

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

5
2006

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

75 лет



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
Трошину А.М.

Уважаемый Анатолий Михайлович!

Примите самые сердечные поздравления и добрые пожелания в связи с 75-летним юбилеем в свет первого номера журнала. Родившийся на заре аэрофикации страны, он пришел вместе с ней большой и слабой луть. На публикации журнала выросло не одно поколение гражданских авиаторов. Вместе с ними он активно боролся за освоение новой авиационной техники, внедрение в практику достижений научно-технического прогресса, обеспечение высокой безопасности и регулярности полетов, повышение экономической эффективности авиационного производства, укрепление наших международных позиций в мировом авиационном сообществе.

Корреспонденты журнала путешествовали в отдаленные уголки воздушных трасс, разрабатывали и обустроили инфраструктуру местной авиации Западной Сибири, проклада Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, подняли сельскохозяйственного производства в непересеченной зоне Российской Федерации, освоили целинные и залежные земли, трудившихся в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Журнал всегда исповедовал принципы взаимопомощи и дружбы народов, поддерживал слабые бортами и трудные традиции авиаторов, воспитывал молодежь в духе патриотизма своей Родины.

В трудные времена перестройки и перехода к рыночной экономике коллектив журнала остался верен своему главному направлению — сплочению интересов нашей крылатой отрасли. Он по-прежнему является кадровым источником деловой информации об отечественной и зарубежной гражданской авиации, служит эффективным каналом для обмена мнениями по самым животрепещущим проблемам.

Поздравляю Вас с журналом с первым годовым выпуском, а регулярно читая его и сегодня. И хотя многое из того, что делается теперь в гражданской авиации, вызывает у меня огорчение, слабее журналистам за объективность и смелость в освещении производственных успехов и событий.

Еще раз поздравляю всех, кто имеет отношение к журналу, с его 75-летием. Новых вам творческих свершений и благополучия в жизни.

Б.П. БУТАЕВ,

Министр гражданской авиации СССР (1970-1987 гг.)



Борюму журналистскому коллективу
«Гражданской авиации»

Дорогие друзья!

Разрешите гордо и сердечно поздравить вас со знаменательной датой — 75-летием журнала «Гражданская авиация».

75 лет для человека — возраст зрелости и мудрости. 75 лет для издания — это и зрелость, и мудрость, и молодость, вместе взятые. Да, да, именно молодость, потому что годы над журналом не влетели. Они лишь делают его привлекательнее и авторитетнее.

Для меня журнал всегда был и остается дорогим и близким, а его редакция — местом, где можно откровенно поговорить о казавшемся, поделиться и радостью, и сожалением.

Я хорошо знал главных редакторов Б.М. Евтеева, И.Н. Туркина, у которых как у старших товарищей многому научился. И вот уже более тридцати лет очень близко общаюсь с нынешним руководителем журнала — А.М. Трошиным. Нас с ним связывают не только общие отраслевые интересы, но и крепкая деловая и мужская дружба.

Сегодня, в условиях рыночных реформ, журналу живется, пожалуй, труднее, чем в прежние времена. И главному редактору, и коллективу редакции приходится заниматься не только творческими делами, но и решать такие «человеческие» проблемы, как поиск источников финансирования и материально-технического обеспечения. Тем не менее журнал жив, журнал занимает активную бойцовскую позицию и верно служит гражданской авиации.

Еще раз с юбилеем вас, дорогие друзья! Высокого вам полета и удачи во всех начинаниях!

Искренне ваша

Б.Е. ПАНКОВ,

Министр гражданской авиации СССР (1990-1991 гг.)



Коллективу журнала
«Гражданская авиация»

Дорогие коллеги!

У вас день праздничный, торжественный — 75 лет со дня выхода первого номера журнала!

Вы работаете в очень интересной, но невероятно трудной сфере журналистики — в авиационной прессе. Интересной потому, что профессия авиатора — это и романтика неба, и бесконечное напряжение сил, и высочайшая ответственность, преданность делу. Для любого журналиста это колоссальный труд. Трудной оттого, что гасить об авиации и быть в ней дилетантом просто нельзя. Только глубокое знание темы, применение в суть сложнейших проблем позволяют журналистам редакции профессионально и объективно рассказывать своим читателям о проблемах крылатой отрасли.

Вы делаете все возможное, чтобы журнал был ярким и интересным. Уверен, что абсолютно каждый ваш читатель найдет на его страницах что-то значимое для себя. Вы всегда пишете только о деле, пишете объективно и грамотно, потому и сумели сохранить читательскую аудиторию.

Творческих вам успехов, коллег!

Всеслава СОГДАНОВ,

Председатель Союза журналистов России



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 «Аэком» – 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 «Кавминвоздвизна»;
Е. Ю. БАХТИН,
генеральный директор ООО «Аэком» –
коммерческая авиация»;
И. Ф. ВАСИН,
председатель Совета Клуба ветеранов
высшего руководящего состава ГА;
В. Н. ИВАНОВ,
генеральный директор ГПИ и НИИ «Аэропроект»;
С. В. ИЛЬЧЕВ,
президент Транспортной Клиринговой Палаты;
С. Н. КОЧАРОВ,
генеральный директор ЗАО «Шеротель»;
Г. И. ЛИТИНСКИЙ,
генеральный директор ООО «ТЭК Туволев Сервис»;
В. И. ЛЮЛЮК,
генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА;
И. С. МАКАРОВ,
генеральный директор ОАО «УТЦ-зав-22 ГА»;

А. В. НЕРАДЬКО,
руководитель Федеральной
авиационной службы;

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

В. Н. САЛЕЕВ,
руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта;

В. Д. САМОРОКОВ,
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.

Май 2006 года • № 5 (744)

**НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:**

Журналу «Гражданская авиация» – 75 лет.
Плакат художника Вячеслава УСТИНОВА.

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

- НИКАКИЕ ТРУДНОСТИ И ПРЕГРАДЫ НЕ ПОМЕШАЮТ РОССИИ
БЫТЬ ПОДЛИННО ВЕЛИКОЙ ДЕРЖАВОЙ** Стр. 8-10
- «Аэрофлот» должен быть первым на гребне
подъема авиаперевозок** Стр. 12-14
- «КРЫЛЬЯ РОССИИ»: НАЗВАНЫ ИМЕНА ЛУЧШИХ** Стр. 20-21
- Флагман высшего профессионального
образования отрасли** Стр. 22-23
- В РОССИЙСКОМ НЕБЕ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОРЯДОК** Стр. 26-28
- Щереметьево реконструируется, строится** Стр. 32-33
- ЗДОРОВЬЕ – КАТЕГОРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ** Стр. 34-35

ЦИТАТА НОМЕРА

...пришло время действовать. Время подтверждать свой статус, свое право на дальнейшее существование. Нужно провальной собственную инициативу. Без существенного изменения модели авиационного бизнеса будущее авиаперевозок, столь важное для нашей внутренней экономической безопасности, будет неопределенным и рискованным. Времени мало, и с каждой минутой его все меньше. Поэтому необходима быстрая и результативная работа в режиме постоянного партнерства.

И.Е. ЛЕВИТИН,
министр транспорта Российской Федерации

Стр. 4

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации СМИ ИФНС 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,
СП-3, 125993, для журнала «Гражданская авиация»
ТЕЛЕФОНЫ: главный редактор (495) 151-77-06; секретарь (495) 155-99-23;
бухгалтерия (495) 155-67-22; факс (495) 155-51-64;
e-mail: Anutshly@civilavia.ru

В журнале уже сообщалось о расширенном заседании коллегии Федерального агентства воздушного транспорта по итогам работы в 2005 году и задачам на 2006 год. В работе коллегии принял участие и выступил с докладом министр транспорта Российской Федерации

И.Е. ЛЕВИТИН.
Публикуем сокращенный вариант этого доклада.



Пришло время действовать

В течение последних лет наблюдается сложная ситуация в развитии отечественной гражданской авиации. Давайте вспомним, что в последние годы доля России в мировых гражданских перевозках составила только два процента, а в грузовых — чуть более полутора, то есть в денежном выражении — 5 миллиардов и 2 миллиарда долларов соответственно. Причем велика эпохосистемный характер и сопровождается однократно тревожащими симптомами как в области обновления самолето-моторного парка, так и в области развития аэропортов, организации управления воздушным движением и сети маршрутов. Это усугубилось и неурегулированными искусственно-земельными отношениями, нормативно-правовыми проблемами, личными амбициями тех, от кого зависело принятие ответственных решений, и продолжающейся уже более десяти лет административной реформой в гражданской авиации. Давайте кратко проанализируем все составляющие этой ситуации.

Итак, первая ключевая проблема — потребность в дальнейшем укрупнении авиакомпании. В нашей стране их около двухсот, а точнее 185 хозяйствующих субъектов. Понятно, что использование всеми этими субъектами достигаемого им фактически даром советского самолетоного парка, тех определенных механизмов обслуживания, где дважды два должно не всегда четыре, — это пустое издевательство, но все-таки уже прошлое нашего государства.

Задумайтесь над тем фактом, что уже сегодня объем пассажирских перевозок, осуществляемых на нашем рынке иностранными компаниями, сопоставим с годовым пассажирооборотом «Аэрофлота». Только в прошлом году России перевезли иностранные компании в объем увеличился на двадцать процентов

Вслед за «Лифтантой», «Эр Франс» и «Острым» пришли новые — инициативные и илпористые. В их числе — «Иберия», «Туркия Эрлайн», «Катал Пасифик», «Чайна Эрлайн», «Катар Эрлайн» и другие. У российских небольших авиакомпаний просто нет достаточных оборотных средств для того, чтобы противостоять экспансии. У них нет возможности целевого финансирования для приобретения новых воздушных судов — пусть даже и в операционный лизинг. Эти компании не в состоянии обеспечить высокий уровень безопасности полетов, регулярность вылетов под расписание и соблюдение всех форм регламентов. Нередко существенная часть их флота принадлежит в полурасоборванным виде на перроне. То есть самолеты ждут на заплатах для еще летящего однотипного парка.

Единственным аргументом, который мы можем противопоставить росту иностранного присутствия, является срочное укрупнение авиаперевозчиков, скорейшее создание полнотеленных игроков на уровне лидеров отрасли — «Аэрофлота» и «Сибиряка». Нам необходимо центром притяжения отрасли, способные структурировать до 60 процентов от нашего традиционного пассажирооборота.

Ничего необычного здесь нет. Это не посягательство на рыночный либерализм, а естественный путь развития авиаперевозок на стыке интересов государства и национально-го капитала. Мы просто вынуждены запустить этот механизм, который давно и успешно работает в первой по плотности авиационных перевозок стране мира — Соединенных Штатах Америки. Ведь и у них после периода естественного дерегулирования рынка произошло ранжирование авиаперевозчиков и соотствующее ему укрупнение.

И тут автоматически возникает второй, не менее важная проблема — состо-

вание парка авиационной техники наших авиаперевозчиков. В СССР в развитии авиационной отрасли были разные периоды — от бурного роста до относительного застоя — и даже, по некоторым позициям, отката назад. Никто, однако, не сможет не согласиться с тем, что вплоть до 80-х годов прошлого века Советский Союз по праву считался одной из ведущих авиационных держав мира.

Учитывая геополитическое положение России, ее географические особенности, недостаточно развитую при современных потребностях сеть наземных коммуникаций, в том числе для обеспечения доступа к удаленным северным территориям, можно утверждать, что страна подошла к той черте, когда кризис авиационной, обслуживающей отрасли, будет угрожать территориальной целостности и национальной безопасности государства.

Еще в середине девяностых годов российский реестр гражданских воздушных судов включал в себя более 10 000 единиц техники, из которых около 6000 единиц были, как говорится, «на краешке». Сегодня в реестре ВС около 5385 единиц самолетов и вертолетов. Но из всех воздушных судов, числящихся в реестре, реально летящих только 2481, причем 761 единица старше двадцати пяти лет. Иными словами, около тридцати процентов воздушного парка нашей страны в ближайшем будущем подлежат замене.

Для того, чтобы лопнуть реальное состояние парка, необходимо иметь в виду, что больше четверти всех магистральных судов составляют Ту-154 и Ту-134. Именно их предстоящий выход из эксплуатации и провоцирует кризис. Но массовое списание этих машин не начнется ранее 2012–2014 годов, когда их общее количество с более чем двумястами единицами упадет до ста бортов. То есть мы распо-

лагаем определенным ресурсом, пусть и небольшими.

Это время следует употребить для подготовки структурной реформы парка, выработки нового стратегического видения проблемы. Очевидно, что доля судов иностранного производства в структуре парка будет увеличиваться, так как уже сегодня поддержанные западные суда являются для российских авиаперевозчиков более рентабельными, чем не доведенные до нужной кондиции суда отечественного производства. Так, уже в настоящее время в России летают 122 воздушных судна иностранного производства. Коллективно иностранных магистральных воздушных судов — 94 борта.

С точки зрения престижа, то есть наличия в парке той или иной авиационности судов иностранного производства, исследования, проведенные некоторыми авиаперевозчиками около семи лет назад, показали, что в первую очередь пассажир выбирает не марку самолета, а качество и услугу. Прежде чем полностью отказаться от таможенных пошлин на зарубежную авиацию, давайте еще раз внимательно рассмотрим обязательную сертификацию летательного средства по европейским или американским стандартам. Вопрос о сертификации делает практически невозможным весь воздушный судостроительный производственный процесс.

Очевидно, что полное снятие таможенных пошлин способно привести к массовой вывозу на российский рынок поддержанной авиационной техники. Между тем не так давно тот же «Аэрофлот» был вынужден отказаться от продажи лицензионных договоров по А-310-1 и заменить их на семейство «А-320», что оказалось выгоднее.

Не секрет, что эксплуатация поддержанной техники неизбежно связана со собой тяжелой финансовое бремя послепродажного обслуживания. Отдельно стоит вопрос об обеспечении авиационной безопасности поддержанного флота иностранного производства. Такое решение вопроса выгодно для западных производителей авиатехники, так как открывает для них «рынок сбыта», после чего следуют дополнительные прибыли там, где раньше приходилось отдавать суды на утилизацию или консервацию.

В конце февраля мы направили доклад в Правительство Российской Федерации по вопросу сертификации летательных аппаратов и взаимодействия с Межгосударственным авиационным комитетом и промышленностью по этому вопросу. Общее видение нам представляется следующим:

Во-первых, поддерживать освоение воздушных судов иностранного производства от таможенных пошлин нужно только в том случае, если в России не существует аналогичных транспортных средств. Прием такой выгоды должен делаться с учетом многофакторного анализа (топливной эффективности, комфорта, послепродажной поддержки и проч.). Если же в России существуют типы воздушных судов, способные быть разработанными в календарно оговоренный срок под указанные критерии, то ответственность за доработку и возможные санкции за несоответствие должны быть возложены на предприятие авиаворота.

Отмечу, что в таком случае предприятие авиаворота должно будет считаться ответственным за обеспечение полного жизненного цикла самолета, включая поставку запчастей через единую систему, согласованную по всей цепочке обслуживания от производителя до авиационника. В этот блок входит система послепродажной поддержки, ее развитие, сертификация по западным стандартам и создание системы действенного контроля со стороны службы Ространснадзора.

Коллективу редакции журнала «Гражданская авиация» Уважаемые друзья!

Сердечно поздравляю вас с 75-летием выхода в свет первого номера журнала.

Основанный в мае 1931 года, он прошел вместе с отечественной гражданской авиацией все дальнейшие исторические этапы ее развития: от развертывания авиационного строительства в предвоенные годы, восстановления инфраструктуры аэропортов и воздушных линий, разрушенных в годы войны, до освоения реактивной техники и превращения воздушного транспорта в неотъемлемую часть единой транспортной системы страны.

Высокая квалификация журналистского коллектива, глубокое знание проблем авиации позволили журналу стать авторитетной профессиональной площадкой, где специалисты отрасли, представители органов государственной власти и бизнеса могут обсуждать самые актуальные вопросы, связанные в первую очередь, с повышением эффективности работы гражданской авиации, ее реформированием, обеспечением безопасности и регулярности полетов, расширением международных воздушных связей. Дстойное место в тематике журнала занимают публикации, посвященные боевым и трудовым традициям гражданских авиаторов, подготовке и воспитанию авиационных кадров, поддержке ветеранов отрасли.

От всей души желаю коллективу журнала творческих удач, хороших новостей, интересных тем, благодарных читателей. Высокого вам полета и чистого неба!



Министр
транспорта РФ
И. ЛЕВИТИН

Повторю: мы намерены требовать сертификацию всей системы послепродажной поддержки самолета. Если изготовитель не способен заключить все жизненный цикл, то у него не самолет, а перспективный прототип. Если у национальной модели нет ремонтной базы, то не имеет смысла авиационников обменивать в отсутствие патриотизма.

Думаю, эта проблема носит междоустанственный характер. Возможно, они потребуют новых жестких инициатив от Правительства. Необходимо определить, какие проекты подлежат такой доработке и в какие сроки. Все остальные решения и рекомендации будут приниматься по законам, предельно ограниченной компетенции с участием Минтранса, МОРТА и авиаперевозчиков. Категорично переман должен выступить созданный в нашем министерстве Совет по совершенствованию регулирования управления государственным имуществом в области гражданской авиации.

Но и авиаперевозчики не должны быть пассивными. Мы остро нуждаемся в аналитическом анализе выходов перевозчиков отрасли — тех случаев, которые в сентябре прошлого года направили мне письмо о критическом состоянии парка. Для работы в Совете нужно выделять специалистов стратегического и коммерческого блока. Хочется верить, что при помощи такого правительственного мы нацелены познакомить друг друга, а не ждать пассивно перемен и ждать во всем только административную реформу.

Во-вторых, хорошо понимаю, что у российских авиаперевозчиков существует и другая проблема. Они не в состоянии эксплуатировать российский парк советского образца за границей, так как эти суда чаще больше не допускаются по шумовым и экологическим характеристикам. Поэтому суда старого образца летают только в России, а ведь самые дорогие направления находятся на зарубежном сегменте авиарынка. Приводится возможность выводить парк. Ставить один самолеты на внутреннее воздушное линии, другие, иностранного производства, на международные. В этой связи считаю необходимым всерьез рассмотреть создание новых типов воздушных судов производства Минтранса. Общественная авиационная корпорация путем объединения иностранных компаний там, где это экономически и технически приемлемо.

Относясь на этой инициативе отдельно. Речь идет о таможенных пошлинах. Считаю жизненно важным делом способствовать срочной реформе таможенного регулирования для изменения кодов таможенных налогов на внешнеэкономическую деятельность (ТНВЭД) с точки зрения уровня взимаемых пошлин. По аналогии с западной авиационной техникой необходимо ликвидировать режим взимания пошлин с иностранных комплектов узлов российских судов. Иначе не избежать завышения себестоимости и, как следствие, продажной цены, а в дальнейшем — и стоимости послепродажной поддержки.

В-третьих, унификация уже летящего парка при его соответствии европейским стандартам — кардинальная задача для авиаперевозчиков. Речь идет, в частности, о дооснащении парка дополнительным оборудованием, необходимым для полетов над Западной Европой. Это шумоглощающие конструкции, системы предпредупреждения от столкновения в воздухе, предупреждения об обледенении с землей. Конечно, это потребует дополнительных вложений, но может оказаться выгоднее замены летящего парка на старые иностранные самолеты.

В-четвертых, необходимо справиться наконец, с проблемой поставки некондиционных запчастей. Контрактные, то есть поддель-

ние, издание нормативных актов, поставили под удар безопасность авиационных перевозок. Без срочной принудительной лицензирования изданий, их маркирование невозможно бороться за качество. Считаю, что мы как отрасль являем в состоянии создать единое программное обеспечение для такой базы данных.

В-пятых, создать систему подготовки нового поколения пилотов в связи со старением наиболее многочисленной группы летного состава (параллельно выйдут из строя – десять лет). Не менее остра и проблема развития системы авиационных учебных центров. Сейчас в России фактически не выпускаются современные действительные тренажеры. Как в таких условиях готовить пилотаж? Возможно, эта задача на стыке проблем авиационной и аэрокосмической. Уверен, что у нас найдутся аэропорты, готовые обустраивать с аккомодацией строительство новых учебных центров.

Плательское внимание заслуживает проблема сертификации летной годности. В целях создания режима консолидированной ответственности федеральных органов власти перед авиаэксплуатантами представляется необходимым предложить комитетом существующие права выдачи этих документов. В последние время указанные prerogative курируются Ространснадзором, но, с точки зрения авиационных особенностей, наблюдается размытие ответственности. Целесообразно еще раз пересмотреть порядок выдачи сертификатов с обязательным участием ФАИТ России.

Надо иметь в виду, что среднестатистическое американское воздушное судно, задействованное в коммерческой перевозке пассажиров, проходит контроль летной годности по полетным файлам авиационной схеме до трех раз в месяц (100 часов полета). Российское воздушное судно проходит аналогичный контроль в среднем раз реже (один раз в два года, причем схема не регламентирована).

Об авиационной инфраструктуре. Во-первых, единая база данных аэродромов отсутствует. А тогда о каком управлении воздушным движением речь? При отсутствии единой базы данных невозможно возможности рассчитывать средства, необходимые для финансирования того или иного хозяйствующего субъекта. Представителям «Росавиации», «Росимущества» и профильного ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» надо провести срочную инициативную работу по объективным перечням воле хозяйствующих субъектов.

Во-вторых, хорошим началом режима государственно-частного партнерства может послужить только что принятый Федеральный закон о концессиях. Как его применить на практике?

«Росавиации» необходимо сформулировать проект типового концессионного соглашения по аэропортам. Согласно предварительному анализу, представляемому инициативной группой министерства совместно с профильным Федеральным государственным унитарным предприятием «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», целесообразно немедленно разработать единую форму такого договора для всех аэропортов московского авиационного узла. Такая политика диктуется тем, что весь московский узел должен обладать общей инфраструктурой. Тогда фокус здесь – Совет по совершенствованию управления, а рычаг перемены – только что названный ФГУП «АГА».

В-третьих, Минтранс разработал Концепцию развития аэропортовой инфраструктуры России. На сегодня мы фактически готовы перейти к следующему этапу, а именно:

● Построить действующую бизнес-модель аэропортов России, определить аэропорты,

нуждающиеся в федеральном финансировании в силу своего стратегического положения для авиационной отрасли или экономики страны.

● На основе перспективного развития сети маршрутов авиационных перевозок определить перечень хабов федерального уровня.

Наша Концепция учитывает модель звезднообразной сети маршрутов, а также региональные перевозки от точки до точки. Сеть хабов должна связать между собой регионы России, организовать пассажиропотоки на принудительно новом уровне, стимулировать развитие авиакомпаний и, наконец, сооткаться с международной магистральной авиационной сетью пассажиро- и грузопотоков.

Построение бизнес-модели национальной сети аэропортов, в свою очередь, сделает возможным заключение договоров аренды и доверительного управления с операторами аэропортов. Такая работа уже ведется Советом по совершенствованию управления совместно с Департаментом структурного реформирования Минтранса. Работу эту надо продолжать как с «Росавиацией», так и с российскими консультантами, которые будут выбраны в ближайшее время на основе тендера.

В-четвертых, необходимо обратить внимание на многочисленные проблемы существования современного аэропортового хозяйства. Из них наиболее важны:

● Возраст единых ставок на обслуживание российских и зарубежных компаний в двух рекомендациях Международной Ассоциации воздушного транспорта. Многие наши крупные компании уже фактически интегрировались в мировую сеть перевозок, существуют в режиме «код-шеринга» с ведущими авиаперевозчиками мира, стремятся в мировые авиационные альянсы, но продолжают платить по заниженным льготным ставкам.

● Из той же череды проблем: почему в Советском Союзе лицензирование ряда хозяйственных объектов происходило раз в десять лет – теперь – каждые два-три года? Тут в жуте от администрации аэропортов дальнейший содействия в отрасли с государством новых отношений – помощи мозговыми ресурсами и конкретными предложениями. Давайте объединим наши усилия!

● В то же время проблема отмены нологовложения на валец-посади, навигацию и стоянку на горлоне. Очевидно, что примененные Чагасовой комиссии делал такие меры вполне адекватными.

Предлагаю также представителям администрации аэропортов подовать в Совет по совершенствованию свои предложения по новой системе регулирования тарифов и услуг.

Наконец, несколько слов об академических наставниках развития аэропортового бизнеса. До сих пор не завершена процесс приватизации и даже не разделены все обремененные авиадотации. Минтрансом этот вопрос ставится с начала реформы. Без выравнивания организационно-правовой формы условия для участников рынка останутся неадекватными, или только – неравнодоступными. Также не прописаны отношения по инвестированию со стороны субъектов Федерации, поэтому ка-

питаловложения для них становятся невозможными.

Еще раз подчеркну: наша задача – предложить подробную схему привлекения всех источников для развития аэропортового хозяйства. К этому разделу проблем считаю необходимым отнести и совсем специфическую проблему электронных билетов авиационных перевозок в стране. Дело в том, что их внедрение – это прежде всего вопрос права. Считаю необходимым выделить инициативу глубокой проработки совместно с Минфинансов и Федеральной налоговой службой, так как внедрение электронных распределительных систем – вопрос технико-экономический, так же, как и окончательный выбор в пользу той или иной системы взаиморасчетов.

Не следует забывать о бизнес-авиации в рамках обеспечения безопасности полетов. Необходимо срочно разработать единую базу данных по малым судам иностранного производства, летающим в воздушном пространстве России! При применении таких судов на наших аэродромах необходимо установить регламентированные формы проверки. Кроме того, и здесь международные организации уже сделали нам на вид отсутствие системы отчетности о сбоях, дефектах и неисправностях воздушных судов авиации общего назначения. Если такое воздушное судно выплело и произошло происшествие, то инспекция должна нести всю полноту ответственности.

Отмечу, что недотаты в подготовке инспекторов по летной годности отличались Комиссией ИМАФ по результатам проверки организации контроля обеспечения безопасности полетов в Российской Федерации. Нужны действенные меры по улучшению подготовки технических специалистов и расчету необходимых для этого финансовых объемов.

Тезисы об авиационной безопасности. В авиационной области существуют серьезные проблемы с перерасходом на объектах, эксплуатация которых связана с повышенной опасностью. В области аэродромальных комплексов в московском авиационном узле есть примеры успешного внедрения опыта израильского аэропорта «Бен Гурон», признано лидером в области обеспечения безопасности авиационных перевозок. Провалы и рекомендации должны сформировать инициативная группа, состоящая из сотрудников «Росавиации» и «Ространснадзора» с привлечением российских лидеров в области внедрения биометрического метода, экологической безопасности и контроля груза.

Как свидетельствует древняя мудрость, когда уже ничего терять, настала пора приобретать. Думаю, всем понятно, что именно время действовать. Время подтверждать свой статус, свое право на дальнейшее существование. Нужно проявить собственную инициативу. Будет существенное изменение модели авиационного бизнеса будущие авиаперевозки, столь важные для нашей внутренней экономической безопасности, будут неопределенными и рискованными. Времени мало, а с каждой минутой его все меньше. Поэтому необходимо быстрой и результативной работы в режиме постоянного партнерства.

г. Москва.

Consolidation of airlines, renovation of fleet, developing of airport infrastructure and support of business aviation are in the focus of the speech made by Igor Levitin, Minister of Transportation of Russia. It includes a wealth of statistics in order to highlight the most effective ways to develop aviation business and to provide for reliable air transportation. In this issue, the Minister wholeheartedly congratulates the magazine team, the active part of its readers and authors with 75th anniversary of our magazine which was founded in May, 1931.

Главному редактору журнала
«Гражданская авиация»
ТРОШИНУ А.М.

Уважаемый Анатолий Михайлович!
Стороно поздравляю Вас и коллектив вашей редакции с замечательным юбилеем журнала «Гражданская авиация» — 75-летие со дня выхода в свет его первого номера.

Уверенно можно говорить о том, что благодаря в первую очередь талантам и стараниям предшественников многочисленные коллективы организаций гражданской авиации и авиационной промышленности.

Прошедшие годы подтвердили справедливость журнала авиации и надежды вышедшему кругу, неизменно на первом плане гражданской авиации и ее развитии.

Журнал, как и раньше, объективно рассказывает на своих страницах о тех проблемах, которые в жизни нашего общества, которые превращаются в нее авиация; активно содействует развитию воздушного транспорта России; способствует дальнейшему представлению российской гражданской авиации в мировом авиационном сообществе и в транспортной системе страны.

Особенно хотелось отметить то, что коллектив журнала делает немалый вклад в дело общественного сознания авиации. Главные, что удалось сделать на страницах «Гражданской авиации», — это сохранить имена и личности тех, кто своим трудом завоевывали и продолжают укреплять авторитет нашей крылатой страны. Каждый год, по традиции, мы проводим конкурс, выставки, диспуты, семинары, тематика или механизмы. Чаще журнал, можно услышать живые голоса тех, кто посетил авиацию со своим взглядом.

От всей души желаю Вам, Анатолий Михайлович, и сотрудникам журнала, чтобы на протяжении многих лет продолжали заботиться о его авторитете, широкого и бескомпромиссного, здоровья, счастья, благополучия и успешности в вашем важном и ответственном деле.

С уважением
Руководитель Федерального агентства авиационной службы России А.И.ИВАНОВ

Главному редактору журнала
«Гражданская авиация»
ТРОШИНУ А.М.

Уважаемый Анатолий Михайлович!
Поздравляю от всей души поздравляю Вас, всех сотрудников редакции с большим и важным юбилеем — 75-летием со дня создания журнала «Гражданская авиация». С журналом в юбилейном соре в конце шестидесятых годов, будучи студентом Рязанского института инженерной гражданской авиации. Затем мы постоянно шли с ним рядом в Рязанском управлении гражданской авиации, куда меня направили по распределению, в Департамент воздушного транспорта Минтранса России, в последующие федеральных авиационных структурах — ФАС и СВТ России.

С признательностью отмечу заслуги этого старейшего гражданского издания в деле патристического воспитания молодежи поколения гражданской авиации, в большой и важной работе по истории гражданской авиации, в работе с ее ветеранами.

И в 75-летие журнала остался верен своему направлению — служить интересам крылатой отрасли.

Будь рад сдержанно поздравляю журналистов «Гражданской авиации» с юбилеем. Желаю вам творческих успехов, счастья и удачи во всех начинаниях!

В.САЛГЕВ,

руководитель Федерального службы по надзору в сфере транспорта Минтранса РФ

Главному редактору, коллективу
редакции журнала
«Гражданская авиация»

Уважаемые коллеги!
От имени Федерального агентства воздушного транспорта и многочисленного коллектива авиационных, аэрокосмических, предприятий и организаций гражданской авиации России сердечно поздравляю Вас, уважаемого Анатолия Михайловича, редакцию, авторский и читательский актив журнала «Гражданская авиация» с 75-летием со дня выхода в свет его первого номера.

Юбилей журнала — это большое и знаменательное событие не только в жизни журналистов редакции, но и всего отечественного гражданского авиационного. Будучи старейшим изданием крылатой отрасли, журнал

внес огромный вклад в ее становление и развитие, в решение научно-технических, социально-экономических, морально-нравственных и многих других актуальных проблем.

Сегодня, в непростые времена реформирования гражданской авиации, журнал по-прежнему занимает активную позицию перепроизводства, поддержки и обучения ее ценных, что доказал практика работы авиационных, аэрокосмических, других авиационных структур.

Для меня лично за многие годы работы в сфере организации военных воздушных перевозок журнал всегда был источником объективной информации о состоянии дел в воздушном транспорте, что оказывало большое влияние как в повседневной работе, так и в решении перспективных проблем. В настоящее время он помогает доводить до широких масс авиационных компаний направления деятельности Федерального агентства воздушного транспорта, консолидировать наши усилия на осуществление программ развития гражданской авиации.

От своего личного сердца желаю коллективу, авторскому и читательскому активу журнала новых творческих успехов, здоровья и благополучия.

А.С.ПРИМ, директор Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса Российской Федерации

Редакции журнала
«Гражданская авиация»
его уважаемому главному редактору
Анатолию ТРОШИНУ

дорогие коллеги и друзья!

Совет Международного объединения профсоюзных авиационников в лице центральных и республиканских комитетов профсоюза Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Молдавии, России, Таджикистана, Узбекистана, Украины имеет честь искренне поздравлять с юбилеем и выражать восхищение вашей работой.

История создания журнала, его становление — настоящая летопись отечественной гражданской авиации. И в центре его всегда был и остается человек труда. Рассказ о его подвигах на земле и в воздухе — это живущие нравственные ценности.

«Гражданская авиация» — это журнал нашей культуры, нашей зрелости. В нем, в том числе, мы черпаем любовь и преданность нашей любимой гражданской авиации и ее традициям.

Желаю вам и авторскому активу журнала здоровья и творческого долголетия.

Александр ПИЩИН, председатель Международного объединения профсоюзных авиационников

Редакционному коллективу,
авторскому коллективу,
главному редактору журнала
«Гражданская авиация»
ТРОШИНУ А.М.

Уважаемые коллеги, друзья!

Горю и сердечно поздравляю редакцию и авторский коллектив журнала «Гражданская авиация» со знаменательным юбилеем — 75-летием со дня выхода первого номера журнала.

Рожденный в мае 1951 года, журнал прошел долгий исторический путь, отражая на своих страницах все этапы развития Гражданского Воздушного Флота, достойный отечественной авиационной науки и техники, многообразия жизни коллективов авиационных предприятий, учреждений и организаций воздушного транспорта.

На страницах журнала обсуждаются острые проблемы развития гражданской авиации, обеспечиваются безопасность полетов, подготовки авиационных специалистов.

Особенно хочется отметить неоценимый вклад журнала в сохранение исторической памяти и воспитания, преемственности поколений создателя крылатой отрасли, на чьи примерах воспитано не одно поколение авиаторов.

Журнал «Гражданская авиация» является надежным источником Общероссийского профсоюза авиационных работников по самым трудным и социальным вопросам отрасли, постоянно отражая на своих страницах деятельность профсоюза.

Искренне желаю редакции, авторскому коллективу журнала крепкого здоровья, дальнейшего творческого успеха и процветания.

Председатель Общероссийского профсоюза авиационных работников
А.С.ПРИМ

Коллективу редакции журнала
«Гражданская авиация»

Уважаемые друзья!

Российская ассоциация результатов воздушного транспорта сердечно поздравляет коллектив редакции с 75-летием со дня выхода первого номера журнала «Гражданская авиация».

Безусловно, вклад журнала в развитие гражданской авиации, удовлетворение потребностей страны в авиационных перевозках. Нет такой сферы в жизни отечественной гражданской авиации, которая осталась бы вне поля его деятельности. На страницах журнала широко и адекватно анализируются проблемы обеспечения безопасности полетов, внедрения новых авиационных технологий, повышения конкурентоспособности авиационных компаний, выполнения социальных программ. Тесная связь с традиционными отраслями, учет общественных настроений, умение спонсировать свои инициативы на поиск путей улучшения работы — все это способствовало превращению журнала в авторитетный печатный орган.

Желаю вам и в дальнейшем принимать активное участие в пропаганде всего нового и передового, объективно информировать обо всех сторонах жизнедеятельности отрасли, способствуя тем самым экономическому росту воздушного транспорта и повышению благополучия всех его работников.

Президент АЭРТ

В.КАШИРИН

Коллективу журнала
«Гражданская авиация»

Дорогие коллеги и друзья!

От имени члена Ассоциации «Аэропорт» сердечно поздравляю вас со знаменательным датой — 75-летием со дня выхода в свет первого номера журнала.

С первых номеров журнала стали основным источником информации для всех категорий авиационников — от пилота до авиатехника, от сантехника до аэроуправляющего, от ремесла до художника, кто любит и интересуется всем, что связано с воздушным транспортом.

Вы граше сложный труд, и на страницах Вашего, и при желании сделать, Нашего журнала находило и находит отражение все то, что характерно для жизни нашей отрасли.

Ваш высокопрофессиональный коллектив журналистов имеет с полным основанием гордиться достижениями за прошедшие годы.

Сердечно поздравляю с 75-летием со дня создания журнала, желаю всему коллективу больших творческих успехов, доброго здоровья и личного счастья!

Президент Ассоциации «Аэропорт»

Завтрашний структура РФ

Александр АТ РО,

директор технического бюро,

профессор В.ИВАНОВ

Журалу «Гражданская авиация»
Дорогие друзья!

Примите самые искренние поздравления по случаю семидесятилетия журнала! Вы являетесь о самым актуальным проблем отрасли, о людях, которые ей служат, о самолетах и всегда были верны одному главному принципу — объективности в освещении событий и фактов. Это дорогого стоит!

Журнал не боится и острым тем, смело поднимает сложные вопросы. В частности, это касается проблем деловой авиации — сферы абсолютно новой для отечественного гражданского транспорта. Ситуация в ней сложна и запутанна, но упорно, позволившая познанию проблем деловой авиации в органах авиационной промышленности. Считаю, что не последнюю роль в этих позитивных процессах сыграли и публикации в «Гражданской авиации».

Сегодня все мы живем надеждами и верой в авиационное возрождение России. Это касается и в авиационной отрасли, которой ваш журнал служит уже семь с половиной десятилетий!

Президент Ассоциации

деловой авиации России

Е.САХИН

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

ИАТА ПРОГНОЗИРУЕТ

СНИЖЕНИЕ УБЫТОЧНОСТИ

Повышение цен на билеты и снижение затрат на оплату труда в 2006 г. помогут мировой авиаиндустрии компенсировать финансовые убытки, вызванные ростом цен на топливо. С таким прогнозом выступил глава Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Дюкванг Бисиньян. По его мнению, в текущем году суммарные убытки отрасли составят 2,2 млрд. долл., против 6 млрд. долл. в 2005 г. Директор ИАТА считает, что цена на топливо изменится незначительно. При этом он утратил нефтяную отрасль в том, что она не вкладывает свои рекордные прибыли в строительство новых нефтеперерабатывающих предприятий.

РОССИЯ И

В «ЧЕРНОМ СПИСКЕ» НЕТ

Европейская комиссия опубликовала перечень 92 авиаконаний, которым запрещено летать над воздушным пространством ЕС по соображениям безопасности. Российские компании не попали в «черный список».

Более половины запрещенных авиаконаний представляет Корея,

11 — Звонгьянхунг Таиленд, 6 — Саудовская Аравия, а также Северная Корея, Таиланд, Афганистан. Мотив запрета — нарушения европейских экспертов по части технического обслуживания авиалайнеров и устаревший парк самолетов. Команда, введенная в список, имеет право обжаловать решение, однако им придется доказывать, что их рейсы не представляют опасности для жизни пассажиров. Список нежелательных в небе Европы воздушных гостей будет пересматриваться каждые три месяца. Он относится как к пассажирским, так и к грузовым авиаконаниям. Решение о составлении «черного списка» авиаконаний было принято летом 2005 г., когда в результате авиакатастрофы во время полета погибло около 500 человек.

ПО ПЛАНУ ОПЕРАЦИИ «НАБЛ»

В аэропорту Минеральные Воды проведены командно-штабные учения по плану контрольно-пропускной операции «Набл». Отработаны действия сотрудников краевого управления ФСБ совместно с правоохранительными органами и другими ведомствами при запуске террористов самолетов с заложниками. Как сообщили корреспонденту ИА REGNUM в УФСБ России по Ставропольскому краю, учения проводились в соответствии с Федеральным законом «О протектировании территории» и с планом оперативно-розыскных мероприятий правоохранительных органов Ставропольского края.

Основными задачами учения являлись проверка готовности органов края и их взаимодействия в условиях ЧП, связанных с проявлениями террористического характера, изучение состояния защищенности аэропортов, а также принятие мер по усилению протектирования и внутрилетнего режима. В общей сложности на учениях было задействовано более 500 человек, привлече-

нались бойцы и специалисты техники. Согласно плану учений на самолете «Ирбис»-3000 зафиксирован Ту-154, в котором в салоне оказались 30 пассажиров и шесть членов экипажа. Сотрудниками правоохранительных органов в режиме реального времени отработаны все варианты действий при возникновении угрозы боевого порядка, решение оперативных задач, проверка работы средств связи, взаимодействие лабораторий, а также специализированной ФСБ и МВД России. Начальник УФСБ края генерал-полковник Олег Дунаев дал подробную оценку проведенным мероприятиям.

«ТРАНСАЭРО» — ЛУЧШАЯ

В СФЕРЕ ТУРИЗМА

В рамках 13-й Московской международной выставки «Туризмистика и туризм» МТТ-2006 почетные награды удостоены ведущие туристические бизнесы. В номинации «Лучшая российская авиаконания» победителем признана авиаконания «Трансаэро». Она уже во второй раз получает эту престижную премию. В 2005 году авиаконания выиграла регулярные и чартерные рейсы по более чем восьмидесяти направлениям из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга: маршруты пролегли от Америки до Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии. «Трансаэро» единственный в России исполнитель самых больших в мире пассажирских воздушных судов «Боинг-747», которые показывают оптимальные результаты при работе с массовыми туристическими потоками. В нынешнем году число этих самолетов в парке авиаконаний достигло шести.

ЛЕТО «ВЛАДИВОСТОК АВИА»

Авиаконания «Владивосток Авиа» ввела в действие летнее расписание регулярных полетов: это

около ста регулярных рейсов в неделю по 95 направлениям в 20 российских и 11 зарубежных городов. В дополнение чартерная программа авиаконания позволяет совершать полеты более чем в 30 аэропортов дальнего зарубежья. «Именина-справадги» класса — два ежедневных рейса на самолете Ту-204-300 в Пекин. Также Ту-204-300 будет по-прежнему задействован на пользующихся устойчивым спросом международных рейсах Владивосток — Нагасаки — Владивосток и Владивосток — Сяньчэнь.

Кроме того, в расписание включены новый маршрут на самолете Ту-154 Хабаровск — Дудinka (ЮНР) — Абакан, при этом обеспечена удобная стыковка с рейсами Абакан — Москва. Авиаконания открывает также рейсы в японском направлении, в город Китаноко. Что касается внутренних воздушных линий, то авиаконания приступила к выполнению рейса Москва — Кемерово — Москва. Для жителей Норильска пассажирский перевозчик вводит с 16 мая пользующийся спросом в летний период авиарейс Красноярск — Абакан — Норильск. Кроме того, начала действовать программа повышения пассажирского «Лайн» — как ожидается, она сможет сформировать устойчивый круг тех, кто оказывает предпочтения рейсам авиаконаний. Это, как и многие другие факторы, сегодня принесены в систему повышения уровня сервиса для авиапассажиров.

ЗАЩИЩАЮТСЯ

ОТ ПИТЬЕВОЙ ГРУППЫ

Крупнейшие российские авиаконания предприняли ряд мер для предотвращения возможного заезда пассажирами в Россию пьющего грабля. Эти меры соответствуют международным планам по предотвращению эпидемии, разработанным на Всемирной конференции ИКАО.

ВETERАНУ ВОЙНЫ И ТРУДА



Георгий Андреевич Усачев свое боевое крещение получил в 1943 году на Курской дуге, где командовал минометным взводом. Затем была служба в Группе Советских войск в Германии, работа в гражданской авиации, аппарат ЦК КПСС, в секретариате Комиссии СССР по делам ИКАО, в Совете Экономической Кооперации. Последний период жизни он был заместителем исполнительного директора совместного советско-американского (российско-американского) предприятия «Спейт», затем преобразованного в «Делта». Сейчас ветеран войны и труда — на заслуженном отдыхе.

Недавно из американской компании «Делта Эйрлайн» на имя Г.А. Усачева пришел пакет. В нем находились настенный памятник адрес. Золотом по красному дереву там выгравированы слова:

«Ветеран Усачев!»

В знак признательности за Вашу героическую службу, которую Вы poskytli «Спейт» и «Делта». Вы участвовали в этом уникальном совместном предприятии, произошедшем через глобальные потрясения в морской авиации и политике, полеты «Спейт» и «Делта» стали воздушным предприятием авиационной индустрии.

По поручению благодарных коллег, директоров и акционеров Председатель Совета директоров предприятия «Делта Эйрлайн» Иван ДЕЗЕЛИН:

Вместе с адресом в пакете было письмо. В нем говорится:

«Дорогой Георгий!

С чувством искренней благодарности выражаю Вам глубочайшую признательность за Вашу огромную работу и усилия, которые Вы приложили для создания совместных предприятий «Спейт» и «Делта».

То, что мы начинали с Вашей помощью, смогло преодолеть бурные мировые потрясения, включая изменение границ стран и их названий. Это стало возможным только с такими людьми, как Вы, которые искренне дружат и любят с своей Родиной.

С чувством высочайшей признательности

Иван ДЕЗЕЛИН.

Рядом остается только добавить, что мы искренне рады за своего давнего друга, автора и консультанта. Сердечно поздравляем Вас, дорогой Георгий Андреевич, с Днем Великой Победы, за которую Вы пролили кровь в одной из самых жестоких сражений Великой Отечественной войны. Крепкого Вам здоровья и благополучия на благо нашей родной гражданской авиации!

«Все билеты и спонсором проекта специальный тренинг, как действовать в случае обнаружения на борту Шереметьево бомбы. Будет возможно обучение. Если у человека онемел, переможившая выходя температурой, морской кашель и повышение потоотделение, ему будет предложено в обязательном порядке надеть марлевую маску. Также, чтобы избежать паники, пассажирам подается ряд указаний», — рассказала официальный представитель «Аэрофлота» Ирина Даниленко.

Как отметил директор по связям с общественностью авиакомпании «Трансаэро» Сергей Билый, обучение бортовых экипажей алгоритму поведения при обнаружении на борту человека с признаками инфекционного заболевания проводится в нашем собственном учебном центре. По его словам, два раза в год бортовые экипажи обязаны сдавать специальный экзамен по обязательному обучению пассажиров.

Как в свою очередь заявили в Минтранс РФ, российским авиационным властям будут действовать в соответствии с решениями, которые будут приняты по итогам конференции IATA/CAO. Вместе с тем российские эксперты в области туристического бизнеса не согласны с мнением о том, что такой гремез может представлять большую угрозу для авиоперевозок и туриндустрии, в отличие от эпидемии атипичной пневмонии в 2003 году, которая, по оценкам специалистов, нанесла ущерб в размере около десяти миллиардов долларов. Как отметил в этой связи помощник руководителя «Росавиации» Сергей Сивилев, не стоит сравнивать угрозу гравидной атипичной пневмонии со вспышкой атипичной пневмонии в 2003 году, так как периодичность появления у человека атипичной пневмонии может возникнуть только в соседствующем населении.

ТРЕБУЮТСЯ ПИЛОТЫ

Компания «TNT Express» — мировой лидер в сфере экспресс-доставки корпоративных грузов и отправлений — объявила о том, что до конца 2006 года планирует дополнительно нанять на работу 80 пилотов. Новобранцы войдут в ряд существующей компании из 264 пилотов компании, базирующейся в Москве, и будут обслуживать новые самолеты, которые должны пополнить воздушный флот «TNT» к маю 2007 года. «Это позволит существенно расширить нашу воздушную сеть. Добавление новых авиационных маршрутов, рост числа рейсов на существующих линиях, увеличение числа воздушных судов — все это будет способствовать дальнейшему повышению качества обслуживания наших клиентов во всех странах, где мы работаем», — сказал Никита Терехин, управлений директор «TNT Express».

ЕДИНАЯ СПРАВОЧНАЯ СЛУШАЕТ!

Всю информацию о внутренних и международных рейсах аэропорта Шереметьево пассажиры могут теперь получить по телефону единой справочной службы. До настоящего времени в аэропорту работали два

справочных номера: по одному из них пассажирам предоставлялась информация о рейсах, выполняемых из Шереметьево-2, а по другому — из Шереметьево-2. Наличие двух справочных было обусловлено тем, что информационные системы терминалов 1 и 2 не были интегрированы.

Отныне благодаря внедрению в Шереметьево новой системы «Сенсор» все авиакомпании об изменении в расписании рейсов, о регистрации пассажиров и т.д. оперативно поступают по компьютерной сети в единую телефонную справочную службу. В единой справочной службе международного аэропорта Шереметьево установлена новая телефонная линия. Сейчас справочная работает в голосовом режиме, на звонок отвечают пять операторов одновременно, в ближайшее время планируется подключить еще четыре телефонных аппарата.

ПРОПАДАЕТ КАЖДЫЙ СОТЫЙ ЧЕМОДАН

За 2005 год авиакомпания потеряли около 30 миллионов мест багажа своих пассажиров. Такие данные были опубликованы в исследовании, опубликованном компанией IATA — разработчике автоматизированной системы регистрации пассажиров и багажа, чьями услугами пользуются большинство крупных аэропортов мира.

Чемоданы, не обнаруженные пассажирами, а в аэропорту назначения, возмездно, к своим владельцам в среднем через 31 час после того, как перевозчик уведомился о пропаже багажа. Однако около 200 тысяч мест багажа оказались безвозвратно потеряны по вине авиакомпании. Убыток от недостающего возврата багажа пассажиров, по данным IATA, в прошлом году составил около 2,5 миллиарда долларов. А всего в мире пропало в среднем каждые сотые место багажа из трех миллиардов, тратящих в перевозку авиапассажиры. В 2004 году доля потерянного багажа в общем числе перевозимого составила 0,7 процента. Но мнение экспертов, на ситуацию влияет ряд факторов, в том числе работа аэропортов с приграничными странами, увеличение числа полетов в соседние страны на маршруты и увеличение общей массы перевозимого багажа. В среднем мир безопасности в аэропорту.

ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ БИЗНЕС-ЗАЛ

Первым посетителем принял новый бизнес-зал «S7 Airlines» для пассажиров внутренних воздушных линий в аэропорту Толмачево (S7 Airlines — новый торговый знак авиакомпании «Сибирь»). Площадь бизнес-зала составляет 180 квадратных метров, где могут одновременно разместиться с комфортом более тридцати человек.

Сочетание широких функциональных возможностей и передового дизайна позволяет говорить о бизнес-зале S7 как об уникальном для российских аэропортов продукте, который может составить конкуренцию с бизнес-залом S7 в аэропорту Домодедово. Клиенты с выходом в Интернет, органы, сваяж

пресса, бар, гардероб, курительные комнаты, живая музыка по вечерам — эти и другие услуги призваны обеспечить 1-го класса комфорт для гостей. Архитектурные решения и уникальный дизайн бизнес-зала воплощают концепцию нового бренда, разработанную для авиакомпании одним международным агентством. Зоны бизнес-зала имеют четкое отличие в зависимости от времени суток: «Кафе» вечером преобразуется в зону «Бар», а зона «Офис» — в «Дом».

БЫКОВО СТАНЕТ МЕЖДУНАРОДНЫМ

Подмосковный аэропорт Быково в ближайшие несколько лет станет международным, сообщили в областном Министерстве транспорта. Принадлежит в uptake в начале 90-х годов компании, специализировавшейся в основном на внутренних рейсах, в настоящее время реконструируется. «Здесь модернизируют авиоборудование, двухэтажный терминал, создадут базу для открытия таможенного поста для пропуска товаров из за границей», — сказали в области Минтранса, подчеркнув, что главной задачей сейчас является привлечение в Быково авиопассажиров из ближнего и дальнего зарубежья. И ряд предложенный о сотрудничестве с авиакомпаниями у аэропорта уже есть. В составе Быковского авиаузла планируется создать необходимую инфраструктуру для бесперебойного обслуживания авиакомпаний, также построен современный центр деловой авиации для пассажиров VIP-класса и официальных делегаций.

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

ПАССАЖИРЫ НЕ ЗАХОТЕЛИ ПЛАТИТЬ ЗА НАПИТКИ

Авиакомпания «Аэролайнс Евротрек» заявила, что намерена сделать платными на своих рейсах напитки и соки. Эксперимент, проведенный авиакомпанией, показал, что пассажиры не считают себя обязанными платить за соки и минералку. В ходе эксперимента компания брала с пассажиров по одному доллару за стакан напитка. Также была принята неудачная идея продавать по такой же цене газетку с орехами и по пять долларов — пакет с поджаркой, который можно было взять потом с собой.

Материалы подготовлены по сообщению ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», РИА «Новости», Страна.ru, газета.ru, getmail.ru, Reuters, «Коммерсант», «Ведомости», ИА REGNUM, Аэкс.ру, aviaonline.net, NRS.com.

Раздел ведет
Наталья ЧМЕНИКОВА.

**ЦЕНТРАЛЬНАЯ НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
ПО ПОДДЕРЖКЕ ЛЕТНОЙ ГОТОВНОСТИ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ НА БАЗЕ КОМПЬЮТЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

**АВИА
МЕДИЯ**

Более 320 авиационных элементов своей формой, полнотой наших информационных ресурсов и качеством — это авиационные книги и большинство авиационной России, многие из СНГ и дальнего зарубежья.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ
электронной типовой эксплуатационной документации (по 47 типам ВС).

БАЗЫ ДАННЫХ
нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

ВИДЕОФИЛЬМЫ
для летного состава, электронные органы по заказам авиопредприятий.

Москва, 125080, ТЦ «Авиационный пр., 37, этаж 1.
Тел: (495) 155-88-48, факс: (495) 155-87-27
E-mail: avia@medija.ru, avia@avia.ru



■ ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

Артур ЧИЛИНГАРОВ:

«МЫ ДЕЛАЕМ ОДНО ОБЩЕЕ, НУЖНОЕ ДЛЯ РОССИИ ДЕЛО...»

Вице-спикер Государственной Думы России, Герой Советского Союза Артур Николаевич Чилингаров – личность легендарная. После окончания в 1963 году Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова по специальности «океанолог» он работает инженером-гидрологом Арктической научно-исследовательской обсерватории в заполярном поселке Тикси. В 1965 году избран первым секретарем Булунского райкома комсомола Якутской АССР. С 1969 по 1971 год был заместителем начальника высокоширотной воздушной экспедиции «Север-21», возглавлял дрейфующие станции «Северный полюс-19» и «Северный полюс-22». С 1971 по 1973 год был начальником советской научной станции «Беллинсгаузен» в Антарктиде. В 1974–1979 годах – начальник Амдермского территориального управления по гидрометеорологии и контролю природной среды. С 1979 по 1986 год – начальник Управления руководящих кадров и учебных заведений, член Коллегии Госкомитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды. С 1986 по 1992 год – заместитель Председателя Госкомгидромета СССР, начальник Главного управления по делам Арктики, Антарктики и Мирового океана. В

1990 году избран президентом Ассоциации советских полярников (ныне – Ассоциация полярников), является президентом Некоммерческого партнерства по координации и использованию Северного морского пути.

А.Н. Чилингаров – ученый-океанолог мирового уровня, автор многих научных работ по проблемам освоения Арктики и Антарктики, доктор географических наук, член-корреспондент Российской Академии естественных наук. Он видный деятель международного экологического движения, активный участник заключения Договора об Антарктиде. Член основанной в 1905 году в США международного Клуба исследователей, сопредседатель Фонда международной гуманитарной помощи и сотрудничества.

Артур Николаевич – лауреат Государственной премии СССР, награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», «За морские заслуги», двумя медалями. В 1993, 1995, 1999 и 2003 годах избирался в Государственную Думу от Ненецкого избирательного округа № 218. В течение всех четырех созывов – заместитель Председателя Государственной Думы.

Сегодня А.Н. Чилингаров – наш собеседник.

— Атур Николаевич, почти всю свою сознательную жизнь Вы посвятили исследованию Арктики и Антарктиды. Но началось все с более чем скромной должности инженера-гидролога в Тиксе. Но strada была уехать из Ленинграда Бог знает куда?

— Да, Ленинград — моя родина. Там прошли детские и юношеские годы. Там после школы получил двухгодичное техническое образование на Балтийском государственном заводе, затем поступил в институт. Но служба в институте была, чтобы этот замечательный город и увидеть с берегов Невы до свинчатого чурчкотника типа и трюма. Был Тикса, жила и компания «столовая Арктики», был тогда в столице небольшим поселком, построенном на острове устьи реки Лены как перевалочный базис разного рода северных экспедиций. Добухте к этому своеобразному поселку некие, организаторские мерзости и промывочные ледяные метры с моря Ленцы, которые мерзко контрастировали все же не до конца жизнью. Так что переход с Ленинградом был еще тот. Но что удивительно — жила и работала в этом поселке, разбросанном среди тайги садов, садовничьи сады, садовники и садовничьи работники — пенсионеры, садовники, садовники и садовничьи люди — пенсионеры, садовники, садовники, с которыми жилось было не скучнее, а в другой семье, как известно, никакие трудности непомощны. К тому же мы были очень дружны и дружны романтикой переживания. Помните слова известной песни. Будем жить в поселке, пока не побегут, чтобы нас бытостью достало, но надо зимить?

— Садовники, садовники не только не побегут, а с готовностью примут Вас в свое общество. Давно комсомольским лидером асару свелась...

— Был Тикса. Но работа и занимался проводкой морской связи, а свои свободные часы отдавал спорту. Бари и гимнастик увлекся легкой атлетикой и футболом, был неоднократным призером студенческих и городских соревнований. В Тиксе тоже проявил спортивную активность, проводил комсомольские тренировки и товарищеские встречи. Возможно, это и повлияло на решение комсомольца. На отечно-выборной конференции вдруг кто-то предложил мое кандидатуру на должность первого секретаря райкома. Тут же все дружно проголосовало «за». Надо сказать, в Москве или Ленинграде такая «самодельность» вряд ли бы произошла. Там кандидатуры комсомольских «кадров» обычно задаются заблаговременно, «обсуждают» во всех органах и только потом предлагают «обсудить и выбрать». В Западном комсомольском филиале все-таки не имели столь решающего значения.

— В этот самый четкий год я пришел на комсомольскую работу. Да сил гор не забуду только по месту трудовой и боевой службы, по маршрутам полетных исследований, полеты на вертолетах и аэномобильных бригадах, участие в традиционных приездах северных корреспондентов Севера.

— Атур Николаевич, примерно в те же годы мне тоже довелось поработать «на комсомольце», и в частности занимался одаею, которую дал Вам первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е.М. Тяжельников в интервью журналу «Юность». На вопрос «Как Вы представляете себе идеального комсомольского вожака?» Тяжельников тогда ответил: «Это Атур Чилингаров». После такого «кредита доверия» высшему комсомольскому функционеру страны Карену Чилингарову по всей логике должно была бы развиваться по комсомольскому пути, а не тогда, да выходя из дрейфующей станции в Восточной-Сибирском море во главе международной научной экспедиции. Как это объяснить?

— Да он был очень, как и вы, наверное, комсомольскую работу предвещал такой жизни. Да, и не, но все это идеально: была и формализм, и образно-коммунистическая простота, и каноничность, заучивание не одно доброе дело. Однако нечто подобное не было в том, что мы впоследствии считали коллективизмом, заблуждением и буржуазным идеологием, ориентировали не на высокую духовность, боролась за идеальную старую покоренную. Теперь среди молодежи находится совсем другие ценности, и об этом приходится думать глубоко серьезно.

— Именно от комсомольской работы и продвигу меня высшее комсомольское-молодежное дрейфующее отделение. Немалую роль сыграли в этом также крупный ученый-океанолог Павел Александрович Гаджиев. До сих пор счи-

таю его своим чудным наставником, который привнес любовь к исследованию Арктики и Антарктики. Морские приключения также закончил полетным исследованием С.П. Тополяку и А.Ф. Тополякову. Они тоже оказались блестящими на мои профессиональные становление.

Мы выдвинулись на первом острове общей площадью сто квадратных километров и грядой ледя 35 метров. Это самый настоящий айсберг. Какое-то время было предостережение, и никаких сил не стоило совершать эту ледяную грядку. Однако в полдень 4 января 1977 года ледяной микротек начал трескаться на море. Острые ступеньки ледя, трещины и разрывались. В нашем распоряжении оставалось около трех часов до полного таяния. Далеко бывшие полетчики не попали в столь трудные условия. Но члены экспедиции действовали грамотно и дружно. Часть научного оборудования, аэриационного снаряжения и продовольствия была упрята, там же нами в этой критической, смертельно опасной обстановке удалось сорвать всю ледяную, в это самое утро.

Буквально на второй день отплыть становилось все труднее. Как всегда, первым на помощь пришли летчики полетной авиации. Я всегда буду благодарен людям этой удивительной профессии. В самолетных лодках условия они считали все же всемогущим, чтобы вырваться на Каспий, впоследствии мне не раз приходилось иметь дело с летчиками в самых различных ситуациях, в том числе и в экстремных.

— Расскажите, что на самой заре своей научной деятельности Вы чуть не погибали на самолете Ли-2. Это правда?

— Правда. Мы закончили океанографические съемки дна Северного Ледовитого океана. Завтра нас ждала команда Ли-2. Как сейчас помню его бортовой номер — 0424. Едва он оторвался от льда, как по нему бурно начал сильно ударять. Машина рванула на лед и волею правды лед переместился с бока на бок. Оказалось, на высоте правый лед зацепился за трос. В салоне, конечно, все перемешалось: разбилось оборудование, людей поросило до разных ступеней. Но все, как счастья, оторвалось лишь рубками. Показало и в другом: на борту были дальномеры — с их помощью рассчитали размеры льда. Они вполне могли бы помочь справиться и тогда все бы рвануло на куски и самолет, и людей.

Помню, спустя два, бывали и другие экстремные ситуации. Так, в ноябре 1988 года мы совершили полет над антарктическим станцией «Восток» на самолете Ан-74, но в полете, а в конечном варианте. В этот момент влетела группа инспекторов, осуществляющих полеты по станциям Чка, Тургая, Бата, Арктики, Южной Корее, США и другим государствам. Высота заредром над уровнем моря — три с половиной километра, температура воздуха минус 48 градусов. Полетчики утверждали, что ледоса к трем часам машины потонуло. Но командир самолета летчик-испытатель Владимир Лысков такой уверенности не разделял. Делать, конечно, нечего, надо спасать. Послушав командира — «брось в воду». Сделали пробный заход. Вилы чуть не застряли, закрывались, застряли. Удар на второй круг, попытка сделать оставленную колею, но у земли ледяной стала и ледоса застряла вытолкнула самолет. Наконец, они разогнали, и самолет все-таки отлетел. Мы выжили благодаря командир предостережению, что ступеньки ледяной грядки имеют, лучше не выбираться обратно. После отлета был сильный полет. Даль командира — «брось в воду». Двигатель пробил лед 600 метров, а на работе его утолщился в полтора сантиметра. Команда каталась по грядке уступу ледоса, но куда проваливалась и рывком чашки и галсами с ледом грядки выбирались скорость отрыва. К тому же стальной шланг в любую секунду мог порваться или сломаться, а это, сами понимаете, равносильно катастрофе. Однако мастерство и выдержка Лыскова сделали свое дело — Ан-74 благополучно взлетел.

Еще больше пришлось повозиться, когда выжили своему эвакуации с антарктической станции «Морозков» на Ил-76. Самолет эвакуировал аэриационный летчик-испытатель, Герой Советского Союза А.Г. Бонюков. Наш маршрут лежал от Москвы в Канаду, США, но Кибу, в Чили, а оттуда на ледяной аэродром в Антарктику.

Полет износил с психологической ситуацией. В небе над Атлантикой отстал один из четырех двигателей. Естественно, все закончилось, и только спасатель Юлиан Смирнов криком стал после традиционной «свистанки» тоска. Далеко от аэродрома, уряд как Кошачий Бессмертный, а совершение льдом, нечет трижды гасило: «Юлиан Смирнов, пролетите, у нас двадцать минут!» Тут по-прежнему шло: «Юлиан Смирнов, пролетите же, пролетите!» Смирнов пролетел один раз, затем другой, устоял на льду без черной юбки. «... вот и сыграл третий!» Салон самолета делится тайной яркой юбкой, бурно и не было аварийной ситуации.

Замени двигатель дождиком на бурю. Пока эти процедуры и установили, прошло больше двух недель. Эта авария оказалась губительной для многих людей, которые мы вместе с собой: из самолетов было тридцать не выдержали страшной трясинной бури.

В Антарктиде садимся на чешуйчатую ледя «Морозков». Авария там происходит на льдуной саде. Двигатель влетает — всего 1400, а шарика — тридцать метров. Маленький самолет — самолет садится на осыпи в пропасть. Близкое судно настолько застряло и каким-то чудом протаранит самолет к полюсу.

Будь иначе, на грани смертельного риска, оказался полет. Но-76 несколько раз останавливался на краю ледяной трещины, но с нами летели. И вот тогда участники полета внезапно уже не опасались, а какие-то колоритные образные выражения начали отсылать в ледяной полет, командир сумел направить машину над пропастью и в полет на спускной ледяной поверхности вылетел.

Атур Николаевич, а как Вы оцениваете направление в свое время оторваться по спасению телекадра «Михаил Сомов»?

— В феврале — марте 1985 года научно-исследовательской судне «Михаил Сомов» должно было доставить очередную смену на антарктические станции «Русанов» и «Меридиан». Однако на подходе к Антарктиде не заблаговременно льдом в море Роса. Началось обледенение корабля, корабль потерял ход. Возникла реальная опасность его гибели.

Начальником спасательной экспедиции назначили меня. Вся эта операция в значительной степени была авторской. С одной стороны, ледовик «Восток», на котором мы оторвались, выскочил из ледяной трещины «Сомов», не приспособлен для плавания в сильном шторме, а нам предстояло проехать в «трещине» шхером, и «челюстями» льда. С другой, он имел ограниченную по толщине льду и запасу топлива, так что сам мог затереться в какой-то из трещин дрейфующей юбки.

— Почему же Вы решились на эту рискованную операцию?

— Газета откровенно, за державу стало обидно. Неужели мы бросим в беду своего соотечественника? Да при чем тогда дело.

Помню, конечно, удачно было и то, что штурманским волею судьбы и смелости за бортом с дополнительными горючим. Пришло время по дозору в Новую Зеландию. Там, уходя в один эскадрон, произошла с нами, как с покойниками.

Когда ледяная грядка в Антарктиде, он сам оказался в ледяной юбке. Попробовал, что спасением своим нулею спасения. Но тут ледяной юбкой, он стал не совсем. Под его мачтами напором негнущих стальных тросовых тросовых тросов. Это тут же порвали дельные ледяной льдом, которые неустанно прорывали дрейфующую юбку Лыскова и его товарища. С их помощью «Восток» сумел выйти трещины, вырваться к «Сомову», и вывел его в безопасное место. Многие участники этой спасательной экспедиции получили тогда высокие государственные награды. А в и Борис Лыков был удостоен звания Героя Советского Союза.

— Не в нашей юбке были и другие спасательные операции, в частности, спасение российской дрейфующей станции СП-22?

— Да, к сожалению, пришлось заниматься и этой работой. Станция отплыла по южной юбке в апреле 2003 года после двадцатидневного первого полетных исследований, вызванного расходом Советского Союза. Но не произошло. Большею частью в научные экспедиции пролетели Центральная Арктика, которые ищут огромную роль в формировании погоды Северного полушария. Но штурманские операции, в которой участвовал пред-

составляет доставку угля и бытовых деталей, и зависит по сути от телефонной проводки. «Ведущий Владимирова, Россия снова вернулась в Арктику».

Сначала улететь пришлось почти год. Двадцать леточек перефразирован на высоте 2750 километров. В мае 2004 год от нее оторвался первый уток, на котором была оборудована научно-исследовательская полета. Сить летать со льдами в середине марта долгие был авиации, и они уже готовились к этому – готовили лед, оборудование. Но сначала доставили, по-своему, ледовые массы, скрученные стальные, вугр гринья в джипы. Ничего моего таракана, которое само лопнуло вью полочек.

Уже через полтора после известия об этом был создан оперативный штаб по организации спланированной работы. Из Архангельска за первичным базисом вылетел Ми-26. Его командиром назначили полета-инструктора 2-го Архангельского авиационного В. Трофимова, старшим – старшего штурмана летного отряда И. Цивка, бортомехаником – старшего инженера летного отряда И. Азарова, бортоператором – И. Ермакова. Также в этом самолете работали телеинженер Фрагута в системе мониторинга В. Шапка и И. Саввина, техник А. Никитин, А. Попова, И. Курочкин. В роли флай-инженера выступил генеральный директор авиапредприятия Ю. Давыдов.

Летная группа 3 марта вылетела из Архангельска в Мурманск. Оттуда, пройдя пограничные и таможенные формальности, вылетела на Шпицберген. Облетев вместе-часе лететь по воздушному маршруту (по Шпицбергену это уже традиционная схема) Ми-26 совершил посадку на местном аэродроме и стал сразу же готовиться к полету на СП. Вылет состоялся следующие утром. А путь домом на льду уже отпавшем вылетел Ми-8 МТБ. В том вылетел с ним.

Экипаж «авиамора» должен был найти выходы, перейти на основной аэропорт учиненные коридоры станции, депортироваться там топливом и, как часть груза, вылететь обратно. Заезд на посадку был сложным, но все прошло в штатном режиме. Станция выдала так, будто через нее прошел огромный корабль. Моторы укорачивали ледовые глацеры обломки досок, лунные ямки, бочки... К месту посадки, мы удалось организовать практически все материалы исследования, уникальные приборы и наиболее ценные образцы.

Ми-26 был оснащен дополнительными топливными баками, поэтому в посадке для доставки не нуждался. Да это с его летными весом было и рискованно. А потому экипаж, не выходя двигателей, принял на борту полярников и около двух тонн груза. На все это уже означенные станция, и мы благополучно вылетели. Над воздушной станцией сделали круг полета и легли на обратный курс. В путь должны вылететь чуть раньше Ми-8 и в след за ним пролетев посадку в аэропорту Шпицбергена. Общая протяженность маршрута от него до станции в обратном направлении 1600 километров. Наместник на ослепший арктический лед, обнаружение и установка бензины, от которой усталый лед, летчики быстрее справлялись с поставленной задачей. Как всегда!

— **Артур Николаевич, на кому не спорить еще одной непростой операции — полета на Южный полюс ледяной на самолете Ан-3. — Кого так много говорилось и писалось в самых различных СМИ...**
— Да, был бредовый интерес к этому на информационно. Кто-то не разделял и до сих пор делится, а другая сторона уже в нем. В январе 2001 год было решено осуществлять полетом самолетом Ан-3Т (модификация знаменитого Ан-2) на Южный полюс. Экспедиция приурочивалась к юбилею первого трансполярного перелета Москва — Антарктида, который положило начало использованию отечественной авиации для доставки на северный континент угля. Самолет Ан-3 в полном исполнении был доставлен 5 января на «трассу» Ил-76 в базисный антарктический лагерь Полюс-Хейнс, а 7 января вылетел оттуда на Южный полюс.

Полет длился в 1140 километров, самолетный экипаж с участниками экспедиции на борту улетел в историю севернее севернее посадку на южной «материковой» и неполярной близости к американской станции «Фредсон-Сотт». На полете были задействованы Государственный флот Российской Федерации, а также

зависимы российские отечественные объединений и организации. Участником экспедиции радиально встретили американские полярники, которым мы передали приветствие от Президента России В.В. Путина.

Весь полет Ан-3 пролегался около шестидесяти часов и пролегал в крайне сложных погодных условиях. Длительностью маршрута создавало немалое содержание кислорода в районе полярной зоны Южного полюса. Его уровень соответствовал высоте 3800 — 4000 метров, по этой фактору лететь было тяжело. В частности, по этой причине его делались, но смог загрузиться, и мы вынуждены были временно оставить самолет на месте посадки.

Специально подготовлено — временно, поскольку никто из нас не ожидалось, что самолет вылетит его далеко, хотя пресса и ожидала этот факт на все годы. И мы судялись полета: Ан-3 вылетел в Россию. Прием на государственное базируется на это не исключено не одного рубля, хотя, сами понимали, операция стала немалым затрат.

— **Интересно, а что движет Чингизовым, академиком Государств, а не ученым-полярником, когда задает подобные вопросы? Могут и депутатские задачи встать бы с избитыми, и тут выносятся за материал...**

— **Депутатские обязанности, безусловно, для меня дело святое. И пока есть силы, я буду служить своим избирателям лучше и правды. Но я никогда не был избитым работником, всегда любил просто, дешево, минималистично. В том, скорее, любил бы только моего характера, но и мой профсоюз полярного исследования.**

— **Артур Николаевич, в феврале этого года общеполитическая страна отметила 50-летие начала освоения отечественными исследователями Антарктиды. Провели торжества в Москве, Санкт-Петербурге, других городах...**

— Да, этому событию было предано большое значение. У нас в Государственной Думе состоялся прием, в котором участвовало около сотни полярных летчиков. Добрая слава им исполнили перепосланные Арктики и Антарктики М.М. Шаповалов, И.И. Чернышев, А.П. Морозов, П.П. Мосолов, В.М. Перов, Г.С. Соколов, Б.А. Мельников, В.А. Барков и многие другие. На следующий день было торжественное собрание в Октябрьском зале Думо съезде. От имени депутатов выступил председатель съезда антиарктических экспедиций, депутат Государственной думы СССР Е.Д. Крайнов. В те же февральские дни прошло торжественное собрание в Главном научном центре России по исследованию Арктики и Антарктики — Санкт-Петербургском АНФР, где также было дано высказание оценок гражданским авиаторам.

Давалось к сожалению, что я до сих пор поддерживаю очень теплые дружеские отношения с многими полярными летчиками, как ныне действующими, так и вышедшими из летной работы. Среди них — Иван Федотов Вазон, Владимир Николаевич Петелин, Жорж Константинович Владимир... А в качестве депутата не раз обращался к руководителю «Росавиации» А.В. Неродим, генеральному директору «Аэрофлота» В.М. Овинуку по проблемам развития авиации всего «отечественного» Невандо округа и всегда находил полные понимание.

— **Как известно, проблем этих немало не только в Невандо округе. Весь Крайний Север переживает тяжелые времена. Что Вы скажете об этом?**

— Не могу и до сих пор не могу определиться с тем интеллектуально-присутствия отношении к Крайнему Северу, летчикам и работникам там жидким, которое появилось у нас в первые годы после развала Советского Союза.

Целей огромных у людей нам, депутатом на северных регионах, пришлось добиваться принятия законов «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера», «О переломном гражданке на районы Крайнего Севера и приравненных к ним местностей», «О жилищной субсидии гражданам, выходящим из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей», «О внесении изменений в законодательство Республики Северный Осетия-Алания», «О внесении изменений в законодательство Республики Саха (Якутия)», «О внесении изменений в законодательство Республики Тыва», «О внесении изменений в законодательство Республики Хакасия», «О внесении изменений в законодательство Республики Алтай», «О внесении изменений в законодательство Республики Бурятия», «О внесении изменений в законодательство Республики Дагестан», «О внесении изменений в законодательство Республики Ингушетия», «О внесении изменений в законодательство Республики Калмыкия», «О внесении изменений в законодательство Республики Карелия», «О внесении изменений в законодательство Республики Коми», «О внесении изменений в законодательство Республики Марий Эл», «О внесении изменений в законодательство Республики Мордовия», «О внесении изменений в законодательство Республики Саха (Якутия)», «О внесении изменений в законодательство Республики Северная Осетия-Алания», «О внесении изменений в законодательство Республики Татарстан», «О внесении изменений в законодательство Республики Тыва», «О внесении изменений в законодательство Республики Хакасия», «О внесении изменений в законодательство Республики Чечня», «О внесении изменений в законодательство Республики Чувашия», «О внесении изменений в законодательство Республики Эльдурская», «О внесении изменений в законодательство Республики Ямало-Ненецкий автономный округ», «О внесении изменений в законодательство Республики Саха (Якутия)», «О внесении изменений в законодательство Республики Северная Осетия-Алания», «О внесении изменений в законодательство Республики Татарстан», «О внесении изменений в законодательство Республики Тыва», «О внесении изменений в законодательство Республики Хакасия», «О внесении изменений в законодательство Республики Чечня», «О внесении изменений в законодательство Республики Чувашия», «О внесении изменений в законодательство Республики Эльдурская», «О внесении изменений в законодательство Республики Ямало-Ненецкий автономный округ».

— **Вы привели хороший пример — часть дельт. Будет сложнее — обеспечить его исполнением. Какое влияние на это все окажет на работников. И не только потому, что ограничены материальными возможностями. Поскольку, ставший торжественно — в первую очередь материальной и интеллектуальной дисциплины в государственном аппарате. И с этим тоже приходится бороться.**

— **А ведь гораздо сложнее, потому что понятно, что нам не севернее не прожить. Как и другим авиаторам не выжить без поддержки государства. Тем не менее авиация северных регионов оторвана в своем развитии на многие десятилетия назад. То, что необходимо, термическим трудом можно получить, придется в депозиты. Аэропорты закрылись, техника выработала свой ресурс, опытные специалисты уходят на пенсию, а ведь бы продолжать себя и свои семьи. Цены на авиационные материалы до таких астрономических высот, что лететь отсюда в дальние районы Севера стал для многих недоступным. Хотя ясно, что для страны не имеет настоящего смысла, хотя и критическим образом влияющим на социальное положение народа. Потому что необходимо прожить на большой высоте не было. Решения по этому поводу приняты только одного из вариантов по плану Каравая: «Такое впечатление, что мы никому здесь не нужны. Зарплата не платится, не платят, не платят, не платят. Далеко радио ступенчатое, о телевидении и не говорю. Ручки пропали, а в том и в тридцать пять лет жалко летать».**

По моему глубокому убеждению, на Севере не было бы обильно без того, что вызывает командным метаморфозам, которые с такой скоростью отброшены нам теми реформаторами. А ведь именно они, эти метаморфозы, только широко применяются для развития северных территорий в США, Канаде, Скандинавских странах. Там хорошо понимают, что в условиях бездорожья авиация — единственно средство сообщения, если мы не хотим вернуться к эпохе оленев и других животных Севера. Все мы — и авиаторы, и полярники, и другие жители северных регионов — давали огромную помощь для России здесь, прежде всего благодаря своим Рукиным, а также, безусловно, благодаря авиаторам и полярникам.

И все-таки в отместку. Россия этого никогда не платила и платит, но всегда находила себе силы расширять свое богатейшее наследие. А потому авиация, несмотря на трудности и преграды не позволяет ей быть подобно великой державой. Что касается столь дорогим мне Арктики и Антарктики, то мы будем продолжать их осваивать не только в интересах нашей страны, но и всего человечества.

— **Большое спасибо, Артур Николаевич, за интервью. Успехов Вам в Вашей благородной и многогранной деятельности.**

— **А я, в свою очередь, искренне поддерживаю читателя и коллектив журнала с избитыми — 75 летнему со дня вылета в этот мой первый полет. Надеюсь, он и в дальнейшем будет служить интересам гражданской авиации и авиаторов России.**

Борислав Анатольевич ТРОФИМОВ,
г. Москва.

A prominent Russian explorer of Arctic and Antarctic regions, Hero of the Soviet Union Arthur Chingizov shares his views on history, present day situation and future of Northern Russia and the Antarctic development. As a Vice Speaker of the State Duma of the Federal Assembly of Russia he takes an active part in lawmaking in the interests of people populating remote Northern areas and of civil aviation development in faraway and out-of-the-way places of this country. According to him, absence of reliable ground communications dictates the necessity to develop aviation as a sole mode of transportation which may support normal lifestyle in the Russian Northern regions. Chingizov stands up for State support of Northern areas as the Soviet Union used to do before and the US, Canada and Scandinavian countries are presently doing.

Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
Трошину А.М.

Уважаемый Анатолий Михайлович!
Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт») от всей души поздравляет коллектив редакции журнала «Гражданская авиация» с юбилеем!

Вся трудовая жизнь ветеранов отрасли прошла под воздействием и в тесном взаимодействии с журналом. На первых порах — в учебных заведениях, когда они формировались как специалисты, а в дальнейшем — в качестве руководителей авиационных предприятий, территориальных управлений и структур центрального аппарата МГА СССР.

На протяжении 75 лет, преодолевая все трудности, журнал сохраняет свое лицо, чуждое достоинству и дух авиационного сотрудничества, демонстрируя при этом приверженность вашему общему делу и славным традициям, заложенным на заре нашей гражданской авиации. Высший профессионализм и добропорядочность — это отличительная черта журнала, чем Вы можете по праву гордиться.

Желаем Вам дальнейших творческих успехов, счастья, здоровья и благополучия всем членам коллектива редакции!

Президент Совета
Клуба «Опыт»
И.ВАСИН

Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
Трошину А.М.

В связи со славным юбилеем — 75-летию со дня выхода в свет первого номера журнала «Гражданская авиация» шлем Вам свои искренние поздравления и желаем держать высокую планку полета.

Президент
Международного Сообщества
писателей-авиаторов
Олеги БОБРАКЕВ,
первый заместитель
Международного Сообщества
писателей-авиаторов
Арсения ЛЯХОВИЧ,
поэт Вячеслава ОРЛОВ

Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
Трошину А.М.

Уважаемый Анатолий Михайлович,
дорогие коллеги журналисты!

В год 75-летия со дня выхода первого номера журнала «Гражданская авиация» примите самые теплые поздравления и наилучшие пожелания успехов от коллектива издательства «Воздушный транспорт».

Мы высоко ценим вклад журнала в профессиональную, экономическую и социальную жизнь трудовых коллективов гражданской авиации России и России.

Дорогой Анатолий Михайлович, коллеги! Уполюс вам, здоровья, благополучия.

Нам главный девиз был и остается: «Все вышло, и вышло, и вышло...»

Директор ФГУП
«Центральное издательство
«Воздушный транспорт»
А.ГОЛОВАНСКИЙ

Журналу «Гражданская авиация»

Дорогие коллеги!

Примите самые искренние поздравления в связи с 75-летием выхода в свет первого номера вашего журнала. Мы всегда считали «Гражданскую авиацию» одним из флагманов отраслевой прессы. Сотрудники журнала не раз печатались в журнале «Журналист», поднимали актуальные проблемы объективности и профессионализма в публикации об авиации. Вы всегда подчеркивали, что авиация не терпит приблизительности, а тем более фальша. И 75-летний путь, пройденный вашим журналом, — лучшее тому подтверждение.

С юбилеем вас, дорогие друзья!
Высокого вам неба и новых творческих взлетов.

Геннадий МАЛЫШЕВ,
главный редактор
журнала «Журналист»

Коллегам и друзьям из

журнала «Гражданская авиация»

Сердечно поздравляем вас с юбилеем журнала. Наша газета немного моложе, но это вовсе не значит, что журнал относится к числу «стариков». Мы молоды, потому что всегда в гуще жизни, всегда на острие проблем, которые волнуют нашу авиационную отрасль. А потому живем не старея и далеко, смелее вторгаемся в турбулентную атмосферу событий, какими бы сложными они ни были.

И еще: рынок поставил всех нас на грань выживания. Те времена, когда отраслевая печать держалась на безжалостной поддержке, прошли безвозвратно. Теперь мы живем с вами по печально известному принципу «Уполюс уположащих» — дело рук своих уположащих. Как мерк по своей изначальной профессии желая вас интеллектуальности и твердого курса в заветном кругу.

Сергей БЫСТРОВ,
главный редактор
газеты «Воздушный флот»

Главному редактору журнала
«Гражданская авиация»
Трошину А.М.,
коллективу редакции

Уважаемые коллеги, друзья!

Редакция журнала «Морской флот» — старейшего морского издания России, отмеченного своей 120-й юбилеем, сердечно поздравляет вас со знаменательной датой — 75-летием журнала «Гражданская авиация». Являясь одним из ведущих изданий в области авиации, журнал остается надежным источником информации для многих поколений специалистов «легкого океана» в вопросах международных развития отечественного и мирового воздушного транспорта, достижения российских и зарубежной авиации, деятельности авиационных и авиационных служб.

Аналитические материалы, публикуемые на страницах журнала, позволяют вам на высоком профессиональном уровне и направлены на ускорение развития авиационно-транспортного комплекса страны.

Но важно, как пишет ваш журнал, иллюстрирование каждого титла самолета осуществляется экипаж, главное, что за страницами летчиков в креслах салона десятки человеческого духа.

Так и у вас, дорогие коллеги, за вашими страницами живет высочайшее творчество читателей, с которыми вы на протяжении 75 лет делаете общее дело.

С юбилеем вас, коллеги. Творческих удач, «чистого неба» в делах.

С уважением
От имени коллектива
главный редактор журнала
«Морской флот»
Л.ГРАНКОВ

Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
А.М. Трошину

Уважаемый Анатолий Михайлович!

Поздравляю Вас и Ваших коллег с 75-летним юбилеем журнала «Гражданская авиация» — старейшего авиационного издания нашей страны. Ваш журнал был и остается в настоящее время авторитетным изданием в авиационном сообществе.

Желаю Вам и всему коллективу редакции журнала доброго здоровья, интересных материалов и творческих успехов!

С уважением
главный редактор
журнала «Авиасоюз»
Илья ШАЙСЕРТ

Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
А.М. Трошину

Уважаемый Анатолий Михайлович!

Примите самые теплые поздравления с 75-летием журнала «Гражданская авиация». В начальный период в Полковой авиации и в душе остался поларным летчиком по сей день. Мне довелось работать в 13 высокогорных экспедициях в Арктике, в 13 советских антарктических экспедициях, в семи из которых — командиром летного отряда. Могу Вас заверить, что и там, и там поларники ничего так видно не ждут, как встречи с Большой землей. Но если о деловых делах мы узнавали из писем, то о том, что происходит в отрасли, как работает наша коллекция на материке, из Вашего журнала. Каждый номер его, как правило, зачитывал до дна, в это — считая — высшая оценка читателей, редакторов в очень сложных условиях Арктики и Антарктиды. Спасибо Вам, что не забывали и нас — любя восточные, приходящих из экспедиций и рассказывающих о летной работе, находив свое место на страницах журнала.

Сейчас находится люди, которые пытаются переписать заново историю нашей Родины и отрасли. К счастью, у нас есть журнал «Гражданская авиация», где эта история отражена точно и правдиво.

Искренне желаю Вам успехов в Вашей трудной и такой нужной работе — правдиво историю современности.

Е. КРАВЧЕНКО,
полетный летчик,
лауреат Государственной премии

Главному редактору
журнала «Гражданская авиация»
Трошину А.М.

Дорогой Анатолий Михайлович!

От всей души поздравляю коллектив моего любимого журнала с юбилеем. Все мои полетовые жизни в авиации тесно связаны с ним. На его страницах публиковались мои статьи и очерки, и мне в всегда черпал новые идеи. Все мои сознательные шаги связаны с полетами на Дальнем Востоке. Сейчас в на заслуженном отдыхе, живу на родине Кубани, где родился и провел детство. Журнал вычитываю и читаю до сих пор. Спасибо редакции, что не забывают ветерана.

А.КВАРТИНОВ,
агитатор 1-го класса,
отставник Аэрофлота

НЕЗАБВЕННЫЙ СЛЕД

Анатолию ТРОШИНУ

Ты шел по кручам авиационистов
И в дежурках, где прозвучит нет,
С душою страстной журналиста
Нисколько весь большой свет.

Пути-дороги все светлее
Корреспондентские вояки,
Ты в забытой гавани Сибири
Ходил по краску Земли...

Из тридцатых дальних точек
Со своей темой прилетал,
Публиковал блестящий очерк —
И хороша родной журнал!

И вот возлошло издание наше
На юбилейный пылестал:
Журнал не стал годами старше,
Наоборот, — молодого стал!

И как бы тяжело не бывало
Хранить его от бурь и бед,
Ты тридцать лет — глава журнала,
А это — незабвенный след!

Михайл МЯДВОШКО,
агитатор «Аэрофлота»

Валерия Михайловна Окулова хорошо знают не только в гражданской авиации России, но и в мировом авиационном сообществе. Выпускник Ленинградской академии гражданской авиации 1975 года, он за короткий срок прошел нелегкий путь от рядового штурмана до руководителя крупнейшей отечественной авиакомпании — «Аэрофлота», которую возглавляет уже почти десять лет. Эти годы стали для него и его коллег временем напряженной работы по реформированию компании, формированию ее принципиально нового имиджа, повышению конкурентоспособности на мировом и российском авиарынках, укреплению авторитета в международных авиационных организациях. В преддверии 75-летнего юбилея журнала генеральный директор ОАО «Аэрофлот» — Российские авиалинии» В.М. Окулов ответил на вопросы нашего корреспондента.



Валерий ОКУЛОВ:

«НАМ НИКОГДА НЕ БЫЛО ЛЕГКО»

— Валерий Михайлович, гражданская авиация России переживает, как известно, не самые лучшие времена. Постоянный рост цен на топливо, увеличение расходов на аэропротарые и другие услуги, наконец, стареющий парк воздушных судов — все это ставит перед авиакомпаниями на грани выживания. Появление еще углубляется и медная эволюция на российском авиарынке зарубежных авиаперевозчиков. «Аэрофлот», тем не менее, не только не сдает завоеванных ранее позиций, но и продолжает лидировать по многим направлениям. Как это вам удается?

— Во-первых, сразу хочу подчеркнуть, наша команда поставила перед собой амбициозную, но вполне реальную задачу — вывести «Аэрофлот» на уровень самых высоких международных стандартов, сохраняя при этом все лучшее, что было достигнуто за предшествующие годы. И эта задача, несмотря на все трудности, реально успешно решается.

Впрочем, нам никогда не было легко. А трудности мы всегда преодолевали благодаря напряженному труду, присущий нашим людям честности в работе и высокому профессионализму. Наше руководство хорошо понимает, чего стоит «Аэрофлот», но в состоянии отстоять интересы российской гражданской авиации перед лицом усилившейся международной конкуренции. А потому нежелал расслабиться ни на минуту.

Во-вторых, ситуация в стране и мире ежедневно ставит перед нами множество задач, превращая их в одну из которых не только неудачно — сразу пробаба.

Судите сами. Концентрация авиации в 2005 году резко сыграла на понижение. Рост объема перевозок, направленных в последние четыре года, по существу приостановился. Он увеличился лишь на 3,9 процента и достиг чуть больше 35,1 тысячи пассажиров. А провозы еще были очень радужные.

При этом надо иметь в виду, что основной прирост идет международными чартерными перевозками, а внутри России он еще достигнет до своего процента. Это можно реализовать на уровне гибкого издержек. При таком

просторе, нашей дорожной сети воздушный транспорт не должен считаться рентабельным, он социально необходим. Однако подлинное большинство населения не может им воспользоваться.

Основная причина stagnации авиарынка, как уже говорилось, — стоимость авиалинии. Если в мире расходы на топливо занимают в совокупности примерно от пятнадцати до двадцати двух процентов, то в России это двадцать пять — тридцать два процента. У «Аэрофлота» в прошлом году стоимость топлива в совокупности занимала тридцать один процент, а в бюджете этого года мы заложим уже 32,8 процента. Это составляет не много но мало — 24,5 миллиарда рублей. А что делать российским авиакомпаниям, которые эксплуатируют самолеты только отечественного производства, услуги по топливной эффективности западных на 30–60 процентов? У них доля топлива в совокупности перевозок превышает половину всех расходов.

Чтобы хотя бы как-то уменьшить потери на топливо, в «Аэрофлоте» разработали и реализуют целый комплекс организационно-технических мер по его экономии. Так, в самолете Ту-154 ставим более высокие полки и устанавливаем задерживатели на крыльях, что снижает 2,5–3,5 процента расхода. Занимаем воздушные судья тоже вносят свой вклад. Это выбор оптимальных заливок и режимов полета, взлет на посадку по оптимальным схемам, сокращение времени руления и т.д. Одновременно активно используем так называемую программу «Тонкорень», то есть стараемся заправляться в аэропорты, где топливо дешевле. Как бы странно, оно стоит меньше в Берлине и Варшаве, чем в Шереметьево, а в Санкт-Петербурге, чем в Хабаровске и Владивостоке. Получается: нефтедобывающая Россия платит сырой продукт в другие страны, там из него делают керосин, а мы заливаем его в баки своих самолетов и ведем в Москву, поскольку дома он значительно дороже. Разве не парадокс?

Однако более эффективный путь экономии на керосине — это, конечно, замена топливозаправочных воздушных судов на более экономичные. По этому пути идет все ведущие авиационные меры. Некогда еще в

истории фирм «Боинг» и «Эрбас» не было столь крупных заказов на новые экономичные и комфортабельные самолеты, чем в последние время. Только Китай, который еще недавно ориентировался исключительно на советские воздушные суда, заказал 620 новых авиалайнеров западного производства. Более того, приняв решение о приобретении сотки пятнадцати самолетов семейства «А-320», Китай вывел тендер на сборку и производство у себя воздушных судов «Эрбас». И это при том, что Россия по многим параметрам является более продвинутой страной для организации такого производства. У нас есть все и авиационная наука, и кадры специалистов, и огромные производственные мощности, которые сегодня просто напросто простаивают. Но результат, как видим, совсем не в пользу России.

В «Аэрофлоте» сегодня шестидесять восемь процентов парка составляют отечественные самолеты и тридцать два — иностранные. Коллективное соотношение основано на в пользу «Эрбас» и «Боинг», но страна от них гораздо больше — летит шесть процентов. Потому мы проводим замену отечественных машин на зарубежные. В частности, уже в этом году приобретены два «Боинг-767», три «А-321» и три «А-320». Кроме того, во втором квартале в расписании авиалинии еще один «Боинг-767», летящий в аренду. Если же заглянуть чуть дальше, то к 2010 году в нашем парке будет до тридцати семи «А-320», которые заменят Ту-154. А отечественные Ил-86 и Ту-134 полностью выведут из эксплуатации, предание их нашим дочерним предприятиям на внутреннем рынке и чартерной компании — для полета по рублю, где эти суда превосходят по экономии и экологическим параметрам. Завершаем мы и модернизацию перспективного дальнемагистрального самолета нового поколения, но это тоже отдельный разговор.

Конечно, нельзя сбавлять газы в эксплуатации не новых, а «подержанных» иностранных самолетов в «нездоровой» до степени до пятидесяти лет, как это делают некоторые российские авиакомпании. На первый взгляд, это вроде бы продлительнее, поскольку новые самолеты значительно дороже. Но это не наше дело.

Эксплуатация старой техники уже сама по себе обременительна, а через несколько лет старые самолеты не только не будут отвечать все возрастающим требованиям, но и вообще потеряют свою ценность.

А как же новые самолеты российского производства — дальнемагистральный Ил-96-300 и региональный ИР-97?

— Ситуация с Ил-96-300 хорошо известна. В нашем парке их шесть единиц. Полупароходная конструкция эксплуатации этого лайнера в прошлом году нанесла «Аэрофлоту» ощутимые убытки и поставила нас в трудное положение перед пассажирами. Тем не менее за счет умелого минерализации парком все свои обязательства перед ними мы выполнили. Сейчас проблема в том, что авиаремонт слишком велик занемало для работы систем и оборудования данного самолета, а без этого трудно говорить о надежной и эффективной его эксплуатации. Тем не менее надеемся, что все мероприятия, предусмотренные графиком и третьим этапом программы ввода в строй Ил-96-300, будут выполнены, но это, сама понимаете, зависит не от нас. О региональном ИР-97 мы тоже говорили уже на рзд. Самлет такого типа нам, бесспорно, нужен, иначе «Аэрофлот» не поднимет бы контракт на его производство. Более того, судите эти, мы внесли свой вклад в поддержку отечественного производства, но как будет обстоять дело в действительности, покажет время. Во всяком случае мы серьезно рассчитываем, что проект будет реализован в полном соответствии со всеми условиями контракта.

— Хорошо, Валерий Михайлович. Но ведь на проблему топлива, на обесценивание самолотного парка, на многие другие проблемы мы среди авиакомпаний, в том числе «Аэрофлот», не в состоянии решить без государственной поддержки. Что Вы можете сказать по этому поводу?

— Тема государственной поддержки и бизнеса в последние годы приобретает у нас чрезвычайно популярную окраску. О ней говорят по радио и телевидению, пишут в газетах и журналах. При каждом подобном случае, будь то задание коллеги министерства, сведения в Государственной Думе или другое значимое мероприятие, поднимаем эту тему и мы, руководители авиакомпаний и предприятий гражданской авиации. Но ощутимых результатов пока, к сожалению, немного.

Взять ту же ставку топлива. Пока законодательно не будет установлена норма обязательного альтернативного топливоснабжения в аэропортах, цены на керосин и горюче-смазочные материалы будут только расти. Миллионы некуда добровольно не отдадут от сверхбизнеса. Нет если у него появится конкурент, ситуация может измениться. Но установить эту норму может только государство. В большинстве стран Европы и в Америке такой порядок существует давно. Почему бы России не последовать их примеру хотя бы в крупных аэропортах? Например, с обычным перевозом керосина для миллионов пассажиров в год. Но вопрос никак не решается до сих пор.

С обесцениванием парка — тоже путь к большому стаду авиационной. Отечественных самолетов в мировом количестве нет, и в ближайшие годы они вряд ли появятся. Летать же нужно сегодня, иначе запорные конструкции вылетят нас не только в международном, но и с внутреннего рынка авиационных. А приобретение воздушных судов зарубежного производства обходится таким количеством таможенных пошлин, что мало кому не покажется. Скажете, что наша страна мари она достает едва ли не сорока процентов стоимости машин? Правда, летать вряд бы тронулся. Невозможность такой практики находит понимание в Мировой России, однако возмездия нет. Остаётся верить, что вопрос все-таки решится.

А проблема конкурентоспособности компаний? Есть ли реальная поддержка отечественных авиапроизводителей со стороны государства? Непростой вопрос даже для «Аэрофлота», где государство владеет 52 процентами акций. Мировой опыт, в том числе немало достигнуто успехов в процессе глобализации Китая и Индии, укажет тому, что государственное участие в компаниях, которые провозны стать «мировой

картонкой» страны, обеспечить ее экономический прорыв, может быть большим. Гражданское авиационное и другое случаи по исключению. Увеличение мощностей государства — это и субсидии, и международный лоббизм своего бизнеса, и вытормозы кредиты, и прочая поддержка — может стать залогом успеха авиакомпании. Конкуренция в мире настолько велика, что любое государственное вмешательство, способствующее повышению эффективности бизнеса, должно только приветствоваться.

Более того, результаты опроса общественного мнения, проведенного совсем недавно ВЦИОМ, показывают, что больше половины россиян считают: крупные предприятия и компании, имеющие стратегическое значение для страны, должны находиться или частично, или полностью в государственной собственности. Наше компания, как известно, входит в список приоритетных стратегических значений, устойчивость которых не только имеет важнейшее значение в экономическом развитии России, но и обеспечивает ее безопасность.

«Аэрофлот», по мировым стандартам, — стрелка по размеру авиакомпании. Тем не менее его суммарные доли в суммарных доходах отрасли составила в 2004 году тридцать один процент, в объеме полученной прибыли — пятнадцать, в объеме чистой прибыли — пятнадцать восемь процентов. В том же году в бюджет перечислено 4 млрд. 470 млн. рублей налогов всех уровней. А выплаты на социальные нужды по одному социальному контракту и отчисления в Пенсионный фонд составили 1 млрд. 348 млн. рублей. Кроме того, перечислено 425 млн. рублей дивидендов.

Однако в списке ведущих авиационных государств имеет лишь небольшие доли акций, и многие из них неэффективны. Между тем, Германия, Франция, Китай поддерживают государственную собственность в своем секторе, инвестуют на весьма конкурентоспособных уровнях, обеспечивая глобальную конкурентоспособность. Думается, это очень правильный подход к государственному управлению.

Мировая практика показывает, что наиболее успешна схема, когда в стране существуют один-два национальных авиапроизводителя, а остальные компании являются федеральными, то есть иностранными. Именно таким сочетанием руководствовались правительств Германии и Франции, когда «загонили» миллионы перевозчиков в «Люфтгангу» и «Эр Франс». А в Китае бизнес стал авиационный бизнес был объединен в единую сеть, затем — в сеть, а в перспективе мы даже ourselves этого дав. Таким путем развивается и поддерживается крупный национальный бизнес, создаются отечественные компании, которые приобретают мировую значимость и по своим масштабам становятся глобальными.

Словом, государственная поддержка дает возможность нормально развиваться и осуществлять бизнес, расширять производство, способствует созданию благоприятного инвестиционного климата. А это в свою очередь позволяет обеспечить конкурентоспособность и устойчивость авиационного, без которой Россия вряд ли удержит свое достойное место в глобальном развитии мира.

— Но, видимо, и сами авиакомпании не должны уповать лишь на помощь «сверху». Ведь за них никто не будет заниматься во внедрением новых технологий, но развитием партнерских отношений, но укреплении инфраструктуры. Не о том ли говорит слог «Аэрофлота»?

— Не хочу винить нас или, пусть это будет угодно, но то, что компания не стоит на месте, а постоянно идет и находит новые ресурсы для повышения эффективности своей деятельности, — это факт.

Важнейшей войной для нас стало началось в июне 2005 года строительство аэровокзального комплекса Шереметьево-3. Тут и я могу быть долгим и болельщиком, но улетел менеджмент «Аэрофлота» сдвинул дело с мертвой точки. В декабре прошлого года Совет директоров рассмотрел вид этого строительства и констатировал, что ведется оно в соответствии с графиком и на высоком качественном уровне. Мы твердо рассчитываем, что к концу 2007 года комплекс вступит в строй. Это позволит компании решить массу вопросов, связанных с улучшением обслуживания пассажиров, связанной с улучшением обслуживания пассажиров, связанной с партнерскими, повышением уровня авиационной безопасности, и ряд других.

Совет директоров также уполномочил менеджмент компании обратиться в соответствующий орган исполнительной власти с предложением ускорить развитие транспортной инфраструктуры аэропорта. Речь, в частности, идет о строительстве до Шереметьево нового метро через город Химки и расширение Ленинградского шоссе на участок до аэропорта. Выполне этот комплекс работ, Москва с полным правом может сказать, что стала обладателем современного вида, а конкурентоспособность «Аэрофлота» повышается многократно.

Продолжается активная работа и по внедрению новых перевозочных технологий. Мы уже ввели ребрформацию авиаперелетов, в ближайшее время можно будет перейти на оплату билетов по кредитным картам.

В.М. Осудин и компания, Президент Российской Федерации, председатель Совета директоров ОАО «Аэрофлот» — Российский авиационный В.П. Иванов на строительстве терминала Шереметьево-3.



На память о полете



Почти сорок один год назад, в октябре 1965 года, в нашем журнале был опубликован очерк о командире 206-го летного отряда Николае Алексеевиче Сафронникове «Кто летает в самых больших». Отряд самых тяжелых по тому времени самолетов Ту-114 в течение всего времени своего существования не имел ни одного летного происшествия, а его командир впоследствии стал заслуженным пилотом СССР. Аналайнер Ту-114 вот уже много лет стоит на вечной стоянке в московском аэропорту Домодедово, откуда на нем выполнялись прямые беспосадочные рейсы из Москвы в Хабаровск и обратно.

В преддверии юбилея журнала Сафронников по старой памяти заглянул к нам в редакцию и показал редкую фотографию. Ее история оказалась интересной, и мы попросили заслуженного ветерана рассказать о ней на страницах нашего издания. Вот его рассказ.

Э то произошло в феврале 1963 года. В Москву из Англии должны были прилететь сто семейств известных бизнесменов и промышленников. Предполагалось, что их должен принять сам Никита Сергеевич Хрущев. Видимо, по этой причине англичане решили воспользоваться нашим авиалайнером Ту-114.

Тогда эти самолеты базировались в аэропорту Внуково. Командиром отряда Ту-114 был талантливый руководитель и замечательный летчик Александр Константинович Витковский, которого все мы очень уважали. Участник Великой Отечественной войны, совершивший более двухсот боевых вылетов, он первым освоил полеты на этом турбовинтовом гиганте, установил на нем ряд мировых рекордов по дальности, грузоподъемности и скорости полета. В июне 1963 года А.К. Витковскому присвоили звание Героя Социалистического Труда, а спустя десять лет – звание заслуженного пилота СССР.

Выполнить чартерный рейс на самолете Ту-114 в Лондон предстояло из аэропорта Шереметьево. Тогда этот бывший военный аэродром только начинали осваивать в Аэрофлоте. Пассажиры оформляли в небольшом аэровокзальчике, который находился на месте нынешнего Шереметьево-2. Рассказывают, что военные передали нам аэродром по личному указанию Н.С. Хрущева, а инициатором этого был выходящийся, на мой взгляд, государственный деятель Е.Ф. Логинев. Тогда Евгений Федорович был еще начальником Главного управления ГВФ и ге-

нерал-полковником авиации. В июне 1964 года он возглавил только что созданное Министерство гражданской авиации СССР, а позднее получил воинское звание «Маршал авиации».

Для выполнения столь ответственного рейса был выделен опытный экипаж в составе командира корабля Н. Торицына, второго пилота Н. Гуреева, штурмана В. Крята, бортинженера Б. Хлыновского и бортрадиста В. Алебинского. Старшим в экипаже назначили меня, занимавшего в то время должность заместителя командира эскадрильи.

До Лондона летели по существу пустыни. На борту, кроме экипажа, находились лишь два представителя британского посольства в Москве. Погода в аэропорту Хитроу, где предстояло приземлиться, не радовала. Там стоял густой туман с видимостью двести метров. Но экипаж хорошо знал аэропорт по многократным полетам туда еще на Ту-104: размер взлетно-посадочной полосы, светосигнальное оборудование, курс-гидссадную систему, отленную работу диспетчеров по контролю положения самолета на предполетной трассе. Мы понимали: заход на посадку должен быть предельно точным. Даже при незначительных отклонениях немедленно последует команда об уходе на второй круг и запасной аэродром. Но нас это не смущало, поскольку заправка топливом позволяла уйти на запасной аэродром в любую точку Европы.

Приземлились без одного замечания. Машина сопровождения привела

Ту-114 на стоянку, где самолет тут же был окружен полицейским кордоном. А через два часа вылетели обратно в Шереметьево.

Бизнесмены и промышленники, возглавляемые Роем Томсоном, находились в Москве два дня. О чем они договорились с советским руководством, я не знаю, но настривать у всех было приподнятое. При посадке к аэропорту Хитроу в пилотскую кабину зашел генеральный директор всемирно известной швейцарской фирмы «Омега» Джордж Фикстер и поинтересовался, все ли готово к приему самолета в Лондоне. Я сказал ему, что погода на пределе, но оборудование самолета и аэропорта позволяют произвести посадку в таких метеословиях.

Посадка, как и в прошлый раз, была выполнена безупречно. После приземления господин Фикстер сердечно поблагодарил экипаж, а мне и старшей бортпроводнице Наташе Арутюняновой вручил по золотым часам.

— Я хочу, — сказал он, — чтобы у вас осталось воспоминание об этом замечательном событии.

Наш полет вызвал широкий резонанс в английской прессе. Она писала, что русские преуспевают в развитии авиации, а советский Ту-114 не имеет себе равных и может произвести посадку в самых сложных метеословиях.

г. Москва.

По снимку: Джордж Фикстер в Николае Сафронникове после успешного завершения полета.

Фото из личного архива автора.

Ветеран Великой Отечественной войны

Николай Петрович Столяров в юности мечтал стать летчиком.

В 1940 году он поступил в политехникум им. Моссовета и одновременно стал заниматься в Тушинском аэроклубе.

Но война изменила все планы. Учеба прервалась и в техникуме, и в аэроклубе. Вместо занятий пришлось копать противотанковые рвы в районе Завидова. А потом – фронт, служба связистом в 22-й артиллерийской дивизии прорыва Верховного Главнокомандования.

После боевой путь от белорусской реки Сож до Берлина, где в числе других воинно-победителей ему посчастливилось поставить подпись на одной из колонн поверженного Рейхстага.

После демобилизации окончил Всесоюзный юридический заочный институт, работал на различных должностях в органах внутренних дел и в системе Госкоминтуриста СССР.

Награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны, а также двадцатью четырьмя медалями, включая «За боевые заслуги», «За Победу и Свободу» Польской Народной Республики,

«За отличную службу по охране общественного порядка» и «60 лет освобождения Белоруссии» (Республика Беларусь).

И.П. Столяров – заслуженный работник МВД СССР и отличник Госкоминтуриста СССР.

Недавно ветеран завершил работу над книгой воспоминаний. Отрывок из нее предлагаем вниманию наших читателей.



И РАСПИСАЛСЯ

В январе 1943 года нас призвали в Квартале Армяно. В Квартале анализ с присягой. Проводили нас девушка, ребята, что помолодеж. взрослые. В военкомате со слезами, смехом, подмигиваям рассдволяли нас все провожающие и указали домом. Нас отправили пешком до железнодорожной станции Решетниково, а оттуда в Калинин. Из Калинин направили в Сулугер, в лесу Марийской АССР в 31-ю запасную бригаду. Там стал копать солдатскую яму.

В июне 1943 года был переведен в 5-й запасной полк связи (г. Борский), где усиленно готовили на нас связистов. Изучали радиодиагностику, морскую и проводную связь. Из Борского в сентябре того же года нас, группу ребят, отобрав, погоя по строю, майор Головаев, начальник связи 22-й артиллерии, и привез в деревню Щурово, что под Колоной. Здесь формировался штаб дивизии во главе с полковником Корольевым. Меня направил в батарею управления, которой командовал капитан Алексеев, пожилой человек, до призыва работавший директором завода, а командиром взвода связи был младший лейтенант Аляшков. Старшим сержантом, у которого мы были в прямом подчинении, был Максим Петров, австрайский рыбак, рыбка 26–27 лет от роду. Остальные были все одновозрасты.

Из Колоны штаб дважды грузился в товарные вагоны для отправки на фронт. Первый раз в связи с возможной диверсией был возвращен, второй – дошел. Прибыли в Белоруссию. Была глубокая осень. Выступились в 50–60 километрах от линии фронта, который проходил на нашем направлении по реке Сож. На боевые позиции прибыли своим ходом.

Дивизия была маневренной и большой огневой мощи. Восточный резерв Главного командования в составе 1-го Белорусского фронта, она периодически переводилась по 4-му арктическому Игнатову, по 5-й или 9-й армиям Белова и Чуйкова, в зависимости от решенных задач. Больше семи-восьми дней на одном месте не

НА РЕЙХСТАГЕ

дисциплинировались. Немец хорошо знал дивизию, и его авиация приносила нам немало бед.

По прибытию на реку Сож оцепились, обустроили блиндажи, траншеи. Это был наблюдательный пункт дивизии. У самой воды выкопала траншею пехотца. На противоположном берегу борского окопался немец. В такую погоду слышим был звук губной гармошки и брелочные колокольки. Штаб дивизии находился в четырех-пяти километрах в тылу, и мы, наткнув провода, постоянно поддерживали связь. Были у нас и переносные радики, но ими, как правило, не пользовались. Связь часто прерывалась, и приходилось эти пять километров пробегать, держа в руке провод, копать и устранивать в нем дырки. Примерно в середине этого расстояния была промежуточная станция – небольшой блиндаж в один кабат и телефон. Там дежурили один или два связиста.

На реке Сож мы стояли сравнительно долго, пока готовили наступление. Перед ним проводилась разведка боем. Наступление завершили освобождением города Гомеля. За эту операцию дивизии было присвоено звание «Грозьиская», в нем сбились близкородственники Верховного главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина от 26 ноября 1943 года. Дальше были близкородственники за Мозырь и Калининск, Бобруйск, всего – четырнадцать.

В январе–феврале 1944 года была тяжелой операция по освобождению Мозыря и Калининска, а также Рогачева и Жлобина. В эти бои являлся линия. Связь приходилось давать в неблагоприятных условиях, через заснеженные болота, лед проваливался, оказывались в

воде и на морозе. Немец оказывал жесточайшее сопротивление. Потери были очень большие. В ходе одной из операций мне пришлось давать связь на НП командира бригады полковнику Озерскому (на вооружении этой бригады были 76-мм пушки и минометы, они зачастую швырялись на прямую наводку вперед пехотцы). Была ранена вся, непрозрачная группа. Вперед НП прострелилась пойма небольшой речушкой, а за ней немедля перебрался. Дня два часами полковник смотрел в стереотрубу. Адъютант делал записи и отсылки на карты и звонил по телефону на наблюдательный пункт дивизии. Началась артподготовка. Минут двадцать была наша артиллерия. Потом пошли паника. И вдруг в этой панике они стали застреливать и гореть как свечи, добитые немцами. Командир бригады был вне себя, по телефону кому-то кричал, а за ней снаряд претивым попаданием накрыл этот крошечный блиндаж. Командир погиб, адъютант был ранен, а я, контуженный, с тремя переломанными ребрами, попал в медицинкаб. Как потом узнал, операция сорвалась. Были большие потери с нашей стороны.

На станции Жлобин разведчики обнаружили вагон с шоколадом и другим сладостями. Нас подождали, мол, не ешьте шоколад, так как с порочным снайпером простреливал все подходы к вагону. Мы с Шурининым и Артемьевым ринулись на это рискованное дело. Алехин приврал, верно отвлел снайпера, а мы с Артемьевым по-настоящему добрались до вагона. Набрали два мешка шоколада, конфет, печенки и благополучно вернулись. Вот была радость.

После этого наступлений была передышка. Мы окопались, зорко обустраивали в лесу в районе города Речичи. Здесь встречали вояку. На опушке леса на партийном собрании меня пригласил в партию.

Вскоре началось второе наступление. Начался бой по разрушению и ликвидации бобруйской группировки немцев. Бой был тяжелый и длительный. Досталось и нам по первой линии. При наступлении со мной произошла такая случай. Тяну я связь на опушке леса с двумя катушками и аппаратами за плечами. Работа пошла, запертели кабели. Вдруг из леса прямо на меня выходит группа немцев. Они поднимают руки, кричат: «Рус, плени!» Оказался бой, и подошли аппарат, звание в штаб я слушалось, а немцы прут и прут из леса. Кричу им: «Назад!» Они остаются с поднятыми руками. Тут подошли наши ребята. Заставили немцев сложить в егору оружие и построиться. Ребята повели нас в штаб, а в дальнее попутно связь. Вдруг слышу крик в колонне. Бросая катушки, побегом туда с автоматом наготове. Оказалось, что один немец, офицер, бросил под себя гранату. Сам погиб и несколько человек ранен. Наши оказались все целы.

В Бобруйске была окружена большая группировка немцев. Трофеи достались исключительно богатым. Мы по существу переросли всю свою связь. Наши 250-метровые деревянные катушки с нукаваным кабелем и такие же телефонные аппараты поборосили. У немцев взяли 500-метровые катушки с хорошим стальным кабелем в хорошем полиэтиленовой обмотки. Катушки ставились на станок из пустотелых железных трубок, на ламках за спиной. Очень удобно тянуть связь, хотя и несколько тяжелее. На опушке немцушка небольшую машину, находил «Виллиску». Завел, работает, поехал. Ребята ко мне, «неможко посподия и рещали взять ее с собой. Вот где мне пригодился навык управления трактором ХТЗ. Я быстро освоился с машиной и ездил на ней до реки Буг, те леса до нашей границы болышия.

Мы рассказали еще об одном происшествии со мной в период этой операции. Это было во время наступления. Тянул я связь через болотистую местность. Шел быстро, вдруг вижу под ногами каки-то провода. Осмотрелся вокруг и понял, что попал на минное поле. Кругом эти тонкие провода, как паутина, и подосаждены к замаскированным коробочкам. Минуты думал, что делать. Не шевелился, подождать аппарат и удачно довелось до штаба. Попросил стоять около часа, пока парашют саперы. Выполнил время, все говорили, что я родился в рубашку.

В августе ранним утром форсировали реку Буг. Это утро врезалось в память восхода багрового солнца, переправой по лентонному мосту и выходом на границу с Польшей. Через несколько дней были в Праге, предместьях Варшавы, где нас немцы очень серьезно потроляли. Командование решило, видимо, взять Прагу с ходу, но подготовились на мощную оборону. Пред мы разобрали технику и оказались, немцы нас день и ночь бомбили и обстреливал из тяжелых орудий. Принесли мы здесь тяжелые потери. Серьезную катушку получил Павел Яковлев, наш командир взвода.

Когда взяли Варшаву, город был в развалинах, из подвала выносили плачущие люди, обнимали нас, благодарили за освобождение.

Одна из зим — Сандаровская операция за Вислой. Оказалось мы на нем основательно, бьёмся и два-три ноката, ибо немцы постоянно обстреливали и бомбили. Принадлежало часто бегать на лыжах. Далась Одр, к которому прибавился с тяжелыми бомби. Подошли к Одре зимой, но вскоре нас бросили в Померанию на вырвучу 2-му Белорусскому фронту. После взятия Штеттина была неболь-

шая передышка, а затем опять вернулись к Одре. Надо сказать, что за эту операцию я был представлен, как говорил команд Алексеев, к государственной награде — ордену Красного Знамени, и мне дали отпуск на десять дней с усиленным питанием. Этот отпуск я провёл на промежуточной станции, где дежурили Смолин и Юнусов — ложной убае, он у нас был как бы поговором, хорошо готовили пель, кашу и супы.

Надо же было случиться, что как-то ночью на станцию приехал начальник связи Голованов и стал требовать у Юнусова выливки и закуски. Я спал, проснулся от шума, увидел, что он трясет Юнусова за воротник. Я встал, выхватил гильзетел и на голову, ударил его рукояткой по шее. Вымачис его ардокат. Как я не выстрелил в него, не знаю. Утром приехали из «СМЕРЩА» и меня забра-



ли. Дней пять вели допрос. Дело шло к штрафбату. Но потом отпустили. Заступился командир дивизии Зражевский. Много сил приложил Алексеев, да и многие ребята говорили о Голованове истинную правду. Мы всегда удивлялись, как этот человек мог быть в такой должности. Он странно боялся быть на передовой, всегда был подбитый. Естественно, отпуск свой закончился, награждать лист был отозван.

Там же, в Померании, я подобрал место с кошкой и приспособил его к своим делам. Но случалась и тут беда. Алексееву нужно было куда-то ехать и он попросил меня подвести его. Поехали, место было песчаное, и на опушке леса сползлились со створеные «Виллисков». Кошкин смачо, Алексеева еще выпаладе из него и отпелки в сабант. Но он меня и здесь защитил. Действительно, вина была водителе «Виллиску», но следствие все равно вела.

Из Померании снова вернулись к Одре. Был апрель, тепло. Наблюдательный пункт дивизии находился как раз напротив Кустрицкого плацдарма. Необходимо было дать связь на наблюдательный пункт, который делался развалили на плацдарме. Плацдарм был небольшой, как говорил, 1,5 километра ширины и 500 метров в глубину. Река Одр в этом месте была сравнительно широкой. Возглавил группу Максим Петров. В нее вошли и я и Артемьев. Готовились тщательно, затем ночью на лодке отчалили от берега. Максим на восток, а я опуская провод с грузилом на дно, Артемьев разматывал катушки. Отплыли метров 300-350, как нас услышал немцев, стал осажать артиллерия и обстреливать. Лодку пробило, стала внутри течь вода. Мы быстро развернулись, поплыли назад, но лодка стала тонуть. Вот тут я Артемьевым мы стали прощаться с жизнью. Вода холодная, в одежде пальть тяжело, да и

всюду в лесов плохой. Если бы не богатырская астралажная сила Максимка, не видать бы нам с Артемьевым Берлина.

На Одре گرفتись к наступлению на Берлин. Техники было зарыто в землю много (самолетные орудия, пушки, минометы, «катюшки»). На нас наблюдательный пункт пришел Г.К. Жуков. Здесь я его увидел в первый раз. Наблюдательный пункт нам разводчик соединил в лесу, ленту на мажурских соснах. Хорошо замаскировал. Немцы его так и не обнаружили. Минуя минут 15-20 рассматривал противоположный берег в стереорупор. Ступился, переговорил по телефону и уехал. Через несколько дней, ранним утром, точнее затемно, началось артиллерийское. Через полчаса все было заложено дымам. Орудия перегарывали, артиллеристы махали фуфайки и окутывали стволы. Это был маневр, который да. Стоя лодка с лентой стала перегарывалась на плацдарме и далее в наступление. Немцы отчаянно сопротивлялись. Потери были очень большие. Стали брать в ленту из боевые судийные расчеты, из нашей батареи ушло человек пять. Никто не вернулся.

Так, с боями и потерями, маневрируя вдоль фронта, мы продвигались к Берлину. Когда вошли в город, еще сложнее стало.



давать связь. Провода тянули через разрушенные дома, завали улицы. Хотя из уцелевших домов из окон видели были вывешены белые полотнища и простыни, но то тут, то там развалились вывески, но говорили о постоянном артиллерийском обстреле. Связь постоянно рвалась, наблюдательный пункт и штаб также постоянно в дымок. По всему чувствовалась приближение развязки. Один вопрос все интересовал — Рейкстаг и Гилерс. 30 апреля стрельба стала стихать. Наблюдательный пункт одной из наших бригад, что был прямой назердой, был уже в километре от Рейкстага.

Второго мая, бросив все, мы побжали в Рейкстаг. В самом здании была зала стрельбища, внутри все горело, а мы искали кабинет Гилера. Никто толком не мог сказать, какой из кабинетов его, но один особенно большой, в котором горел краснейший ковер, мы посчитали за гилертовский. Вышли из Рейкстага, видим, слышу на колоннах, и мы решили оставить свой след. Наше свободное место на второй колонне справа, я встал на спину Алексея Шурыгина и начался уличный, вернее, головастый: «ЮШШШ!» и перечислил фамилии всех своих ребят: Петров, Стариков, Шурыгин, Скобортатов, Артемьев, Смоловкин и другие, поставил нилло. Так пришла Победа.

г. Москва.



Эпоха великих перемен «Авиационных линий Кубани»

Авиакомпания «Авиационные линии Кубани», аффилированная с «Русско-Азиатской инвестиционной компанией» (РАИНКО), на будущий год отметит свое семидесятипятилетие.

Стремительно приближаясь к своему юбилею, компания вступила в новый этап развития. Первый шаг в этом направлении – разделение аэропортового и авиаперевозочного бизнеса. Руководство предприятия планирует к лету текущего года выделить из «Авиационных линий Кубани» две самостоятельные структуры: «Международный аэропорт Краснодар» и «Территориальное агентство воздушных сообщений «Кубань».



Адаптация к новым экономическим условиям была непростой, однако сегодня с уверенностью можно констатировать: «Авиационные линии Кубани» вступили в новый этап развития и, активно укрепляя уже завоеванные позиции, осваивают все новые рубежи. Об успехе компании «АЛК» сегодня свидетельствуют и возрастающие год от года объемы перевозок, и новые маршруты. Компания неоднократно становилась лауреатом и победителем национальной авиационной Премии «Крылья России». В нынешнем летнем сезоне она поставила перед собой цель еще больше укрепить свои позиции как одного из лучших авиационных перевозчиков юга России.

Сегодня в «Авиационных линиях Кубани» стараются, сохраняя все прежние добрые традиции, накопленный за десятилетия опыт органично сочетать с новыми веяниями, с тем, что диктуется законами рынка. Это один из основных подходов к исполнению наложенных на «АЛК» функций, гарантирующих не только успех, но и стабильное развитие на протяжении многих лет.

В отрасли подходит к завершению процесс разделения авиапредприятий на авиакомпании и аэропорты. В рыночной экономике такое разделение существование вполне реально. «Авиационные линии Кубани» официально приняли решение о таком разделе в конце прошлого года на заседании Совета директоров акционерного общества. Планируется, что из авиакомпании будут выделены два самостоятельных предприятия: «Международный аэропорт Краснодар» и «Территориальное агентство воздушных сообщений «Кубань».

«Авиационные линии Кубани» аффилированы с «Русско-Азиатской инвестиционной компанией» (РАИНКО), генеральный директор которой Андрей Загорский убежден, что разделение позволит более успешно развивать все три направления бизнеса:

Добро пожаловать на борт «Авиационных Линий Кубани»!

авиаперевозки, аэропортовую деятельность и продажу перевозок. Кроме того, это позволит увеличить капитализацию каждой компании.

— У нас нет планов их продажи, — говорит он. — Наоборот, тем самым мы намерены дать новый импульс к дальнейшему развитию каждого предприятия.

Учредители «Авиационных линий Кубани» в свою очередь, подчеркивают, что на данном этапе структурных преобразований продажа авиакомпаний вообще не рассматривается.

— Владею двумя аэропортами (Краснодар и Геленджик), мы считаем продажу авиакомпаний не самым лучшим шагом с точки зрения ведения авиационного бизнеса, — говорит они.

Для привлечения инвестиций и управления авиационными и аэропортовыми активами «Русско-Азиатская инвестиционная компания» создала отдельную структуру ООО «Аэропорты Юга». Цель ее — развитие как авиакомпании «Авиационных линий Кубани», так и агентства воздушных сообщений «Кубань» и трех аэропортов — Краснодар (Пашковский), Анапа и строящегося Геленджика. После выделения ОАО «Территориальное агентство воздушных сообщений «Кубань» сосредоточится на продаже авиабилетов различных авиакомпаний и туристических путевках. В аэропорту же Краснодар уже началась реконструкция зала международных авиалиний. Также продолжается модернизация топливозаправочного комплекса.

Таким образом, после выделения каждого бизнеса компании будут работать по-новому, самостоятельно развивая направления своей деятельности. Это позволит предложить клиентам услуги более высокого класса, создать ряд конкурентных преимуществ. В результате же — нарастить объемы пассажиропотока, увеличить прибыль как аэропортов, так и авиакомпаний.

Когда мы говорим, что «Авиационные линии Кубани» вступили на новый путь развития, это отнюдь не означает, что за все позитивные изменения придется платить пассажирам, уже привыкшим за последние годы к высокому обслуживанию, разумной ценовой политике предприятия. Даже недавно принятое решение о введении топливной надбавки (увеличение цены билета на 15–20 долларов) у «Авиационных линий Кубани» оказалось самым незначительным по сравнению с повысившимся тарифами других авиакомпаний.

В 2005 году, через аэропорт Краснодар различными авиакомпаниями перевезено более миллиона человек. Свыше 40 процентов пассажиров воспользовались рейсами именно «Авиационных линий Кубани». Кстати, тенденция постоянного увеличения пассажиропотока у авиакомпаний наблюдается с 2002 года. Это связано как с открытием новых рейсов, так и, безусловно, с улучшением качества сервиса. Приоритетным направлением для «Авиационных линий Кубани» является маршрут Краснодар — Москва — Краснодар. Количество перевезен-



ИСКРЕННЕ РАД возможности поздравить коллектив журнала «Гражданская авиация» с юбилеем. Видно, что и журнал, и компания «Авиационные линии Кубани» почти одномоментно — 75 лет исполняется в следующем году и нашему предприятию.

Все эти годы журнал «Гражданская авиация» — верный друг и надежный партнер. Кто определяет успех издания? Читатели. Если издание читают, значит, оно популярно. Кто создает эту популярность? Журналисты, редакторы. Если они профессионалы, то изданию обеспечен успех. Сегодня можно с уверенностью сказать, что журнал «Гражданская авиация» стал своеобразным компасом в информационном море авиабизнеса. Журнал для профессионалов.

От себя хочу пожелать поздравить весь коллектив издания с 75-летним юбилеем и пожелать дальнейших успехов, творческих идей, процветания и благополучия. Пусть осуществляются ваши замыслы и планы, тем самым способствуя дальнейшему развитию издания, который внесет заметный вклад в укрепление авиатранспортной отрасли страны.

Юрий СТОРЧАК,
генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Краснодар»

ных пассажиров здесь из года в год составляет порядка 50 процентов от общего количества пассажиров компании.

Компания «Авиационные линии Кубани» — одна из первых предоставила возможность прямого перелета на популярные курорты Краснодарского края жителям других городов. Этим летом к регулярному рейсу по маршруту Москва — Сочи добавится еще рейс Москва — Анапа. В скором времени возможность улететь рейсами «Авиационных линий Кубани» на Черноморское побережье появится и у жителей Санкт-Петербурга. Кроме этого, один из приоритетных элементов стратегии компании — перераспределение пассажиропотока, происходящего через аэропорты Москвы, на прямые сообщения с Краснодаром, а также тесное взаимодействие с туристическими фирмами. Сегодня авиакомпания, помимо выполнения полетов в двенадцать крупных городов России и ближнего зарубежья, совершает еще charterные международные перевозки в аэропорты Египта, Турции, Греции, ОАЭ, Германии, Кипра, Сирии и Ливана.

Кроме того, компания выполняет два регулярных рейса в Германию (Франкфурт-на-Майне) и Турцию (Стамбул). В сотрудничестве с туроператорами разработана charterная программа городов — Шарджа, Аланто, Салоника, Ларнака. Планируется открытие сезонных рейсов по новым маршрутам: Краснодар — Кельн, Анапа — Кельн, Краснодар — Бейрут — Краснодар. В планах на летнее расписание — рейс из Краснодара в Тель-Авив.

Свои рейсы «Авиационные линии Кубани» выполняют на самолетах типа Як-42. Это одно из самых надежных и безопасных воздушных судов. В ближайшее время парк авиакомпании пополнится самолетом Ту-154М, с чем в компании связывают планы по расширению маршрутной сети, а значит и увеличению пассажиропотока.

А. ЧИСТОВА

с Краснодар



Аэропорт
Краснодар — главный
воздушный
порт
Кубани.

КРЫЛЬЯ РОССИИ – 2005



ИХ НАЗВАЛИ ЛУЧШИМИ

В Московском международном Доме музыки состоялась торжественная церемония вручения национальной авиационной Премии «Крылья России-2005», учрежденной журналом «Авиатранспортное обозрение», консультационной компанией «Infomost» и Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта. Премией в девяти номинациях отмечены авиакомпании, деятельность которых в прошедшем году послужила заметному развитию гражданской авиации России.

На церемонии присутствовало более шестисот гостей, представлявших российский воздушный транспорт, аэрокосмическую промышленность, российские и зарубежные деловые и финансовые круги.

Победители и лауреаты ежегодного конкурса, который проводился уже в десятый раз, были определены тайным голосованием членов Общественного совета, в который входят около ста

человек – независимые эксперты в области воздушного транспорта, представители органов власти, общественных организаций отрасли, ветераны гражданской авиации, журналисты. На победу претендовали 29 авиакомпаний со всех регионов страны.

Победителями и лауреатами Премии «Крылья России-2005» в следующих номинациях стали:

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на ВВЛ в группе 1 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ более 1 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – авиакомпании «Уральские авиалинии» и «Дальавиа». Победитель Премии – авиакомпания «ЮТэйр».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на ВВЛ в группе 2 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,5 до 1 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – авиакомпании «Аэрофлот-Норд» и «Аэрофлот-Дон». Победитель Премии – авиакомпания «Кавминводавиа».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на ВВЛ в

группе 3 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,2 до 0,5 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – авиакомпании «Пермские авиалинии» и «КДавиа». Победитель Премии – авиакомпания «Татарстан».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на ВВЛ в группе 4 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,02 до 0,2 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – авиакомпании «Саратовские авиалинии» и «Сахалинские авиатрассы». Победитель Премии – авиакомпания «Полет».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на МВЛ в группе 1 (объем пассажирских перевозок на МВЛ более 1 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – авиакомпании «ВИМ-Авиа» и «Уральские авиалинии». Победитель Премии – авиакомпания «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на МВЛ в группе 2 (объем пассажирских



крупнейшей коммерческий банк России. Спонсорами конкурса были Страховая группа «Авиюс-Афес», специализирующаяся на защите интересов предприятий авиационно-транспортного и аэрокосмического комплекса, и Торговый дом «Топливное обеспечение аэропортов».

Партнером конкурса второй год подряд выступает Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение – крупнейший производитель полуфабрикатов из титановых сплавов, который разработал и изготавливает уникальные призы для награждения победителей.

с. Москва.



перевозок на МВЛ от 0,2 до 1 млрд. пкм).

Лауреаты Премии – авиакомпания «Аэрофлот-Дон» и «Даль-авиа». Победитель Премии – авиакомпания «Атлант-Союз».

Авиакомпания года – грузовой перевозчик на ВВЛ и МВЛ (объем грузовых перевозок более 50 млн. ткм).

Лауреаты Премии – авиакомпания «Волга-Днепр» и «Атлант-Союз». Победитель Премии – авиакомпания «Аэрофлот – Российские авиалинии».

Авиакомпания года – участник обслуживания отраслей экономики России.

Лауреаты Премии – авиакомпания «Нефтеюганский объединенный авиаотряд» и «Таймыр». Победитель Премии – авиакомпания «ЮТэйр».

Авиакомпания года – деловая авиация.

Лауреаты Премии – авиакомпания «Руслайн» и «Карат». Победитель Премии – авиакомпания «Джет-2000».

Генеральным спонсором конкурса выступил Внешторгбанк –



Генеральный
директор
авиакомпания
«ЮТэйр»
А. Мартынов.

Проз поздравил
генеральный
директор
авиакомпания
«Джет-2000»
М. Марсов.

Фото
В. ГРЕБНЕВА.

Тридцать пять лет исполняется Московскому государственному техническому университету гражданской авиации (МГТУ ГА). Его история началась 1 июля 1971 года, когда приказом министра гражданской авиации СССР Московский филиал КИИ ГА был преобразован в небольшой узкопрофильный институт инженеров гражданской авиации (МИИ ГА). Прошло три с половиной десятилетия, и сегодня МГТУ ГА – ведущее учебное заведение высшего профессионального образования отрасли.



ВЫСОКАЯ МАРКА СТОЛИЧНОГО ВУЗА

22

В 1971 году в МИИ ГА начались работы по двойной и двойной форме обучения. Ловкий удачей является в большинстве своем общий подход к созданию нового типа образования – создание единой учебной программы. Параллельно по двойной форме обучения стали готовить студентов по трем специальностям авиационного профиля – механики, электротехники, авиации. Набор на дневное отделение составил 377 студентов. Преподавательский состав тогда был небольшим, но очень квалифицированным. Так начинал безбедно путь, начавшегося в 1960 году статус технического университета и новое наименование – Московский государственный технический университет гражданской авиации.

Три с половиной десятилетия истории учебного заведения – это годы непрерывного его развития. Очень много было сделано для создания мощной авиационной базы нынешнего университета. Так, построены и введены в эксплуатацию новые учебные здания, современное студенческое общежитие, столовая, клуб, спортивный комплекс. Территория, на которой сегодня располагается учебный корпус и различные сооружения университета, занимает 35 гектаров, а их общая площадь составляет уже двадцать тысяч квадратных метров.

Но главное, конечно, то, чем и как создается учебный процесс. Это и современные функциональные системы летательных аппаратов, и мощные компьютеризированные системы и авиационные, действующие образцы авиационного и ракетно-космического оборудования, технические средства обучения и современные вычислительные технологии. МГТУ ГА имеет и свой учебный авиационно-технический центр, обеспечивающий управление воздушным движением, полеты и посадку самолета. В учебном МГТУ студенты получают практические навыки на воздушном судне, курсе, тренажере полета университета – самолета Ил-86, Ил-76, Ту-154М, Ил-46, Ан-24, вертолета

Ми-2 и Ми-8. В Центре имеются и различные средства маневрирования, необходимые для тренировки летчиков гражданской авиации, спортивный центр, студгородок.

Сегодня в структуре университета шесть факультетов, двадцать отраслевых научно-исследовательских лабораторий. Центр переподготовки и повышения квалификации кадров воздушного транспорта. В Иркутске и Ростове-на-Дону действует филиалы университета, а в Хабаровске представительство. По месту назначения, десятки специалистов и летчиков специализированных программ с 1971 года в МГТУ ГА обучают около пяти тысяч студентов, в том числе иностранных граждан по авиации семи стран мира. Благодаря в университете постоянно квалифицируют свыше двух тысяч специалистов по авиации своей образовательной программой. В авиационной вузе есть свои стандарты качества по двадцати научным специальностям технического, экономического и гуманитарного профилей. Всего же за годы своей работы университет подготовил около двадцати тысяч высококвалифицированных авиационных инженеров, многие из которых сегодня трудятся на руководящих должностях в государственных структурах, в авиационных, на авиационных заводах, в научно-исследовательских организациях и учебных заведениях гражданской авиации.

На базе университета функционируют три докторантские диссертационные советы, так же по своим специализациям ежегодно выпускают двадцать – тридцать докторантов и кандидатов диссертаций. Необходимо еще добавить к этому перечню, что в 1992 году на базе вуза было создано Учебно-научно-исследовательское объединение вузов по образованию в области гражданской авиации, преобразованное в 2001 году в Учебно-научно-исследовательское объединение по образованию в области авиационной и космической техники, в состав которого сегодня входят восемнадцать вузов России и шесть вузов стран СНГ (сок. ассоциативные члены).

Качество образования, как известно, определяется множеством факторов. Важнейший из них – уровень квалификации

профессорско-преподавательского состава. В университете около 80 процентов его имеют ученые степени и звания, высший класс педагогической работы. На протяжении двадцати трех лет руководителем кафедр технических наук, профессор В.Г. Воробьев. Он заслуженный деятель науки в области РСФСР, академик Международной инженерной академии, Российской инженерной академии, академик наук авиации и космонавтики, академик транспорта Российской Федерации и Транспортной инженерной академии. В.Г. Воробьев ввел в авиационной, на авиационных учебниках, учебные материалы, десятки учебных пособий и 180 научных статей и докладов, имеет 17 патентов на изобретения, Большой научный труд работы инженера-авиационника «Сила Печери», Друбы и «За долгие годы. Стелсизация В самолетах». Кроме того, В.Г. Воробьев – лауреат премии «Фабри» 40-летней юбилей в развитие гражданской авиации, награжден орденом заслуженный работник высшей профессионального образования России и «Почетный работник транспорта России».

С 1992 года в университете реализуется авиационная система высшего профессионального образования, которая обеспечивает подготовку специалистов с квалификациями «инженер и инженер-технический» и «инженер-технический», а также традиционная магистратурная система подготовки дипломированных специалистов инженерной, в организации учебного процесса особое внимание уделяется применению новых информационных технологий обучения и активизации познавательной деятельности студентов на основе активного взаимодействия преподавателя и студента. Обязательной деятельностью выпускника МГТУ ГА является воздушный судья и воздушный специалист обслуживания полетов, поэтому в учебном процессе используются диссертационные образцы авиационной техники, различные тренажеры и имитаторы.

МГТУ ГА по сути один из единственных в России авиационный технический университет авиационно-технического профиля. Поэтому ему приходится решать новые задачи в области подготовки специалистов для гражданской авиации. Так, недавно было открыто партнерство инженерной по специализации «систематика и обслуживание объектов и системы пассажирского обслуживания аэропортов и воздушных судов гражданской авиации». Через этот партнерский договор выпускаются новые специалисты поучились дипломами. В их подготовке в вузе работают ведущий специалист с Европейским авиационно-техническим колледжем. Также авиационная группа колледжа осуществляет перевод на учебу в МГТУ ГА. Учебные



На авиационном по конструкции авиационного самолета.

ФРАНЦУЗСКАЯ АВИО ДЛЯ РОССИЙСКОГО

**ГРУППА «ТАЛЕС»
РАСШИРЯЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО
С РОССИЙСКИМ АВИАПРОМОМ**

В ноябре 2008 года на отечественный авиарынок должен поступить новейший российский региональный самолет RJL. Контракт на приобретение тридцати этих машин уже подписан «Аэрофлотом», а на международном авиасалоне «Дубай Эр Шоу-2005», состоявшемся в ноябре прошлого года, на него поступил первый зарубежный заказ. Создание RJL — беспрецедентный пример масштабной международной кооперации. Его проектированием занимается ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), дочерняя компания Авиационного холдинга «Сухой». Консультационную поддержку проекту оказывает американская фирма «Боинг». Двигатель для самолета разрабатывают рыбниковское НПО «Сатурн» и французская фирма «Снекма», а современную авионику возьмется поставлять отделение авионики французской компании «ТАЛЕС».

Недавно в Москве открылось ее представительство. На церемонии открытия побывал наш корреспондент.



Линейный проект, 47. Этот адрес теперь хорошо известен всем, кто работает над проектом российского регионального самолета. Именно здесь располагается уютный офис компании.

— Мы здесь работаем уже полгода, — тепло поприятельски собираемся, сообщает руководитель офиса Фредерик Монгагер. — Вначале у нас было всего три сотрудника. Сейчас уже по-прежнему: десять французских и девять русских. Думаю, что к середине года будет двадцать четыре.

Позволили бы узнать нетрудно. Проект набирает силу, и ему подчиняется все более широкое сотрудничество как с французской, так и с российской стороны. По словам господина Монгагера, опытный офис позволит более успешно организовать дальнейшую совместную работу. Ее объем растет с каждым днем, но это никоим образом не означает, что, наоборот, только растут.

— Как гласит известная русская пословица, без труда не вынешь и рыбку из пруда. — с удовольствием закончил он под дружные аплодисменты и пожелал слово директору проекта ИВУ компании «Талес» Симону Бонифаю.

— Цель создания нашего представительства, — сказал господин Бонифас, — обеспечить личную и программную близость к заказчику. Мы надеемся, что это позволит всем участникам программы RJL, которые находятся на разных континентах, объединить усилия в Москве.

Были времена, — провозил он историческую параллель, — когда Петр Великий переписывал письма голландцам, чтобы постичь тайны кораблестроения. Были времена, когда Екатерина Великая пригласила в Россию Дарво, чтобы он мог отточить свои мысли в беседе с ней. Были вре-

мена, когда знаменитый Нуреев велел взять на сцене парижской Гранд Опера, чтобы быть как можно ближе к гвардии, который достигал жилища Марк Шагал. Сегодня «Сухой» обращается к «Талесу», чтобы поделиться своим знанием в области авионики, а «Талес» отвечает на его потребности в области авионики. И если мы будем действовать в духе традиций знаменитого ложа «Ирландия» — Именит, то непременно создадим самолет, который откроет новые горизонты в гражданской авиации. Наш принцип, как у мушкетера Александра Дюма: «Один — за всех и все — за одного!» А значит, когда совместная работа непременно принесет хорошие результаты.

Генеральный директор отделения авионики группы «Талес» Франсуа Канто также

Торжественный момент открытия представительства.



выразил надежду на успешное деловое сотрудничество и дальнейшее развитие взаимоотношений с ГСС.

— Для нас Россия, — подчеркнул он, — очень важный деловой партнер, а самолет RRJ — проект мирового масштаба. Хотел бы пожелать этой программе больших успехов.

Англоязычный мультимедийный генеральный директор ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» Виктор Субботин. По его мнению, с открытием московского представительства отделение аэрокосмического «Талесо» уже создает RRJ столь тесные связи друг с другом, а это залог того, что совместными усилиями будет создан продукт, отвечающий самым высоким международным требованиям.

Там же, в новом офисе, состоялось две презентации. Их любезно согласился дать Франсуа Кантен и Виктор Субботин.

— Группы «Талесо», — рассказал господин Кантен, — крупнейший производитель авионики в мире. Она разрабатывает бортовое оборудование по двум направлениям: одно — для военной, другое — для гражданской авиации. В настоящее время в гражданском секторе реализуется три крупных проекта: по пассажирскому лайнеру «А-380» производства «Эрбас», американскому «Боингу-787» и российскому RRJ.

Первые шаги к сотрудничеству с Россией были сделаны еще тридцать лет назад — в 1975 году. Но проекта такого уровня, как создание авионик самолета RRJ, до этого не было. Он ставит вопросы в рамках курса на широкую международную кооперацию. Компания «Талесо» и ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» не только совместно разрабатывают новейшие комплексы авионики, но и будут заниматься их сертификацией по международным нормам AP MXX и EASA.

В 2003 году мы имели честь, — особо подчеркнул Франсуа Кантен, — принимать в Доме президента Путича, где подробно обсуждали ему о нашей совместной работе. А в декабре 2004 года на встрече премьер-министров России и Франции проект RRJ назван приоритетной программой сотрудничества двух стран. Безусловно, это служит хорошим стимулом в работе.

Узнав о многогранном своде услуг с авиационной фирмой «Талесо Балкан», которая приглашала наших корреспондентов на свой завод в штате Айола, господин Кантен подчеркнул, что фирма «Талесо» намного крупнее «Колман». У нее отряды не один завод, а десятки партнеров

Франсуа Кантен и Виктор Субботин после открытия офиса.

предприятий. Они действуют в Америке, Англии, Бельгии, Франции, Китае...

А в заключение добавил: — С удовольствием прием вас на любом из них и подробно ознакомим с организацией производства и выпускной продукцией. Наши московские представители всегда смогут организовать такую поездку.

Мне ничего не оставалось, как сердечно поблагодарить господина Кантена и пожелать «Талесо» больших успехов.

С Виктором Субботиным у нас состоялось разговор о самом новейшем — российском авионике с интересными ждут самолет RRJ, но с большим сомнением относится к срокам его появления на рынке.

— Проект многообещающий, — подчеркнул Виктор Владимирович. — Самолет делается по самым современным технологиям. У нас в конструкторском бюро вы не найдете ни одного кулибина — только компьютеры.

Но и это не все. Можно сделать проект на компьютерах, а на заводе отлить обычные черепки. Мы не пошли по такому пути. Это было бы нарушением технологической цепочки, потерял все преимущества. Новая технология проектирования предполагает и новую технологию сборки: не чертятся традиционные основы, а цифровые модели. Правда, с заводами пришлось побороться, но зато все убедимся в преимуществах новых подходов. В марте у заказчика был предикт первой модели, а к концу года надеемся иметь уже планер для статических испытаний. Так что общедельные сроки, надеюсь, выдержим и выданы заказчикам тот продукт, который они ждут.

Свой лет, самолет нулев, конечно, сегодня, а еще бы лучше — завтра. Но то на наша вина. Без российской авионики оказался на боку. Зато есть полная уверенность в том, что машина будет востребована не только в России. Она будет сертифицирована по международным нормам. Задать это сложная, но решать ее помогает наш партнер «Боинг».

Кстати, у него же мы взяли и многое другое: систему предардительных заказов, работу с поставщиками, организацию послепродажной поддержки и т.д. То есть все то, что давно практикуется на Западе и чего никогда не было у нас.



Иногда мы слышим такие заявления: «Фабрикс, мол, с уже создан, покупает самолет, которого и было еще нет. Но так поступают всемирно. Сначала — заказ, потом — производство. Только так можно снизить риск. Ты не просто собираешь самолет, который, возможно, кто-то купит, а делаешь машину, на которую уже есть твердые заказы. Ты точно знаешь, те деньги, которые вложишь, к тебе обязательно вернутся».

Конечно, это накладывает на авиастроителя очень жесткие обязательства. И по срокам, и по характеристикам, и по стоимости обслуживания, и по гарантиям послепродажной поддержки... Но другого выхода и никаких условий просто-напросто нет. Те времена, когда промышленностью выпускали самолеты, не отвечающие заявленным характеристикам, но их все равно навязывали эксплуатантам авионик решениями, прошли безвозвратно. Теперь бал правит его авионик рынок, а у него совсем другие законы.

А. ТРОШИН

г. Москва.

Р.С. Сердечная признательность директору по внешним связям московского офиса отделения аэрокосмической группы «Талесо» Юрию Васильеву, взявшему на себя труд организовать нужные встречи и беседы.



Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный научно-исследовательский институт «Аэронавигация» – учреждение уникальное. Здесь ведутся концептуальные научные исследования, разрабатываются либо получают обоснования для создания перспективные средства и системы управления воздушным движением, навигации, посадки, связи и наблюдения. Рассказывает директор ФГУП «ГосНИИ «Аэронавигация», доктор технических наук, профессор, академик Российской академии транспорта **В.В. СОЛОМЕНЦЕВ.**



ЧТОБЫ В НЕБЕ НЕ БЫЛО ТЕСНО

История нашего института началась с научно-исследовательского центра, созданного в составе НИИ ГВФ в 1958 году. Это была одна из первых в мире научно-экспериментальных организаций в области ВВД, по инициативе и с участием которой были созданы, испытаны и начали поступать в аэропорты типовые диспетчерские пульты, аппаратура проводной радиомаяковой и телефонной связи, выносные радиолокационные индикаторы и другое оборудование.

Начиная с 1966 года центр несколько раз реорганизовывался. Здесь создавались и испытывались аэропортовые автоматизированные системы ВВД, радиолокаторы, проводилось обобщенное создание и внедрение авиационной Единой системы ОрВД на всей территории страны. Перенести все за девять лет – это была и впрямую была задача непростая. Со временем, по мере того, как росла потребность в нашей отрасли в области использования воздушного пространства, управление воздушным движением, бортовые, наземные и космические средства наблюдения, навигации и связи, так или иначе приходило через нас в институт. В нем сложился творческий коллективный коллектив талантливых ученых, инженеров – специалистов в области организационного обеспечения полета. Годы не прошли даром, и ускорилось развитие в этой области и в области научных исследований, промышленности, предпринимательской организации. Все это сегодня – наш огромный потенциал, позволяющий решать весьма сложные задачи.

— **О нем, Виктор Владимирович, как раз и хотелось бы поговорить подробнее...**

— Институт занимается вопросами аэронавигации как в части наземного и бортового оборудования, так и внедрения перспективных процедур аэронавигационного обслуживания. Начиная с «линии». Здесь тесно взаимодействуем с ФГУП «Госаэронавигация» по ОрВД. Задачи – испытание, размещение наземного оборудования.

Мы сопровождаем новую технику от стадии разработки требований на нее до испытаний, и без участия специалистов «Аэронавигация» они не пройдут. Заменяется также вопросом комплексного обеспечения и сертификации наземных центров управления воздушным движением.

В институте создан междисциплинарный комплекс имитационного и полноразмерного моделирования для научно-экспериментальных исследований, разработки в области модернизации и развития аэронавигационной системы. Одна из последних работ этого направления – организация воздушного движения в московской воздушной зоне, которую ведем совместно с Московским центром ВВД. Не являясь в подробности, скажу московская воздушная зона ЕС ОрВД – важнейший элемент структуры воздушного пространства России. Здесь выполняется около половины всех полетов коммерческой и государственной авиации, однако организация воздушного движения в этом регионе сохраняется практически неизменной с середины 70-х годов прошлого века. Нужна модернизация, но для нее необходимо научно обосновать инвестиции, переработать структуру воздушного пространства, решить расширение радиотехнических средств. Инициатором эту работу «Росавиации». Министры России – проблема ведь общая. К сожалению, несмотря на всю ее важность, на этот год бюджетных средств на решение задачи выделено не было. И вообще, если взять программу по ОрВД Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», то из нее выведены все бюджетные ассигнования на задачи организации воздушного движения.

— **Как это получится?**

— Правнотой решение финансировать работы из внебюджетных средств. Но что это означает? Аэроавиационные службы за последние пятнадцать лет практически не перестроились. В то же время эксплуатационные расходы растут. Так что

на сегодняшний день внебюджетных средств для обеспечения системы ОрВД немного.

Надо сказать, что вопросы, связанные с оптимизацией воздушного пространства, очень сложные. Для решения их создается несколько альтернативных вариантов, каждый «пробегивается» на моделирующем комплексе – только так определяется наиболее качественный вариант. С помощью комплекса разрабатываются схемы маневрирования в районе аэродрома. Другими словами – проектируем наземную аэронавигационную инфраструктуру. По расширению «Росавиации» проверим схемы маневрирования по критериям безопасности с учетом тактико-технических характеристик воздушных судов, возможных кризис, разворотов, пролета препятствий, находящихся в районе аэродрома. Проводим одну изюмную сличительную воздушную судам. Матрицы ученых института внедрены в документы ИКАО. Заменяем мы и расчетом процедурной способности воздушного пространства, а это сегодня приводит к перекорту миллионов человек по ОрВД в аэропорты и районных центрах. А это уже социальный вопрос, за который судят люди.

Все, о чем говорю, проследит одну роль – безопасность полета. Сейчас пытаемся к очередной проверке ИКАО, которая должна прийти в конце нынешнего года. В связи с этим, в соответствии с требованиями ИКАО, институт разработал программу обеспечения безопасности полетов при ОрВД, ввиду за которой после мы утверждения на государственном уровне должна разрабатываться система обеспечения безопасности движения воздушных судов. Это важнейшее направление деятельности института.

— **В середине 80-х годов вопрос расширения воздушного пространства в отрасли весьма остро. Позже, с тех пор вы им и не занимались?**

— Системо эта работа не велась. Имяения, конечно, вносилась, но от случая к

случае. Сегодня, когда мы на пороге создания базовых аэропортов (хабов), потребность в аэронавигационной сети воздушных трасс возрастает снова. Но все должно делаться планомерно с внедрением спутниковых технологий, методов зонной навигации, содержащих нормы зонирования. Начинать же надо, видимо, с главного: с перестройки существующей нормативной базы. К примеру, известно, что непрерывный набор высоты и непрерывное снижение в районе аэропорта дает большой экономический эффект, но в действующем Воздушном кодексе РФ это не предусмотрено. Понятие «зонная навигация» нет ни в одном нормативном документе России. За последние годы важнейшие нормативные документы не переосмыслились, это является провалом. Сейчас идет переработка НПП, разрабатываются Федеральные правила производства полетов и правила ОрВД. Их соблюдение достаточно. Так, в одном случае используется одна терминология, во втором – другая. Понятие, что из этого документа будет иметь различие. А ведь над ними есть еще и Федеральные правила использования воздушного пространства, где применяются свои терминологии. В итоге несостоявшаяся система нормативных документов, системной работы по ним, по крайней мере до последнего времени, не являясь.

— А как все это укладывалось во времени СССР?

— Было Министерство гражданской авиации – орган, принимающий единственное и окончательное решение, координирующей всю нормативную работу. Сегодня все решается и медленно, и сложно.

Есть еще одна сторона проблемы: недавно мы закончили работу по составлению правил ИКАО в части аэронавигации и издали нормативные документы. Это делает государство – член ИКАО, но это есть определенный порок. Если государство выполняет какой-либо документ либо поправку к документу ИКАО, оно может об этом не заявлять. Если не выполнить – то так обязательно должно быть заявлено. В России сегодня существует ряд документов ИКАО, по которым бы именовались разрозненные элементы авиации не было. Насос...

Обычно, что все не работает, имеющиеся недочеты исправности ставятся перед нами проблемами могут сделать воздушное пространство России непригодным для зарубежных авиационных.

— Вестер Владимирович, что Вы можете сказать о создании уручных центров УВД?

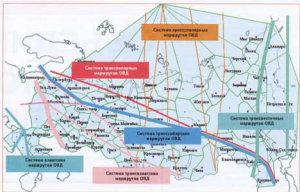
— Проект идет. Московский район ЕС ОрВД является, как известно, первым уручным районом в нашей стране, хотя и был образован давно. По ответственности, величине задачи, объема перевозок крупнее его в стране нет. Работы по модернизации Московского центра, как уже говорил, начались. Калининградский район ОрВД – особый специальный, и не уручный – там тоже работы идут. Запланированы работы по Хабаровску, Иркутску. Но все зависит от финансирования, поскольку, как уже упоминал, только за счет внебюджетных средств долго будет идти крайне медленно либо вообще остановится. Сомневаю миллиардов рублей выделяется в год на модернизацию аэропортов – это федеральная ответственность. Но ведь такой является и средства ОрВД, они тоже требуют государственной заботы, давно развивались не только за счет внебюджетного финансирования. Многие из них уже выработали свой ресурс, а те и два, хотя ресурс условно увеличивается в сочетании времени и с большим запасом. Может быть, эти средства могут отработать еще не один год, но все равно данные вопросы нужно заниматься серьезно. Так сложилось, что на какое-то время институт «Аэронавигация» был отстра-

нен от деятельности по продлению ресурса средств ОрВД. Все было отложено на этот авиационный период. Там же эта работа велась по традиционным методам расчета, не автоматизированная и опыт эксплуатационных средств управления воздушным движением по России в целом. Каждое предприятие изолированно принимает решение по продлению ресурса какой-либо системы в конкретной точке, тенденция же не отслеживается. Сегодня необходимо поставить эту работу на научный уровень, и, считая, делать это давно пора.

— А что такое информационная безопасность при ОрВД, этой проблемой также вы занимаетесь «Аэронавигация»?

— Все системы УВД обрабатывают информацию различной категории. Соответственно, необходима защита информационных ресурсов. Для этой цели создан специальный центр, работающий именно на деятельность по защите информации, проект аккредитован как орган по

Есть еще одна направление нашей работы, которое сегодня все больше интегрируется в единый спектр задач, – внедрение перспективных технологий и прогресс аэронавигационного обслуживания. Как известно, существует федеральная целевая программа «Глобальная навигационная система», утвержденная Постановлением Правительства РФ. Основная проблема здесь состоит в том, что сегодня такого масштаба может «жить» лишь тогда, когда используется коммерция. Аналогичная американская система GPS сначала тоже полностью финансировалась из бюджета государства и, наверное, не выжила бы, если к ней не были бы допущены гражданские пользователи. У нас ситуация пока сложная: о необходимости коммерческого использования отечественной системы ГЛОНАСС на протяжении ряда лет говорится много, но реальных действий пока недостаточно.



аппаратом объектов информатизации по критериям защиты информации. Указ позволяет работу в ряде организаций. Хотя суть его не только в защите собственно информации, но и сама информатизация технологий от несанкционированного вмешательства.

— Даваете переход к бортовому пилотажно-навигационному оборудованию. Какие задачи решает институт в этой части?

— Только так же занимаемся вопросами сертификации, квалификационными и межконтинентальными испытаниями бортовых средств навигации, оценки качества функционирования в процессе эксплуатации. Это первое. Второе – вопросы летной годности, продления ресурса полетных систем и своего самолета в части пилотажно-навигационного оборудования. Все устанавливаемое на борту авиации должно соответствовать международным квалификационным требованиям. Наша роль, как и в части наземного оборудования, работа по всей «цепочке» – от согласования полетных заданий до разработки методов его испытаний, сертификации и т.д. Так, недавно участвовали в согласовании полетных заданий на авиацию системы ИВД. Однако возможности допуска отечественных самолетов к международным полетам в соответствии с требованиями ИКАО (в части авиации) – также задача «Аэронавигация».

Это было связано, в том числе, и с внедрением в установленном составе бортовой аппаратуры. В соответствии с концепцией, принятой ИКАО, институт является одним из акторов инициативной международной по федеральной целевой программе. Начиная с 2002 года выполнен большой объем работы по созданию нормативной базы, технической поддержке на системы функциональных дополнений, бортового оборудования спутниковой навигации. Совместно с промышленностью проводится испытание оборудования и доработка его к эксплуатации. Отечественные разработчики создали функциональное дополнение наземного базирования, реализующее возможности дифференциальной коррекции и высокоточной навигации, аппаратуру автоматического замаскированного обнаружения. Все соответствует международным требованиям и нормам. На последнем этапе – задача широкого внедрения как наземного, так и бортового оборудования.

— Так в чем вопрос?

В том, чтобы интегрировать все это в единый комплекс и создать всевозможную нормативную и правовую базу. В этом направлении основная работа еще впереди, и вступит будет активно взаимодействовать с предприятиями отечественной промышленности для внедрения систем, соответствующих концепции CNS/ATM ИКАО. Что касается «борта», уже довольно большой процент самолетов парка оснащен спутниковой аппаратурой, хотя далеко не все оно соответствует стандартам ИКАО и удовлетворяет современным требованиям с точки зрения возможности предоставления услуг глобальной навигационной спутниковой системы. Имеется в виду, например, возможность использования уже внедренных в эксплуатацию функциональных элементов или средств функциональных дополнений, которые будут внедрены в самые ближайшие сроки. Если внедрить схемы захода на посадку методом зональной навигации, время пребывания самолета в воздухе в районе аэродрома может значительно сократиться. Зональную навигацию можно реализовать при использовании спутниковых средств навигации. Это огромный экономический эффект, который нужен авиакомпаниям, в особенности при существующих ценах на топливо. Кроме того, в сочетании со средствами зависящего наблюдения можно с высокой точностью контролировать местонахождение воздушного судна на малых высотах и в труднодоступных районах.

— Речь идет о полной перестройке организации воздушного движения?

— В первую очередь — о внедрении оборудования нового поколения, позволяющего выдерживать очень точные траектории. Но опять все упирается в «землю». Ведь с 1991 года — пока пассажиров перевозок — объемы не упали и лишь недавно стали несколько увеличиваться. Поэтому и остро проблема с прогнозной способностью воздушного пространства авиаде в России, кроме как в московской воздушной зоне, пока нет. Но пройдет лет пять-семь, и проблема эта коснется большинство российских аэропортов.

Внедрение нового оборудования позволит применять перспективные процедуры использования пространства и технологии аэронавигационного оборудования, а это повлечет за собой изменения и в СВД. И все это направлено на оптимизацию воздушного пространства, на удовлетворение их потребностей и снижение эксплуатационных расходов. Надо смотреть в будущее.

— На сказанное напрашивается вывод: ГЛОНАСС необходима, но есть финансовые проблемы по установке оборудования системы на «земле»?

— Да, и если сегодня подобной аппаратурой уже оснащают самолеты, то это всего лишь следствие международных требований к выполнению полетов в воздушном пространстве зарубежных государств. Мы сильно запаздываем с внедрением современных подходов к организации воздушного пространства. В Европе эта работа ведется уже много лет, там и плотность воздушного движения выше, и деньги имеют считать.

Экономический анализ показывает, что за счет внедрения зональной навигации, основанной на спутниковых технологиях, российские авиакомпании смогут сэкономить ежегодно несколько десятков тысяч тонн авиакеросина, не считая улучшения экологической ситуации, а также повысить уровень безопасности и регулярности полетов.

Как сегодня летит самолет по российским трассам? От одной аэровокзальной станции до другой. Зональная навигация, используя спутниковые технологии, позволяет лететь по оптимальной траектории. Если внедрится система планирования полетов вылета и прилета, сократятся задержки рейсов, время пребывания самолета в зоне ожидания — тоже экономия. Поэтому проблема внедрения новых перспективных технологий — очень важный аспект деятельности Государственного научно-исследовательского института «Аэронавигация».

Лет такими проблемами и задачами живет коллектив института, главная задача которого сделать так, чтобы в российском небе самолеты не было тесно.

Владимир КОЗЛОВ

г. Москва



ОБЪЕДИНЯЯ СТОЛИЦЫ, СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ

В мае этого года исполняется пятьдесят лет Государственной транспортной компании «Россия».

Свое начало компания берет с Отряда особого назначения, созданного в соответствии с приказом начальника ГУ ГВФ, маршала авиации С.В. Жаворонкова от 5 мая 1956 года. Впоследствии это подразделение было переименовано в Отдельный авиационный отряд № 235, а 3 декабря 1993 года Указом Президента Российской Федерации преобразовано в ГТК «Россия».

В феврале 2005 года генеральным директором компании назначен Сергей Юрьевич Михальченко. Инженер-пилот и специалист по управлению авиаконструкциями, он отдал гражданской авиации четверть века. Работал в Санкт-Петербургской академии гражданской авиации, занимал командно-летные должности в авиапредприятии «Пулково», возглавлял Закрытое акционерное общество «Авиационная компания «РУССЭЙР». В преддверии юбилея ГТК «Россия» мы встретились с ним.

— Сергей Юрьевич, по традиции в юбилейные дни подводят итоги минувших лет, определяют приоритетные направления деятельности коллектива. Что Вы можете сказать в связи с этим?

— С первых лет своего существования отряд особого назначения занял положение правоохранового. Он стал уникальной школой передового опыта в освоении новой авиационной техники, организации летно-методической работы, в профессиональной подготовке летного и инженерно-технического состава. Не случайно его коллектив был удостоен орденов Ленина и Дружбы народов, а Б.П. Бузуев, Г.И. Бычков, А.В. Григорьев и К.С. Никитенко присвоено звание Героев Социалистического Труда. Среди наших ветеранов — диспетчеры-пилоты и штурманы СССР и Российской Федерации, заслуженный и почетный работник транспорта, отличник Аэронавигации и воздушного транспорта. И эту замечательную традицию сегодня достойно продолжают нынешние работники ГТК «Россия».

Что касается приоритетных направлений деятельности компании, то в первую очередь это, как и прежде, перевозка высших должностных лиц государства и официальных правительственных делега-

ций страны при обеспечении самых высоких международных стандартов обслуживания. Параллельно мы выполняем также коммерческие перевозки по регулярным внутрироссийским и международным воздушным трассам.

Для реализации этих задач, казалось бы, несомненных задач разработана специальная стратегия. Наша компания – это прежде всего команда. Сильная, творческая, настроенная организация, использующая инновационные технологии в своей работе, обладающая высококвалифицированным персоналом, способным выполнять работу любой сложности.

Мы работаем в быстро меняющемся мире бизнеса и поэтому оперативно реагируем на все происходящие в нем изменения. При любых условиях наша авиакомпания должна оставаться конкурентоспособной, продолжать создавать рабочие места и реализовывать весь свой потенциал. В соответствии с изменениями, происходящими в этом секторе рынка, мы постоянно пересматриваем условия и оплату труда сотрудников, принимаем своевременные меры по защите и оказанию социальной поддержки работающему в авиакомпании персоналу.

Продолжая налаживать контакты с аэропортами, региональными организациями, туроператорами и турагентами, стараемся предоставлять все необходимые услуги и продвигать их среди потенциальных пассажиров. Также стараемся находить новые пути для снижения тарифов.

Коммерческая деятельность позволяет поддерживать профессиональную форму летного состава и увеличивать амбициозное финансирование предприятия. Каждый пилот авиакомпании «Россия» имеет квалификацию первого класса, это процентов элитного джетыми к полетам в сложных погодных условиях по первой и второй категориям Международной организации гражданской авиации (ИКАО). У большинства имеются допуски к полетам по международным трассам, в том числе через экватор.

Для военнослужащих, дипломатических работников, молодежи, студентов и пенсионеров существуют особые тарифы. Планируется введение улучшенной бонусной программы, что также способствует росту популярности авиакомпании. ГТК «Россия» уже сейчас предлагает пассажирам реальные цены, соответствующие высокому качеству обслуживания. За последний год компания получила свои показатели, сумев снизить чистый убыток. Все это результат четко спланированной стратегии, оптимизированной системы управления, оптимизированной программы полетов, дифференцированного подхода к каждому пассажиру.

Мировая авиация вступила в глобальную эпоху слияний и создания альянсов авиакомпаний. Еще не все успели оценить возможные позитивные последствия нашего объединения с авиакомпанией «Пулков». Будем надеяться, что это только первый этап, и процесс продолжится, что, безусловно, будет полезно в первую очередь пассажирам.

Мы выработали модель интеграции, которая уже полностью готова. Совместно разработана бизнес-модель объединит усилия компаний в максимальной степени. Наша цель при этом – сохранить все лучшее, что было накоплено коллективами двух авиапредприятий.

Визитная карточка ГТК «Россия» – высокий профессионализм летного состава и надежность воздушного парка, деиз – безопасность и высококлассное качество обслуживания. Надеемся, что эти критерии признаются во всех авиакомпаниях России, что будет способствовать логтизации российской авиации в целом.

– Что, на Ваш взгляд, особенно важно при этом?

– Прежде всего необходимо уредить четкое взаимодействие между структурами авиакомпании, исключить любое недопонимание поставленных задач и целей. Работники должны отдавать себя единым целям и быть уверенными в завтрашнем дне. Мы планируем вводить новые социальные программы, в том числе по обеспечению сотрудников жильем, посредством спорта продвигать здоровый образ жизни, развивать бесплатное санаторно-курортное лечение и, конечно же, увеличивать финансовую составляющую в реальных доходах. Каждый сотрудник должен быть уверен, что он всегда может рассчитывать на поддержку своего авиапредприятия.

– А какие потенциальные возможности расширения рынка авиаперевозок Вы видите сегодня?

– Сейчас мировая гражданская авиация переживает новый подъем в устойчивый авиационный. Прошло общее недоверие к ней после известных терактов в 2001 году в Нью-Йорке и Вашингтоне. В результате принятые меры авиации стала одним из самых безопасных видов транспорта. Понимая это, люди стали чаще путешествовать, использовать потенциал авиации для развития деловых контактов и экономики времени. Как патриота меня радует тот факт, что в России количество перевозимых пассажиров неуклонно растет, и мы видим самые обнадеживающие перспективы для развития нашей авиакомпании. Одна из таких перспектив – возможность использовать два базовых аэропорта Пулково и Внуково. Таким преимуществом не обладает практически ни одна российская авиакомпания.

– Сергей Юрьевич, сегодня, как никогда, актуальны не только вопросы авиационной безопасности и безопасности полетов, но также и экономической эффективности каждого рейса. Что уже сделано и какие превентивные меры предпринимает авиакомпания «Россия» в этом направлении?

– Этим ключевым вопросом мы всегда делились и делимся повседневно. Именно: Одна из проблем, с которой мы сталкиваемся все чаще, – это резкое подорожание авиационного топлива. Рост цен на топливо существенно увеличивает издержки авиакомпании, что не может нас не огорчать.

Выход из этой ситуации видим в приобретении более экономичных воздушных судов. Например, Ту-214, Ту-204-300 и Ил-96-300. Мы ведем активные переговоры с ОАО «Туполев», но наша авиационность вызывает их, к сожалению, в недостаточном количестве. В перспективе планируется приобретение регионального самолета RRJ, разрабатываемого ЗАО «Гражданские самолеты Сухого». В рамках объединенной авиакомпании рассматриваем также проект договора лизинга на приобретение ближнемагистральных самолетов на замену заканчивающего свою службу Ту-134.

– Но для развития и поддержки авиационной отрасли России необходима, как известно, устойчивая финансовая база. Выглядит ли Государственная транспортная компания «Россия» средствами, направленными на развитие авиации в целом?

– Авиакомпания «Россия» делает отчисления в экономические и социальные фонды по улучшению жизни наших регионов и созданию современных и технологических развитых аэропортов на территории России. Мы держим на контроле все новейшие отечественные разработки, касающиеся авиационной промышленности, и особенно заинтересованы в создании бесшумных двигателей для обеспечения экологической безопасности и соответствия международным стандартам ИКАО. Мы постоянно демонстрируем наше желание работать, и наши пассажиры это видят. Это главное условие, при котором компания может чувствовать себя уверенно в авиационном бизнесе. Мы всегда реализуем новые идеи, если в них есть потребность. Все, что мы делаем, нацелено на создание новых возможностей для расширения и улучшения деятельности авиакомпании как на российском, так и на мировом рынках.

– Большинство сотрудников ГТК «Россия» – выпускники авиационных вузов. Как компания взаимодействует с ведущими образовательными и научными центрами гражданской авиации и какой вклад в подготовку квалифицированных кадров она планирует внести?

– Спасибо за хороший вопрос. Наши сотрудники помнят слова преподавателей и благодарны за их труд. Мы поддерживаем дружеские и деловые контакты с такими учебными заведениями, как Московский государственный технический университет гражданской авиации, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации (прежде Академия гражданской авиации), Ульяновское высшее авиационное училище, Егорьевский, Крсановский и Выборгский авиационно-технические колледжи, Сасовское летное училище гражданской авиации.

В июне 2005 года широко отмечалось 50-летие Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. ГТК «Россия» принимала активное участие в праздничных мероприятиях. Наша компания и дальше будет делать все возможное, чтобы ускорить решение учебно-организационных задач университета, совершенствовать и укреплять его учебную базу и социально-бытовые условия студентов.

Сейчас в гражданской авиации наблюдается острая нехватка квалифицированных кадров. Поэтому в планах нашей компании – укрепление связей с университетом в качестве члена почетного комитета, деятельность которого направлена на укрепление этого вуза и утверждение его престижа. За выпускниками этого уважаемого учебного заведения будущее гражданской авиации России, и мы охотно внесем свой вклад в его дальнейшее развитие.

Беседу вел Иван ШАРОНОВ.

г. Москва.

ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ



Журнал «Гражданская авиация» поддерживает творческие связи с американской авиакомпанией «Дельта Эр Лайнз» с момента ее появления на российском авиарынке в 1991 году. Тогда по приглашению компании корреспонденты журнала Анатолий Трошин и Валентин Гольцов пролетели на ее самолетах по маршруту Москва – Нью-Йорк – Атланта – Майями – Нью-Йорк – Москва. Они встретились с региональным директором компании Иваном Дезеликом, вице-президентом Харлодом Ахцигром, другими официальными лицами. Журналисты познакомились с принятой в «Дельте» системой обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры, побывали в центрах подготовки авиационного персонала и управления производственной деятельностью компании, получили исчерпывающую информацию по социальным вопросам. Результатом этой запомнившейся поездки стал шестиполосный репортаж «Рукопожатие через океан» в августовском номере (№ 8) журнала 1992 года. И вот спустя почти пятнадцать лет мы беседуем с генеральным представителем компании в России Леонидом ТАРАСОВЫМ.

— Леонид Владимирович, что представляет собой авиакомпания «Дельта Эр Лайнз» сегодня?

— Сегодня «Дельта» занимает прочное второе место среди авиационных компаний по количеству перевозимых пассажиров и является ведущей американской трансконтинентальной компанией. Вместе с дочерней компанией и партнером по альянсу «Sky Team» «Дельта» ежедневно выполняет регулярные рейсы в двадцать четыре страны по 500 направлениям. В этом году к маршрутной сети компании прибавилось еще одиннадцать направлений в Европу из аэропортов Нью-Йорка и

Атланты. «Дельта» также является основным перевозчиком в Мексике, Южной и Центральной Америке, странах Карибского бассейна. С первого января 2005 года она стала выполнять в этом регионе тридцать пять новых рейсов. Является основополагающим членом альянса «Sky Team», компания дает возможность нашим пассажирам зарабатывать и использовать бесплатные мили на 14000 рейсов, продаваемых членами альянса и другими нашими партнерами.

На российском рынке «Дельта» работает, как уже говорилось, с 1991 года, когда пришла на смену приобретенной ею компанией «Пан Америка». Ныне она выполняет ежедневные прямые беспосадочные рейсы из нью-йоркского аэропорта им. Дж. Ф. Кеннеди в Шереметьево-2. А второго июня 2005 года открыла второе направление между двумя странами: Атланта – Москва – Атланта. Эти рейсы так же, как и на нью-йоркском направлении, совершаются на лайнерах «Бойнг-767-300ER», которые в двухклассной компоновке (экономический и бизнес-класс) способны перевозить до 204 пассажиров.

— Аэропорт Хартсфилд в Атлантае, по мнению пассажиров, впечатляет размерами, и организацией авиаперевозок. Особенно удивило, что все его терминалы соединены кольцевой лентой метро, по которой курсировали вагоны-метрополитены. Интервалы их движения были отрегулированы с точностью до секунд, что полностью исключало давку и связанные с ней неудобства. Каждый пассажир хорошо знал: не ушел на один поезд, всегда за ним подойдет другой...

— Да, строители Хартсфилда сделали все возможное для того, чтобы путешествие было для

пассажира максимально комфортным и экономичным по времени, ведь аэропорт обслуживает ежедневно более тысячи рейсов. Аэропорт Атланты, главный хаб «Дельты», является самым большим международным аэропортом в мире. Пассажиры, прибывающие по ста авиакомпаний из США, без задержек и лишних хлопот попадают на трансконтинентальные рейсы, в города Центральной и Южной Америки, на Карибские острова. Из Атланты на рейсы «Дельты» можно попасть практически в любой город Соединенных Штатов.

Конечно, на внутренних линиях у нас есть огромное количество конкурентов. Прежде всего это так называемые малобюджетные авиакомпании. Предлагают дешевые билеты за счет минимального сервиса, они, тем не менее, находят спрос, и «Дельта» вынуждена с этим считаться.

— А много ли россиян пользуется услугами хаба?

— Точную цифру назвать не могу. «Дельта» просто не ведет такой статистики. Но определенно могу сказать: поток пассажиров из Москвы в Атланту постоянно растет. Деловые и культурные связи между Россией и США год от года развиваются все интенсивнее, что отражается ростом авиаперевозок.

— Леонид Владимирович, не могу понять не вернуться в воспоминаниях о нашем путешествии на самолетах «Дельты». Мы все-таки тогда убедились, что компания постоянно обновляет пакет своих услуг, проявляет не формальную, а искреннюю заботу о пассажирах. Как, впрочем, и строго следит за выполнением установленных ею правил.

— Мы совершенно правы. «Дельта» не стоит на месте. Главной ее задачей — поддерживать

у пассажира «чувство дома». Куда бы он ни летел, на борту нашего самолета он должен во всем ощущать, насколько это возможно, домашний уют. Это относится и к обслуживанию в полете, включая русскоговорящий персонал авиакомпании, и к возможности заполнить документ в дружелюбном рейсе.

Скажем, наш уникальный класс обслуживания «Business Elite» признан самым комфортабельным на трансатлантических рейсах. В распоряжении пассажира в полете персональный телефон, индивидуальный развлекательный центр с программами на все вкусы — от классической и популярной музыки до свежих мировых новостей, спортивных новостей, классической и самой современной музыки. Энергосберегающая система InPower дает возможность пользоваться в полете компьютером. Таким образом, пассажиры могут проводить время в рейсе по своему усмотрению: работать или отдыхать.

Хотелось бы отметить наш меню «Business Elite»: оно становится большим разнообразием, позволяющим вам с тем, что еда — это не просто потребность, а настоящие удовольствие. Пассажир может выбрать блюдо с учетом своих вкусовых пристрастий — от легкой гамбургер вырвца до вегетарианской пасты и отборных сортов сыра. Предусмотрен также праздничный заказ (за двадцать четыре часа) индивидуального меню: пассажир может заказать вегетарианские, нежирные или мясные блюда. Вы можете наслаждаться нашей едой прямо в кювете и когда летите.

Программа «Global» включает в себя отборные сорта вин и шампанского. Она неоднократно завоевывала международные призы. В частности, в феврале этого года коллекция вин, представленная «Дельтой» практически со всего мира, была признана самой оригинальной среди всех авиакомпаний.

В экономическом классе, где выбор блюд и напитков ограничен, чем в «Business Elite», можно всегда купить журнал, журнал, воду, пиво и т.д. Однако в самом начале полета как корпоративный предприниматель, что «разложить на борту приятные с собой спиртные напитки законы Соединенных Штатов запрещают».

Учитывая требования сегодняшнего дня, «Дельта», как и другие авиакомпании мира, стало более строго относиться к документам пассажиров и багажа. Регистрация пассажиров при этом занимает больше времени, и они вынуждены приезжать в аэропорт на час раньше, но чаще всего мы встречаем понимание со стороны наших пассажиров, ведь это делается для их же блага. Безопасность наших пассажиров всегда была для авиакомпании «Дельта» первоочередным значением.

— Леонид Владимирович, вы еще не сказали о самолетах парке «Дельта». А это ведь ли на главное условие жизнеспособности компании. Не так ли?

— Конечно. От того, какими самолетами располагает компания, зависит ее экономика, конкурентоспособность, и надежность.

В ту пору, когда мы летали с «Дельтой» в Америку, у нас было 433 самолета — главным образом «Боинг» разных модификаций. Хотя эксплуатировались и другие типы — «ДС-9-32», «А-101» и «АД-88».

По данным на 30 сентября 2005 года, самолетный парк «Дельта» насчитывает 682 машины. Однако в этом году руководство планирует сократить количество самолетов и опоздать от четырех типов, что позволит унифицировать парк, снизить затраты по обслуживанию и привести



его в соответствие с планом реструктуризации компании.

— Вы знаете в виду меры по выводу из сложного экономического положения, в котором оказалась «Дельта», как и все индустрии международных перевозок, в связи с ростом цен на нефть?

— Да, это одна из мер. В числе других намерено сократить на 15-20 процентов внутренние сообщения и на 20-25 увеличить международные. В частности, планируется ввести дополнительные новые рейсы в семь стран.

Кроме того, делаются ставки на взаимовыгодное партнерство с другими авиакомпаниями — как на двусторонней основе, так и в рамках альянса «Sky Team».

Работа авиакомпании «Дельта» в рамках реализуемого плана реструктуризации идет на все основания надежды на то, что авиакомпания завершит этот процесс в оптимальные сроки и по его окончании будет полностью соответствовать

новым требованиям международных авиационных перевозок.

— Жалко успехов в этом новом пути? Пусть «Дельта» в 2006 году не только сократит объемы перевозок прошлого года, которые, как мне известно, превысили девять миллионов пассажиров, но и значительно превзойдет их.

— Спасибо! Это важно еще и потому, что совсем скоро, в 2008 году, компания будет отмечать 80-летие со дня своего основания. Дата очень важная и встретить ее надо достойно.

— А вот наш журнал отмечает в этом месяце 75-летний юбилей. Возраст тоже солидный.

— От души поздравлю всех его читателей и сотрудников редакции, желаю творческих успехов и счастья.

— И вам большое спасибо за теплые слова.

Беседу вел Анатолий ТРОШИН.

г. Москва.

«Дельта» всегда готова помочь пассажиру и предоставить ему все необходимое.

Устойчивое развитие авиакомпании и багажа.

Фото пресс-службы авиакомпании.



В Шереметьеве дан старт реконструкции. Начались масштабные работы по строительству и модернизации аэродромного комплекса. В результате начавшихся в 2006 году работ будет полностью реконструирована ВПП-2, построены магистральная рулежная дорожка и рулежные дорожки скоростного хода. Это лишь первый этап глобальной программы модернизации, вследствие которой инфраструктура аэропорта Шереметьево изменится коренным образом.
 Рассказывает генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» **Михаил Василенко.**



С ДУМОЙ О ЗАВТРА

— Михаил Михайлович, что еще и в каком порядке планируется сделать?

— Все наши проекты, рассчитанные до 2007 года, взаимно связаны. Сейчас основная задача — расширить терминальный комплекс. Поэтому одновременно со строительством терминала Шереметьево-3 (ШЗ) и реконструкцией Шереметьево-2 (ШЗ) начнется сооружение нового здания, прилегающего к Шереметьево-1 (Ш1), которое будет находиться справа от зала прилета. Расширение Ш1 поможет преодолеть трудности с обслуживанием пассажиропотока на российских линиях. Этот комплекс должен быть введен в эксплуатацию раньше, чем будет сдан терминал Шереметьево-3.

Следующий этап — одновременный ввод в эксплуатацию терминалов ШЗ и обновленного Ш2, запланированный на 2007 год. Также предусматриваются расширение и реконструкция топливозаправочного комплекса. Сейчас начинается сооружение железнодорожной станции в непосредственной близости от второго и третьего терминалов. Уже создано дочернее предприятие «Аэроэкспресс», занимающееся проектированием и сооружением этой станции. Заключен договор с РЖД о том, что на территории Савеловского вокзала будет организован центр регистрации пассажиров. К 2007 году к аэропорту будет проведена часть новой скоростной линии Москва — Санкт-Петербург, по которой от Шереметьево до Московской кольцевой автодороги можно будет добраться за очень короткое время.

— Вы сказали, что будет построено еще одно здание комплекса в Шереметьево-1. Нельзя ли посетить это подполье?

— Да, такой терминал будет построен. Рядом с ним разместится современный паркинг. Общая площадь здания составит 31,25 тыс. квадратных метров, пропускная способность — 5 млн. пассажиров в год. Первые расчеты на 800 машин. Суммарная стоимость сооружения этих объектов — 76,5 млн. долларов.

С одной стороны, возводя новое здание в Шереметьево-1, мы подстрахуем себя на время строительных и ремонтных работ в ШЗ и Ш2. С другой, это здание станет задом для «волновой» реконструкции, благодаря чему можно будет начать выведение из эксплуатации построенных еще в 60-е годы сооружений Шереметьево-1. А после того, как в полную силу заработают второй и третий терминалы, продолжится строительство новых корпусов на месте первого терминала. Сразу отмечу: мы не собираемся строить себе памятники. С учетом того, что жизненный цикл современного терминала составляет в среднем пятнадцать лет, на месте Шереметьево-1 будет возведено удобное, практичное здание с максимальным использованием легкой модульной конструкции.

— А что же будет с «символом» аэропорта — терминалом Шереметьево-2?

— Второй терминал сегодня явно перегружен — его площадь составляет 100 тыс. квадратных метров. Он рассчитан на обслуживание семи млн. пассажиров в год, а в 2004 году через него прошло около восьми миллионов. Зданию уже более 25 лет, и все это время оно эксплуатируется без капитального ремонта.

Несколько раз разрабатывались варианты модернизации этого комплекса. Самый недавний был подготовлен в 2003 году и предлагал не только косметический ремонт, но и установку новой багажной системы. Однако пока шли разговоры, концепция устарела. Это еще раз подтверждает: нужно действовать быстро и эффективно. Проектные работы по Шереметьево-2 для нас ведет немецкая строительная компания «Hochtief», которая в свое время и разработала проект этого терминала. Конечно, можно обвинить тендер на этот проект реконструкции, потраченный через полгода, выбрать победителя и... еще через полгода принять, что данный проект уже устарел. Для нас дорого время, поэтому и пригласили специалистов, с которыми уже есть позитивный опыт

работы и которые хорошо представляют, что такое Шереметьево-2.

Полное косметическое ремонта в этом терминале повлечет пристройку, соединяющая его левое крыло с корпусом Шереметьево-3. После реконструкции общая площадь второго терминала составит 240 тыс. квадратных метров, а пропускная способность достигнет 18 млн. пассажиров в год. Рядом со вторым терминалом появится также паркинг на две с половиной тысячи машин. Общая стоимость реконструкции Шереметьево-2 — 310,8 млн. долларов. В будущем возможно симметричное развитие второго терминала за счет строительства еще одной пристройки от правого крыла здания.

— Известно, что в разработке концепции обновленного Шереметьево-2 работает компания «Dufry». Над чем работают западные консультанты и что нового в концепцию их участие терминал принесет их участие?

— Швейцарская компания «Dufry» специализируется на организации магазинов беспошлинной торговли в аэропортах по всему миру. Для нас она разработала концепцию реорганизации торговых площадей и управление деятельностью арендаторов-кооперационеров. Предполагается, что коммерческие площади будут расширены с 27 процентов в сегменте Шереметьево-2 до 30 процентов в сегменте терминала (это же покажетеля мы будем придерживаться и в двух других терминалах). Концепция «Dufry» позволит повысить и эффективность использования пространства терминалов. На наш взгляд, сегодня беспошлинная торговля в Шереметьеве чрезмерно сконцентрирована на алкоголе, табаке и косметике, а предлагаемое питание неадекватно по соотношению цена — качество. Чтобы сделать аэропорт более привлекательным, нужно будет увеличить ассортимент товаров и услуг. Магазины должны быть больше, и они должны быть разные.

Сейчас большая часть территории отведена под зоны, где пассажир проходит

предполетные формальности, а тех, где он проведит время перед вылетом, — гораздо меньше. Должно быть наоборот. Для нас важно сократить время пребывания путешественника в зоне контроля и зоны посадки пассажира в более комфортную зону беспосадочной торговли. Мы хотим создать пространство, в котором пассажиру было бы интересно и комфортно, — там будут магазины, кафе, бизнес-залы.

Кроме того, будем наращивать площади, отведенные под бизнес-залы авиакомпаний. Так, недавно открыли новый зал «Янтарный», до конца года введем в эксплуатацию зал для авиакомпании «Lufthansa» с видом на летное поле. В будущем на четвертом этаже Шереметьево-2 будем создавать большой общий бизнес-зал, а на пятом — бизнес-центр (его концепция разработана совместно с «Delg»).

В итоге это приведет к качественным изменениям в подходе к управлению аэропортовым бизнесом. По итогам 2004 года в структуре доходов МАШ 73 процента приходилось на авиационную деятельность и 27 процентов — на авиакомпанию. Хотя это самый высокий показатель по России, все равно нужно увеличивать составляющую авиакомпаний доходов.

— Будущее двух терминалов более-менее обрисовано. А как продвигается строительство Шереметьево-3?

— И здесь работы идут полным ходом. Полностью подготовлены стройплощадка и котлованы, начались работы по монтажу несущих покрытий. Этот терминал будет входить в эксплуатацию одновременно с завершаемым модернизацией Шереметьево-2, однако будет обслуживать рейсы только «Аэрофлота» и его партнеров по альянсу «Sky Team». Его пропускная способность составит 9 млн. пассажиров в год, а общая площадь — 160 тыс. квадратных метров. На строительство потребуется около 500 млн. долларов. Срок ввода — конец 2007 года. С вводом в строй Шереметьево-3 и переносом в него рейсов участников «Sky Team», по нашим расчетам, появится возможность привлечения (а в некоторых случаях — возврата) в Шереметьево других международных перевозчиков.

— Аэропорт Шереметьево стремится превратиться в пересадочный узел (хаб) и у него на это есть все основание. Расскажите о трансферных технологиях, применяемых сейчас в аэропорту.

— В настоящее время трансферный пассажиропоток в Шереметьево составляет от 12 до 18 процентов, а к 2010 году мы рассчитываем нарастить его до 30 процентов. С этой целью привлечены специалисты из аэропорта Франкфурта, которые помогут нам организовать трансфер между Шереметьево-1 и Шереметьево-2 для авиакомпаний «Аэрофлот» и «Lufthansa».

Сегодня уже курсируют автобусы между этими терминалами по внешней дороге. Но мы планируем сделать так, чтобы пассажир, прилетающий международным рейсом в Шереметьево-2, мог не проходить паспортный контроль, а сразу попасть на вылет следующего международного рейса в Шереметьево-1. Для этого из второго в первый терминал будут ходить автобусы по первому аэропорту.

— Какие перевозки будут доминировать в Шереметьево — регулярные или чартерные?

— Дело в том, что Шереметьево — аэропорт «дорогой». Дорогой не с точки зрения стоимости услуг, а с позиции того, что у него богатые традиции и большой опыт работы в международных перевозках. Наш пассажир — это прежде всего бизнес-пассажир, которому интересны в первую очередь именно регулярные рейсы. Это соответствует его деловому графику и всем тем позициям, которые необходимы деловым пассажирам. И авиакомпании, которые работают с нами, предоставляют, как правило, именно эти услуги. Поэтому Шереметьево будет стремиться к работе именно в сегменте регулярных авиаперевозок. Это не мое решение, а топ-менеджмента аэропорта. Наша задача и цель сводится к следующему: стать лучшими по качеству обслуживания именно пассажиров, назначенных на регулярные бизнес-перевозки. Но в Шереметьево есть и крупные чартерные компании, с которыми у нас сложились давние партнерские отношения. Разумеется, будем продолжать с ними работать. Но, повторюсь, приоритет для Шереметьево — регулярные перевозки.

— Теперь о грузовых перевозках и бизнес-авиации. Насколько в планах аэропорта «значит» развитие этих направлений?

— Наму с бизнес-авиацией. Многие специалисты в области бизнес-перевозок считают, что этот сектор рынка очень привлекательный. Я тоже так считаю. Но в Шереметьево такие перевозки могут развиваться до тех пор, пока это позволяют технические возможности аэропорта (количество взлетно-посадочных операций и т.д.). Сейчас с этим проблема нет. Кстати, это касается и грузовых перевозок. Если другие московские аэропорты говорят, что они стремятся стать грузовым хабом, то мы тоже смело можем заявить, что и у Шереметьево есть все возможности для этого. Дело даже не в том, у кого первым получится найти возможность увеличить количество грузовых рейсов без ущерба инфраструктуре, тот, пожалуй, и станет таковым.

— Как вы планируете привлекать новых авиаперевозчиков?

— Весь мир бьется над тем, как привлечь клиента. Если бы у кого-то был стопроцентный рецепт — он был бы недостижим для конкурентов. Но

— Как вы планируете привлекать новых авиаперевозчиков?

— Весь мир бьется над тем, как привлечь клиента. Если бы у кого-то был стопроцентный рецепт — он был бы недостижим для конкурентов. Но

Селебритизация «визитная карточка» Шереметьево-1 — знаменитая «проходка».

пока такого рецепта нет. Ну а если серьезно, то направление, по которому мы движемся, сводится к следующему: повышение качества обслуживания, приемлемые цены, умение так продавать свои услуги, чтобы они пользовались спросом всегда.

— Когда услуги аэропорта по соотношению цены и качества будут востребованы авиаперевозчиками, тогда он действительно станет привлекательным для всех.

— Аэропорт Шереметьево работает над новой системой стандартов, которые позволят улучшить качество работы его служб. Ну а если все-таки недоучты в обслуживании будут?

— Вводится система штрафов — в случае плохого сервиса аэропорт будет платить авиакомпаниям. Шереметьево предложит перевозчикам заключать с ним стандартный договор, где будет прописан гарантированный уровень качества услуг и компенсации со стороны аэропорта при его нарушении.

Кроме того, наша администрация активно работает над корпоративными стандартами качества. Уже созданы и выпущены собственные стандарты по качеству услуг, уровню обслуживания воздушных судов, готовится собственный стандарт для персонала. Мы стремимся не просто развивать аэропорт, а создать новую модель управления им.

Беседу вел Д. ПЕТРОВИЧ.
ф/п Шереметьево.



■ МЕДИЦИНА

Москва, Ивановское шоссе, 7. Здесь находится Центральная клиническая больница гражданской авиации, поистине уникальное медицинское учреждение. Это не просто больница на 450 коек и поликлиника на 350 посещений в день. В ЦКБ работают кафедры Российской медицинской академии последипломного образования и медицинских вузов столицы. Здесь проводятся различные клинические исследования, апробирование новой аппаратуры, медикаментов, а среди десяти клинических отделений ЦКБ самым главным, пожалуй, является экспертное, чисто авиационное. Три года назад на него были возложены еще и функции восстановительного лечения летного состава гражданской авиации.

Цель — увеличение профессионального долголетия пилотов.

Рассказывает заведующий отделением экспертизы и восстановительного лечения летного состава ЦКБ гражданской авиации, кандидат медицинских наук Борис Потиевский.



ЗДОРОВЬЯ МНОГО НЕ БЫВАЕТ

Факт очевидный: сегодня летный состав российских авиационных лет, в основном, растет (сильно падает его лет). Об этом говорят слова летных кадров в последние годы: диплома лет отечественных перелетов забывается мало, наоборот, упущенное сегодня сразу невозможно, поскольку, хотя бы вынужденно летного убийства записаны высококачественный специалист, нужны многие годы. Потому проблема будет обостряться и дальше.

Основной показатель состояния здоровья человека — продолжительность жизни. У нас в стране за последние годы она снизилась: у мужчин до 59 лет, у женщин — до 72. В то же время у большинства пилотов уже в 40–45 годах здоровье ухудшается, что приводит к их преждевременному отстранению от летной работы. А ведь это наиболее высокоэффективная и перспективная часть летного состава! Мы обследовали более трехсот пилотов и авиационников. У большинства выявлено преждевременное старение: у лиц с авиационным кардиосклерозом — на 16 лет, с гипертензивным кардиосклерозом — на 25 лет, с хроническим бронхитом — на 13 лет. Эти данные говорят о необходимости диагностики преждевременного старения, его профилактики, лечения и реабилитации больных пилотов.

— Борис Григорьевич, а какие заболевания чаще всего приводят к отстранению пилотов от летной работы?

— Основное место (по материалам Центральной архивно-биологической экспертизы) — 80 процентов отстранены от полета в 1995–2003 годы пилоты имели ишемическую болезнь сердца, гипертоническую болезнь и атеросклероз. Ежегодно регистрируется 30–40 случаев острых инфарктов пилотов, среди которых треть — инфаркт миокарда, одна пятая — стенокардия, три процента — нарушение мозгового кровообращения. Все эти заболевания тесно связаны с процессом преждевременного старения. И если долгие годы врачебные экспертные комиссии решали лишь один вопрос: «Живет — неживет», то сегодня более актуальным стало не просто выявление экспертного решения, но и сохранение здорового летного состава.

Мы очень серьезно подошли к этой проблеме, но ряд обследованных различны по аспектам с руководством ЦКБ ГА, с преподавателями кафедры авиационной и космической медицины Российской медицинской академии последипломного образования. Перспективнее послужит направлению увеличения продолжительности жизни, другим словами — замедления процессов старения, а через это — увеличение профессионального долголетия. Надо сказать, что современная медицина

идет один путь — повысить его устойчивость к ним, а, следовательно, и летное долголетие. И чем раньше человек это делает, тем лучше. При уже имеющихся заболеваниях мы, конечно, мало что можем в этом плане сделать. Намы уже проводили профилактические мероприятия. О них поговорим подробнее. Кстати, все они апробированы, одобрены Минздравом России, в основном — не связаны с фармакологическими препаратами, многие из которых для летного состава использовать просто нельзя.

Мы основной метод — физиологический, то есть лечение неважной операцией. Существует различные направления этой методики, например, с применением барокамеры. Мы получаем эффект без введения газовой физиологической смеси. Он хорош тем, что очень физиологичен, поскольку по сути дела, подражает условиям в природе. Создается условия, аналогичные внутриутробному давлению плода, что оказывает выраженное профилактическое лечебное и реабилитационное воздействие. Методика позволяет организму человека своему реализовать свои резервы и нормализовать функции, которые выжили за нормальные параметры. Так, снижается выделение дегидрированного кальция, повышается и стабилизируется. Повышается физическая и умственная работоспособность, замедляются процессы старения, усиливается продукция ряда биологически активных соединений системы. Физиологичен не только сам метод, но и нагрузка мозгового кровообращения, заблаговременно диетическая система, желудочно-кишечного тракта, снижение иммунитета, преждевременного старения.

Для летчиков — а здоровьем боготворим, у нас в стране, ведь, сказать, не большому счету, спортивно не занимается — методика должна быть физиологической системы биологичности, тогда мысленно нарушение в репродуктивной сфере. Более того, при использовании данной методики сокращается доля принимаемых лекарственных препаратов, а их эффективность повышается.

Следующая — методика аттентивной терапии. Все знает слово «стресс», но мало кто знает, что стресс — это реакция организма на сильный раздражитель, который имеет пристрастие к заболеваниям. Реакция аттентивная — основа здоровья, позволяющая организму человека адаптироваться

В конце ЦКБ ГА.



ся к любому внешнему раздражителю. Относительно новые разработки методики, которые позволяют выводить у организма реакцию адаптации и поддерживать ее длительное время. Эффект ее во времени кратковремен.

Секундная методика – звуковолновая стимуляция. Создан микро-компьютер, в который заложены программы влияния на кору головного мозга путем воздействия как на зрительный анализатор, так и на слуховой. Прибор снабжен очками со встроенными светодиодами и наушниками, сетевые и звуковые сигналы воздействуют на кору головного мозга в определенном ритме. Благодаря этому у пациента вызывается глубокая релаксация. Симптоматическое воздействие на организм, повышается активность ряда гормонов, что дает анксиолитический и спазмолитический эффекты. Кроме того, эта методика весьма эффективна при проведении летным составом врачебно-летной эскадрильи, которая в моменты пикового вызова находится в стрессе.

Говорят, что перед обязательными медицинскими освидетельствованиями многие из нас лечатся в аптечные кабинеты, опасаясь, что их могут отстранить от полетов...

— И это бывает, и самолечением пилоты занимаются, и пилоты срывают свои нуджи. Потому наша задача убедиться в том, что врачи отделения авиационной и восстановительного лечения летного состава ЦДБ способны лишь пробной релаксацией на здоровых, повышении функциональных ре-



Врач-терапевт отделения О. Лада.

зервов организма. Наш долг и обязанность – помочь авиационистам как можно дольше оставаться в строю.

Но продолжим разговор о восстановительном лечении. Мы используем специально массированные абразивные кисти для снятия гиповаскулярного напряжения, проводим функциональный массаж, где усиленно акцентируем. Растягиватель и активный маневр для него специально подобраны упражнения. Радим – водичка, шум водички вода тоже дает паралитический эффект. В каждом классе разный, подобранный на основе научных исследований специалист Российского университета дружбы народов. Сейчас устанавливаем инфекционную среду, в которой прогноз всего организма наступит уже при 60°C, а потому она не имеет противопоказаний. Большой популярностью пользуется периферический барорецептор. Используем также традиционные приемы тренажера, физиотерапия. Кроме того, в физиотерапевтическое отделение нами современными аппаратами, включая инфракрасную, в которой на пациента воздействует комплексное воздействие.

Кстати, о «любим» летного состава к самолечению. В свободное время на базе нашего отделения будет проводиться совместная работа со специалистами военно-воздушной в Москве – Школы авиации. Там также используются методики и индивидуальные подходы к медицинскому освидетельствованию пилотов с учетом особенностей и целей набора авиацией о здоровом образе жизни. Это и питание, и физические нагрузки, и способы взаимодействия с собственными программами. У летного состава по этим темам вопросы всегда много, особенно по лекарственным препаратам – какими можно пользоваться, а от приема каких лучше воздержаться. Думаю, такой образовательный курс самолечения пилотам будет полезен.

Врачи Грегорианов считают, что в ЦДБ необходима диагностическая база. Расскажите об этом.

— Действительно, на у одного авиационного лечебного учреждения в России нет ничего подобного. Выявление заболеваний и врачебно-летная экспертиза – основа медицинского обеспечения безопасности полетов. Профилактическое и лечебное направление неразрывно связано с авиацией, а от качества примененного в ней оборудования зависит очень много. Ведь пилот никогда не покидает на здоровье, пытаясь быть отстраненным от полетов, даже если лечение будет. Травя лечение работу, он через время сохранит здоровье, оказывается не у нас. Поэтому в авиационной медицине роль диагностического отделения очень велика.

У нас в больнице самое современное диагностическое оборудование и стресс-системы. Это велоэргометры и беговые дорожки от ведущих мировых производителей, монитры для длительной регистрации артериального давления, ЭКГ, аппаратура для энцефалографии – все самые последние выпуски. Но не только оснащать и обновлять отделение ультразвуковой диагностики. В отделение рентгенологического исследования с прошлого года работает самая новейшая 64-срезовая компьютерная томография. Тамм прибор в Европе то-то считали технологичным. Он позволяет проводить любые рентгенологические исследования, причем с высокой реконструкцией изображений. Смотровые и сосуды, и выстилки, другие органы настолько четко, что выявление заболеваний на самых ранних стадиях. А это, в свою очередь, залог того, что и болезнь можно будет успешно лечить, и вернуть человека к летной работе.

У нас есть эрдокардиологическое отделение, где пилоты старше 40 лет в обязательном порядке проходят обследование. Там установлены современные методы исследования с очень высокой диагностической способностью. Для контроля выполнения эту процедуру над человеком, который длится всего четыре минуты. Но и за это интеркардиологическое время врач успевают внимательно осмотреть пациента, который переносит процедуру без неприятных ощущений.

Стационарное отделение на базе нашего отделения приносит огромную пользу. Мы можем привлекать ведущих специалистов из других клиник, можем не только правильно поставить диагноз, но и организовать правильное лечение.

Крайне, работу вашего отделения можно назвать одной из главных государственных компетенций за деятельностью авиационной?

— Именно так. Мы часто диагностируем пилотов, которую пропадает врачебно-летные экспертные комиссии на местах. Когда три года назад было принято решение об обследовании всех пилотов старше 50 лет на базе нашего отделения, у многих это вызвало изумление. Доскать, зачем? Сейчас ситуация уже не осталась, жизнь доказала, насколько это важно и для повышения безопасности полетов, и для решения судьбы многих и многих очень опытных, высококлассных пилотов старшей возрастной группы. Ведь на базе ЦДБ работает Центральная врачебно-летная экспертная комиссия, которая на основании наших обследований принимает окончательное экспертное решение – летать дальше или отстранить его от летной работы.



«То самое интересное: сегодня, имея полное представление о здоровье пилота, ЦДБТ в индивидуальном порядке работает к пилотам тех, кто еще летать надобно биологически был признан летать к летной работе. Другими словами, в авиации теперь приходят новые методики, которые дают уверенность в качестве вынесенного экспертного решения».

В феврале 2005 года страны – члены ИАОД проголосовали за то, чтобы поднять возрастную планку для летного состава до 55 лет, что локально затронуло проблемы старения летного состава для многих авиационных стран. Таким образом, работа нашего отделения приобретает все большее значение. Сметая финансы государственного характера за здоровьем пилотов и внедряя результаты серьезных научных исследований, добиваясь успехов результатов в плане увеличения профессионального длительного летного состава. Это считаем своим главным делом.

Беседу вел В. ЦИТОВ.

с. Москва.

Авиационно-космическую медицину с интересом читаю в журнале «Авиация и космонавтика» авиационный врач-терапевт, кандидат медицинских наук, старший врач отделения авиационной и восстановительного лечения летного состава ЦДБ И. Пилипенский.

Медсестра И. Климова по специальности лабораторная терапия. Фото В. ГРЕБНЕВА.





Комплэнт
Авиационный учебный центр
английского языка

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) 27 ноября 2003 года приняла Поправку 164 к Приложению 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу». Согласно пункту 1.2.9.4. этого важного документа пилоты самолетов и вертолетов, диспетчеры воздушного движения, операторы авиационных станций начиная с 5 марта 2008 года обязаны демонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на 4-м «рабочем» уровне.

До назначенного срока осталось меньше двух лет. Потому, пока «гром не грянул», авиационному персоналу надо серьезно заниматься английским языком.

Понимая важность данной задачи, стоящей перед российскими пилотами и диспетчерами, выполняющими и обслуживающими международные авиационные перевозки, мы попросили ответить на вопросы редакции Н. В. Бархотову – директора Авиационного учебного центра «Комплэнт», кандидата педагогических наук, члена рабочей группы, созданной при ФСНСТ РФ для разработки плана реализации требований ИКАО в области владения английским языком.

ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНУЛ

– Наталья Владимировна, каковы же новые требования ИКАО к языковой подготовке авиационного персонала?

– Они четко сформулированы в ДОС 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к уровню владения английским языком». Там сказано, что владение фразеологией радиообмена и общим авиационным английским языком одинаково необходимо для безопасного ведения радиотелефонной связи. Необходимым является создание эффективных и экономически приемлемых программ обучения пилотов и диспетчеров авиационному английскому языку, обучение авиационно-авиационного персонала на каком-либо из уровней 4-го «рабочего» уровня по шкале ИКАО. Наконец, для тех, кто не демонстрирует уровень «эксперта» (Б-й уровень), необходимо прохождение специально разработанного и утвержденного авиационными властями тестирования. Документы ИКАО подчеркивают, что процесс обучения иностранному языку – это овладение совокупностью навыков, знаний и межкультурных компетенций в комплексе с физиологическими, ментальными и коммуникативными процессами. Здесь короткого пути нет. Только наличие времени, мотивации и взаимных усилий авиационных властей, руководителей авиакомпаний, преподавателей и авиационного персонала может решить проблему.

– Сколько же нужно времени, чтобы освоить английский язык до 4-го «рабочего» уровня?

– Многолетний опыт работы нашего Центра, международная практика и цифры, обозначенные в Документе ИКАО, отвечают на этот вопрос примерно одинаково: для достижения успеха необходимо примерно 350–400 только аудиторных часов, чтобы пройти путь от 1 до 4-го уровня. И это при том, что успех во многом зависит от

нескольких факторов: грамотно составленных учебных программ, которые должны соответствовать современным требованиям, от подготовки преподавателей, которые просто обязаны владеть коммуникативной технологией обучения английскому языку, и, конечно, от ответственного отношения к обучению самих слушателей, для которых владение английским языком должно стать осознанной необходимостью.

– Современные требования к учебным программам по авиационному английскому языку – какие они?

– В качестве примера я могу привести программы нашего Центра, основывающиеся на многолетнем опыте работы в области подготовки и реализации профессионально-ориентированных учебных программ, а также на требованиях вышеупомянутого Документа ИКАО. Все программы, по которым обучаются авиационные специалисты в нашем Центре, базируются на функциональном подходе к обучению. Это наиболее естественный способ изучения иностранного языка, так как позволяет максимально сконцентрироваться на тех структурах, которыми необходимо владеть авиационному специалисту для общения на английском языке в рамках его профессиональной деятельности. Например, при обучении пилотов и диспетчеров мы учитываем прежде всего тот факт, что наиболее часто в процессе работы им приходится задавать уточняющие вопросы, переспрашивать, давать команды, они часто сталкиваются с проблемой помех. Следовательно, на наших уроках слушатели этих категорий концентрируются на выработке навыка речевого взаимодействия. При обучении инженерного состава мы учитываем, что им нужно научиться понимать написанное в руководствах по эксплуатации и обслуживанию зару-

бежной авиационной техники. Это особый навык, так как здесь необходимо сконцентрироваться на структуре, употребляющейся в письменном языке, и на технической лексике. Сам по себе функциональный подход к обучению английскому языку авиационного персонала еще пока относительно новый в нашей стране, и поэтому мы регулярно проводим курсы повышения квалификации преподавателей английского языка авиационных учебных центров. Кроме того, важно, что обучение английскому языку должно быть многоуровневым и основано на применении коммуникативной методики обучения, так как именно она зарекомендовала себя в мире как наиболее эффективный метод при обучении пониманию на слух и говорению.

– На всех международных мероприятиях, посвященных этой проблеме, очень много говорится о необходимости создания системы тестирования пилотов и диспетчеров. Насколько мне известно, такое тестирование уже создано специалистами АУЦ «Комплэнт».

– Да, это действительно так. Тестирование на определение уровня владения английским языком пилотами и диспетчерами (Test of the English Language Level for Controllers and Pilots TELLCAP) было создано специалистами нашего центра совместно со специалистами Московского центра автоматизированного управления воздушным движением. Это тестирование было утверждено Федеральной службой по надзору в сфере транспорта РФ в конце декабря 2005 года и аккредитовано Межгосударственным авиационным комитетом. Стоит отметить также, что на данный момент это единственный тест на территории России и СНГ, применение которого разрешено авиационными властями страны. Информационный документ о тестирова-



нии TELLCAP был представлен на совещании генеральных директоров гражданской авиации в штаб-квартире ИКАО в Монреале, которое прошло 20-22 марта этого года. Сейчас оно успешно применяется как в качестве предварительного, для того, чтобы дать возможность руководителям авиапредприятий определиться с тем, какие необходимы усилия для решения «проблемы-2008», так и в качестве сертификационного тестирования с выдачей соответствующего сертификата, подтверждающего уровень владения авиационным английским языком.

– Что представляет собой тестирование TELLCAP?

– Тестирование TELLCAP позволяет определить реальный уровень владения английским языком из всех шести возможных по шкале ИКАО. Проверяется владение авиационным и общим английским языком в различных ситуациях профессиональной деятельности кандидатов – пилотов и авиадиспетчеров. TELLCAP имеет обновляемое содержание и базу данных источников для составления тестовых заданий. Это записи переговоров между пилотами и диспетчерами, записи бесед на авиационную тематику, различные визуальные материалы. Тестирование имеет четкую структуру проведения, так называемый формат, с определенной продолжительностью и последовательностью различных заданий. Они позволяют кандидату продемонстрировать не только свой практический уровень владения языком, но и наличие лингвистической стратегии речевого поведения, которая необходима, если на борту во время полета складывается нештатная ситуация. TELLCAP позволяет объективно определить каждый из элементов языка на всех шести уровнях: грамматику, произношение, лексику, беглость речи, понимание на слух и речевое взаимодействие – умение вести беседу на тему, связанные с авиационной деятельностью.

Итак, в формате тестирования. Длится оно 25-30 минут. Первый этап

СПРАВКА РЕДАКЦИИ

Наталья Владимировна Бархотова с отличием окончила Московский государственный педагогический институт им. В.И. Ленина по специальности: английский и французский языки. Работала переводчиком, преподавателем на кафедре иностранных языков в Военно-воздушной академии им. Жуковского. С 1989 года – директор Учебного центра иностранных языков «Комплэнг». Является вице-президентом Ассоциации некоммерческих образовательных организаций России, экспертом Комиссии по лицензированию Московского Департамента образования, членом рабочей группы экспертов ФНСТ. В марте 2004 года избрана членом-корреспондентом Международной Академии экономической безопасности. Кандидат педагогических наук. Награждена медалью «Ревнители просвещения».

Авиационный учебный центр английского языка «Комплэнг», являясь структурным подразделением учебного центра иностранных языков «Комплэнг», лицензирован ФНСТ РФ (лицензия серии АУЦ № 00175) и аккредитован Межгосударственным авиационным комитетом (свидетельство № 28). В 2005 году специалистами АУЦ «Комплэнг» было разработано и утверждено в ФНСТ РФ тестирование TELLCAP® на определение уровня владения английским языком пилотами и диспетчерами по новым стандартам ИКАО. Все учебные программы центра разработаны в строгом соответствии с требованиями ДОС 9835 «Реализация требований ИКАО в области языковой подготовки авиационного персонала».

– проверка аудирования (прослушивание) базируется, как уже упоминалось, на реальных записях разговоров пилотов с диспетчерами в самых разных ситуациях – штатных и нештатных. Проверка понимания прослушенной информации происходит в процессе дальнейшей беседы кандидата и экзаменатора. Беседа (второй этап тестирования) основывается на визуальных материалах, непосредственно связанных с нестандартными ситуациями в авиации и, конечно же, на личном опыте работы кандидата – пилота или авиадиспетчера.

– Иначе говоря, проверяется не только, понимает ли кандидат, что ему говорят, но и может ли он поддержать разговор, отвечать на вопросы и задавать их в соответствии с тем, что слышит?

– Совершенно правильно. Самое сложное при разработке тестовых заданий – создать возможность оценить наличие навыка «интерэкшн» – речевого взаимодействия – одного из составляющих профилей шкалы ИКАО.

Очень важно обратить внимание на систему обеспечения объективности тестирования TELLCAP. Дело в том, что один из принципов TELLCAP – разграничение функций экзаменатора, проводящего сам экзамен, и репитера, который проверяет записанный на цифровой аудионоситель весь процесс тестирования и выставляет оценку. Причем по каждой составляющей шкалы ИКАО оценка отдельная, а общая, по требованиям ИКАО, выставляется по низшей. К примеру, слушатель показывает грамматику и произношение на четвертом уровне, но беглость речи у него соответствует лишь третьему, значит и общая оценка будет – третий уровень. Именно этот принцип соблюдать обязательно, потому что такое требование содержится в Документе ИКАО.

Возникает вопрос, для чего необходима столь сложная, на первый взгляд, процедура тестирования: экзаменатор, репитер, аудиозапись экзамена? Прежде всего это продиктова-

но необходимость обеспечения безопасности полетов. Экзаменатор, тем более, если он сам готовил слушателя, вполне может, мягко говоря, быть не вполне объективным на экзамене. Дело преподавателя – занятия со слушателем, его обучение по любой разработанной в центре программе. Экзаменатор ведет беседу с кандидатом, проверяя навыки владения языком, а вот рефтер, прошедший специальную подготовку по методике работы со шкалой ИКАО, прослушивает аудиозапись, находит ошибки, неточности, фиксирует их в специальном отчетном документе и выставляет оценку. Кстати, аудиозапись экзамена каждого слушателя у нас хранится три года на тот случай, если возникнут какие-либо спорные вопросы.

– Наталья Владимировна, когда мы говорили о новых требованиях ИКАО к языковой подготовке авиаперсонала, прозвучало, что короткого пути нет. Опираясь на опыт работы АУЦ «Комплэнт» с персоналом крупных авиапредприятий, на что бы вы порекомендовали обратить внимание тем, кто идет сейчас по этому пути?

– В данный момент в «Комплэнт» проходит обучение около 500 человек – сотрудников различных авиапредприятий, таких как Московский центр автоматизированного управления воздушным движением, Московское

представительство корпорации «Боинг», Внуковский авиаремонтный завод, ряд авиакомпаний и другие. И, безусловно, начинать готовить персонал к новым требованиям ИКАО надо с проведения грамотного первоначального тестирования. Причем проводиться такое тестирование обязательно должно специалистами, прошедшими специализированную подготовку по применению шкалы ИКАО. Ошибки при первоначальном тестировании могут дорого обойтись в будущем, так как если в одной группе окажутся пилоты с абсолютно разным уровнем знаний, то такие условия обучения вряд ли приведут к ожидаемому успеху. И только после грамотного проведенного первичного тестирования можно приступить к составлению графиков обучения, анализировать имеющиеся ресурсы, например наличие «своих» преподавателей, которых необходимо дополнительно обучить, или необходимость подбора независимой обучающей организации. А после обучения надо провести тестирование пилотов и диспетчеров по тесту, утвержденному авиационными властями нашей страны. И все это надо успеть сделать, чем за два оставшихся года. Времени просто в обрез.

Мы часто сталкиваемся с ситуациями, когда даже при наличии «своего» центра подготовки персонала авиа-

предприятие обращается в наш центр для организации обучения английскому языку, так как наш опыт работы в этой области омерен – более 15 лет. Мы существуем с 1989 года и вместе с нашей страной прошли все этапы становления системы обучения по международным стандартам. Все эти годы залогом успеха нашего центра был гибкий подход к запросам и нуждам наших заказчиков при организации обучения сотрудников, и он себя оправдал. Например, заказчик может выбрать программу обучения не только из имеющихся, но и заказать специальный курс, выбрать наиболее подходящее место и время проведения занятий. Весьма откровенно, что наша работа оценена и востребована уже многими авиационными специалистами. Тем же, кто еще не приступил к обучению, советуем не затягивать время. Его до начала 2008 года осталось не так уж много, а достижение 4-го уровня – это серьезная работа, которая потребует месяцев упорных занятий. Поспешите, друзья!

Беседу вел В. Шитов

г. Москва.



Комплэнт
АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР
АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА

АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА «КОМПЛЭНТ»

Сертифицирован Федеральной службой по надзору в сфере транспорта РФ (сертификат №136, лицензия АУЦ №00175).

Аккредитован Межгосударственным авиационным комитетом (свидетельство № 28).

«Комплэнт» проводит тестирование на определение уровня владения авиационным английским языком пилотов и авиадиспетчеров по тесту, утвержденному Федеральной

службой по надзору в сфере транспорта РФ (TELLCAP).

ОБЕСПЕЧИВАЕТ ОБУЧЕНИЕ АВИАПЕРСОНАЛА ПО СЛЕДУЮЩИМ 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: первоначальная подготовка и курсы повышения квалификации;

- Технический авиационный английский язык;

- Английский язык для бортпроводников;

- Курс делового английского языка для представителей авиапредприятий за рубежом и сотрудников предприятий гражданской авиации, работающих в сфере авиабизнеса;

- Курс повышения квалификации преподавателей английского языка авиационных учебных центров по методике обучения в соответствии с новыми требованиями ИКАО.

Адрес центрального офиса: Россия, 121351, Москва, ул. Ярцевская, д.8, под.2. Тел. (495) 141-25-35; (495) 141-25-16;

e-mail info@complang.ru
сайт www.complang.ru

В мае этого года пилоту первого класса Ивану Григорьевичу Полениски, как и в прошлом журналу, исполнится 75 лет. После окончания Бугурусланского летного училища он получил назначение на Дальний Восток, где отлетал около пятнадцати лет. Затем работал в Домодедовском производственном объединении гражданской авиации. За тридцать лет летной службы прошел путь от пилота По-2 до командира тяжелых авиалайнеров Ту-114 и Ил-62. После выхода на пенсию продолжал работать ведущим инспектором по безопасности полетов в Московском региональном управлении гражданской авиации. Награжден многими медалями, в том числе «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», знаком «Отличник Аэрофлота». В настоящее время активно занимается общественной деятельностью. Вот уже тринадцать лет возглавляет клуб «Экипаж Домодедовского аэроузла. Он является членом Совета ветеранов Домодедовского района, был делегатом трех последних съездов профсоюза профсоюза летного состава России. Публикуем воспоминания ветерана.

РОВЕСНИК

ЖУРНАЛА

39



Моя трудовая биография началась в 1944 году. Еще шла война, и мы, мальчишки, как могли, помогали фронту. Вот почему мне так дорога моя первая государственная награда – медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Потом будут юбилейные медали, посвященные 50-й, 55-й и 60-й годовщинам Великой Победы, но первая награда, как первая любовь, незаменима. Одновременно с работой учился в вечерней школе. Так что детства, можно сказать, не было.

В сорочке двенадцать поступил в аэроклуб в городе Барнаул. Здесь проводилось по пять–шесть часов в сутки, но мечта о полетах побеждала любую усталость.

В аэроклубе совершил первый и последний летный проступок в жизни. При обработке фигуры высоты полетов в самолете вылетел летчик Нестеров. По-2 у нас были старенькие, а курсантам не разрешали делять эту фигуру. Но ведь мы так хотели быть похожими на Чкалова, Байдукова, Громова, а потому, уйдя в зону, зашел за облака, чтобы не было видно с земли, и дал себе волю... За самоуправство получил горную забаву от инструктора и на всю жизнь сделал зарубку никогда больше не нарушать летных правил.

Бугурусланское летное училище закончил по высшему разряду и попросился на Дальний Восток. Наш отряд По-2 базировался в Озерных Ключах. Легкими условиями там славился, выноси с моря забавили немцами обломки авиалайнера, и в полетах приходилось ориентироваться только по вершинам сопки. Помогал еще прибор «Плюмер». С его помощью распределяли вылеты по своим «Шарк – стрелка – компас – ядро». К тому же последние ветры, болтанка... Кто-то не выдерживал и переносился туда, где летать было легче, но я сумел вытесниться в коллектив. Мне стали доверять полеты по созданию, патрулированию лесов, авиационной работы.

Как-то из Китая к нам переметнулись полчища саранчи. На борьбу с ней были подняты все экипажи. За световой день делали по пятнадцать–семьдесят взлетов–посадок. Порой казалось, сил больше нет никаких, но зато какой трюк мы получали в тех поло-

тах. Воскресали это очень и очень пригрозилось.

Нет легкача в мире, который не хотел бы полететь на большом корабле. Мечтал об этом и я. Вскоре такая возможность представилась – перелетом на Ли-2, потом на Ил-14. А затем были Ан-10, Ан-12, Ил-18, Ту-114, Ил-62.

За время работы на Дальнем Востоке удалось побывать на всех основных аэропортах Хабаровского края, Приморья, Сахалина, Камчатки, Чукотки. Нынешнее поколение летчиков не знает в этом что-либо особенного, но я ведь был первым, а перелетающим всегда труднее.

На самолете Ан-10 довелось первым обследовать аэропорт в Магадане. Вместе с министром комсомольской организации самолета зашел на посадку и вышел на эjection после взлета. Со мной летали второй летчик Б. Старосин, штурман В. Забурный, бортинженер П. Мазуренко, бортрадист М. Суворов. Можно сказать, мы дали пилоту в жизнь этому аэропорту.

Также первым выполняли рейс в Москву из Южно-Сахалинска, ямлеу Хабаровск. А рейс Благовещенск – Москва? Он тоже был для нас первым.

Работал уже в Домодедове, вместе со вторым пилотом В. Протопоповым, штурманом В. Зрдовичевым, бортинженером А. Курдюмовым и бортрадистом М. Самозванцевым выполняли первый рейс на Ту-114 в Ангару. За старшего с нами летал тогда заместитель начальника Управления летной службы МГА П. Владимировский. Тот японский рейс позволил начать гримас полетов из Москвы в сторону Чукотки.

Конечно, в полетах было всякое, но мы никогда не теряли присутствия духа. Так, в одном из полетов на Ан-12 у нас отпалли все гидроскопические приборы, в том числе аварийный авиакорректор. Подумали – то ли возвращаться в Хабаровск и решить вынужденную посадку, то ли продолжить полет до Магадана. Решили лететь в Магадан. Вот где пригодился опыт полетов по «Плюмеру».

А второй случай был уже в Москве. Я уже летал на Ту-114, но в Домодедове не хватало пилотов на самолет Ил-18. Тогда тех, кто раньше имел опыт полетов на Ил-18, временно

перевели на эту машину. Так вот, в тренировочном полете при заходе на посадку на двух двигателях бортинженер В. Хохлов по ошибке выключил работающие двигатели. Зависа высоты и скорости были малы, но мы все-таки успели запустить один двигатель и аварийно приземлились на поле возле поселка Барыбино. Так что для тех, кто был на борту, этот случай стал как бы вторым днем рождения.

Тем не менее и в авиационной судьбе, что стал летчиком, и сейчас с удивительным интересом с молодыми. Немного, правда, завидно молодым пилотам, летящим на более современных воздушных кораблях. Но это не черны, а белая зависть.

д/н Домодедово.

ОТ РЕДАКЦИИ. Если бытовые сослуживцы И.Г. Полениски захотят связаться с ветераном, сообщайте его почтовый адрес: 142021, Московская обл., п/б Востряково-1, проспект Гуполева, дом 12, кв. 192.

«Темно по заданию курса летчик самовольно командир корабля И.Г. Полениски», – так как полетел под фото сиденья и иллюминаторной панели

Дальневосточный управленец ГИФ «Плюмерский авиационный работник» 17 ноября 1962 года.





Журналистам «ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Дорогие друзья!

Коллектив гостиницы «Алтай» сердечно поздравляет вас с 75-летием журнала. И хотя мы знакомы с вами всего пять лет, воочию смогли убедиться, что для вас превыше всего – правда, и только правда. Вы никогда не кривили душой, не допускали неточностей и ошибок. Ваши публикации всегда вызывают у нас чувство глубочайшего удовлетворения. Скажу больше: редко кто писал о нас так же заинтересованно и тепло, как «Гражданская авиация».

Большое вам спасибо за рекламу нашего возрожденного отеля и популяризацию услуг, которые предоставляет жителям и гостям столицы наш медико-оздоровительный центр. Наш коллектив и впредь готов поддерживать самые тесные связи с журналом и его читателями.

Москва, ул. Ботаническая,
дом 41,
тел.: 482-02-12; 482-27-97.

С искренним уважением
Ольга КУЛЕШОВА,
директор гостиницы

АВИАКОМПАНИЯ «БАРКОЛ» – ЗВОНИТЕ КРУГЛОСУТОЧНО

Перевозка VIP-пассажиров осуществляется
на комфортабельном самолете Як-40

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 40702510400000000196

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!

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 05.04.2006. Подписано к печати 21.04.2006. Формат 90x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 338. Оборот тираж – 10 000. (В ГУП «ИТК «Московская правда» – 3000). Цена договорная.

ГУП «ИТК «Московская правда»: 101990, Полтавский пер., 3.

КТО ДЕЛАЕТ ЖУРНАЛ СЕГОДНЯ

Наше редакционное «войско» даже в самые благо- словенные времена, когда «за все было уплачено», и то было невелико. Однажды в редакцию пришел первый заместитель министра гражданской авиации СССР генерал-лейтенант авиации А.И. Семенов, чтобы вручить коллективу Почетную грамоту за успехи в соцсоревно- вании, и удивленно заметил: «Я думал, здесь рота, а тут отделение, да и то не в полном составе, а воеует за батальон».

Теперь у нас «штывок», особенно творческих, еще меньше. Ведь редакция должна не только «творить», но



и добывать хлеб насущный, вести учет доходов и расходов, покупать канцелярию и оргтехнику, вывозить готовый тираж, арендовать помещение, заниматься другими хозяйственными нужда- ми, к которым раньше не имела никакого отношения. Все это возлагалось на издательство «Воздушный транспорт» и ХОЗУ ми- нистерства. Тем не менее журнал регулярно выходит в свет и своевременно доставляется читателям. А это значит, коллектив по-прежнему воеует не числом, а умением. Причем, воеует в более сложных условиях, чем когда-либо. И в этом праздни- чном номере хочется низко поклониться всем, кто изображен на снимке вместе со мной.

Спасибо вам, дорогие коллеги и друзья! Вы не дали погибнуть журналу на крутых изломах перехода к рынку. Надеюсь, не сло- маемся мы и впредь! И, конечно же, самая сердечная признатель- ность всем, кто помогает журналу выстоять и не потерять своего лица. Кто-то из вас представлен на страницах этого номера, кто- то остался за кадром. Но все вы всегда рядом с нами, и в этом верный залог нашего будущего.

Еще раз спасибо всем, всем!

Главный редактор

А.И. Семенов

68/16

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

"В ИНТЕРЕСАХ
ОТРАСЛИ
И ПАССАЖИРА"

ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK



2 PERSA

Билет недействителен в случае повреждения и не принимается к перевозке, если не будет предоставлен надлежащий багажный документ. This ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless provided from the issuing carrier or its authorized travel agent.

2 FLIGHTS

123056, Москва,
ул. Большая Грузинская, 59.

тел. (495) 232 35 40
факс. (495) 254 69 00
www.tch.ru
info@tch.ru

Иллюстрация 70226

