и должным образом защищены. И, напротив, недоверие к той или иной юридической системе отражается в высоких ставках или ограничении присутствия инвесторов на рынке.

Дальнемагистральный Ил-96-300 авиакомпании «Аэрофлот-Российские авиалинии» в московском аэропорту Шереметьево-2.
Фото В. СПЕСИВЦЕВА.

По данным международной консалтинговой сети FIRRA INTERNATIONAL, которая представляет интересы крупнейших международных корпораций, работающих в области гражданской авиации, за последние пятнадцать лет около 150–200 коммерческих самолетов в России ежегодно списывалось из-за полной выработки ресурса, и лишь небольшой процент из них был заменен на новые. С 1991 года списано более двух тысяч воздушных судов, что значительно снизило возможности российских авиаперевозчиков. Эта тенденция продолжится, если не принять немедленных мер. Ведь почти все известные модели российских самолетов (Ту-134, Ту-154, Ил-62) уже в ближайшем будущем выработают свой ресурс. В целом совокупный парк российских авиакомпаний насчитывает сегодня примерно 675 коммерческих лайнеров, пятьсот из которых будут списа-



Лайнеры Ту-204 успешно эксплуатируются на линиях ФГУАП «Кавминвод-авиа». Жаль, что этих самолетов очень мало.

Фото

М. ТАРАСЕНКО.

Существенным шагом на пути привлечения иностранных инвестиций может стать ратификация Россией Кейптаунской Конвенции и авиационного Протокола, подписанных тридцатью государствами 16 ноября 2001 года. В их числе – Россия, США, Великобритания, Германия, Италия, Франция, Китай, ЮАР, Турция, Швейцария и ряд других стран.

Конвенция и Протокол призваны решить пять основных задач:

1. Урегулировать создание международной гарантии, признаваемой всеми государствами – участниками Конвенции;

2. Предоставить кредитору различные способы защиты его прав при неисполнении должником (как правило, авиакомпанией) своих обязательств по соглашению, включая возможность deregISTRATION и возврата воздушного судна;

3. Создать международный электронный регистр международных гарантий, который позволит кредитору обеспечить приоритет своих прав на авиационный объект по отношению к другим кредиторам с зарегистрированными и незарегистрированными имущественными правами;

4. Предусмотреть в Протоколе специфические меры с учетом требований авиационного сектора промышленности;

5. Основываясь на вышеназванных мерах, заинтересовать кредиторов авиационных объектов в предоставлении финансирования и тем самым снизить затраты всех заинтересованных сторон по сделке.

Основное преимущество, предоставляемое Конвенцией, – значительное снижение рисков при приобретении авиатехники. Другими словами, обеспечивается надежность, а значит, и привлекательность инвестиционных вложений в страны, которые ее ратифицировали. В качестве подтверждения можно отметить тот факт,

что Экспорт – Импорт Банк США снижает гарантийный взнос для авиакомпаний тех стран, которые Конвенцию уже ратифицировали.

Правда, у противников присоединения к Конвенции вызывает опасения несоответствие ее положений многочисленным нормам внутреннего российского законодательства, в том числе нормам, содержащимся в Гражданском кодексе. Однако Россия далеко не единственная страна, сталкивающаяся с этой проблемой. Аналогичные трудности испытывают также США, Ирландия и другие страны, ратифицировавшие Конвенцию. Кроме того, задачи совершенствования законодательства и приведения его в соответствие с международными нормами, причем не только в области авиации, стоят перед Российской Федерацией в первую очередь в связи с процессом интеграции России в мировое экономическое сообщество и вступлением в ВТО, а также более активным участием в деятельности «большой восьмерки». Другими словами, если присоединение к Конвенции станет катализатором данного процесса, это пойдет на пользу не только авиационной промышленности, но и России в целом.

В качестве еще одного аргумента против присоединения России к Кей-

птаунской Конвенции высказываются предположения относительно того, что вступление Конвенции в силу приведет к удешевлению лизинговых операций, а это может стать существенным препятствием на пути консолидации российских авиакомпаний. Однако на деле и без того фактически десять–пятнадцать самых крупных компаний уже осуществляют до 80 процентов всех перевозок, что отражает консолидацию, которая уже произошла де-факто. Кроме того, хотя прозрачная юридическая система – важный аспект для того, чтобы получить доступ к иностранному капиталу, владельцы этого капитала все равно будут в первую очередь вести дела с крупными авиакомпаниями, обладающими хорошей репутацией. И, наконец, присоединение России к Кейптаунской Конвенции будет способствовать большей конкурентоспособности на мировом рынке новых моделей российских самолетов.

Таким образом, либерализация тарифной политики в отношении лизинга иностранных авиалайнеров и присоединение России к Кейптаунской Конвенции и авиационному Протоколу смогут органично дополнить меры по созданию Объединенной Авиационной Корпорации и сыграют важную роль в осуществлении стратегии развития отечественной авиационной промышленности. В итоге Россия получит возможность не только на равных правах с другими странами арендовать западные самолеты, но и сможет в будущем занять свою нишу на мировом рынке. А это значит, что продукция российского авиапрома не только будет востребована отечественными авиакомпаниями, но и сможет легче найти покупателей за рубежом.

г. Москва.

According to International Consulting Network FIRRA which represent major international corporations in the field of civil aviation situation with renovation of Russian aircraft fleet is close to critical. In case it is not changed pretty soon, Russian airlines will have no aircraft to fly in a few years. One has to realize that Boeing and Airbus produce one plane per day while all Russian aviation industry makes maximum a plane per month.

The article describes possible ways out of the crisis, including liberalization of tariff policy pertaining to leasing foreign aircraft by Russian air carriers and Russia joining The Capetown Convention and Aviation Protocol which may smoothly supplement measures aimed to create United Aviation Corporation with the purpose of developing new aviation strategy in Russia.

Краса и гордость компании «Дальавиа» самолет Ту-214.

Фото

И. БАДАРИНА.





ВЫСОКИЕ НАГРАДЫ – АВИАТОРАМ

В 2000 году по инициативе секретариата Совета безопасности, Министерства обороны, Министерства иностранных дел, ФСБ и других государственных органов России была создана общероссийская общественная Академия проблем безопасности, обороны и правопорядка. Сегодня членами Академии являются более семи тысяч политических и общественных деятелей, ученых, видных представителей культуры. В их числе 3500 докторов и кандидатов наук, 312 Героев Советского Союза и Героев России, 45 Героев Социалистического Труда. Из них 56 – дважды Герои Советского Союза и двенадцать – дважды Герои Социалистического Труда.

В ноябре прошлого года при Академии на базе Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуба «Опыт») открыто отделение содействия разработкам нормативных актов, регулирующих функционирование гражданской авиации. Президентом этого отделения Президиум Академии назначил председателя Совета Клуба «Опыт» Ивана Федотовича Васина.

Академией учреждены почетные общественные награды – ордена Петра Великого и Александра Невского, которые вручаются за выдающиеся заслуги и большой личный вклад в развитие и укрепление Российского государства.

Ордена Петра Великого первой степени удостоены директор Департамента Минтранса России К.К. Руппель; руководитель ФЧНСТ В.Н. Салеев; руководитель ФАВТ А.А. Юрчик; министр гражданской авиации СССР, сопредседатель Клуба «Опыт» Б.Е. Панюков; директор ФСБТ России, сопред-



седатель Клуба «Опыт» В.И. Андреев; заместитель министра гражданской авиации СССР, председатель Совета Клуба «Опыт» И.Ф. Васин; заместитель министра гражданской авиации СССР, почетный член Совета Клуба «Опыт» М.А. Тимофеев; за-

меститель министра гражданской авиации СССР, член Совета Клуба «Опыт» А.М. Горяшко; заместитель министра гражданской авиации СССР, член Совета Клуба «Опыт» Л.В. Ильчук; заместитель министра гражданской авиации СССР, член совета Клуба «Опыт» В.В. Горлов; генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект» В.Н. Иванов; генеральный директор ФГУАП «Кавминвозавиа» В.В. Бабаскин; генеральный директор ОАО «Завод № 411 ГА» Г.В. Рой; начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» А.А. Колдунов и директор летного комплекса ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» С.Г. Тульский.

Ордена Александра Невского первой степени удостоены начальник УУЗ МГА СССР, генеральный директор Клуба «Опыт» Ю.П. Дарымов; начальник отдела Департамента Минтранса России, член Совета Клуба «Опыт» В.П. Смирнов; заместитель руководителя ОУВТ Центральных районов ФАВТ А.И. Васин; генерал-майор, участник Великой Отечественной войны П.К. Драгвоз и начальник Политуправления ГА СССР, почетный член Совета Клуба «Опыт» В.С. Колчанов.

Всем награжденным присвоено звание академика и профессора Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка.

*На снимках:
Награды вручены.*

Отрадно, что высшего ордена Академии удостоен член редакционной коллегии журнала «Гражданская авиация» В.В. Бабаскин.

Фото М. ТАРАСЕНКО.

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

«АЭРОФЛОТ» ПРЕДПОЧЕЛ RRJ

Компании «Аэрофлот» и «Гражданские самолеты Сухого» подписали контракт на поставку 30 региональных самолетов семейства RRJ.

«Аэрофлот» является одной из самых заинтересованных сторон в успешности данного проекта, – подчеркнул гендиректор авиакомпании Валерий Окулов. – Сегодняшний контракт – один из важных этапов на пути реализации проекта RRJ, и мы намерены и дальше активно взаимодействовать с компанией «Сухой» в этом направлении».

Авиакомпания приобретает самолеты в базовой конфигурации, а начало поставок запланировано на ноябрь 2008 г. Объем сделки – около 820 млн. долл. (в каталожных ценах). В.Окулов подчеркнул, что у «Аэрофлота» нет промежуточного варианта замены парка региональных самолетов. До 2008 г., когда в эксплуатацию начнут поступать RRJ, авиакомпания будет выполнять авиaperевозки, используя старый парк.

Закупка RRJ позволит «Аэрофлоту» расширить сеть внутренних рейсов. По словам гендиректора, с учетом таможенных пошлин закупка машин зарубежного производства, которые рассматривались в коротком списке участников тендера авиакомпании, оказывается совершенно невыгодной. В то же время «Аэрофлоту», как стартовому заказ-

чику RRJ, предоставляются очень привлекательные финансовые льготы.

«Подписание соглашения с компанией «Сухой» означает завершение нашего тендера», – подчеркнул В.Окулов.

Что касается остальной части самолетов (тендер объявлялся на 50 машин), по его словам, в перспективе возможно увеличение закупок по проекту RRJ. Самолеты будут поставлены в финансовый и операционный лизинг в период с 2008 г. по 2011 г.

А «ПУЛКОВО» ЗАКУПИТ ВОСЕМНАДЦАТЬ АН-148

До 2009 г. парк авиакомпании «Пулково» пополнится 18 региональными самолетами Ан-148. Самолеты будут поставлены в финансовый лизинг на пятнадцать лет. Они будут поставлены в двухклассной компоновке (бизнес- и экономический классы) на 68 мест и комплектоваться российско-украинскими двигателями Д-436-148. Кроме того, в рамках подписанного договора лизингодателем предусмотрена возможность организации поддержания летной годности поставляемых машин. Новые самолеты нужны перевозчику для замены Ту-134.

«ДОМОДЕДОВО ЭР СЕРВИС» – ДИПЛОМАНТ ВЫСТАВКИ «ВОКЗАЛЫ РОССИИ-2005»

Фабрика бортового питания «Домодедово Эр Сервис», входящая в Группу ИСТ ЛАЙН, приняла участие в выставке «Вокзалы России-2005», проходившей во Всероссийском выставочном центре.

«Домодедово Эр Сервис» выступала совместно с ОАО «Российские железные дороги»: на едином стенде можно было ознакомиться с образцами продукции фабрики для железных дорог – рационы питания для пассажиров вагонов

повышенной комфортности, а также различные вариации блюд, предлагаемых авиакомпаниям. По итогам выставки «Домодедово Эр Сервис» вручен диплом «За продвижение новых технологий по предоставлению питания на железнодорожном транспорте».

РОССИЯ «РАСШИРЯЕТСЯ» В ПРОГРАММАХ «ЭРБАС»

В 2006 г. на предприятия консорциума «Эрбас» поступят первые узлы российского производства для самолетов семейства «А-320». Об этом сообщил глава российского представительства «Эрбас» Сергей Ермолаев.

НПК «Иркут» поставит на «Эрбас», в частности, ниши передней стойки шасси, каркас пола носовой части фюзеляжа, балки потолка средней части фюзеляжа и отдельные элементы крыла. Как подчеркнул Ермолаев, пакеты дополнительных заказов, размещаемых «Эрбас» на российских предприятиях, расширяют участие России в производственных программах концерна. В частности, в 2010 г. начнется полномасштабное производство самолетов «А-350», в котором НПК «Иркут» также будет принимать участие.

«В настоящее время «Эрбасом» в России в значительном количестве закупается материалы, в частности, титан. Одновременно происходит и важный переход от поставок материалов к высокотехнологичным формам сотрудничества. Так, ведущие российские институты уже принимали участие в разработке деталей для самолета «А-380», проводили моделирование и проектирование», – сказал представитель концерна. В настоящее время Россия и «Эрбас» приступают к обсуждению возможного широкого участия нашей страны в проекте «Самолет нового поколения», который находится на стадии разработки технологии. Скорее всего, это будет узкофюзеляжный самолет. Данный

проект будет выполняться в 2015-2020 годах. Россия может получить возможность участия в нем на всех стадиях разработки и производства, что является качественно новым уровнем сотрудничества.

ДОХОДЫ АВИАКОМПАНИЙ США ВЫРАСТУТ

После терактов 11 сентября 2001 г. и последовавшего затем рекордного роста цен на нефть американская индустрия авиaperевозок свалилась в штопор. Только за один год чистый убыток крупнейшего авиaperевозчика в мире «Американ эйрлайнз» составил 761 млн. долл., второй по величине в мире авиакомпании «Юнайтед эйрлайнз» – 1,7 млрд. долл., «Дельта эйрлайнз», объявившей о банкротстве в октябре минувшего года, – 5,2 млрд. долл., а «Континентал эйрлайнз» – 363 млн. долл.

Но, похоже, кризис постепенно пошел на спад. По подсчетам аналитиков, для «Континентал эйрлайнз» сальдо баланса будет положительным в течение всего наступившего года. Планируют получить прибыль «Американ эйрлайнз» и «Юнайтед эйрлайнз». Правда, это произойдет при условии, если цена на нефть не будет превышать 50 долл. за баррель. А вот «Дельта эйрлайнз» и «Норвэст эйрлайнз» оптимистичных прогнозов не делают. Пока авиaperевозчики заняты решением вопросов по реструктуризации бизнеса. Хорошей новостью для авиаторов стало также одобрение США и ЕС так называемого договора «Открытое небо», который снимает ограничения на полеты через Атлантику для американских и европейских компаний. В частности, в рамках этого соглашения, которое вступит в силу после того, как его ратифицируют 25 стран ЕС, все авиакомпании из США получат доступ в британский Хитроу – основной стыковочный аэропорт между странами Америки и Европы. Сейчас в Хитроу летают только два

ПОДПИСАН ВАЖНЫЙ ДОКУМЕНТ



ПАРТНЕРСТВО «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ» И КОМПАНИЯ «ЭРБАС» ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ПО ШИРОКОМУ КРУГУ ВОПРОСОВ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

В декабре прошлого года в Москве подписано Соглашение о сотрудничестве между компанией «Эрбас» и Партнерством «Безопасность полетов». Впервые крупнейшая международная корпорация вступила в договорные отношения с общественной организацией России. Документом предусматривается активное взаимодействие участников Соглашения по следующим вопросам: сотрудничество в области проведения международных семинаров по сокращению количества авиационных происшествий при заходе на посадку и во время посадки (ALAR) в России и странах СНГ; участие компании «Эрбас» в распространении материалов по безопасности полетов на русском языке, подготовленных Партнерством «Безопасность полетов» и предназначенных для авиаторов России и стран СНГ; сотрудничество в области обучения авиационных специалистов России английскому языку в свете новых требований ИКАО; перевод Партнерством «Безопасность полетов» отдельных документов компании «Эрбас» по вопросам безопасности полетов; предоставление компанией «Эрбас» Партнерству «Безопасность полетов» аудиовизуальных и иных материалов по актуальным проблемам безопасности полетов; иные направления дальнейшего сотрудничества.

Документ подписали президент Партнерства Валерий Шелковников и директор компании «Эрбас» Мишель Тремо.

Д. ТАРАСЕВИЧ

На снимке: после подписания Соглашения. Фото В.ГРЕБНЕВА.

американских авиаперевозчика – «Американ эйрлайнз» и «Юнайтед эйрлайнз».

АВИАКОМПАНИИ ОБЪЕДИНЯЮТСЯ

К лету 2006 г. пять участников российского авиационного альянса «ЭйрЮнион» могут объединиться в одну авиакомпанию. Об этом заявил генеральный директор «Красноярских авиалиний» Борис Абрамович.

По его словам, в настоящее время обсуждается процедура создания объединенной компании. Абрамович не исключил также, что к нынешней пятёрке участников могут присоединиться и другие авиаперевозчики. В альянс «ЭйрЮнион» входят «Домодедовские авиалинии», «Самара», «КрасЭйр», «Омскавиа» и «Сибавиатранс». Кроме того, «КрасЭйр» по-прежнему сохраняет интерес к приобретению венгерской авиакомпании «Малев». «Красноярские авиалинии» один раз уже выиграли приватизационный конкурс венгерского правительства по продаже «Малев», однако итоги конкурса были отменены, так как для начала решено было приватизировать аэропорт Будапешта. Сейчас аэропорт приватизирован, и настала очередь авиакомпании. По мнению специалистов, приобретение венгерской компании позволит «Красноярским авиалиниям» и авиационному альянсу «ЭйрЮнион» получить развитую европейскую маршрутную сеть и достаточно современный авиапарк «Малев».

СЯНГАН, МОСКВА, МАНЧЕСТЕР...

Ведущая гонконгская авиакомпания «Катэй пасифик эруэйз» с 27 марта впервые открывает авиарейсы в Москву, а оттуда – в Манчестер. Маршрут с периодичностью три раза в неделю будут обслуживать лайнеры «А-340-300».

В настоящее время между Москвой и Сянганом (Гонконгом) курсируют самолеты «Боинг-767», принадлежащие «Аэрофлоту». Он с 2004 года сотрудничает с «Катэй пасифик» в рамках соглашения «код-шеринг» о совместном обслуживании. Авиакомпания-партнеры имеют право продавать билеты на взаимные рейсы, что позволяет расширить количество возможных маршрутов без увеличения расходов. С введением новых рейсов полеты из Москвы в Гонконг и обратно будут ежедневными, а «Аэрофлот» с помощью «Катэй пасифик» также получит возможность предлагать билеты в Манчестер.

«ЮТэйр» ПРЕДСТАВИЛА НОВЫЕ ТРЕНАЖЕРЫ

Авиакомпания «ЮТэйр» (UTair Aviation) представила тренажеры вертолетов Ми-8 и Ми-8МТВ нового поколения. Тренажеры выполнены на вычислительной платформе последнего поколения. Интерьер кабин полностью соответствует образу рабочих мест членов экипажа вертолетов семейства «Миль». Система визуализации и программное обеспечение впервые позволяют проводить тренировку экипажей в нормальных, сложных и

аварийных ситуациях полета в реальном масштабе времени суток, года и моделирование траектории движения в геодезических и географических координатах места тренировки. Тренировки на тренажерах планируется проводить полностью на английском языке и тем самым повысить языковой уровень квалификации экипажей, работающих на вертолетах авиакомпании за рубежом.

«FINNAIR» ВЫБИРАЕТ «A-350»

Авиакомпания «Finnair» объявила о своем решении приобрести девять «A-350-900» для модернизации и усиления парка своих дальнемагистральных самолетов. Первые поставки заказанных лайнеров запланированы на 2011 год.

Для салонов разработан совершенно новый дизайн. Для своих самолетов компания выбрала комфортабельную компоновку, предусматривающую размещение 314 пассажиров. А вот выбор двигателей еще предстоит сделать. Одновременно «Finnair» также объявила о своем намерении приобрести три новых авиалайнера «A-340-300E». Авиакомпания планирует использовать эти самолеты с весны 2007 года для развития сети азиатских маршрутов, на которых ожидается значительный рост перевозок. Для «A-340-300E» выбрана компоновка, предусматривающая размещение 303 пассажиров.

ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

Международный аэропорт Домодедово стал первым из аэропортов Московского авиационного узла, внедрившим электронную форму декларирования товаров. Это результат масштабного проекта, реализованного специалистами «Домодедово-Терминал» совместно с Домодедовской таможней и участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД). Система электронного декларирования товаров существенно ускоряет и упрощает процедуру таможенного оформления, уменьшает издержки при прохождении таможенных процедур, а также позволяет участнику ВЭД не присутствовать на таможне. Таможенный брокер, имея доступ к узлу обработки информации, заполняет электронную грузовую таможенную декларацию, снабжает ее электронной цифровой подписью, вводит другие необходимые сведения и направляет всю эту информацию в адрес таможенного органа. Наличие цифровой подписи предполагает, что данные сведения имеют юридическую силу. Получив электронную декларацию, таможенный инспектор проверяет заявленные сведения и принимает решение о выпуске товара в свободное обращение.

«ЭР ФРАНС» ПОЛУЧИЛА ПЕРВЫЙ «БОИНГ-777-300ER»

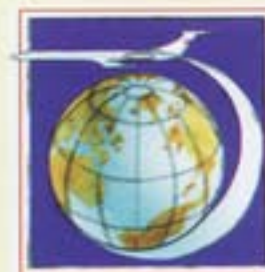
Компания «Боинг» поставила авиакомпании «Эр Франс» первый модернизированный самолет «Боинг-777-300ER», показатели потребления топлива у которого по сравне-

нию с базовой модификацией снижены еще на 1,4%. Сокращение расхода топлива позволит авиакомпаниям экономить примерно 757 тыс. литров топлива в год. Авиакомпания «Эр Франс» обладает самым большим парком самолетов «Боинг-777-300ER» в мире: в состав ее парка входит одиннадцать самолетов «Боинг-777-300ER» и 25 «Боинг-777-200ER».

«БРИТИШ ЭРУЭЙЗ» УВОЛЬНЯЕТ МЕНЕДЖЕРОВ

Руководство «Бритиш эруэйз» сообщило, что к марту 2008 г. штат сотрудников, занятых в структуре менеджмента этой компании, будет сокращен приблизительно на 600 человек. Сокращение коснется до 35 процентов менеджеров разного уровня. Оно должно завершиться к моменту, когда «Бритиш эруэйз» начнет выполнять рейсы из нового, пятого терминала аэропорта Хитроу, строительство которого идет сейчас. Решение о предстоящих увольнениях принято Уилли Уолшем, новым генеральным директором «Бритиш эруэйз», который пытается сократить расходы компании. «Мы проводим реорганизацию авиакомпании, чтобы устранить дублирование функций, облегчить нашу профильную деятельность и добиться более четкого распределения обязанностей», – сказал он. В компании полагают, что предстоящее сокращение штата менеджеров позволит сэкономить 50 млн. фунтов и частично покроет переезд авиакомпании в пятый терминал Хитроу, который обойдется в 300 млн. фунтов.

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

БОРЮТСЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

Мексика укрепляет систему безопасности в своих аэропортах. Мексиканские власти и частные компании планируют инвестировать на это около 235 млн. долл. Об этом заявил представитель Главного управления гражданской авиации Мексики Хильберто Лопес. Новые системы безопасности призваны улучшить работу таможенных служб. Таким образом мексиканские аэропорты будут соответствовать требованиям ИКАО, которые вступили в силу с января 2006 г. По прогнозам, уже к концу нынешнего года мировым стандартам безопасности станут соответствовать практически все аэропорты страны.

Материалы подготовлены по сообщениям ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», РИА «Новости», Страна.ru, газета.ru, regnum.ru, Reuters, «Коммерсант», ИА REGNUM, Авиа.ру, euroweek.net, NRS.com.

Раздел ведет
Наталья ЯЧМЕННИКОВА.

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

АВИА МЕДИА

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

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

эталонной типовой эксплуатационной документации (по 47 типам ВС).

БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

ВИДЕОФИЛЬМЫ

для летного состава, электронные архивы по заказам авиапредприятий.



Москва, 125993, ГСП-5, Ленинградский пр., 37, корп. 1
Тел. (495) 155-58-49, тел./факс (495) 155-67-27
e-mail: avia-media@civilavia.ru www.avia-media.ru