

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

20 АВГУСТА –
ДЕНЬ
ВОЗДУШНОГО
ФЛОТА РОССИИ



Самолет-амфибия
Бе-200С
не имеет равных
в мире



ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ —
ПАРЛАМЕНТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА

ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА

*Награждается
коллектив журнала "Гражданская авиация"
за активную общественно-политическую
деятельность и в связи с 75-летием с начала
выпуска журнала.*

*Председатель
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
23 мая 2006 года*



Б.В. Грызлов



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

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

Главный редактор

А. М. ТРОШИН

Редакционная коллегия:

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

В. С. БАРХОТОВ,
генеральный директор ООО «Авиакомпания «Баркол»;

Е. Ю. БАХТИН,
вице-президент Российской ассоциации
деловой авиации;

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

С. В. ИЛЬЧЕВ,
президент Транспортной Клиринговой Палаты;

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

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

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

А. В. НЕРАДЬКО,
руководитель Федеральной
аэронавигационной службы;

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

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

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

А. А. ЮРЧИК,
руководитель Федерального агентства
воздушного транспорта;

В. В. ШИТОВ,
первый заместитель главного редактора

© «Гражданская авиация», 2006 г.

Август 2006 года • № 8 (747)



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:

Самолет Бе-200ЧС превосходит все существующие аналоги.

Фото пресс-службы ТАНТК им. Г.М. Бериева.

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

По независящим от нас причинам редакция журнала «Гражданская авиация» вынуждена изменить адрес своего пребывания.

Теперь мы размещаемся на Ленинградском проспекте, 44А, строение 3.

Контактные телефоны тоже изменились. Нам можно звонить по номеру: 612-11-47.

Надеемся, что экстренная «передислокация» редакции не отразится на наших взаимоотношениях. Мы по-прежнему рады всем вам и готовы откликнуться на любую просьбу и принять к исполнению любое доброе пожелание.

**Журналисты
«Гражданской авиации».**

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

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Ленинградский проспект, 44А, строение 3, г. Москва, 125167, для журнала «Гражданская авиация»
ТЕЛЕФОН: (495) 612-11-47;
e-mail: Anatolyi@civilavia.ru

■ ИНТЕРВЬЮ НОМЕРА

В начале сентября на побережье Черного моря, в городе-курорте Геленджике состоится шестая Международная выставка и научная конференция по гидроавиации «Гидроавиасалон-2006». Она будет проходить на территории испытательно-экспериментальной базы ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева», являющегося лидером в гидроавиационном не только в России, но и в мире. Естественно, разработки этого конструкторского бюро, как и на предыдущих гидроавиасалонах, станут «гвоздем программы».

Рассказывает генеральный директор ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева» Виктор КОБЗЕВ.



В ГИДРОАВИАЦИИ

2 **П**рошедший XX век стал в истории человечества веком величайшего скачка в развитии науки и техники. Яркий пример тому – стремительное развитие авиации. Начав с незатейливых деревянных конструкций, авиация приобрела свой современный облик многотонных, скоростных машин, затраты на оборудование которых в несколько раз меньше создания сухопутных аэродромов.

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г.М. Бериева был основан в 1934 году. Центральное конструкторское бюро морского самолетостроения (ЦКБ МС) возглавил Георгий Михайлович Бериев.

За 70-летний период ТАНТК им. Г.М. Бериева прошел большой творческий путь, внес значительный вклад в отечественные науку и технику, и, в первую очередь, в развитие гидросамолетостроения. Созданные в предвоенные годы морской ближней разведчик МБР-2, корабельные гидросамолеты КОР-1 (Бе-2) и КОР-2 (Бе-4) находились на вооружении ВМФ и успешно применялись в Великой Отечественной войне.

В 40–60-е годы для охраны морских рубежей были разработаны всемирно известные гидросамолеты: летающая лодка Бе-6, реактивный гидросамолет Бе-10 и самый большой для того времени самолет-амфибия Бе-12. Они длительное время находились на вооружении, имели высокие летно-технические и мореходные характеристики, подтвержденные десятками мировых рекордов. Создание этих самолетов закрепило за Россией мировой приоритет в области гидросамолетостроения.

РОССИИ НЕТ РАВНЫХ

В 1968 году был создан сухопутный самолет для местных воздушных линий гражданской авиации Бе-30 (Бе-32), который не был запущен в серийное производство. Спустя 25 лет этот самолет был восстановлен и в варианте Бе-32К показан на аэрокосмическом салоне в Париже, где вызвал большой интерес у авиационных специалистов.

В 70–80-е годы сфера деятельности ОКБ была значительно расширена. Накопленный научный и технический опыт позволил ТАНТК им. Г.М. Бериева развернуть работы по созданию нового поколения самолетов-амфибий, обладающих уникальным сочетанием высоких летно-технических и мореходных характеристик.

В 1986 году совершил первый полет крупнейший в мире реактивный самолет-амфибия А-40. Его совершенство подтверждено 148 мировыми рекордами. На базе самолета-амфибии А-40 создается самолет-амфибия А-42ПЭ для проведения патрульных и поисково-спасательных работ. В 90-е годы начинаются работы по созданию многоцелевых самолетов-амфибий, предназначенных для выполнения гражданских задач, имеющих большой экспортный потенциал.

Современные амфибии высокой мореходности – лучшее средство решения проблемы спасения на море. С их помощью можно быстро доставить к месту происшествия спасатель-

ные плоты и катера, подобрать пострадавших и даже оперативно тушить с воздуха горящее топливо. Создание международной системы спасения на базе высокомореходных амфибий решило бы эту проблему в глобальном масштабе. Именно самолет-амфибия может первым прибыть к месту загрязнения, оперативно произвести разведку обстановки, выполнить ограждение участка загрязнения спецсредствами и навести на место специализированные морские суда.

На ТАНТК им. Г.М. Бериева на рубеже XXI века был создан ряд уникальных по своим характеристикам самолетов-амфибий, имеющих возможность решить весь спектр вышеперечисленных задач. Это, в первую очередь, многоцелевой самолет-амфибия Бе-200, легкий многоцелевой самолет-амфибия Бе-103. Ведется проектирование перспективного многоцеле-

вого самолета-амфибии для местных авиалиний Бе-112 и легкого самолета-амфибии Бе-101.

У Бе-200 неплохие перспективы на рынке, его базовый противопожарный вариант по своим летно-техническим характеристикам превосходит другие самолеты-амфибии, применяемые для пожаротушения. Бе-200 также может вести контроль за состоянием окружающей среды, загрязнениями водной поверхности, метеорологическими условиями и радиационной обстановкой (включая взятие проб воды, воздуха и выполнение их экспресс-анализа), участвовать в ликвидации разливов нефти.

По таким основным параметрам, важным для покупателя, как цена, производительность, многофункциональность, вес перевозимого груза, самолет Бе-200 превосходит все существующие аналоги. Самолет-амфибия сертифицирован по российским нормам летной годности АП-25.

На базе Бе-200 создана модификация Бе-200ЧС для МЧС России. Оборудование самолета Бе-200ЧС позволяет решать широкий круг задач по обнаружению очагов чрезвычайных ситуаций, проведению поисково-спасательных работ на воде и в прибрежных зонах.

Кроме Бе-200ЧС, предусмотрены следующие модификации: грузопассажирский самолет-амфибия Бе-210 и патрульная модификация – Бе-220.

В продвижении многоцелевого самолета-амфибии Бе-200 на мировой рынок ТАНТК совместно с НПК «Иркут» тесно сотрудничает с европейским аэрокосмическим концерном EADS. Ведутся работы по сертификации самолета в Европе, в соответствии с авиационными правилами JAR-25. В дальнейших планах – сертификация в США.

Бе-200 демонстрировался во Франции, Германии, Италии, Греции, Малайзии, Китае, принимал участие в тушении лесных пожаров в России и Италии. Его пилотировали французские, американские, итальянские пилоты, и все дали высокую оценку его техническим характеристикам и возможностям.

Легкий многоцелевой самолет-амфибия нового поколения Бе-103 предназначен для использования в прибрежных и островных территориях, а также в регионах с большим количеством рек, озер и мелких водоемов. Он может использоваться для решения широкого круга задач, включая патрулирование границ, лесных массивов и водных акваторий, контроля экологического состояния акваторий, поиска, преследования и перехвата браконьерских лодок и катеров, обеспечения поисково-спасательных работ на воде, оказания срочной медицинской помощи.

Сегодня прямых аналогов у этой российской машины нет, что потенциально повышает ее шансы на мировом рынке авиационной техники. Специализированных самолетов-амфибий, которые для эксплуатации на воде имеют не поплавки, а специальную форму и конструкцию фюзеляжа, выполненного в виде лодки, в мире относительно мало. А именно к такому типу самолетов-амфибий принадлежит Бе-103.

Самолет-амфибия Бе-103 сертифицирован по AP-23 (Россия) и FAR-23 (США), а также по нормам Бразилии и Китая. Ведется подготовка по его выводу на европейский рынок и по сертификации в Канаде. Он серийно строится в Комсомольске-на-Амуре. Первые амфибии уже поставлены заказчикам в США. Ведется строительство партии Бе-103 для заказчика в КНР.

Мы активно разрабатываем легкий самолет-амфибию Бе-101, предназначенный для коммерческой эксплуатации и в качестве частного самолета в авиации общего назначения. В его конструкции широко используются композиционные материалы. Бе-101 может эксплуатироваться как в суще-

ствующей инфраструктуре, так и вне сети аэродромов, базируясь на небольших водоемах, имеющих простейший выход на берег.

Перспективный многоцелевой самолет-амфибия Бе-112 проектируется для использования на региональных и местных воздушных линиях, прежде всего в регионах со слабо развитой транспортной инфраструктурой. Он может эксплуатироваться как с сухопутных аэродромов, так и с акваторий, оборудованных площадками для выхода на берег для заправки и технического обслуживания. В аэрогидродинамической компоновке лодки применена схема с широкой кормой и грузовой рампой, что позволяет расширить транспортные возможности самолета и упростить схему швартовки амфибии на неподготовленный берег.

Перспективным направлением для ТАНТК им. Г.М. Бериева является разработка в широкой международной кооперации сверхтяжелых гидросамолетов, интегрированных в существующую структуру межконтинентальных морских и воздушных перевозок. Такие летательные аппараты смогут стать в будущем настоящими летающими кораблями, способными на равных конкурировать на трансокеанских трассах с обычными самолетами и морскими судами, вписавшись в существующую инфраструктуру морских портов. Примером возможной реализации такой гигантской машины может служить проект гидросамолета Бе-2500.

Таковы текущие и перспективные проекты ведущего российского специализированного конструкторского бюро гидросамолетостроения. Более подробно с нашими машинами можно

ознакомиться на Международной выставке и научной конференции по гидроавиации, которые состоятся в Геленджике 6 — 10 сентября.

Да, гидроавиация в современных условиях может взять на себя решение самых разнообразных задач. Для наиболее полной и эффективной реализации ее возможностей появилась мысль о создании многопрофильной авиационной компании, работающей в замкнутом цикле. Пока она находится в стадии организации и юридического оформления. Получен сертификат эксплуатанта. Согласно этому документу, мы можем осуществлять коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы на самолетах-амфибиях Бе-103. Сначала планируем его использовать в Южном федеральном округе, на Черноморском побережье Краснодарского края, и, прежде всего, в Геленджике, где уже есть гидроаэродром. После получения необходимых разрешений и отработки технологий этот опыт рассчитываем использовать и в других российских регионах.

Авиационный парк компании пока состоит из двух самолетов Бе-103 и двух Бе-200, которые мы уже третий год используем для пожаротушения в России и за рубежом. Но они вполне могут служить и надежным транспортным средством. Самое важное их достоинство – возможность эксплуатации без строительства дорогостоящих взлетно-посадочных полос. Так что гидроавиации принадлежит своя ниша на рынке авиационных перевозок, которая пока никем не занята. Поэтому у нашей компании есть все основания смотреть в будущее с оптимизмом.

г. Таганрог.



ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

«УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОБЗАВЕЛИСЬ БУМЕРАНГОМ

Один из крупнейших российских авиаперевозчиков – авиакомпания «Уральские авиалинии» – меняет свой имидж. Ребрендинг компании занимается одно из московских агентств. Проект предполагает перекраску парка, изменение системы обслуживания пассажиров, переподготовку персонала и изменение фирменного стиля. Теперь цветами компании станут красный, синий и голубой. Логотип будет состоять из трех перекрещенных бумерангов. Бумеранг всегда возвращается в точку, откуда его отправили, пояснили представители компании.

«АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ФИЛИАЛ

В Санкт-Петербурге состоялось официальное открытие филиала ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии». На церемонии присутствовали полномочный представитель Президента в СЗФО Илья Клебанов, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, генеральный директор «Аэрофлота» Валерий Окулов, партнеры компании.

Филиал «Аэрофлота» создан на базе представительства авиакомпании, работающего в городе на Неве с 1996 года. За время работы объем оказанных представительством «Аэрофлота» в Петербурге услуг по перевозке пассажиров, почты и грузов в денежном исчислении вырос

с 22 млн. руб. до 500 млн. руб. «Аэрофлот» рассматривает расширение своей деятельности в Санкт-Петербурге как одно из приоритетных направлений развития. Это решение обусловлено растущим влиянием северной столицы как культурного и политического центра РФ, потребностями жителей в качественных международных и внутрироссийских авиаперевозках, необходимостью повышения конкурентоспособности российских авиаперевозчиков в петербургском авиаузле. Основная задача петербургского филиала «Аэрофлота» – активизировать производственную и коммерческую деятельность компании в регионе, расширить географию полетов.

«Аэрофлот» планирует выполнять рейсы между Москвой и Санкт-Петербургом на собственном парке воздушных судов. Частоту полетов планируется довести до 9 рейсов в сутки, включая ночные рейсы. Уровень обслуживания пассажиров на этом направлении повышается путем включения элементов нового стандарта сервиса «Аэрофлота», получившего международное признание. В частности, обслуживание пассажиров бизнес-класса будет производиться на качественной посуде с возможностью заранее заказать специальное меню и напитки. В ближайших планах «Аэрофлота» начать полеты из Санкт-Петербурга в Западную Европу на самолетах «А-320», что повысит конкурентоспособность отечественных перевозчиков в аэропорту Пулково. В перспективе планируется осуществление полетов на самолетах этого типа и на маршруте Москва – Санкт-Петербург – Москва.

«AIRBRIDGE CARGO» – НА САХАЛИНЕ

Авиакомпания «AirBridge Cargo», филиал группы «Волга-Днепр», увеличила частоту рейсов на остров Сахалин до двух раз в неделю и открыла на Сахалине свое представительство.

Компания выполняет еженедельные рейсы из Франкфурта и Амстер-

дама на Сахалин с марта прошлого года. Рейсы на Сахалин осуществляются с посадкой в Красноярске: перелет из Европы в Красноярск выполняется на самолете «Boeing-747», а перелет из Красноярска на Сахалин – на самолете Ил-76. Открытие второго рейса из Красноярска на Сахалин позволит удовлетворить возросший спрос нефтегазовых компаний региона, в том числе спрос на перевозки из Китая и Японии, которые также осуществляются через хаб в Красноярске.

БЛЭЙР И КОРОЛЕВА ЕЛИЗАВЕТА II ПОЛУЧАТ ДВА САМОЛЕТА

Правительство Великобритании намерено закупить два пассажирских самолета, которые будут использоваться премьером Тони Блэйром и членами его кабинета. Об этом сообщает телеканал «Sky News». Сообщается, что их назовут «Blair Force One» и «Blair Force Two» – один более крупный, другой поменьше, для коротких перелетов.

Самолеты будут оборудованы средствами безопасности и связи, требуемыми для чиновников правительства. Самолетами сможет также пользоваться королева Елизавета II, но они не войдут в парк королевских самолетов.

ШЕРЕМЕТЬЕВО-1 «ПОДВЕЛИ ПОД КРЫШУ»

Международный аэропорт Шереметьево и немецкая строительная компания «НОСТТИЕФ» отметили праздник в честь подведения здания нового терминала-1 под крышу. Такой праздник – немецкая традиция.

Согласно ей, руководство аэропорта во главе с генеральным директором Михаилом Василенко вбило 5 гвоздей под аплодисменты в стилизованную кровлю здания. «Сегодня мы отмечаем завершение первого этапа строительства нового международного терминала Шереметьево-1. А уже в ноябре мы сможем порадовать наших пассажиров открытием нового терминала, откуда будут отправляться международные рей-

сы», – сказал Михаил Василенко. В настоящее время в международном аэропорту Шереметьево осуществляется масштабная программа по реконструкции и развитию. Идет модернизация всей аэродромной инфраструктуры и реконструкция терминала-2. В конце 2006 года планируется завершение строительства нового международного терминала-1.

«ВИМ-АВИА» ПОДПИСАЛА «КОД-ШЕР» С «КРАСЭЙР»

Список партнеров «AiRUnion» пополнился новым участником: им стала российская авиакомпания «Vim Airlines» («Вим-Авиа»), подписавшая соглашение «код-шер» с авиакомпанией «КрасЭйр», входящей в авиационный альянс «AiRUnion». Сотрудничество в рамках соглашения позволит авиакомпании «КрасЭйр» увеличить количество перевозимых пассажиров на авианаправлении Москва – Барнаул – Москва, а «Вим-Авиа» осуществлять продажу авиабилетов на данный регулярный рейс под своим флагом.

ПЕРВЫЙ «А-380» – К КОНЦУ ГОДА

«Эрбас» проинформировал своих заказчиков, что анализ программы «А-380» показал: график поставок самолетов претерпит перенос на шесть-семь месяцев по причине проблем с наращиванием производства. Параллельно «Эрбас» подтвердил своим заказчикам удовлетворительный прогресс в проведении летных испытаний, что должно привести к сертификации и поставке первого самолета к концу года. Проблемы наращивания производства, вероятно, ограничат количество самолетов, которые будут поставлены заказчикам в 2007 году, до 9 единиц.

Новые задержки обусловлены исключительно производственными проблемами. Они преимущественно связаны с возникновением так называемых «узких мест» в ходе определения, изготовления и монтажа электрических систем. По мере продвижения испытаний и доводки, а также выполнения индивидуальных технических заданий от авиакомпаний, потребовались внесение изменений в электрические системы и их переделка на уровне секций самолета, что существенно нарушило ход окончательной сборки. Новая организация для оборудования секций и пересмотренный темп их передачи на линию окончательной сборки нашли свое практическое воплощение в том, что удалось снизить избыток материально-производственных запасов и справиться с будущими сдерживающими факторами. Как результат в настоящее время уже собраны 15 самолетов, включая планы для статических и ресурсных испытаний, и при этом начато производство секций для самолета с серийным номером 36.

ИНОСТРАНЕЦ НЕ МОЖЕТ КОМАНДОВАТЬ ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ

Госдума единогласно одобрила законопроект второго чтения «О внесении изменений в статью 56 Воздушного кодекса Российской Федерации».

Законопроект, принятый в первом чтении 15 марта 2006 года,

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

АВИА
МЕДИА

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



ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

эталонной типовой эксплуатационной документации (по 47 типам ВС).

БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

ВИДЕОФИЛЬМЫ

для летного состава, электронные архивы по заказам авиапредприятий.

Подписка: Москва, 125993, ГСП-3, Ленинградский пр., д. 37, корп. 1, к. 171
тел. (7-495) 155-58-49, факс: (7-495) 155-67-27
e-mail: avia-media@civilavia.ru, http://Lib.Avia-Media.ru

определяет порядок включения иностранных граждан в состав летного экипажа воздушного судна. Предусматривается, что в состав летного экипажа воздушного судна РФ, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только граждане РФ; включение в состав летного экипажа иностранного гражданина допускается только на период его подготовки в целях получения допуска к деятельности по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты при условии, что иностранный гражданин не исполняет обязанностей командира воздушного судна РФ.

«BRITISH AIRWAYS» УПРОСТИЛА ПЕРЕВОЗКУ БАГАЖА

Авиакомпания «British Airways» упростила правила перевозки багажа. Данные меры осуществляются в соответствии с требованиями Министерства транспорта Великобритании (UK Department for Transport) и Управления британских аэропортов (British Airport Authority – BAA).

Нововведения коснулись ручной клади, регистрируемого и сверхнормативного багажа. Мартин Джордж, коммерческий директор «British Airways», подчеркнул: «В марте 2008 года мы переводим наши рейсы в терминал-5 аэропорта Хитроу, поэтому одна из наших главных задач – упростить процедуры регистрации и оформления багажа в аэропорту и тем самым сократить время регистрации на рейс. По сравнению с существующими нормами перевозки багажа у нас и у наших конкурентов новые нормы перевозки багажа в зависимости от класса перелета и маршрута путешествия или изменяются в сторону увеличения, или остаются прежними».

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ДЛЯ «АТЛАНТ-СОЮЗА»

Авиакомпания Правительства Москвы «Атлант-Союз» первая из российских перевозчиков получила операционную спецификацию авиационных властей Китая CSAR129.

Получение данного документа связано с требованием ИКАО и непосредственно с новыми требованиями авиационных властей Китая: он регламентирует работу авиакомпании на китайском направлении и позволяет выполнять регулярные и чартерные пассажирские, а также грузовые рейсы. По словам генерального директора авиакомпании Владимира Давыдова, получение операционной спецификации позволит «Атлант-Союзу» значительно укрепиться на китайском авиационном рынке: «Самолеты нашей авиакомпании выполняют ежедневные рейсы в ряд крупных городов Китая, с появлением спецификации для нас открываются новые горизонты сотрудничества и развития бизнеса в этом регионе».

ЧЛЕНЫ «SKYTEAM CARRIERS» ДОГОВОРИЛИСЬ

Девять авиакомпаний – членов «SkyTeam» подписали с Управлением британских аэропортов (British Airport Authority – BAA) меморандум о взаимопонимании в отношении совместного размещения производственных объектов в терминале-4

лондонского международного аэропорта Хитроу (LHR). Это обеспечит более удобную посадку на стыковочные рейсы почти 3,5 миллиона пассажиров «SkyTeam», которые ежегодно следуют через аэропорт Хитроу.

Согласно соглашению к 2008 году авиаперевозчики, выполняющие рейсы через LHR, а именно «Аэрофлот – Российские авиалинии», «Air France», «Alitalia», «Czech Airlines» и «Korean Air» объединят свои производственные объекты с авиакомпанией «KLM Royal Dutch Airlines», которая в настоящее время работает в терминале. Это подтверждает стремление авиакомпаний обеспечить максимальные выгоды своим клиентам и их партнерам. В настоящее время по плану предполагается наличие 32 совместных стоек регистрации, дополнительных камер хранения багажа, залов ожидания повышенной комфортности и площади для размещения киосков самостоятельной регистрации пассажиров. «Наша стратегия совместного размещения в крупнейших аэроузлах позволит «SkyTeam» сократить время ожидания пассажиров при посадках на стыковочные рейсы по всему миру, – говорит Георгио Каллегари (Giorgio Callegari), руководитель проекта «SkyTeam» по развитию инфраструктуры аэропортов и вице-президент по альянсам и развитию бизнеса авиакомпании «Alitalia». – Данный меморандум является важной вехой в развитии «SkyTeam», поскольку LHR – важнейший промежуточный пункт для пассажиров, следующих в различные страны по всему миру».

ЭЛЕКТРОННЫЕ БИЛЕТЫ: IATA НЕДОВОЛЬНА

Международная Ассоциация воздушного транспорта (IATA) на своем саммите в Париже подвела некоторые итоги подготовки к переходу авиакомпаний на электронные билеты. Они оказались заметно ниже ожиданий Ассоциации.

О необходимости перехода на e-ticketing Ассоциация предупредила мировое воздушное сообщество еще в 2004 году. Тем не менее, несмотря на четко определенный dead-line (декабрь 2007 года), авиакомпании похоже не слишком торопятся. Из 339 авиакомпаний, включенных в план, полностью перешли на электронные билеты менее половины. IATA может утешиться лишь тем, что среди 161 авиакомпании, которые быстрее всех откликнулись на ее указания, – самые крупные перевозчики мира. Правда, и они в большинстве своем не отказались полностью от бумажных билетов, но, по крайней мере, находятся на пути к этому. IATA обеспокоена таким положением дел. На саммите руководство Ассоциации еще раз напомнило авиакомпаниям о необходимости активизировать свои усилия по введению электронных билетов. «Возврата назад нет, – заявил председатель Совета IATA Роберт Милтон. – 31 декабря 2007 года никто отменять не будет». По данным IATA, отказ от бумажных билетов позволит авиакомпаниям мира ежегодно экономить не менее \$3 млрд. на бумаге и печати, так как один электронный билет обходится в \$1, а бумажный – в \$10. Не говоря уже о том, что сам процесс приобретения билетов станет проще и быстрее.

ПОЗДРАВЛЕНИЯ ЮБИЛЯРАМ

В ЭТОМ МЕСЯЦЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ

70 ЛЕТ

ЛИПАЕВУ Георгию Яковлевичу

В гражданской авиации – 46 лет. Окончил Высшее авиационное училище ГА. Работал авиадиспетчером в Уральском управлении гражданской авиации, командиром Свердловского объединенного авиаотряда. В течение 15 лет возглавлял Московский центр автоматизированного управления воздушным движением, Московское городское региональное управление воздушного транспорта. Лауреат Государственной премии СССР. Награжден знаками «Отличник Аэрофлота», «Отличник воздушного транспорта».

УЛАНОВУ Александру Сергеевичу

В гражданской авиации более 40 лет. Окончил Московский авиационный институт. Работал научным сотрудником Института мировой экономики и международных отношений АН СССР, руководителем структурных подразделений Госавиарегистра и Министерства гражданской авиации СССР, начальником ЦУЭРТОС ГА, генеральным директором советско-японского совместного предприятия «Аэросервис», в Департаменте воздушного транспорта Минтранса Российской Федерации. Последние десять лет – в Российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.

С его участием и под непосредственным руководством проведены такие важнейшие работы, как освоение новейших технологических систем навигации и связи гражданской авиации, необходимых для обеспечения полетов воздушных судов Ту-154, Ил-86, Ил-76, Ту-144, программы «Буря», внедрение первых отечественных систем автоматизированного управления воздушным движением «Стрела», «Трасса», «Старт», «Синтез».

Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота», удостоен почетного звания «Заслуженный связист РСФСР».

55 ЛЕТ

САЛЕЕВУ Валерию Николаевичу

Окончил Рижский институт инженеров гражданской авиации в 1974 году. Десять лет работал инженером, старшим инженером в Якутском управлении гражданской авиации. В 1976 году окончил высшие курсы КГБ СССР, работал сотрудником агентства ФСБ и старшим инспектором штаба Министерства безопасности России, сотрудником Управления экономической безопасности Министерства безопасности России. С 1993 года – заместитель начальника, начальник отдела авиационной безопасности Департамента воздушного транспорта Минтранса РФ, начальник Управления авиационной безопасности Федеральной авиационной службы России, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. В настоящее время – руководитель этой службы.

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

По данным Ассоциации, около 100 авиакомпаний еще не приступали к внедрению электронных билетов, но, по крайней мере, планируют этим заняться в ближайшее время. А вот 55 заявили, что не заинтересованы в этих изменениях и вообще ничего не будут предпринимать. Причины у всех разные, однако в основе – нехватка средств, отсутствие специалистов. Есть проблемы и совсем иного характера, которые мешают авиакомпаниям перейти на новый вид билетов. Например, в России до сих пор нет закона, раз-

решающего электронные билеты. Авиакомпании таких стран рискуют оказаться за бортом глобальной авиации.

Материалы подготовлены по сообщениям ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Финмаркет, РИА «Новости», Страна.py, газета.ru, regnum.ru, Reuters, «Эксперт-Сибирь», Washington Post, «Коммерсант», ИА REGNUM, Авиа.py, euronews.net, NRS.com, rosbalt.ru, travel.ru, riasibir.ru.

Раздел ведет
Наталья ЯЧМЕННИКОВА.



■ ПОСЛЕСЛОВИЕ К ЮБИЛЕЮ ЖУРНАЛА

РОЗЫ И ШИПЫ ПРАЗДНИКА

Вот и состоялся наш с вами праздник, дорогие читатели и почитатели журнала. По общему мнению его участников, прошел он тепло и торжественно. В зале коллегии бывшего Министерства гражданской авиации СССР (теперь у него три «хозяина» – Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и Федеральная аэронавигационная служба) собрались члены редакционной коллегии журнала, сотрудники редакции, ветераны отрасли, руководители авиакомпаний и других авиационных структур, представители бизнеса, коллеги из родственных изданий. Открыл встречу председатель Совета Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), заместитель министра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР И.Ф. Васин.

Коллективу журнала были вручены Почетная грамота Государственной думы, Диплом Союза журналистов России, Почетная грамота Общероссийского профсоюза авиационных работников, общественный орден Андрея Первозванного, Диплом Транспортной Клиринговой Палаты, памятные адреса и сувениры.



Вклад сотрудников редакции В.В. Беликова, Л.В. Гуржий, Т.Г. Суворовой отмечен Почетными грамотами Союза журналистов России, а главный редактор А.М. Трошин и первый заместитель главного редактора В.В. Шитов удостоены высшего знака журналистского отличия «За заслуги перед профессиональным сообществом».

Кроме того, А.М. Трошину и В.В. Шитову «за личные заслуги в развитии Системы взаиморасчетов» вручены Золотые знаки отличия Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаимо-

расчетам, а фотокорреспонденту журнала В.А. Гребневу – Серебряный знак отличия.

Знаки Наблюдательного Совета и Диплом Транспортной Клиринговой Палаты вручил Председатель Совета директоров Палаты, министр гражданской авиации СССР 1990–1991 гг. Борис Егорович Панюков.

Выступившие на встрече руководитель Департамента государственной политики в области гражданской авиации, геодезии и картографии Министерства транспорта России К.К. Руппель, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Н.Н. Зленко, заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Е.Н. Лобачев, председатель Общероссийского профсоюза авиаработников Б.А. Кремнев, проректор МГТУ ГА В.С. Уваров, начальник ЦГЖИ «Воздушный транспорт» А.С. Головчанский, советник Председателя Союза журналистов России Г.К. Валиев, известный писатель, в прошлом пилот гражданской авиации В.Н. Хайрюзов и многие другие тепло и задушевно говорили о журнале и его верности нашей крылатой отрасли.

Большую помощь редакции в подготовке к юбилею журнала оказали

ВЫСШАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ ТЕЛЕГРАММА

Слов	ПЛАТА		ПЕРЕДАЧА
	руб.	коп.	
Итого			№ связи
			Передат.
			Срок отсылки

ТЕЛЕГРАММА
 ИЗ МОСКВЫ № _____
 от _____ го _____ ч _____ м.

Принят _____

ВЫСШАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ

КУДА: Москва, Ленинградский пр., 37
 Редактору журнала «Гражданская авиация» ТРОШИНУ В.М.
 КОМУ: Уважаемый Анатолий Михайлович!

Поздравляю Вас и весь коллектив журнала «Гражданская авиация» с 75-летием со дня его организации. Освещение деятельности отечественной авиации, ее развитие и нынешнее положение позволяет работникам, читателям ориентироваться в оценке и состоянии дел отрасли. Мне особенно понятна тематика освещения деятельности авиации в районах Крайнего Севера, труднодоступных районах Сибири и как постоянный авиапассажир слежу за всеми событиями авиации. Желаю Вам и всем читателям успехов, чистого неба, активности и долгих лет жизни.

С уважением,
 Заместитель Председателя Государственной Думы РФ, Герой Советского Союза *А.И. Чилингаров*

30 мая 2006 г. Иск. № _____

Наименование и адрес отправителя
 Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации

Знак
 «За заслуги перед
 профессиональным
 сообществом»
 — В.В.Шитову.



генеральный директор «Аэрофлота» В.М. Окулов, генеральный директор ГУАП «Кавминводоавиавиа» В.В. Бабаскин, генеральный директор авиакомпании «Баркол» В. С. Бархотов, руководство Группы ИСТ ЛАЙН, генеральный директор ООО «ТЗК Туполев-сер-

7

ДИПЛОМ

СОЮЗА ЖУРНАЛИСТОВ РОССИИ

Коллективу редакции журнала «Гражданская авиация» награждается в связи с 75-летием вхождения в свет первого номера

Председатель Союза журналистов России *В.В. Богданов*

25 мая 2006 г.

ЖУРНАЛУ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

В СВЯЗИ С 75-ЛЕТИЕМ

МАЙ 2006 ГОДА

Уважаемые сотрудники журнала!

Принимая мои сердечные поздравления с 75-летием Юбилейного журнала «Гражданская авиация»!

История журнала богата яркими событиями и вехами, ее редакционный коллектив неизменно отличался высочайшим профессионализмом и коллективностью, творческим энтузиазмом и духом, стремлением вести серьезный, доверительный диалог с читателями.

За эти годы журнал занял достойное место среди отечественных изданий, завоевав заслуженную известность и авторитет высоким уровнем публикаций, качественным информационным обзором, неуклонным вниманием к проблемам гражданской авиации. Глубокий анализ важнейших событий в мире авиации, объективность и ответственность оценки привнесли ему высокий авторитет и признание. Журнал всегда открыт для новых идей. Статьи, посвященные актуальным проблемам с большим интересом обсуждаются в профессиональной среде.

Сотрудники журнала «Гражданская авиация» — постоянные летописцы отечественной авиации. Целям плеча журналистов и корреспондентов, работающих и работающих с журналом, могут гордиться тем, что сделано за прошедшие годы.

Мы всегда рады общению и сотрудничеству с Вами. От всей души желаем журналу долгого и плодотворного творческого пути, расцвета популярности и читательского интереса. Всем сотрудникам — здоровья, счастья, благополучия, успехов в реализации ваших планов и проектов.

Глубоко уважающая Вас
 Председатель Межгосударственного авиационного комитета, доктор технических наук, профессор, академик *Т. Анатольевна*

Почетная грамота
 Союза журналистов
 России
 — В.В.Беликову.

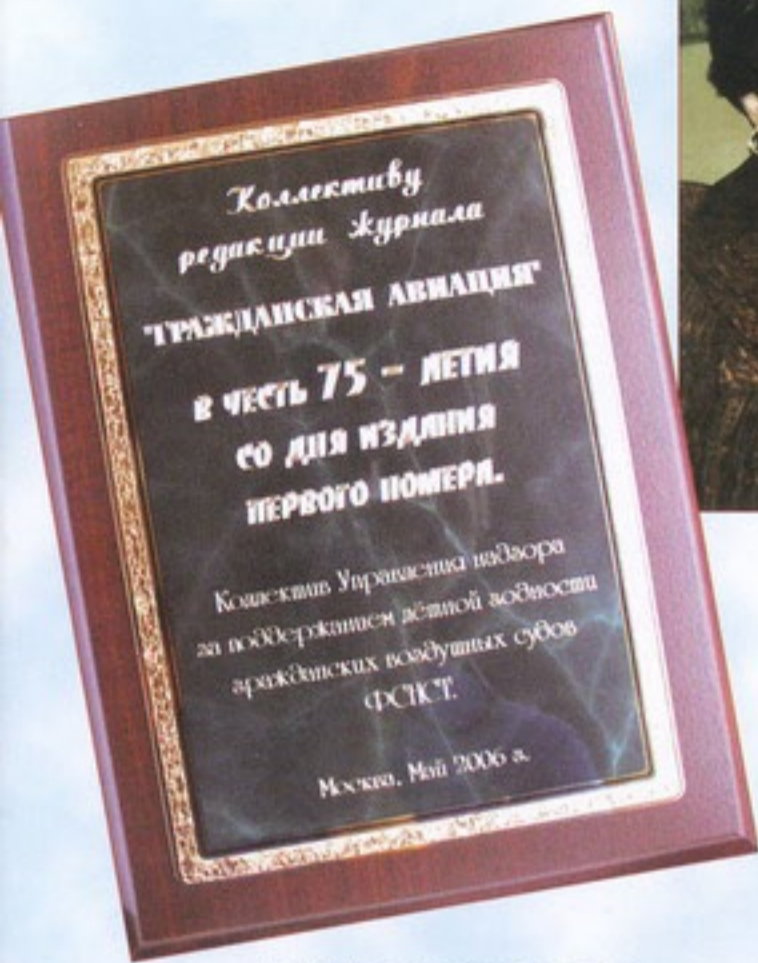




вис» Г.И. Литинский, генеральный директор ОАО «УТЦ-авиа-22 ГА» И.С. Макаров. А президент Транспортной Клиринговой Палаты С.В. Ильичев подарил редакции компьютер, в котором мы остро нуждались.

Журналистов редакции глубоко тронули поздравления с юбилеем председателя Межгосударственного авиационного комитета Т.Г. Анодиной, генеральных директоров авиакомпаний «Дальавиа» П.И. Севастьянова и «Владивосток-авиа» В.Г. Сайбеля, генерального директора ОАО «Нижневартовск-авиа» В.Г. Пысенка, руководителей других авиационных структур.

В частности, Т.Г. Анодина отметила, что журнал занимает достойное место среди отечественных изданий и завоевал заслуженную известность, авторитет высоким уровнем публикаций, качеством информационных обзоров, неиз-



лективу предложили в кратчайшие сроки освободить жалкие тридцать квадратных метров, которые мы занимали в здании на Ленинградском проспекте, 37. Оказывается, в этом здании могут «плодотворно трудиться на благо Отчизны» лишь госчиновники. А журнал на 76-м году верной и последовательной службы гражданской авиации оказался в чис-

менным вниманием к проблемам гражданской авиации. Журнал всегда открыт для новых идей. Статьи, посвященные авиационным проблемам, с большим интересом обсуждаются в профессиональной среде... Целая плеяда журналистов и корреспондентов, работавшая и работающая с журналом, может гордиться тем, что сделано за прошедшие годы.

Словом, в добрых словах и пожеланиях недостатка не было. Однако роз без шипов, как известно, не бывает. Больно укололи они и редакцию журнала. Едва отзвучали юбилейные здравницы, как нашему «доблестному» кол-



ле «сторонних организаций». Наравне с коммерческими структурами, весьма далекими от интересов отрасли.

Как нам объясняют, здание является государственным имуществом и размещаться в нем должны лишь госслужбы. Получается: отраслевая печать, которая всегда считалась неотъемлемой составной частью единого отраслевого организма, стала теперь чем-то вроде злокачественного нароста на этом организме. Невероятно, но факт!

Так что, дорогие читатели, не удивляйтесь нашему новому адресу. Надеюсь, это никак не скажется на наших взаимоотношениях.

Где бы мы ни размещались, как бы трудно нам ни было, журнал никогда не изменит своего генерального направления, всегда будет служить нашим общим интересам.



А. ТРОШИН,
главный редактор



ИСТ ЛАЙН

ДЕРЖИТ СЛОВО

Это событие в международном аэропорту Домодедово надолго запомнится всем, кто принял в нем участие. В одной из зон для отлетающих пассажиров состоялась торжественная церемония открытия выставки «Журналу «Гражданская авиация» – 75 лет!», на которой представлены номера журнала разных лет – от мая 1931 года, когда издание впервые вышло в свет, до мая юбилейного 2006 года.

В церемонии приняли участие руководители Группы ИСТ ЛАЙН, управляющей компании аэропорта, представители редакции журнала, его дру-

зья и почитатели, коллеги из родственных изданий.

Перед тем, как разрезать традиционную красную ленточку, с приветственными словами к собравшимся обратились пресс-секретарь Группы ИСТ ЛАЙН Сергей Танащук и главный редактор журнала Анатолий Трошин.

– Международный журнал «Гражданская авиация», – сказал Сергей Танащук, – регулярно освещает рынок авиационных услуг, анализирует глобальные процессы на российском и мировом воздушном транспорте, знакомит с новинками отечественной и зарубежной авиатехники, освещает деятельность авиакомпаний стран СНГ и дальнего зарубежья, исследует малоизвестные страницы истории гражданской авиации.

Выставка, подчеркнул он, будет открыта в течение двух месяцев. С ней могут ознакомиться авиапассажиры, а также работники аэропортового комплекса.

Главный редактор журнала сердечно поблагодарил руководство и пресс-службу Группы ИСТ ЛАЙН за внимание к старейшему авиационному изданию страны.

– Мне особенно приятно, – отметил он, – участвовать в открытии выставки на территории аэропорта, где прошла моя авиационная юность.

До того, как стать журналистом, Анатолий Трошин после окончания в 1961 году Рижского авиационного училища спецслужб ГВФ работал в аэропорту Домодедово радиотехником службы радионавигации и связи, затем был избран первым освобожденным секретарем комитета комсомола авиапредприятия.

– Это было незабываемое время, – поделился главный редактор. – Оказаться в числе первооткрывателей крупнейшего аэропорта страны – большое счастье. И нынешний





А выступивший на торжественной церемонии генеральный директор Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт») Юрий Дарымов посоветовал придать выставке статус передвижной и демонстрировать ее в других аэропортах России. И хотя кое-кому из присутствовавших это показалось малореальным, он остался при своем убеждении.

Выступает генеральный директор Клуба «Опыт» Ю. Дарымов.

– По крайней мере, – заключил уважаемый ветеран, – это можно сделать в отраслевых учебных заведениях. Будущее поколение гражданских авиаторов должно приобщаться к нашей прессе с курсантской и студенческой скамьи. Это поможет им стать подлинными патриотами гражданской авиации.

Интервью с ветераном гражданской авиации В. Саморуковым и пресс-секретарем Группы ИСТ ЛАЙН С. Танащук.

Сотрудницы пресс-службы ИСТ ЛАЙН М. Аверьянова и А. Шурубор.

Наталья СЛАВИНА

а/п Домодедово.



аэровокзальный комплекс, и здание авиационно-технического центра (по терминологии тех лет – линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских), и другие сооружения стояли тогда в строительных лесах. А когда на бетонку новенькой взлетно-посадочной полосы приземлился первый самолет, посмотреть на него сбежались не только все, кто работал в аэропорту, но и жители близлежащих деревень.

В заключение А. Трошин еще раз сердечно поблагодарил ИСТ ЛАЙН за то, что его руководство сдержало свое слово – в ходе подготовки к юбилею журнала обещало открыть в аэропорту выставку и сделало это.

Красная ленточка разрезана, выставка открыта.

Друзья и коллеги журнала.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



К итогам Международного семинара, посвященного вступлению в силу новых требований ИКАО к знанию авиаторами английского языка (Москва, 1–2 июня 2006 года).



Во имя

БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Когда сотни тысяч лет назад первые разумные существа, влекомые стремлением к перемене мест, начали покидать свою прародину – Африку и постепенно осваивать обширные пространства Ближнего Востока, Азии, Европы и, в конце концов, добрались до Америки и Австралии, они, конечно, не предполагали, что великое множество наречий, возникавших по мере их продвижения вперед, породит одну из серьезнейших проблем в современной гражданской авиации – отсутствие единого, понятного для всех языка. Сейчас, похоже, этот круг замкнулся, только вместо примитивного языка, возникшего на заре человеческой истории, мы возвращаемся к одному языку, который в конце двадцатого – начале двадцать первого века в силу известных геополитических и экономических обстоятельств стал доминирующим на нашей Земле.

Чтобы авиаторам не было обидно, можно добавить, что английский язык стал подлинно международным языком общения не только в авиации, но и практически во всех других областях знаний и деятельности взрослого человечества. В этом присутствует своя логика: не следует забывать, что, например, в Советском Союзе, а затем в новой России русский язык был и до сих пор является надежным средством межнационального общения. Нравится нам или нет, но в условиях всеобщей глобализации такая функция пока принадлежит английскому языку. Скорее всего, в пределах жизни нескольких поколений эта ситуация не изменится, хотя в дальнейшем – кто знает! – большинство населения, возможно, будет говорить на языке нашего дальневосточного соседа...

Однако, если оставаться серьезным, следует признать, что достаточно функциональный, близкий большинству европейских и североамериканских народов, которые вносили и вносят решающий вклад в развитие науки и техники, английский язык не только сохранит в обозримом будущем свою роль и значение, но имеет все шансы на дальнейшее распространение как на бытовом уровне, так и в среде технических и гуманитарных специалистов.

Конечно, никто не желает принизить значение роли других языков мира – на их основе возникла и развивается наша общая культура, написаны шедевры мировой литературы, трудилась выдающиеся философы и ученые. Мы имеем в виду русский, китайский, индийский (хинди), персидский (фарси), немецкий, французский, испанский, арабский и другие языки, но

неумолимая логика жизни диктует свое: в тех областях международной деятельности, где жизненно важно недвусмысленное толкование терминов и точное взаимодействие, нужно говорить на одном понятном для всех языке.

Следует отметить, что еще в 1944 году, когда в Чикаго была подписана Конвенция о международной гражданской авиации, это событие на год предвосхитило создание Организации Объединенных Наций! Более 60 лет назад благодаря коллективному разуму представителей международного авиационного сообщества был сделан далеко идущий вывод: такой динамичный и интернациональный по своей сути вид транспорта как гражданская авиация не может эффективно развиваться исключительно на национальной основе. Воздушные суда, стремительно пересекающие государственные границы, должны руководствоваться едиными правилами полетов и использования воздушного пространства, отвечать общим техническим требованиям, а система организации воздушного движения должна быть гармонизированной и понятной для всех участников этого процесса.

С появлением современных скоростных воздушных судов и резким повышением интенсивности воздушного движения в и без того ограниченном воздушном пространстве Европы и Северной Америки решение вопроса о единообразной авиационной терминологии и общем языке приобрело особую актуальность. Авиаторы знают, и нет необходимости напоминать о многочисленных случаях, когда отсутствие взаимопонимания между диспетчерами и пилотами приводило к тяжелым авиационным происшествиям и гибели людей. Но вот катастрофа, которая переполнила чашу терпения международного авиационного сообщества.

Ноябрь 1996 года, воздушное пространство над Индией.

Пилот со слабым знанием английского языка, не получив разрешения от диспетчера, принимает решение снизиться до удобного для себя шелона полета. Легкое движение руки, машина плавно идет вниз – и... сталкивается со встречным воздушным судном.

Снизившийся самолет принадлежал компании «Казахстанские авиалинии», встречный – авиакомпании из Саудовской Аравии.

В 1998 году после этой трагедии именно Индия призвала высший орган ИКАО – Ассамблею принять решительные меры по повышению знания английского

языка пилотами и диспетчерами управления воздушным движением. Как записано в Уставе ИКАО, безопасность – это одна из основ гражданской авиации. Можно ли ее гарантировать, если участники радиосообщения для описания одних и тех же событий используют разные определения, если они в стрессовых нештатных ситуациях, когда решения следует принимать в доли секунды, не находят нужных слов и пытаются перейти на родной язык? А от этого можно зависеть жизнь пассажиров и экипажей!

Понятно, что для решения таких вопросов, связанных с существенными материальными затратами на обучение персонала и с определенной перестройкой менталитета всех участников воздушного движения, требуется немало времени. Дать указание «выполнить и доложить» не составляет большого труда, но земля, по которой разбрелись потомки первобытных людей, обширна и разнообразна. За тысячи лет жизнь настолько изменилась, что будущие китайцы и полинезийцы, швейцарцы и чилийцы, когда-то сидевшие под одним деревом в африканской саванне и обсуждавшие проблемы защиты от диких животных, добычания пищи и семейных отношений, стали говорить на абсолютно разных языках.

Хотя круг вопросов, волнующих современных людей, остался тем же, проблема безопасности полетов поднялась на «заоблачную» высоту. В этой связи Международная организация гражданской авиации, много делающая для снижения аварийности при воздушных перевозках, решила принять кардинальные меры по повышению уровня знания английского языка диспетчерами управления воздушным движением, пилотами и операторами авиационных станций. Начиная с 5 марта 2008 года ни один из тех, кто летает на международных воздушных трассах или обслуживает их, не будет допущен к работе, если не подтвердит знание английского языка на 4-м (рабочем) уровне по шкале ИКАО.

Этому решению и был посвящен Международный семинар, который состоялся в Москве 1–2 июня 2006 года. Почти 200 участников из 23 стран мира и международных организаций изложили свои мнения и подходы к решению указанной проблемы, организации учебного процесса и проверки знаний. Страна с таким огромным воздушным пространством, как Российская Федерация, через которое ежедневно пролетают сотни самолетов российских и иностранных авиакомпаний, просто обязана быть примером в данной области. Обязана, но пока не стала.

Из Приложения I к Конвенции О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ «Выдача свидетельств авиационному персоналу»

ГЛАВА 1.

1.2.9 Знание языков

1.2.9.1 Пилоты самолетов и вертолетов и те штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.

Примечание. В соответствии со статьей 42 Конвенции о международной гражданской авиации положения п.1.2.9.1 не распространяются на членов персонала, свидетельства которых были первоначально выданы до 5 марта 2004 года, но в любом случае применяются ко всем членам персонала, свидетельства которых остаются действительными после 5 марта 2008 года.

1.2.9.2 Диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.

1.2.9.3 Рекомендация. Бортинженеры, пилоты планеров и пилоты свободных аэростатов должны обладать способностью говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.

1.2.9.4 Начиная с 5 марта 2008 года пилоты самолетов и вертолетов, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к знанию языков, приведенных в добавлении.

1.2.9.5 Рекомендация. Пилоты самолетов и вертолетов, штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций должны продемонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к знанию языков, приведенных в добавлении.

1.2.9.6 Начиная с 5 марта 2008 года знание языков пилотами самолетов и вертолетов, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали знание языков на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), официально оценивается через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем знания языков.

1.2.9.7 Рекомендация. Знание языков пилотами самолетов и вертолетов, штурманами, которые должны вести радиотелефонную связь на борту воздушного судна, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали знание языков на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), должно официально оцениваться через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем знания языков, как указано ниже:

- лица, демонстрирующие знание языков на рабочем уровне (уровень 4), должны проходить аттестацию не реже одного раза в три года;
- лица, демонстрирующие знание языков на

продвинутом уровне (уровень 5), должны проходить аттестацию не реже одного раза в шесть лет.

Примечание 1. Официальная аттестация не требуется для кандидатов, продемонстрировавших профессиональный уровень владения языком, то есть лиц, для которых данный язык является родным, и очень хорошо владеющих им иностранцев, которые говорят на диалекте или с акцентом, доступными для понимания в международной авиации.

Примечание 2. Положения п.1.2.9 касаются положений главы 5 тома II Приложения 10, согласно которым языком, используемым в радиотелефонной связи, может быть язык, обычно используемый данной наземной станцией, или английский язык. Поэтому на практике возможны ситуации, когда членам летного экипажа потребуется говорить только на языке, обычно используемом наземной станцией.

ДОБАВЛЕНИЕ

Требования к знанию языков, используемых в радиотелефонной связи (см. раздел 1.2.9. главы 1)

1. Общие положения

Примечание. Требования ИКАО к знанию языков включают холистические критерии, изложенные в разделе 2, и рабочий уровень (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний ИКАО, приведенной в дополнении.

1.1 Для удовлетворения требований к знанию языков, содержащихся в разделе 1.2.9 главы 1, кандидат на получение свидетельства или обладатель свидетельства демонстрирует приемлемым для полномочного органа, выдающим свидетельства, способом соответствие холистическим критериям, изложенным в разделе 2, и рабочему уровню (уровень 4) ИКАО шкалы оценки языковых знаний ИКАО, приведенной в дополнении.

2. Холистические критерии

2.1 Профессионалы:

- свободно общаются только в процессе речевой связи (телефонная/радиотелефонная) и при непосредственных контактах;
- недвусмысленно и четко излагаются по общим, конкретным и связанным с работой вопросам;
- используют соответствующие методы связи для обмена сообщениями и для распознавания и устранения недопонимания (например, посредством проверки, подтверждения или уточнения информации) вообще или в связанном с работой контексте;
- успешно и относительно легко решают лингвистические проблемы при усложнении или непредвидимом изменении событий в процессе штатной рабочей ситуации или выполнения известной задачи связи; и
- используют диалект или акцент, которые понятны для авиационного сообщества.

Дополнение: шкала оценки языковых знаний ИКАО

1.1 Профессиональный, продвинутый и рабочий уровни

1.2 Уровень ниже рабочего, начальный уровень и уровень ниже начального

Но потенциал есть и его следует использовать. Презентации, сделанные представителями учебных центров авиакомпаний «Аэрофлот» и «Волга-Днепр», российской компанией «Комплэнт», английской «Англо-Континентал» и многими другими, произвели впечатление на слушателей глубиной и нетривиальностью подходов, повышенным вниманием к использованию современных технических средств. Последнее обстоятельство произвело особенно большое впечатление на аудиторию. Компьютер, который уже давно превратился из «умной» пишущей машинки в инструмент серьезной работы с информацией и текстами, сейчас начинает играть роль консультанта и преподавателя. Заложенные в него учебные программы позволяют реально оценить уровень знаний учащегося, предложить самый широкий выбор аудиовизуальных задач и упражнений, регулярно оценивать достигнутые результаты, принять экзамен на соответствие поставленной задаче (в нашем случае это достижение 4-го (рабочего) уровня по шкале ИКАО) – и даже выдать сертификат! Некоторые технологии предусматривают подключение к сети Интернет и использование самых современных методов дистанционного обучения.

Одним словом, складывается впечатление, что технические аспекты языкового обучения уже решены. Чего же не хватает для практического и своевременного решения задачи? Вероятно, того же, что всегда: твердого осознания, что времени до марта 2008 года осталось не много, что практическим специалистам по обучению общему и авиационному английскому языку необходимо постоянно и целенаправленно помогать и никакое «авось» здесь не поможет и, самое главное, что речь идет о безопасности полетов и о человеческих жизнях. Хватит писать историю авиации кровью – для этого есть чернила и другие средства хранения информации. Ее можно получить на сайте Партнерства «Безопасность полетов» www.fsfi.avia.ru и на сайте Информационного агентства «Российская авиация и космонавтика» www.avia.ru

Недавно, касаясь более широких проблем общества и экономики, Президент Российской Федерации заявил, что в последние годы мы занимались выживанием и «латанием дыр» и что пора уже перейти к долгосрочному планированию стратегии развития страны. К авиации в целом и к безопасности полетов, в частности, это относится в полной мере. Можем ли мы обеспечить достаточную степень безопасности полетов, если по данным Госкорпорации по ОрВД на 4-м (рабочем) уровне ИКАО в настоящее время находятся только 5,2 процента диспетчеров УВД, а подавляющее большинство – 55,9 процента – лишь на 2-м (начальном) уровне. При этом не следует забывать, что для того, чтобы поднять знание английского языка российских диспетчеров только на одну ступень вверх, требуется вложить 100 миллионов рублей. Учитывая традиционную напряженность при принятии Госдумой бюджетов страны, страховые компании могли бы внести серьезную лепту в финансирование процесса обучения диспетчеров. Долгосрочное планирование, о котором говорил Президент, предусматривает, в том числе, серьезную ответственность всех государственных и иных организаций за состояние безопасности полетов в воздушном пространстве страны, а также над акваториями Северного Ледовитого и Тихого океанов.

Времени осталось мало. Трагедия самолетов, столкнувшихся над Индией, и многочисленные другие катастрофы, вызванные, в том числе, пробелами в знании английского языка, должны побудить органы власти на всех уровнях незамедлительно принять адекватные меры для решения проблемы.

В. ШЕЛКОВНИКОВ,
президент Партнерства
«Безопасность полетов»,
член Правления
Всемирного фонда
безопасности полетов;
Д. ТАРАСЕВИЧ,
директор международных
программ Партнерства
«Безопасность полетов»

■ ЗАМЕТКИ С СЕМИНАРА

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.

Понимая важность данной задачи, стоящей перед российскими пилотами и диспетчерами, выполняющими и обслуживаю-

ния английским языком». Там сказано, что владение фразеологией радиосвязи 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 авиационного персонала до достижения им как минимум 4-го (рабочего) уровня по шкале ИКАО. Наконец, для тех, кто не демонстрирует уровень «эксперта» (6-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

пилотов и диспетчеров английскому языку в режиме «онлайн» говорилось в выступлении Пола Стивенса (Великобритания). Большой интерес у участников семинара вызвал доклад Б.Гальперина (НИГА) и А.Жислина (Центр образования «Репетитор Мульти-Медиа») о компьютерных комплексах по обучению авиационному английскому языку.

Сегодня в Росаэронавигации создана рабочая группа, в которую вошли ведущие специалисты по авиационному английскому языку из предприятий Госкорпорации ОрВД, Московского центра автоматизированного управления воздушным движением, ведущих учебных заведений России по подготовке авиационного персонала, представители учебных центров авиакомпаний. Подготовлен план, в котором отмечены все

ЯЗЫКОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ИКАО: Вы ГОТОВЫ К ЭТОМУ?

14

щими международные авиаперевозки, и в соответствии с «Планом действий по внедрению стандартов ИКАО по владению языком», утвержденным 29 ноября 2005 года Европейской комиссией по аэронавигационному планированию (EANPG), как раз и было принято решение о проведении в Москве Международного семинара «Языковые требования ИКАО: Вы готовы к этому?». Идея проведения семинара была предложена совместно с ИКАО Федеральной аэронавигационной службой, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Федеральным агентством воздушного транспорта и некоммерческим Партнерством «Безопасность полетов». Цель семинара – исследование проблем подготовки авиационного персонала, разработка тестов и обучение рейтеров для определения уровня владения английским языком. Основное внимание и, соответственно, тематика рабочей документации и докладов были сосредоточены именно на этих вопросах.

Семинар был рассчитан на руководителей авиакомпаний, предприятий по ОрВД, авиационных учебных центров, учебных заведений гражданской авиации. С учетом интереса, проявляемого к этим вопросам в России, семинар обеспечил форум, на котором его участники смогли в атмосфере взаимного сотрудничества обменяться мнениями и наметить эффективные меры по внедрению стандартов ИКАО по владению английским языком.

Семинар проводился в виде серий заседаний экспертов, посвященных отдельным конкретным темам в соответствии с требованиями ИКАО. Они четко сформулированы в ДОС 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к уровню владе-

ния английским языком». Там сказано, что владение фразеологией радиосвязи 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 авиационного персонала до достижения им как минимум 4-го (рабочего) уровня по шкале ИКАО. Наконец, для тех, кто не демонстрирует уровень «эксперта» (6-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.

Участники семинара ознакомились с современными методами изучения языка с использованием компьютерных технологий и выходом в сеть Интернет. Ряд учебных центров, включая «Англо-Континентал» (Великобритания), готовы оказать квалифицированные услуги в данной области. По словам президента Партнерства «Безопасность полетов» В.Шелковникова, осталось совсем немного времени для того, чтобы Россия могла доложить всему авиационному сообществу, что ее пилоты, диспетчеры УВД владеют английским на 4-м уровне. Партнерство уверено, что приобретение передового международного опыта в ходе таких семинаров и обучение авиаторов за рубежом станут важнейшей предпосылкой к выполнению резолюции Ассамблеи ИКАО о повышении уровня знания авиационного английского языка. В настоящее время рассматривается вопрос о целесообразности проведения аналогичного семинара в следующем году, чтобы подвести итоги работы, предпринять, если необходимо, корректирующие действия и выйти на «финишную прямую», ведущую к 5 марта 2008 года.

Теперь чуть подробнее, о чем говорилось на семинаре. Мнение пилотов о языковой подготовке диспетчеров высказал Энрике Луис Валдес (США). О ходе внедрения плана ИКАО в Республике Беларусь рассказал представитель «Белаэронавигации» С.Пекарский. О проблеме обучения

действия организаций и авиационных администраций, занимающихся этой проблемой. В первую очередь это Росавиация, Росаэронавигация, Ространснадзор, Госкорпорация ОрВД. Также в плане предусмотрены вопросы выбора организаций, которые будут заниматься обучением диспетчеров. Сейчас идет процесс подготовки преподавателей высокого уровня, в том числе и в учебных центрах Англии, в других странах.

Решается и вопрос выбора тестирующих организаций. В апреле этого года в Московском центре автоматизированного управления воздушным движением было проведено пробное тестирование группы диспетчеров по тесту, разработанному Королевским мельбурнским институтом технологий. В тестировании принимали участие и специалисты МАИ. Результаты тестирования подтвердили выводы, сделанные по предварительным российским тестам.

– По нашему мнению, – сказал Д.Савицкий, заместитель руководителя Росаэронавигации, – тестирующая организация должна быть полностью независимым органом, что позволит избежать давления с чьей-либо стороны. А главное, чтобы тестирование проводила организация, не принимавшая участие в подготовке персонала.

В свою очередь, представитель ИКАО капитан Мишель Беланд пояснил, что ИКАО не требует обязательной сертификации тестирующих организаций, но опубликован перечень требований, которым они должны соответствовать. В соответствии с этими требованиями национальные органы самостоятельно принимают решение о том, какой организации можно поручить этот вопрос.

Какие факторы влияют на радиообмен «пилот-диспетчер»? Эту проблему затронул в своем выступлении С.Мельниченко из Московского центра АУВД. По его мнению, при среднем уровне владения английским русским диспетчерам надо подняться на две ступеньки вверх, чтобы достичь 4-го уровня. Но означает ли это автоматически, что пилоты-носители английского языка будут вести с диспетчерами связь не на 6-м уровне, как они обычно это делают, а на 4-м? Кто и как их этому обучит? К другим факторам, которые будут оказывать отрицательное влияние на радиообмен, следует отнести то, что в английском языке эшелоны полета и абсолютные высоты произносятся по-разному, а по-русски – одинаково. Значит, здесь возможно неправильное понимание, особенно со стороны экипажей, прилетающих в Россию впервые или очень редко. Далее: в соответствии с требованиями АИП РФ и СНГ единицами измерения являются метры, километры в час и метры в секунду. Однако экипажи иностранных судов, а иногда и российские пилоты, летающие на зарубежных воздушных судах, докладывают данные о полете, используя футы, мили и узлы. Понимает ли иностранный экипаж, какова вертикальная скорость у российского самолета – меньше, равна или больше его скорости?

И самая опасная ситуация. Известно, что по правилам РФ ниже эшелона перехода на высотомерах устанавливается давление аэродрома, или QFE. Также известно, что иностранные экипажи запрашивают величину давления, приведенного к уровню моря (QNH), поскольку это мировая практика, которой не придерживаются только три государства – Китай, Монголия и Россия. Опасность состоит в том, что, установив значение QNH, иностранные пилоты продолжают снижаться в соответствии с указаниями диспетчера, который назначает относительные высоты, а не абсолютные. В результате экипажи следуют ниже заданной высоты на величину превышения аэродрома. Для аэродромов Москвы она приблизительно равна 200 метрам. Опасность таких отклонений понятна всем. В такой ситуации, по мнению С.Мельниченко, использование фразеологии ИКАО становится средством защиты от возможных недопониманий между экипажем и диспетчером. Однако до сих пор большинство диспетчеров считает, что фразеология ИКАО – не более чем рекомендация. В пункте 5.1.1.1 второго тома Приложения 10 говорится: «Стандартная фразеология должна использоваться во всех ситуациях, для которых она установлена». Это требование, которое Россия должна исполнить, как и все другие страны, подписавшие Чикагскую Конвенцию. Без решений этой задачи радиообмен на английском языке будет оставаться зоной повышенной опасности...

Об авиационном учебном центре английского языка «Комплэнг» журнал рассказывал неоднократно. На семинаре с докладом об опыте центра по подготовке авиаперсонала к введению новых требований ИКАО к уровню владения английским языком пилотами и диспетчерами, а также о сертификационном тестировании

рассказала заместитель директора АУЦ «Комплэнг», руководитель проекта по обучению авиационному английскому языку Н.Самарец. «Комплэнг» стремится создать комплексную систему языковой подготовки авиаперсонала в точном соответствии с требованиями ДОС 9835 и Международным стандартом обучения и проверки владения иностранным языком (Common European Framework, Turcopan Council, 1991). Для этого центр участвует в деятельности рабочей группы при Федеральной службе по надзору в сфере транспорта РФ, ответственной за разработку нормативной базы для реализации требований ИКАО-2008 в РФ. В центре разработаны и успешно реализуются учебные курсы, обеспечивающие многоуровневую языковую подготовку авиаперсонала с использованием аутентичных учебных материалов на авиационную тематику, преимущественно развивающие навыки понимания и говорения и базирующиеся на самых эффективных методах обучения. Разработан и также активно реализуется курс повышения квалификации преподавателей АУЦ по методике преподавания авиационного английского языка (создание эффективных учебных программ обучения английскому языку летно-диспетчерского состава и ознакомление с современными технологиями в обучении и тестировании). Разработано и успешно апробировано тестирование на определение уровня владения авиационным английским языком пилотами и диспетчерами в точном соответствии с требованиями ДОС 9835 и международными стандартами в области тестирования языковых навыков (TELLCAP).

— В соответствии с требованиями гл. 8 ДОС 9835 ИКАО, – подчеркнула Н.Самарец,

– программы обучения авиационному английскому языку базируются на погружении в узкопрофессиональный английский язык, обучении высокопрофессиональными преподавателями, развитии лингвистической стратегии через групповую и парную работу, ролевые игры, разнообразие речевой практики, развитие навыка восприятия на слух, в том числе в неблагоприятных условиях. Акцент делается и на пристальном внимании к формированию произношения, коммуникативной готовности и самоконтроля.

Программы, разработанные АУЦ «Комплэнг» для обучения авиаперсонала, включают в себя многоуровневый курс английского языка с авиационной направленностью (1–6-й уровни), технический авиационный английский язык, курс делового английского языка для представителей авиакомпаний за рубежом. Кроме того, разработаны программы по радиотелефонной связи на английском языке, английскому языку для бортпроводников и курс повышения квалификации преподавателей английского языка авиационных учебных центров по методике обучения английскому языку с авиационной направленностью.

Рекомендуемые «Комплэнгом» действия для решения «проблемы-2008» включают в себя проведение предварительного тестирования авиаперсонала, анализ имеющихся ресурсов, составление оптимальной, экономически сбалансированной схемы и графика обучения персонала, выделение необходимого финансирования и прохождение пилотами сертифицированного тестирования по тесту, утвержденному ФСНТ РФ.

В.ШИТОВ

г. Москва.



■ ОПЫТ «АЭРОФЛОТА»

Проблеме обучения летного состава английскому языку в авиакомпании «Аэрофлот – Российские авиалинии» всегда уделялось самое пристальное внимание. Но особенно в «Аэрофлоте» сконцентрировались на ней, когда персонал компании начал готовиться к эксплуатации первых самолетов зарубежного производства «А-310». Требовался совершенно новый подход к обучению летного состава, новые технологии, методики, но работать по ним необходимо было только с документацией на английском языке. Центр подготовки авиационного персонала «Аэрофлота» приложил немало усилий к тому, чтобы поднять языковую подготовку летного состава на качественно новый, более высокий уровень. Со временем эти усилия вылились в создание собственной системы непрерывного удаленного обучения английскому, ориентированной на работу экипажей без отрыва от производства.

Рассказывает начальник отдела языковой подготовки ЦПАП ОАО «Аэрофлот» Николай ЛЕВОЧКИН.

языка. Действуют ежегодные программы компьютерной подготовки и контроля (60 часов) и обязательный контроль знания общего английского языка для кандидатов при приеме на работу.

В ЦПАП с каждым годом увеличивается объем часов, отводимых на изучение английского, однако, несмотря на это, владение языком остается наиболее уязвимым звеном в профессиональной подготовке летного состава.

Причины тому – отсутствие стройной системы обучения иностранному языку в летных училищах, неэффективность действующей в отрасли практики организации проведения компьютерной подготовки и контроля (один-два раза в два года). Сказываются отсутствие практики общеразговорного английского языка, наличие «возрастной группы пилотов», выполняющих полеты в основном на отечественных типах воздушных судов, которые «практически» не изучали общий английский язык.

вадет входное тестирование, по результатам которого определяется индивидуальная программа для самостоятельной подготовки летного специалиста на год, с обязательным контролем и консультациями с периодичностью раз в три месяца. В конце года проводится итоговый контроль и разрабатывается дальнейшая годовичная индивидуальная программа.

Для функционирования «Системы» непрерывного изучения английского языка для летного состава по индивидуальным программам с периодическими консультациями и контролем» в ЦПАП была создана многоуровневая электронная база (библиотека) учебного материала, состоящая из модулей общего и авиационного языка, подготовлены преподаватели – организаторы, которые управляют учебным процессом каждого специалиста, а также проводят индивидуальные занятия по практике разговорной речи.

Организационные функции учебного процесса осуществляет компьютерная административная програм-

ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ПРОГРАММАМ

В ОАО «Аэрофлот» определены и приняты четкие соответствующие международному уровню и потребностям авиакомпании требования к уровню языковой подготовки летного состава. ЦПАП располагает самой современной в России учебно-методической базой и квалифицированными кадрами. Преподаватели отдела языковой подготовки ежегодно проходят стажировку в зарубежных учебных центрах и имеют сертификаты международного уровня «Proficiency».

За прошедшие пять лет в ЦПАП проделана значительная работа по улучшению эффективности учебного процесса летного состава. Так, созданы дифференцированные программы компьютерной подготовки и контроля. В них введено изучение общего и авиационного английского

языка и учитывая возрастающие объемы учебных часов, проводимых летным составом в ЦПАП, наиболее эффективным выходом для улучшения языковой подготовки работников авиакомпании стало создание «Системы непрерывного изучения иностранного языка без отрыва от производства по индивидуальным программам с периодическими консультациями и контролем» с применением современных мультимедийных технологий.

Данная форма организации обучения летного состава предусматри-

ма. В период опытной эксплуатации «Системы» в 2005 году были получены следующие результаты: 60 процентов летного состава повысили уровень общего английского языка, 36 процентов сохранили уровень общего английского языка, 90 процентов летного состава подтвердили квалификационные требования по фразеологии радиообмена, а 96 процентов летного состава подтвердили квалификационные требования по авиационному английскому языку.

Таким образом, по результатам итогового контроля и рецензиям специалистов Федеральной службы по



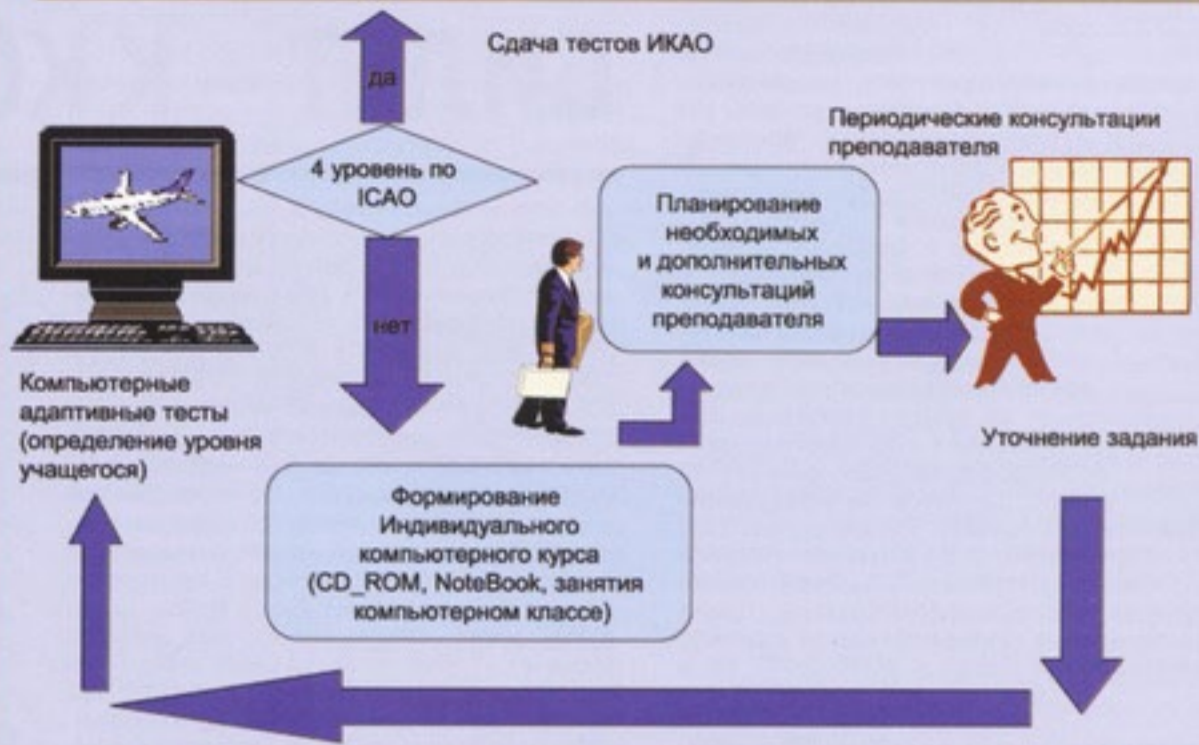
надзору в сфере транспорта и Межгосударственного авиационного комитета можно сделать следующие выводы. «Система» позволила перейти на индивидуальные программы, соответствующие уровню языковой подготовки каждого слушателя. Ежеквартальная периодичность консультаций и контроля позволяет эффективно повысить уровень языковой подготовки летного состава, а также поддерживать достигнутый заданный уровень. Модули «Системы» гибки, быстро корректируются, что ускоряет «обратную связь». Наконец, административный модуль «Системы» позволил упростить процесс планирования и ввода результатов в базу данных ЦПАП и систему «Аккорд», что позволяет повысить контроль за процессом обучения.

Таким образом, можно уверенно констатировать, что в Центре подготовки авиационного персонала ОАО «Аэрофлот» разработан программный комплекс, методики индивидуального обучения и тестирования, подготовлены квалифицированные преподаватели-организаторы, управляющие и контролируемые индивидуальный процесс обучения, что органично объединено в «Систему непрерывного изучения и поддержания знаний английского языка по индивидуальным программам».

Если говорить о дальнейшем развитии, то с января 2006 года проводятся занятия в рамках «Системы» для cabin crew экипажей. Готовится организация обучения с использованием INTERNET в режиме «On-line», что позволит повысить доступность, сократить до минимума время корректировки модулей, ускорить «обратную связь», повысить контроль за учебным процессом каждого слушателя, высвободить время консультаций для практики разговорного языка, увеличить экономический эффект за счет подключения к сайту сторонних авиакомпаний и физических лиц.

Вывод «Системы» в режим «On-line» намечен на сентябрь этого года. В это время планируется начало занятий в рамках «Системы» для специалистов комплекса наземной организации перевозок и авиационно-технического центра.

Концепция системы непрерывного изучения и поддержания знания английского языка по индивидуальным программам с применением компьютерных мультимедийных технологий без отрыва от производства



Каждое рабочее место преподавателя-организатора оборудовано современным компьютером, на котором развернут весь комплекс.





Ровно год назад в нашем журнале (№8, 2005 г.) была опубликована статья о том, что в отечественных системах взаиморасчетов, бронирования и продажи авиаперевозок, расписания и тарифов начались работы по проектированию системы электронного билетооформления. В декабре 2005 г. Транспортной Клиринговой Палатой (ТКП) совместно с международным аэропортом Домодедово и авиакомпанией «ЮТэйр» была проведена демонстрация технологического цикла документирования продажи и контроля за ходом пассажирской перевозки при электронном билетооформлении в Системе взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ). Руководство ТКП (президент С.В. Ильичев, первый вице-президент А.А. Русс) также неоднократно информировало наших читателей о приоритетности данного направления работ в 2005–2007 гг. в соответствии с решениями Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ) и рекомендациями Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

Каково же состояние дел в настоящее время? Рассмотрим более подробно ход выполнения работ в рамках нового проекта, которые осуществляются, помимо ТКП, рядом ведущих авиакомпаний, аэропортов и известными у нас в стране и за рубежом разработчиками и эксплуатантами автоматизированных систем бронирования (АСБ) – ЗАО «Комтех-Н», «ТАИС» и «Сирена-Трэвел». О взаимодействии с зарубежными разработчиками IT-технологий для отрасли в области электронных билетов («SITA INC.», «Sabre», «Amadeus» и др.) в интересах авиакомпаний стран СНГ будет рассказано позднее.

Для того чтобы приступить к проекту по внедрению технологий продажи электронных билетов в СВВТ, на основе решений НСАВ в План основных мероприятий ТКП на 2005–2006 гг. был включен ряд работ. В первую очередь, проанализирована международная отраслевая нормативная база (ИАТА, АТА и документы ARC) и технологические решения в части реализации проекта электронного билетооформления. В частности, резолюции 722f и 722g ИАТА, 20.60 и 20.61 АТА по «нейтральным» документам систем взаиморасчетов (Electronic Tickets/Electronic Miscellaneous Documents), 800z (Electronic Ticketing), 898a (Electronic Reservation Services Providers), стандарты обмена данными по пассажирским перевозкам с аэропортом (PADIS/Passenger&Airport Data Interchange Standards) и другие.

В СВВТ бланки формы D61 (OPTAT) и M61 (MCO) определены в качестве бланков и форматов для электронного билетооформления. Серийные номера этих бланков будут генерироваться Центром электронного билетооформления (ЦЭБ) СВВТ, разработка которого (технологии, алгоритмы и программное обеспечение) осуществлялась компанией «АлконСофт Информсистемы» в соответствии с Техническим заданием на ЦЭБ и завершилась в первом квартале этого года. Помимо генерирования номеров электронных билетов/ордеров разных сборов (ЭБ), ЦЭБ будет осуществлять также дистрибуцию, контроль и управление стоками ЭБ в аккредитованных пунктах продажи, хранить весь архив по транзакциям, связанным с продажами нейтральных ЭБ, формировать электронные отчеты агентств и пунктов продажи и отчетность для авиакомпаний, производить авторизацию пластиковых карт, обеспечивать оперативный интерактивный доступ участников СВВТ к архиву данных.

ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ – К КОНЦУ ГОДА

Большая часть работ связана с автоматизированными системами бронирования (АСБ): разработан комплекс требований СВВТ к АСБ в части реализации системы электронного билетооформления, основные из которых были изложены в 2005 и в 2006 годах в Стандартах системы взаиморасчетов CCB 150-2006 и CCB 106-2006 (know-how разработчиков системы). Эти документы доступны для всех агентств и перевозчиков – участников СВВТ и пользователей информационного фонда ТКП. Каждый стандарт – это многостраничный документ с подробной детализацией технологии электронного билетооформления, начиная с терминологии и определения участников процесса. В них изложены описания технологии бронирования и продажи (оформления, обмена, возврата, аннулирования, просмотра архива и т.д.), в том числе при оплате перевозки по пластиковой карточке и через нейтральный WEB-сайт Интернет-пункта продажи, требования по информационному взаимодействию АСБ и ЦЭБа. Разработаны матрица построения сообщений для электронных перевозочных документов и подробные примеры для тестирования Руководства по оформлению бланков НСАВ-ТКП в части оформления электронных билетов.

Указанные согласованные с разработчиками АСБ и утвержденные стандарты позволили с марта нынешнего года приступить к отладке интерфейса между ЦЭБом и авиационной распределительной системой (АРС) «Сирена-Трэвел», комплексной отладке процедуры продажи и оформления электронных билетов в нейтральном сеансе, то есть всей цепочки: аккредитованный пункт продажи – АРС – ЦЭБ Системы взаиморасчетов. В качестве пилотных были выбраны: авиакомпании – «ЮТэйр», агентства – «В.И.П. Сервис», «Главагентство-Сервис», «Альянс-Трэвел» и др., аэропорты – Домодедово, Внуково, Тюмень, Сургут. В соответствии с Планом в июле эта совместная работа была успешно завершена, что позволяет с сентября приступить к внедрению

проекта в опытно-промышленную эксплуатацию, а с октября – к промышленной эксплуатации.

Одновременно с этим в АСБ осуществлен большой комплекс работ по обеспечению формирования и изменения баз данных транзакций электронного билетооформления в системах оформляющих (валидирующих) перевозчиков – так называемых «Серверах электронных билетов» авиакомпаний (СЭБ) – ETS/Electronic Tickets Server. В этой связи можно также сказать о начале проработки взаимодействия СЭБ фирмы SITA и APC «Сирена-Трэвел».

В июне к проекту электронного билетооформления в рамках системы взаиморасчетов подключились ООО «ЭйрЮнион» и ЗАО «ТАИС» – разработчик «хоста» для альянса авиакомпаний на базе АС «Сирена-2.3», СЭБ и системы управления отправлениями «Регина». С сентября будет осуществлена отладка интерфейса между «хостом» «ЭйрЮнион» и ЦЭБом СВВТ с участием пилотных авиакомпаний альянса – «Красноярские авиалинии» и «Домодедовские авиалинии», аэропортов Домодедово и Красноярск, с октября – опытно-промышленная, с ноября – промышленная эксплуатация.

В СВВТ в указанный период проделана также большая работа в части разработки технологических и инструктивных материалов, нормативно-организационных и распорядительных документов, связанных с продажей «нейтральных» электронных билетов, что позволяет рассчитывать на запуск системы в промышленную эксплуатацию в масштабах отрасли в декабре 2006 года.

Е. ДРОЗД,
старший советник президента ТКП;
В. МОГИЛИН,
директор Центра технологий
и автоматизации ТКП

г. Москва.



ШТУТГАРТ – МОСКВА – ШТУТГАРТ



19 июня 2006 г. немецкая авиакомпания «DBA» начала выполнять полеты по маршруту Штутгарт – Москва – Штутгарт из аэропорта Домодедово. «DBA» стала 18-м зарубежным перевозчиком, открывшим регулярные рейсы из Домодедова.

В торжественной церемонии, посвященной первому рейсу, приняли участие представители авиакомпании – глава департамента планирования и развития Клаус Фишер, генеральный представитель «DBA» и «Germania Express» Гюнтер Сейбт, директор аэропортового комплекса Сергей Рудаков (на снимке).

Компания будет выполнять рейсы на самолетах «Фоккер-100».

Сеть регулярных маршрутов «DBA» включает более двадцати направлений и охватывает такие страны, как Франция, Германия, Италия, Греция, Грузия и Россия.

Воздушный флот компании состоит из тринадцати самолетов «Боинг-777-300», одного «Боинг-737-500» и двенадцати «Фоккер-100». К 2010 году «DBA» намерена приобрести еще сорок самолетов типа «Боинг-737-700».

Фото
В. ГРЕБНЕВА.

19

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО

НАЧАЛ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СДВОЕННЫХ ТЕЛЕСКОПИЧЕСКИХ ТРАПОВ

Международный аэропорт Домодедово продолжает совершенствовать технологии обслуживания пассажиров и авиакомпаний. В рамках программы модернизации аэропортового комплекса в секторе международных авиалиний введены в эксплуатацию два сдвоенных телескопических трапа производства компании «ThyssenKrupp».

Эксплуатация телетрапов нового типа, предназначенных для обслуживания воздушных судов большой вместимости, позволяет одновременно производить посадку и высадку пассажиров из двух дверей самолета.

Телетрапы оснащены системой микроклимата и трехуровневой системой безопасности. Диапазон высот при обслуживании воздушных судов составляет от 2 до 5,5 метра. Радиус рабочей зоны может варьироваться от 15 до 33 метров, что позволяет обслуживать воздушные суда практически всех типов. Ряд технологических особенностей телетрапов – таких, как наличие русифицированной системы управления, гидравлического привода и пониженная нагрузка на перрон, – существенно облегчают их применение.

В настоящее время в аэропорту задействованы 24 телетрапа, из которых 22 – производства фирмы «ThyssenKrupp» и два – компании FMS. Телетрапы используются в Домодедове не только при обслуживании международных рейсов, но и на внутрироссийских направлениях. Таким образом, в аэропорту создаются благоприятные условия для обслуживания всех категорий авиапассажиров. Домодедово на сегодняшний день является единственным аэропортом Московского авиационного узла, использующим технологию сдвоенных телескопических трапов.

Внедрение новейших технологий и оборудования проходит в рамках реализуемой Группой ИСТ ЛАЙН стратегии развития международного аэропорта Домодедово, направленной на опережение роста пассажиропотока путем увеличения пропускной способности всех объектов пассажир-

ского терминала. Таким образом, Группа ИСТ ЛАЙН успешно продолжает реализацию программы комплексного развития аэропорта и создания на его базе одного из крупнейших транзитных авиационных узлов в Европе.

Пресс-служба Группы ИСТ ЛАЙН.





ILA-2006:

Виктор БЕЛЯЕВ,
начальник отделения ФГУП ЦАГИ

В ПАРТНЕРСТВЕ С РОССИЕЙ

В начале второй половины мая этого года земля Бранденбург, которой принадлежит Берлин, в очередной раз приняла у себя международную авиационно-космическую выставку ILA-2006, участниками которой были 1014 фирм и организаций из 42 стран мира. На стоянках и в показательных полетах посетители могли увидеть почти 340 самолетов и вертолетов различного назначения. На выставке побывало свыше 250 тыс. чел., в том числе 115 тыс. специалистов.

Выставка ILA является старейшей в мире: первую провели в 1909 г. Парижский авиасалон также родился в 1909 г., но чуть-чуть позднее. Но с авиацией в Бранденбурге познакомились еще в 1891 г., когда с одного из холмов, известном как Виндмюхленберг, стал совершать полеты на планере Отто Лилиенталь. Тем не менее первая ILA состоялась во Франкфурте-на-Майне и продолжалась она 100 дней: открытие произошло 10 июля 1909 г., а закрылась она 17 октября. Через несколько лет выставка переехала в Берлин, после окончания второй мировой войны и раздела Германии ее перевели в Ганновер. С июня 1992 г. выставка ILA вновь проводится в Берлине.

ILA-2006 по многим параметрам стала рекордной (кроме числа участников, так как на предыдущей ILA-2002 их было 1067), но в качественном отношении она оказалась слабой. Основной причиной этого стало отсутствие многих ведущих фирм. В частности, от нее отказались «Боинг», «Дженерал Электрик», «Дассо Авиасьон», «BAE Системз», «Цессна», «Гольфстрим Аэроспейс». Не было на выставке экспозиций Японии, ЮАР, Индии, Китая и ряда других стран.

Некоторые ведущие фирмы («Локхид Мартин», «Нортроп Грумман», «Сикорский», «Бомбардье» и т.д.) ограничились лишь небольшими экспозициями с минимумом информации, да и то потому, что они ведут с немецкими фирмами совместные проекты.

РОССИЙСКАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ СРЕДИ ЗАРУБЕЖНЫХ УЧАСТНИКОВ БЫЛА САМОЙ КРУПНОЙ. В этом году наша страна получила статус партнера Германии по проведению выставки ILA-2006. Впервые Россия имела отдельный павильон площадью свыше 3000 м², где разместились стенды более 70 предприятий авиационно-космической отрасли. Более 50 предприятий представляли авиационную отрасль, объединенную под флагом «Авиаэкспорт». Среди них были все известные разработчики самолетов и вертолетов: ОАО «Туполев», ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина», АХК «Сухой» вместе с ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», РСК «МиГ», ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ОАО «ОКБ им. А.С. Яковлева», ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля», фирма «Камов» и НПК «Иркут». Участвовали также двигателестроительные предприятия ММП «Салют», НПО «Сатурн», ОАО

«Пермский моторный завод», ФГУП «Завод им. В.Я. Климона», ОАО «ММП им. В.В. Чернышова», разработчики и производители авиационного вооружения, оборудования, агрегатов и различных комплектующих. В работе выставки приняли участие представители ведущих российских научно-исследовательских институтов ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ и ГосНИИАС.

Впервые в Берлине наша страна показала магистральный самолет Ту-204-300, грузовой самолет Ил-96ТД-90ВД, опытный истребитель МиГ-29ОВТ с системой управления вектором тяги и многоцелевой экраноплан «Аквагайд-2». Были также показаны многоцелевой самолет-амфибия Бе-200ЧС и транспортный самолет Ил-76ТД. В состав российской экспозиции был включен спасательный вертолет «Еврокоптер Во105», принадлежащий МЧС РФ. В показательных полетах принимали участие самолеты Бе-200ЧС и МиГ-29ОВТ, а также вертолет Во105.

ОАО «Туполев» активно рекламировало самолет Ту-204-300. Этот авиалайнер является самой новейшей модификацией в семействе самолетов Ту-204 и Ту-214. Он рассчитан на перевозку 142–164 пассажиров на авиалиниях от 2000 до 8500 км. При его проектировании учтены все требования, которые предъявляются ИКАО и «Евроконтролем» к современным магистральным самолетам по уровню шума на местности, эмиссии и точности навигации. Пассажирский салон оснащен новыми креслами, обеспечивающими не только высокий уровень комфорта, но и повышенную безопасность, так как способны выдерживать 16-кратную перегрузку. Самолет был сертифицирован в мае 2005 г. по нормам AP-25 с взлетной массой 105 т, а в сентябре 2005 г. он получил дополнительный сертификат, разрешающий эксплуатацию с взлетной массой 107,5 т. Сейчас управление самолетом осуществляют три человека, но в скором времени произойдет переход на экипаж из двух пилотов.

В настоящее время четыре самолета Ту-204-300 находятся у авиакомпании «Владивосток-Авиа», один из которых как раз и демонстрировался на выставке. Они совершают рейсы из Владивостока в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, а также в Японию, Южную Корею, Китай и Таиланд. В течение 2006–2010 гг. российским авиакомпаниям планируется поставить 40 самолетов Ту-204-300.

Выступая на пресс-конференции, заместитель генерального конструктора Валерий Салозубов заявил, что на авиалайнер Ту-204-300 возлагаются большие надежды, так как он рассматривается в качестве основы будущей авиационной транспортной системы России. Для дальнейшего улучшения эксплуатационной гибкости самолета Ту-204-300 исследуется его вариант с дальностью полета свыше 9000 км.

В Казани развертывается серийное производство самолета Ту-214, рассчитанного на перевозку 210 пассажиров на авиалиниях протяженностью свыше 6500 км. В настоящее время авиакомпании «Дальавиа», «Россия» и «Красэйр» имеют восемь машин. В 2006–2007 гг. намечено поставить не менее 15 самолетов, включая 10 единиц для «Трансаэро». Хотя, как сказал В.Салозубов, «из-за мелких разногласий передача первого самолета в «Трансаэро» несколько задержалась».

А вот ситуация с ближнемагистральным Ту-334 весьма сложная. До сих пор не все ясно с его серийным производством, хотя по этому поводу приняты правительственные постановления. Самолет сертифицирован, в его конструкцию внесены важные доработки для полного соответствия международным требованиям. А к серийному производству так и не приступили.

ОАО «Туполев» не отказалось от попыток выйти на рынок региональных самолетов. Сейчас ведутся работы по двум проектам. Один из них – 50-местный Ту-324, серийный выпуск которого будет налажен в Казани. Проект самолета практически готов, осталось воплотить

его в металле. Другой самолет Ту-414 способен перевозить 70 пассажиров, его создание также находится на достаточно продвинутой стадии. Оба самолета будут унифицированы по «борту» с магистральными машинами Ту-204/214 и Ту-334.

Среди российских фирм выделялась фирма «Сухой». Ее экспозиция ярко отражала продолжающийся процесс диверсификации. По мнению руководителей фирмы, соотношение военной и гражданской продукции в размере 50:50 позволило бы стабильно обеспечивать загрузку производственных мощностей независимо от конъюнктуры на рынке военной авиации. Главными экспонатами на стенде были модели регионального самолета RRJ-95 и его двигателя SaM-146.

Проект RRJ для «Сухого» является приоритетным, реализация которого предполагает широкое международное сотрудничество. Им предусматривается создание семейства самолетов с числом мест от 60 до 95. Уже сейчас с авиакомпаниями подписаны контракты на сумму почти 1 млрд. долл. Генеральный директор компании «Сухой» Михаил Погосян сообщил, что до конца текущего года есть вероятность оформления еще нескольких контрактов на поставку самолетов RRJ российским авиакомпаниям. Руководитель ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» Виктор Субботин сообщил, что помимо «Аэрофлота», уже подписавшего контракт на тридцать RRJ, двадцать самолетов собирается приобрести «Пулков», а ГТК «Россия» – четыре. Среди потенциальных покупателей также «Красэйр», «ЮТэйр» и некоторые другие российские и зарубежные заказчики. Появление новых покупателей позволило пересмотреть рынок самолетов RRJ. Некоторое время тому назад считалось, что можно продать порядка 600 машин, в настоящее время речь идет уже о 800 единицах, но, как полагают на фирме, есть предпосылки для его увеличения до тысячи. Естественно, что разработчики отдадут себе отчет о тех трудностях, которые поджидают их при выходе на мировой рынок. Там сейчас царствуют «Эмбраэр» и «Бомбардье», поделившие его практически поровну и не жаждущие видеть на нем нового игрока.

Входящее в состав корпорации «Иркут» ОКБ им. А.С. Яковлева демонстрировало модель перспективного ближне- и среднемагистрального самолета МС-21. Этот самолет считается для отечественного авиапрома «прорывным продуктом». В настоящее время ведутся поисковые исследования с целью определения технологий, необходимых для создания самолета, способного по своим качествам превзойти будущие зарубежные аналоги. Непосредственно к проектированию машины планируется приступить в 2008 г., именно тогда станут выделяться средства из федерального бюджета. Известна даже намечаемая сумма – 4,5 млрд. руб. Планируется создать семейство лайнеров с числом мест от 130 до 180 с дальностью полета 4500–5500 км. Эксплуатация МС-21 начнется не ранее 2015 г.

ТАНТК им. Г.М. Бериева, тоже входящий в состав «Иркута», демонстрировал самолет-амфибию Бе-200ЧС. В настоящее время выполняется контракт на поставку семи машин для МЧС РФ.



Уже передано четыре самолета. На выставке была достигнута договоренность с представителями Министерства внутренних дел Португалии о лизинге одного самолета Бе-200ЧС для оценочных испытаний в условиях реального тушения пожаров. Вновь хочет провести испытательные полеты итальянская фирма «Сорем», которая в 2004–2005 гг. использовала амфибию для борьбы с лесными пожарами.

Со слов председателя совета директоров НПК «Иркут» Алексея Федорова стало известно о предстоящем переводе сборки самолетов Бе-200 из Иркутска в Таганрог. Состоится это после завершения контракта с МЧС. В корпорации полагают, что перенос соответствует новой ситуации, связанной с появлением новых потенциальных заказчиков из Европы и Азии. Проявляют интерес к амфибии и в США. Оценки показывают, что в ближайшие 20 лет на рынок может быть постав-



лено 300 самолетов Бе-200.

На стенде ТАНТК была представлена информация о проектах новых самолетов-амфибий. В частности, на фирме ведутся исследования проекта легкой амфибии Бе-101, рассчитанной на перевозку четырех человек. Другой самолет-амфибия Бе-112 представляет собой 27-местную пассажирскую машину взлетной массой 11 т. Она имеет расчетную дальность полета 1000 км при крейсерской скорости 420 км/ч. Кроме пассажиров самолет Бе-112 будет перевозить грузы массой до 2350 кг, использоваться в качестве поисково-спасательного и патрульного.

Дебютантом выставки стал многоцелевой экраноплан «Аквагайд-5», созданный в конструкторском бюро «Арктической торгово-транспортной компании» («АТТК»). Он стоял на площадке рядом с российским национальным павильоном и привлекал внимание многих специалистов. Экраноплан имеет длину почти 10,7 м, ширину 5,9 м и высоту 3,35 м. Масса его составляет 2,4 т. В кабине размещаются пилот-оператор и четыре пассажира. На крейсерском режиме «Аквагайд-5»



развивает скорость до 180 км/ч. Дальность хода – 400 км. Экраноплан способен перемещаться над волнами высотой до 0,5 м.

Как заявил президент «АТК» Рубен Нагапетян, на заводе в Нижнем Новгороде изготовлено 15 экранопланов «Акваглайд-5». Цена одного аппарата почти 600 тыс. долл. Экраноплан сертифицирован по нормам «Морского регистра». В настоящее время его покупателями являются Малайзия, Индонезия и Бразилия.

«АТК» продолжает заниматься экранопланной тематикой и ведет проектирование более крупных аппаратов. Среди них 24-тонный «Акваглайд-50» длиной 50 м. Он рассчитан на перевозку 32–48 пассажиров на расстояние 1000 км. Исследуется семейство морских экранопланов МПЭ. Проект МПЭ-55 имеет взлетную массу около 60 т и расчетную крейсерскую скорость 300–350 км/ч. Он рассчитывается на перевозку 70 пассажиров на расстояние 1500 км. Самым тяжелым является экраноплан МПЭ-400 взлетной массой 420–470 т и крейсерской скоростью около 500 км/ч. В его салонах смогут разместиться 460 пассажиров. Экранопланы МПЭ смогут совершать полеты при волнении до 4–5 баллов. Конструктивно экранопланы МПЭ напоминают находившиеся на вооружении ВМФ России экранопланы «Орленок».

На стенде вертолетостроительного холдинга ОПК «Оборонпром», объединяющего МВЗ им. М.Л. Миля, фирму «Камов», Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод и ОАО «Роствертол», была представлена информация о всем спектре боевых и гражданских вертолетов «Ми» и «Ка». Были показаны модели серийных и разрабатываемых вертолетов различного типа, начиная от легких Ми-34, «Актай» и Ка-226 и кончая вертолетами Ми-38 и Ми-26Т.

На выставке российской стороне удалось подписать несколько соглашений. В частности, в первый день ее работы представители «Иркут», РСК «Миг» и концерна EADS достигли соглашения по сотрудничеству в сфере переоборудования пассажирских самолетов семейства «А-320» в грузовые. В рамках договора будет создано совместное предприятие (СП), акции которого распределятся в соотношении 50:50 между российской и немецкой сторонами. Завод по переоборудованию самолетов построят в подмосковных Луховицах, на базе находящегося там предприятия РСК «Миг». Первый переоборудованный «грузовик» должен появиться в 2009 г. По предварительным расчетам, годовой оборот СП достигнет 300 млн. долл. Другое соглашение подписали с немецкой фирмой «Фухе ГмбХ», предусматривающее поставку технологического оборудования для серийного производства самолета RRJ.

ОАО «Уральский оптико-механический завод» (УОМЗ) подписало соглашение о сотрудничестве с немецкими фирмами «Вибка» и «Рекон Текнолоджи». Согласно документу, на базе фирмы «Вибка» планируется создание сервисного центра для обслуживания изделий, выпускаемых УОМЗ, а также совместная разработка и изготовление на УОМЗ перспективной системы оптического наблюдения гражданского назначения, в создании которой принимает участие фирма «Рекон Текнолоджи».

Прошли переговоры между руководством ОАО «Туполев», НПК «Иркут», МВЗ им. М.Л. Миля и других российских предприятий с зарубежными партнерами по дальнейшему сотрудничеству в области производства и создания авиационной техники.

НОВИНОК СРЕДИ ЗАРУБЕЖНОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ БЫЛО НЕМНОГО. В основном демонстрировались хорошо известные самолеты и вертолеты, причем большинство относилось к легкомоторным самолетам авиации общего назначения и историческим. Дебютантов среди серьезной техники на IIA-2006 было очень мало – это двухпалубный «А-380-800», дальнемагистральный «А-340-600» и админист-

ративные самолеты фирм «Эмбраер» и «Гроб Аэроспейс».

Бесспорно «звездой» выставки был «А-380-800». Это был второй опытный самолет, не имеющий оборудованных салонов. Авиалайнер рассчитан на перевозку 555 пассажиров в трех классах на маршрутах протяженностью до 15000 км. Максимальная взлетная масса самолета 560 т.

Сейчас четыре опытных лайнера, оснащенных двигателями «Трент-900», участвуют в сертификационных испытаниях. Ко дню открытия выставки они выполнили 367 полетов и налетали 1238 ч при запланированном объеме 2500 ч. Состоялись испытания самолета в условиях низких температур, а также высокогорья, нынешним летом в Африке пройдет его проверка в жарком климате. В ближайшее время должны начаться испытательные полеты по маршрутам. К ним готовят два опытных самолета. Скоро в воздух поднимется пятый опытный самолет, на котором стоят двигатели «GP-7200».

На заводе фирмы «Эрбас» в Гамбурге было проведено два интересных мероприятия. Одно из них касалось отработки аварийной эвакуации пассажиров. Эти учения состоялись в конце марта 2006 г. под контролем представителей Европейского управления по авиационной безопасности (EASA) и Федерального управления гражданской авиации США (FAA). Подготовка к учению заняла почти восемь месяцев. За это время были отобраны добровольцы в возрасте от 20 до 60 лет, причем их возрастной и половой состав должен был соответствовать типичному составу пассажиров магистрального самолета. Единственным исключением было отсутствие детей и инвалидов. Всего выбрали 853 человека, а роль членов экипажа выполняли 20 человек, набранных из авиакомпании «Люфтганза».

План учений предусматривал наиболее трудный вариант: эвакуация должна осуществляться в полной темноте и с использованием надувных трапов только с одного борта. Провели ее достаточно организованно: все находившиеся на борту авиалайнера 873 человека покинули его за 78 секунд (норма – 90 секунд). По результатам учений представители EASA и FAA подписали документ, по которому разрешается эксплуатация самолета «А-380-800» с максимальным числом пассажирских мест 853, хотя ни одна авиакомпания не проявляет интереса к самолету с такой вместимостью.

Второе мероприятие, проведенное в начале мая, называлось «виртуальный полет». Заключалось оно в том, что был имитирован 15-часовой регулярный рейс по дальнему маршруту. Находившиеся на борту самолета 474 «пассажира» получили полное представление о том, что их ждет в настоящем полете. Салоны обеих палуб были полностью оборудованы всем необходимым, включая работающие туалеты, бары, системы индивидуального развлечения, встроенные в кресла, систему кондиционирования и т.д. В этом «полете» принимали участие сотрудники фирмы «Эрбас» и представители фирм, занимающихся разработкой всех бортовых систем.

В Тулузе приступили к постройке первого грузового «А-380-800F», способного перевозить платную нагрузку 150 т на расстояние 10000 км. От пассажир-

ского он отличается увеличенной до 590 т взлетной массой и использованием двигателей тягой 34,6 тс. В эксплуатацию самолет поступит в декабре 2008 г.

Ведутся статические и усталостные испытания планеров. В Дрездене, где с сентября 2005 г. проходят усталостные испытания, наработано 10385 летных циклов. Всего до 2008 г. намечено смоделировать 47500 летных циклов. По словам руководителя программы разработки самолета «А-380» Шарля Чемпиона, «то, что уже получено, в два раза превосходит объем испытаний, необходимый для сертификации».

Представленный в Берлине самолет «А-340-600» является дальнейшим развитием семейства дальнемагистральных лайнеров «А-340». Он создан на основе варианта «А-340-300», отличаясь увеличенной на 11,7 м длиной фюзеляжа, использованием усовершенствованного крыла больших размеров и применением четырех двигателей Роллс-Ройс «Трент-500» тягой по 25,4–27,2 тс. В результате удлинения фюзеляжа число мест в салоне трех классов возросло с 295 до 380. Самолет, имеющий взлетную массу 368 т, имеет дальность полета 14600 км. Он был сертифицирован в июле 2002 г. В начале текущего года состоялась



сертификация варианта самолета «А-340-600» с взлетной массой 380 т. В конструкции этой модели используются некоторые технические решения, применяемые на «А-380», а также двигатели «Трент-500» с увеличенной тягой.

Программа разработки нового дальнемагистрального самолета «А-350» освещалась фирмой «Эрбас» как-то скромно. Любопытно, но на выставке даже не было его моделей, которые фирма всегда выставляла, но зато впервые был показан макет пассажирского салона. В отсутствие «Боинга» с его «Дримлайнером» презентацию «триста пятидесятого» можно было бы сделать более яркой. Как оказалось, на то были определенные причины. В своем выступлении на пресс-конференции президент фирмы «Эрбас» Густав Хумберт сообщил, что фирма все еще занимается окончательным определением облика самолета с целью более полного удовлетворения требований заказчиков. Пока таких заказчиков набралось 14, они оформили 100 твердых и 82 резервированных заказа на «А-350». Конкретизировать требования заказчиков Хумберт не стал, отметив только, что покупатели просят сделать самолет более экономичным и комфортабельным по сравнению с лайнером «Боинг-787» («Дримлайнер»).

Как уже отмечалось, «Боинг» не принимал участия в берлинской выставке, но его «дух» незримо присутствовал, когда речь шла о самолетах фирмы «Эрбас». Поэтому следует все-таки несколько слов сказать о проекте дальнемагистрального лайнера «Боинг-787» («Дримлайнер»), о котором часто вспоминали. Сейчас программа разработки этого самолета вступила в решающий этап: начинается подготовка к постройке первого опытного самолета, летные испытания которого должны начаться в середине 2007 г.

При создании нового самолета фирма «Боинг» пошла, в отличие от «Эрбас», другим путем. Отказавшись (скорее всего, временно) от разработки самолета сверхбольшой вместимости, американцы задумали сделать машину, способную напрямую без посадки связывать сотни пар городов, зачастую находящихся на расстоянии почти 16000 км.

Фирма «Боинг» уверена, что лайнеры «787» революционизируют глобальную систему воздушных перевозок. Это будут высокотехнологичные машины, не имеющие аналогов. Американцы уверены, что смогут поставить на рынок в течение 20 лет не менее 2500–3000 таких самолетов. К середине мая 2006 г. «Боинг» получил

Бразильская фирма «Эмбраер» дебютировала с административным самолетом «Легаси-600», созданным на базе 37-местного регионального самолета «ERJ-135». Самолет имеет комфортабельный салон на 10–16 пассажиров. Имея на борту 8 пассажиров, он может совершать перелеты на расстояние более 6000 км (с резервами топлива). В 2002 г. фирма заявила, что по уровню комфорта «Легаси-600» превосходит многие известные деловые самолеты – такие, как Цессна «Сайтейшн-Х», Дассо Авиасьон «Фалькон-2000» и Бомбардье «Челленджер-604».

В 2005 г. фирма «Эмбраер» заявила, что собирается активно действовать на рынке административных самолетов. Ее руководители сообщили, что успешный опыт создания реактивных региональных самолетов позволяет теперь перейти к разработке новых типов самолетов. На первом этапе «Эмбраер» будет создавать реактивные бизнес-самолеты легких классов, пользующихся популярностью на мировом рынке.

Сейчас «Эмбраер» занимается двумя проектами легких самолетов. В середине 2008 г. в эксплуатацию может поступить 4-местный «Феном-100» с дальностью полета 2440 км. Он будет оснащен двумя двигателями «PW616F» (Пратт-Уитни, Канада) тягой по 730 кгс. В 2009 г. появится «Феном-300», рассчитанный на перевозку 6–7 пассажиров на расстояние до 3300 км.

Незадолго до открытия выставки был подписан контракт со швейцарской малобюджетной чартерной авиакомпанией «Джет Бэрд» на сумму 140 млн. долл., предусматривающий поставку 50 самолетов «Феном-100». Первую машину предполагается передать в апреле 2009 г. В контракте оговорена покупка еще 50 самолетов. В дальнейшем швейцарцы планируют приобрести и «Феномы-300».

Впервые бразильцы показали модель административного самолета «Лайндж-1000», который представляет собой вариант 100-местного регионального самолета «E-190». Его поставки, как полагают, начнутся в 2008 г. От пассажирского самолета административный станет отличаться возросшим запасом топлива и увеличенной до 55 т взлетной массой. Дальность полета составит 6800 км, почти в два раза превысив дальность полета исходной машины. «Лайндж-1000» рассчитан на перевозку 13–19 пассажиров. «Эмбраер» полагает, что с этим самолетом она сможет занять прочное место на рынке так называемых «бизнес-лайнеров», где пока доминируют «Боинг» и «Эрбас».

Отделение EADS-SOCATA представило новый легкий многоцелевой самолет «TBM-850», являющийся усовершенствованным вариантом серийной машины «TBM-700». Самолет сохранил размеры предшественника, но вместо ТВД мощностью 700 л.с. получил двигатель мощностью 850 л.с. Эта замена позволила заметно повысить крейсерскую скорость (до 600 км/ч), которая стала почти сопоставимой со скоростью легкого реактивного самолета аналогичного типа. Самолет «TBM-850» появился летом 2005 г. В конце января 2006 г. он был сертифицирован. Пока продано 35 самолетов, но разработчики рассчитывают реализовать не менее 300–400 единиц.

Гражданские вертолеты были представлены хорошо известными изделиями фирм «Еврокоптер», «Белл» и «Робинсон». Новинка была всего одна – легкий многоцелевой вертолет «Белл-429», показанный в виде макета. Поставки вертолета должны начаться в 2007 г. Уже продано почти 200 единиц. Вертолет «Белл-429», оснащенный двумя ГТД, является дальнейшим

развитием популярного на рынке семейства легких вертолетов «Белл-206», -206L, -407 и -427. Можно отметить интересную вещь: многие гражданские вертолеты демонстрировались на выставке в санитарных вариантах. Это отражает возрастающую в последние годы роль таких вертолетов и стремление многих эксплуатантов их приобретать. Такие винтокрылые машины незаменимы при поисково-спасательных работах в зонах чрезвычайных событий (наводнений, землетрясений, пожаров и последствий террористических актов). Зарубежные эксперты полагают, что роль санитарно-эвакуационных вертолетов будет еще больше возрастать.

Вот, собственно, и все новинки зарубежной гражданской техники, которые были представлены на ILA-2006. Следует также отметить, выставка оказалась чрезвычайно бедной на прогнозы развития авиационной техники. Единственный прогноз, появившийся на ней, был представлен американской консалтинговой компанией «Тил Групп» и касался он развития реактивных административных самолетов до 2015 г. Согласно этому прогнозу, в ближайшие 10 лет может быть построено 10087 самолетов на общую сумму 141,1 млрд. долл. Подчеркивается, что более 40% построенных самолетов будут рассчитаны на перевозку свыше 13–14 чел., т.е. самолетам, разработанным фирмами «Бомбардье», «Дассо Авиасьон» и «Гольфстрим Аэроспейс». В прогнозе также говорится, что к 2016 г. ожидается появление на мировом рынке сверхзвукового административного самолета, но при условии, что удастся решить все экологические проблемы.

Основная часть экспозиции военной авиации принадлежала ВВС США, которые представили стандартный для последнего времени набор техники в составе стратегического бомбардировщика «Рокуэлл В-1В», истребителей «Локхид Мартин F-16С» и «Боинг F-15С» и «F-15Е», самолета-заправщика «Боинг KC-135R», военно-транспортных самолетов «Боинг С-17» и «Локхид Мартин С-130J-30», противолодочного самолета «Локхид Р-3С», боевого вертолета «Боинг AH-64D» и многоцелевого вертолета «Сикорский UH-60». Демонстрировались также многоцелевой истребитель Еврофайтер «Тайфун», учебно-тренировочные самолеты швейцарского производства «Пилатус PC-9» и «PC-21», легкий военно-транспортный самолет EADS-CASA «C-295», самолет-заправщик Эрбас «A-310MRTT» и некоторые другие.

Выставки ILA всегда отличались большой экспозицией исторических самолетов, многие из которых принимают участие в летной демонстрации. Вот и на этот раз на летном поле можно было видеть разнообразную раритетную технику, в том числе советские самолеты Як-3, Як-11, Ла-5ФН, По-2. Впервые в показе принял участие реактивный истребитель «Мессершмитт Me-262», восстановленный до летного состояния в США. Всего американцы восстанавливают сейчас еще четыре «мессера», которые предлагают желающим за 2 млн. долларов.

Отличительной особенностью выставок ILA является большое число различных международных конференций и симпозиумов. Выставка ILA-2006 не стала исключением: в ее программе значилось свыше 80 таких мероприятий. Важным для России был российско-германский симпозиум «Российско-германское сотрудничество в авиационной: вызовы XXI века».

Если не считать неприятного инцидента с неким немецким бизнесменом, попытавшимся в счет российского долга наложить арест на самолет Ту-204-300 и некоторые экспонаты в павильоне, выставка удалась. По традиции в последний день ее работы на выходе посетителей провожал транспарант «До встречи на ILA-2008», которая состоится в конце мая – начале июня 2008 г.



на них 393 заказа (включая 350 твердых) от 29 авиакомпаний и лизинговых компаний на общую сумму 52 млрд. долл.

Немецкая фирма «Гроб Аэроспейс» впервые продемонстрировала на стоянке и в полете опытный административный «Ютилити Джет». Долгое время эта компания занималась созданием легких самолетов с поршневыми двигателями, а также планеров и мотопланеров. И вот теперь она решила выйти на рынок реактивных самолетов бизнес-класса. О проекте нового самолета стало известно в 2003 г. На Парижском авиасалоне в 2005 г. был показан макет кабины будущей машины. Первый полет «Ютилити Джет» выполнил в июне 2005 г., с тех пор он налетал почти 150 ч. Скоро начнутся испытания второго опытного самолета. Сертификационные испытания планируется завершить в первом квартале 2007 г. Самолет рассчитан на перевозку 8–9 пассажиров на маршрутах протяженностью свыше 3300 км. Он полностью изготовлен из композиционных материалов и оснащен двумя ТРДД Уильямс Интернешнл «FJ44-3А» тягой по 1279 кгс. На самолете используется самый современный комплекс авионики Ханиуэлл АРЕР.

Появление закона Сарбейнса-Оксли было вызвано чередой корпоративных скандалов и банкротством крупнейших мировых компаний (Enron, Worldcom, Parmalat и др.), вызванных выявлением фактов подготовки недостоверной финансовой отчетности, вводившей инвесторов в заблуждение относительно реальных результатов финансово-хозяйственной деятельности компаний, и, соответственно, неэффективной системой внутреннего контроля.

Таким образом, в 2005 году фондовый рынок вступил в новую эру, где центральным вопросом для инвесторов становится вопрос эффективности систем внутреннего контроля – прекрасных финансовых результатов и блестящего фасада корпоративного управления оказывается недостаточно, чтобы защитить инвестиции миноритарных акционеров.

Тема повышения эффективности систем внутреннего контроля и корпоративного управления актуальна и для ведущих российских авиационных компаний, вынашивающих планы первичного размещения собственных акций (IPO) на зарубежных и отечественных фондовых рынках.

В настоящее время многие российские компании, в том числе и авиационные, планируют размещение акций на зарубежных фондовых рынках, ориентируются на иностранные законодательные требования и не уделяют должного внимания Постановлению Федеральной службы по финансовым рынкам «Об утверждении Положения о деятельности по организации торговли на рынке ценных бумаг» № 04-1245/пз-н от 15 декабря 2004 года, которое требует наличия в компаниях-эмитентах утвержденного Советом директоров Положения о внутреннем контроле. Кроме того, в компании необходимо создавать отдельное структурное подразделение, которое должно контролировать выполнение такого Положения и докладывать о результатах Комитету по аудиту Совета директоров. Таким отдельным структурным подразделением должна являться служба внутреннего аудита.

От положения службы внутреннего аудита в системе во многом зависит ее возможность и способность соблюдать объективность и независимость. В идеальной ситуации служба внутреннего аудита должна подчиняться Со-

В марте 2005 года в США вступили в силу новые стандарты раскрытия информации публичными акционерными компаниями, установленные Законом Сарбейнса-Оксли¹, где фактически во главу угла поставлена обязанность для высшего руководства компании лично подтверждать достоверность финансовой отчетности, а также подтверждать свою ответственность за создание, поддержание процедур раскрытия информации и сопутствующих средств внутреннего контроля, в первую очередь при подготовке финансовой отчетности.

ВЫХОД НА ФОНДОВЫЙ РЫНОК: РОЛЬ ВНУТРЕННЕГО АУДИТА

24



вету директоров компании, который выбирается акционерами. В мировой практике службы внутреннего аудита подчинены Комитету по аудиту (Аудиторскому комитету) при Совете директоров, такие комитеты создают сейчас многие ведущие российские компании.

Система корпоративного управления российской компании (с учетом международного опыта) в общем виде может выглядеть следующим образом (см. рисунок):

> главным органом управления является Совет директоров, назнача-

емый общим собранием акционеров, который одобряет стратегию развития бизнеса, осуществляет надзор за деятельностью руководства компании и несет за это ответственность;

> Совету директоров подотчетно исполнительное руководство, которое отвечает за составление и исполнение стратегии бизнеса, обеспечение ежедневного выполнения финансово-хозяйственных операций, установление и выполнение процедур внутреннего контроля, управления рисками, несет ответственность за результаты деятельности компании и

¹ Закон Сарбейнса-Оксли (Закон 107-204) «О защите инвесторов за счет улучшения точности и достоверности раскрытия корпорациями данных, которые предусмотрено раскрывать в соответствии с законодательством о ценных бумагах и по другим основаниям», принят Сенатом и Палатой Представителей США на 107-й сессии Конгресса 30 июля 2002 г.

подготовку достоверной финансовой отчетности;

➤ служба внутреннего аудита, функционально подотчетная Комитету по аудиту при Совете директоров, а административно — исполнительному руководству компании², проводит проверки (работы) с целью обеспечения Совета директоров и исполнительного руководства уверенностью в том, что установленные процедуры внутреннего контроля выполняются, а риски управляются адекватно.

Актуальность функционального подчинения внутреннего аудита Комитету по аудиту обусловлена современной тенденцией развития корпоративного управления и ведения бизнеса в России: отход российских собственников бизнеса от оперативного управления компанией и передача системы управления в руки наемных менеджеров.

Российское законодательство в настоящее время не предусматривает обязательного создания Комитета по аудиту для всех компаний, тогда как в других странах данный комитет во все большей мере рассматривается как важный элемент структуры корпоративного управления. Документом, хоть как-то регламентирующим понятие «Комитет по аудиту», является разработанный Федеральной комиссией по рынку ценных бумаг «Кодекс корпоративного поведения»³, который носит рекомендательный характер. В «Кодексе корпоративного поведения» в главе 8 «Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью общества» рекомендовано следующее:

➤ для эффективного осуществления советом директоров непосредственного контроля за финансово-хозяйственной деятельностью общества и, прежде всего, за исполнением его финансово-хозяйственного плана Совету директоров компании рекомендуется создать специальный комитет Совета директоров, ответственный за данное направление деятельности, — Комитет по аудиту;

➤ обязанности по оценке эффективности и подготовке предложений по совершенствованию действующих в обществе процедур внутреннего контроля рекомендуется возложить на Комитет по аудиту Совета директоров компании;

➤ состав Комитета по аудиту общества должен позволять осуществлять эффективный контроль за финансово-хозяйственной деятельностью компании.

В Постановлении Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР) «Об утверждении Положения о деятельности по организации торговли на рынке ценных бумаг» № 04-1245/пз-н от 15 декабря 2004 года тоже фигурирует понятие «Комитет по

аудиту». В Положении отмечается, что компании-эмитенты, котирующие (или собирающиеся котируются) свои ценные бумаги на российских фондовых биржах, должны создавать в составе Совета директоров Комитет по аудиту, членами которого должны быть независимые директора.

Комитет по аудиту (состоящий из независимых директоров) становится, пожалуй, единственным органом, способным установить внутренние процедуры, которые могут помешать исполнительному руководству фальсифицировать отчетность и нарушать внутренние контроли.

Внутренний аудит в данном случае будет выполнять роль независимого эксперта и консультанта по финансово-экономическим вопросам для новой категории пользователей информации — Комитета по аудиту Совета директоров, желающего своевременно иметь достоверную информацию о реальном финансово-экономическом состоянии компании, состоянии внутреннего контроля и имеющихся рисках ведения бизнеса.

Одной из главных задач внутреннего аудита становится оценка эффективности деятельности компании, предоставление представителям собственников определенных гарантий в достоверности финансовой отчетности, эффективности систем внутреннего контроля и управления рисками (развитие предупреждающего характера внутреннего аудита), более тесное сотрудничество с внешним аудитом.

Предложенная схема организации работы внутреннего аудита позволит выполнить законодательные требования к российским авиационным компаниям, планирующим выход на IPO, что позволит усилить уверенность потенциальных инвесторов в достоверности финансовой отчетности компании и соблюдении соответствующих законодательных требований. В свою очередь, привлечение внешних инвестиций через успешное размещение акций на фондовых рынках позволит привлечь значительные финансовые ресурсы для дальнейшего развития российских авиационных компаний с целью повышения конкурентоспособности на рынке авиационных перевозок.

С. ОРЛОВ,
советник генерального директора
ЗАО «Аудиторско-консультационная
группа «Развитие бизнес-систем»
г. Москва.

² Международные профессиональные стандарты внутреннего аудита, сайт www.ia-gu.ru.

³ «Кодекс корпоративного поведения» рекомендован к применению распоряжением Федеральной комиссии по рынку ценных бумаг (ФКЦБ) от 04.04.2002 г.

ОНИ СТАЛИ ЛАУРЕАТАМИ

14 июня 2006 года в Государственном Кремлевском дворце состоялась торжественная церемония вручения наград лауреатам Второй Национальной общественной премии транспортной отрасли «Золотая Колесница».

Эта общественная премия учреждена Комитетом Государственной думы Российской Федерации по энергетике, транспорту и связи и Министерством транспорта Российской Федерации и проводится уже второй раз. «Золотая Колесница» присуждается руководителям и коллективам, представляющим отечественную транспортную отрасль, сферу транспортных услуг, транспортную науку и образование. В этом году ее лауреатами стали ведущие предприятия авиационной и других транспортных систем отрасли — всего 38 номинантов в 28 номинациях.

В номинации «Лидер воздушного транспорта России» звания лауреатов удостоены ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» и ФГУП «Государственная транспортная компания «Россия».

Аэропорт Шереметьево признан лидером воздушного транспорта за результаты масштабной программы модернизации. Сейчас в аэропорту продолжается строительство нового международного терминала (Шереметьево-1), начата реконструкция терминала Шереметьево-2 и всей аэродромной инфраструктуры. По завершении этих работ услугами аэропорта смогут воспользоваться 25 миллионов пассажиров в год.

В номинации «Проект года транспортной отрасли России» лидером признано ОАО «Международный аэропорт Внуково». Аэропорт выдвинут на соискание премии «Золотая Колесница» как наиболее динамично развивающаяся воздушная гавань страны. В 2005 году услугами аэропорта воспользовались более 3618 тыс. пассажиров, что на 46 процентов больше, чем в предшествующем, 2004 году.

В 2006 году Внуково продолжает демонстрировать высокую динамику роста пассажиропотока. По количеству обслуженных с начала года пассажиров аэропорт вышел на третье место среди аэропортов России. Одновременно продолжается реализация широкомасштабной программы развития этого предприятия. Крупнейшим проектом 2006 года признано строительство нового пассажирского терминала с посадочной галереей, оборудованной 25 телескопическими трапами. Значительный объем работ будет выполнен и по реконструкции инфраструктуры аэродромного комплекса.

В других номинациях лауреатами стали ОАО «Второе Свердловское авиапредприятие» и ОАО «Владивосток Авиа».

Авиакомпания «Владивосток Авиа» была выдвинута на соискание премии как лучшее российское региональное предприятие воздушного транспорта. Сегодня компания входит в десятку крупнейших авиаперевозчиков России и является лидером на Дальнем Востоке. Парк ее воздушных судов — более 50 единиц. Компания первая в стране и в мире освоила самолет отечественного производства Ту-204-300.

В торжественной церемонии в Государственном Кремлевском дворце приняли участие руководители Государственной думы и Совета Федерации, российских транспортных союзов и ассоциаций, представители Администрации Президента и Правительства Российской Федерации, Министерства транспорта, послы и торговые представители иностранных государств. Свой вклад в организацию конкурса, помимо Комитета Госдумы и Министерства транспорта, внес также Фонд реализации социальных программ.

Представляем новую рубрику: "Мнение специалиста"

ООО КБ «Адмиралтейский» основан в 1994 году. Имеет Ген. Лицензию ЦБ РФ № 3054 на осуществление банковских операций со средствами в рублях и иностранной валюте. Уставной капитал Банка составляет 713 646 000 руб. За последние 5 лет валюта баланса Банка выросла более чем в 23 раза и составила на 1 января 2006 года 4 010 млрд. рублей. Размер собственных средств вырос в 1,5 раза и составил на 1 января 2006 г. 845 млн. рублей. Банк «Адмиралтейский» активно позиционирует себя в различных секторах финансового рынка, однако, основным направлением его бизнеса является обслуживание корпоративных клиентов, которым Банк оказывает широкий спектр услуг. С 21 марта 2005 года является участником системы страхования вкладов. Рег. номер 791. В декабре 2005 года Банк стал членом Российской Национальной Ассоциации "СамФИ", свидетельство № 543. Банк имеет по Москве 5 отделений 2 операционные кассы вне кассового зала. В декабре 2004г. открыл филиал банка в г. Маладзе.



«Как пользоваться банковскими продуктами с наибольшей для себя пользой».
Ответы на вопросы читателей и корреспондентов нашего издания.

У многих людей в нашей стране, особенно у тех, кто только собирается открывать свое дело, возникает немаловажная проблема, какому банку доверить ведение своих финансовых дел? Особенно актуальна эта проблема в связи с относительной неустойчивостью отечественного банковского бизнеса, с тем, что достаточно часто в средствах массовой информации то и дело проскальзывают сообщения о банкротстве того или иного банка, об отзыве лицензий на осуществление тех или иных услуг и т. д. Естественно, человека, неискушенного в банковском бизнесе, это волей неволей вводит в состояние постоянной неуверенности в правильности принятия решения, что, естественно, только затрудняет выбор. Чтобы хоть немного разобраться в вопросе - какой же банк выбрать, мы обратились за помощью к человеку, которому в силу своей деятельности приходится часто разговаривать с людьми, которые, входя в банк, еще не решили для себя доверять ему или нет?



Знакомьтесь Сергей Михайлович Спизарский, заместитель Председателя Правления Банка «Адмиралтейский».

- Итак, наш первый, и самый главный вопрос: Сергей Михайлович, как же правильно, на ваш взгляд, выбрать банк?

- Прежде всего, я хотел бы немного уточнить и конкретизировать ваш вопрос. Выбрать банк, согласитесь, не равнозначно выбору газеты, что вы читаете по дороге на работу или пакета молока, приобретенного в ближайшем магазине. В последнем случае беседа протекает следующим образом: у вас есть эта газета? Нет? А что есть? Хорошо, тогда, давайте... Вы уже опаздываете, и нет времени на долгие умозаключения по поводу того, что вам на самом деле нужно. Что происходит на следующий день? Вы подходите к газетному киоску и вспоминаете, что вчерашняя газета была скучной и неинтересной. Чтение вызывало у вас приступы сонливости. Не беда, вы купите другую, третью, - и так может продолжаться достаточно долго, пока вы не остановите свой выбор на чем-то определенном. При выборе банка подобная ситуация достаточно затруднительна.

- Понятно, что выброшенная газета не вызовет у человека серьезных сожалений о потраченных на её покупку деньгах в отличие от средств, доверенных сомнительному банку.

- Совершенно верно. Выбор банка нельзя сравнивать с одноразовой покупкой. Предпочтение должно подкрепляться конкретными условиями, которые можно отследить. Поэтому, чтобы правильно выбрать банк нужно руководствоваться вполне определенными и продуманными критериями. Что здесь главное? Задайте ста людям на улице вопрос - какой должен быть банк - и подавляющее большинство в качестве его основной характеристики назовет надежность. Все остальное в большей или меньшей степени являются производными от этого.

- Но как определить надежность банка человеку, далекому от финансовой казуистики?

- Я понимаю вашу иронию. Человек открывает серьезные справочники и впадает в панику от вида невообразимого количества сравнительных статистических выкладок. Для него это китайская грамота, полное собрание сочинений по философии, если угодно...

- Предлагаете отбросить все эти справочники и немедленно спустить их в мусоропровод?

- Ну, такие крайности ни к чему, кроме того, они еще могут вам пригодиться. Я только хочу сказать о том, что надежность, стабильность банка можно во многом определить и другим путем.

Неплохим вариантом было бы прислушаться к мнению авторитетных специалистов. Но тут сразу можно услышать распространенное возражение: а давал ли кто-нибудь верный прогноз развития событиям 1998г. в финансовой сфере? Тем не менее, если самостоятельно сделать выбор в пользу того или иного банка трудно, рекомендовал бы одновременно опираться и на оценку специалистов, и доверять собственному мнению. Т.е. составить мнение о надежности банка путем непосредственного разговора потенциального клиента с представителем того или иного банка. Съездите в банк и посмотрите. Я бы слукавил, если бы сказал, что банк думает исключительно об интересах клиента, совершенно не заботясь о своих собственных. Это не так и нет нужды скрывать.

Но при всем при этом, любой банк заинтересован в успехе клиента: все просто, чем успешнее бизнес клиента, тем больше средств оказывается вложенными в банк, и, следовательно, происходит рост его активов. Одна из основных составляющих успешной деятельности банка - это расширение его клиентской базы.

- Итак, человек должен чувствовать заинтересованность банка в сотрудничестве с ним, я вас правильно понял?

- Совершенно верно. Если банк не стремится к максимальному удовлетворению запросов клиента, то я не считал бы его надежным в широком смысле этого слова.

- Что вы имеете в виду под максимальным удовлетворением запросов клиента?

- Вы понимаете, любой серьезный банк должен обладать достаточно широким спектром оказываемых услуг. Это общеизвестно, и, к слову говоря, служит весомым аргументом выбора банка. Но не менее важным является и то, чтобы предоставление услуг осуществлялось исходя из возможностей и потребностей клиента, из специфики его бизнеса. Например: уважаемый клиент, вы хотите того-то и того-то, так? Да. Мы можем предложить вам варианты: во-первых, во-вторых, в-третьих, и так далее.

Гибкость, гибкость, и еще раз гибкость в работе с клиентами. Тем, кто стоит перед непростым выбором надежного финансового партнера, я рекомендую обратить особое внимание именно на то обстоятельство, насколько банк готов учитывать ваши индивидуальные интересы. Если вы являетесь представителями малого или среднего бизнеса, то, возможно, наиболее оптимальный для вас вариант - это начать работать вовсе не с гигантами банковской индустрии. Для них сотрудничество с вами не является, да и никогда не будет являться, первоочередным приоритетом. Гораздо более эффективным станет ваше взаимодействие со структурами, находящимися, говоря спортивной терминологией, в примерно равной с вами весовой категории.

- Какие еще критерии при выборе банка вам кажутся также важными?

- Безусловно, важно и то, что говорят о банке его уже действующие клиенты. Информация о компаниях, с которыми банк сотрудничает, как правило, размещается на официальном сайте банка. Их мнение ценно уж только тем, что оно является независимым и не ангажированным. И, наконец, не последнюю роль в принятии вами окончательного решения сыграет обстановка, атмосфера в самом банке. Внимательность, предупредительность, пунктуальность, желание вникнуть в суть ваших запросов, если вы не обнаружили этих качеств у представителей банка в ваш первый приход в него, то, скорее всего, вам не удастся обнаружить их и позднее, по банальной причине отсутствия таковых. И, наоборот, если первая встреча произвела на вас благоприятное впечатление, можете быть уверены, что ваш выбор оказался правильным.

Дополнительную информацию об ООО КБ «Адмиралтейский» вы сможете получить по тел.: (495) 500-00-57, 202-09-22 (доб.119)

Информацию о других продуктах банка вы можете узнать на нашем сайте

www.admbank.ru



JETEXPO

MOSCOW 2006

**ПЕРВАЯ FIRST
РОССИЙСКАЯ RUSSIAN
МЕЖДУНАРОДНАЯ INTERNATIONAL
ВЫСТАВКА BUSINESS
ДЕЛОВОЙ AVIATION
АВИАЦИИ EXHIBITION**

20-22 сентября 2006
МВЦ «Крокус Экспо»

20-22 september 2006
IEC "Crocus Expo"

☎ +7 (495) 739 55 22
www.jetexpo.ru

Официальный партнер выставки

РусАэро

Центр услуг гражданской авиации

Информационные партнеры

Jet

AVIA.RU

BART

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

Недавно состоялось награждение нагрудными знаками «Почетный работник транспорта» и «Отличник воздушного транспорта» большой группы ветеранов гражданской авиации. Высших транспортных наград России они были удостоены «За заслуги в исследовании и освоении Арктики и Антарктиды и в связи с 50-летием начала отечественных исследований и освоения Антарктиды». Открыл церемонию награждения заместитель начальника Управления Полярной авиации, заместитель министра гражданской авиации СССР, ныне председатель Совета клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (клуба «Опыт») И.Ф. Васин, который тепло поздравил собравшихся с наградами, высоко оценил их мужество и героизм, проявленные при выполнении сложнейших задач в Арктике и Антарктиде, пожелал им здоровья и успехов во всех начинаниях. Он также подчеркнул, что опыт, накопленный ветеранами, должен стать тем фундаментом, на котором должны строить свою работу в самых суровых климатических районах планеты авиаторы, идущие на смену первопроходцам. Эта же мысль прозвучала и в выступлениях заместителя директора Департамента управления кадрами и сопровождения специальных программ Минтранса России С.Р. Крастыня и заместителя руководителя ФНСТ РФ Е.Н. Лобачева.

Выступая от имени награжденных, лауреат Государственной премии СССР, участник 13 арктических и 13 советских антарктических экспедиций (в семи из которых он был командиром летного отряда) Е.Д. Кравченко поблагодарил руководство Минтранса РФ, Федеральное агентство воздушного транспорта, клуба «Опыт» за то, что в юбилейный год не были забыты и заслуги тех, кто своим летным трудом обеспечивал транспортные перевозки и научные изыскания на самом суровом материке земли. Что же касается передачи опыта тем, кто идет на смену ветеранам, он заверил собравшихся, что все они готовы поделиться своими знаниями и умением работать, накопленными на шестом континенте. Лишь бы был спрос на эти знания со стороны тех, кто уходит в антарктические экспедиции сейчас. Кстати, Е.Д. Кравченко, не дожидаясь призывов, уже рассказал о том, как нужно летать над шестым континентом и чего от него можно ждать, в книге «С Антарктидой — только на «Вы», которая недавно вышла в свет и тепло встречена читателями. После вручения наград я встретился с теми, кто не раз ходил в Антарктиду, и попросил ответить на несколько вопросов.

ВСТРЕЧА ПЕРВАЯ

с командиром экипажа Ил-14 В.И. РАДЮКОМ, совершившим заключительный полет на этом самолете в Антарктиде в марте 1990 года. После этого эксплуатация Ил-14 была запрещена.

— Валерий Иванович, какой след в душе оставила Антарктида?

— Она осталась в душе памятью сердца. Большинство людей, побывавших там, этот континент тянет к себе с силой, которую не может объяснить никто. В своей предпоследней, 34-й экспедиции, я, сойдя на берег Антарктиды, стал на колени и поцеловал ее землю. Хотя каждый раз, когда покидал ее, убеждал себя: «Ну все? Слава Богу, остался живой! Больше сюда ни ногой!»

— Чем запомнился заключительный полет?

— От начальника санно-гусеничного поезда, который находился в районе купола «Б», поступила срочная радиogramма: один из участников похода получил травму брюшной полости и его надо было немедленно эвакуировать.



КАЖДЫЙ ДОСТОИН ЗВАНИЯ ГЕРОЯ

Мы вспомнили тяжелейший полет по маршруту Молодежная — Мирный — купол «Б» — Мирный... Блестяще сработал весь экипаж, но особо я бы отметил штурмана Сашу Воронкова, который вывел нас точно к поезду. Больного приняли на ходу, поскольку я не был уверен, что если остановлюсь, то мы сможем взлететь — высота ледника там 3000 метров, мороз за минус 50 градусов... Но обошлось — спасли человека.

После этого до 25 марта оставались в Мирном, страхуя санно-гусеничные поезда, а потом пошли на Молодежную с промежуточной посадкой на Прогресс, откуда надо было вывезти людей! Вывезли, но чего нам это стоило!

Честно говоря, я до сих пор восхищаюсь нашим Ил-14, на котором мы тогда летели. После того полета эксплуатация Ил-14 в Антарктиде была запрещена. А жаль! Машины, способной работать в высоких широтах так, как Ил-14, у нас не было и нет. Это выдающийся самолет!

— Что бы Вы пожелали тем, кто идет работать в Антарктиду сейчас?

— Удачи и высокого профессионализма. Летать там сложно, но можно...

ВСТРЕЧА ВТОРАЯ

с руководителем полетов В.Д. ГЛАДЫШЕВЫМ.

— Вадим Дмитриевич, что самое сложное в работе РП в Антарктиде?

— Когда ты работаешь руководителем полетов здесь, в России, где родился, вырос, где знаешь, чего можно ждать от погоды — это одно. Да и наземные службы всегда готовы дать тебе нужную информацию. Антарктида же — совершенно чуждый нам материк, совершенно непредсказуемый по многим параметрам. Часто, уходя в полет, экипаж уходит в неизвестность, поскольку погода меняется там так быстро, что ее не может предсказать никакой прогноз. И ты должен научиться «летать», находясь на базе, вместе с экипажем — это самое трудное. А ведь он у тебя не один — самолеты идут с разными экипажами в районы с различными погодными условиями для выполнения самых разных заданий. И ты должен знать, из каких условий кто может вылезти сам, а кому нужна помощь... И при этом ты, как РП, не должен бояться принять ответственность на себя, не должен оставлять экипаж, попавший в экстремальную ситуацию, один на один с ней. А это возможно только тогда, когда ты обладаешь знаниями, которые позволяют тебе вести глубокий анализ всего, что происходит в небе с машиной, экипажем, погодой...

— Что бы Вы пожелали руководителям полетов, идущим в Антарктиду сейчас или в будущем?

— Свято соблюдать все нормативные документы, ибо в них «много мудрости». Постоянно учиться, вести записи, дневники, не надеясь только на свою память, — они тебе всегда пригодятся. И быть честным, то есть, не скрывать своих ошибок и делать из них правильные выводы. А еще — удачи!

ВСТРЕЧА ТРЕТЬЯ

со старшим инженером летного отряда О.Г. АКИМОВЫМ.

— Олег Георгиевич, не секрет, что на Вашу долю выпал один из самых сложных периодов освоения и изучения Антарктиды — «закат» этих работ, в том числе эксплуатация самолетов Ил-14, находящихся на грани списания. Чем он был сложен, этот период?

— Вы правы. В 1980 году в 26-й Советской антарктической экспедиции на самолете Ил-14 № 41808 были установлены последние два двигателя первой категории, которыми до этого «питалась» вся Полярная авиация. Больше двигателей первой категории мы не получали. Вслед за двигателями наступила очередь комплектующих...

Из-за отказов двигателей в полете несколькими экипажам пришлось совершать вынужденные посадки, а нам потом в тяжелых условиях, на морозе, в открытом поле восстанавливать поврежденные машины. Все это, конечно же, усложнило нашу работу, привело ее, в конце концов, к наивысшим степеням сложности. Хотя сами Ил-14 — изумительные машины. Неприхотливые, надежные. Будь у нас хорошие двигатели и запчасти, они бы и сейчас, думаю, летали...

— Что бы Вы хотели пожелать тем, кто идет в Антарктиду?

— Те люди, которые туда собираются идти, прежде всего должны встретиться с теми, кто там уже работал. Непременно! Научить всему их не успеют, но почерпнуть хотя бы частичку того опыта, что наработан предшественниками, они смогут. А это уже много. Антарктида — особый материк, где значение имеет любая мелочь.

ВСТРЕЧА ЧЕТВЕРТАЯ

с авиатехником, работником гражданской авиации с 1946 г. А.Н. КИСОВЫМ.

— Алексей Николаевич, полярные летчики говорят, что нет такой работы, которую Вы не могли бы сделать?

Награжденных приветствует И.Ф. Васин.

— Я был в четырех экспедициях в Арктике, в восьми — в Антарктиде, побывал на всех «точках», где базировались наши машины, да и иностранные пришлось ремонтировать. И, по-моему, не было такой ремонтной работы, которую мы с товарищами не могли бы выполнить. Выходит, летчики правы...

— Что Вам мешало работать в Антарктиде, а что — помогало?

— Мешал неслоченный коллектив, если ты в него попадаешь. Но у нас в Антарктиде это случалось крайне редко. Помогал — коллектив сплоченный, когда все трудности делят на всех поровну. Случалось, что я выбивался из сил, но на помощь всегда приходил летный состав, экипажи. Смотришь, и, казалось бы, неподъемная работа — сделана. В Антарктиду нужно идти только дружным опытным коллективом, иначе и дело загубишь, и нервы себе истрепешь. А работа должна быть человеку в радость.

ВСТРЕЧА ПЯТАЯ

с вертолетчиком, командиром летного отряда Российских антарктических экспедиций, Героем Советского Союза Б.В. ЛЯЛИНЫМ.



С ответным словом выступает
Е.Д. Кравченко.

— Борис Васильевич, не жалеете, что стали вертолетчиком?

— Нет. Эта профессия очень нужна людям. Возьмите Антарктиду. Подходить судно, а пристать к берегу не может — некуда. Вот и приходится нам, вертолетчикам, таскать грузы, которые обеспечат жизнедеятельность той или иной станции за сто, двести, а то и пятьсот километров, а также возить людей. Без нас невозможно вести научные работы в труднодоступной местности, где не может сесть ни Ил-14, ни Ан-2... А ведь Ми-8МТВ с минимальной загрузкой может летать на дальность 800–900 км.

— Что было самым сложным для Вас в Антарктиде?

— Принять решение на вылет. Антарктида непредсказуема, а ты должен предугадать, с чем можешь столкнуться в полете. Анализируй, думай, слушай себя, свою



интуицию. Но все это нужно делать на базе глубоких знаний местных условий. Тогда останешься живым и выполнишь задание.

Мои коллеги шутливо говорят, что Антарктида — как женщина. Обе непредсказуемы. Но женщина все-таки более отходчива и менее жестока. Женщина может простить, Антарктида не прощает ничего.

— Что бы Вы хотели пожелать тем, кто идет сейчас на шестой континент?

— Я был командиром летного отряда в сорок четвертой и сорок пятой антарктических экспедициях. На них закончилась эра Полярной авиации в Антарктиде. Когда произошел развал авиационного обеспечения антарктических экспедиций в начале 90-х годов, этот груз на свои плечи взвалил Петр Иванович Задиров со своей компанией «Ангэкс-Полос» и четыре года тащил его, не давая погибнуть школе авиационных работ в Антарктиде. Пока что еще никто не пытается и не может оценить то, что он сделал, а сделал он непревзойденную по своему значению и гигантскую по объему работу. А еще он построил на станции Беллинсгаузен православный храм... Что может быть выше этого?!

Так вот, я хочу одного, чтобы школа, о которой речь шла выше, жила всегда, и те, кто идет нам на смену, сумели ее сберечь для будущих поколений авиаторов, потому что Россия и Антарктида — неразделимы по многим параметрам...

А еще — удачи, удачи и удачи!

ВСТРЕЧА ШЕСТАЯ

с командиром самолета Ан-2 Н.А. БОГОЯВЛЕНСКИМ.

— Какую память оставила о себе Антарктида?

— Чтобы ответить на этот вопрос, пришлось бы заново прожить все то время, что я там был. Три посадки вслепую — это кое-что значит. Руки со штурвала после этих полетов у меня снимал второй пилот — сам я даже пальцы разжать

Впереди — трудный полет.

не мог. А один полет, который я должен был выполнить за четыре часа, длился пять дней. Такая вот память. Хотя тянет туда и сейчас... Но идти в Антарктиду должны только профессионалы высшего класса, иначе — небытие.

ВСТРЕЧА СЕДЬМАЯ

с командиром летного отряда 16-й Советской антарктической экспедиции, заслуженным пилотом СССР В.Я. ПОТЕМКИНЫМ.

— Владимир Яковлевич, какой след в Вашей душе оставил Ил-14?

— Я начинал летать на Як-18, потом были Ан-2, Ли-2, Ил-14, Ил-18, а закончил свою летную карьеру на Ил-62М. Не в обиду другим, но самые мои любимые машины — ильошинские. Все они прекрасны, но самый большой трудяга из них — Ил-14. Он мог летать и на колесном шасси, и на лыжах, проникал в самые трудные уголки мира... Мы на нем выполняли полеты длительностью в 12–14 часов! И если бы можно было, я бы на ней летал до сих пор. Спасибо С.В. Ильошину и его ОКБ за то, что они ее сделали.

Таковы размышления людей, каждый из которых достоин звания Героя. Остается надеяться, что все пожелания ветеранов, прошедших суровую школу высоких широт, сбудутся. Если же нет, то многое, к сожалению, придется начинать сначала, а это значит — платить очень высокую цену.

В. КАРПИЙ

г. Москва.

Ветеранам есть что вспомнить.

Фото Д. ВИНОГРАДОВА
и В. ГРЕБНЕВА.



Ростислава Фариха полна роковых совпадений и настоящих приключений, а жизнь отца – известного полярника, подчас напоминала виденный им в 20-х годах XX века ритуальный чукотский «танец ворона, идущего по тонкому льду, который его не держит», символизирующий взлеты и падения человеческой судьбы...

ТАНЕЦ ВОРОНА НА ТОНКОМ ЛЬДУ...



ДОМ НА ЛУБЯНКЕ И ТАНЦЕВАЛЬНАЯ ШКОЛА. Потомок выходцев из Германии Бруно Васильевич Фарих с женой Жанеттой Ивановной, чистокровной англичанкой, и тремя детьми переехали в Москву из Питера в 90-х годах XIX века. Бруно Васильевич затевал крупное дело. Как председатель правления страхового общества «Россия» он выкупил у бывшего владельца Мосолова дома в северной части Лубянской площади. На этом месте он возвел новые четырех- и пятиэтажные здания, в которых разместил свою центральную контору. Работа страхового общества пошла споро. В правлении числилось всего семь штатных сотрудников, но любой человек, застрахованный в «России», мог стать внештатным агентом и оформлять страховки другим. Так, страховая сеть общества «Россия» раскинулась по всей стране и приносила приличный доход всем ее участникам.

После Октябрьской революции страховое общество было закрыто, но его успешному председателю предложили возглавить Госстрах. Бруно Фарих совсем уж было согласился, да тут выяснилось, что предстоит ему набрать штат сотрудников около тысячи человек. Такая армия служащих-бюрократов Фариха испугала и он наотрез отказался.

Теперь кормилицей семьи, живущей в доме на Пречистенке, стала Жанетта Ивановна. По соседству известная танцовщица Айседора Дункан открыла танцевальную школу. Хозяйка школы считала, что воспитанницы должны овладеть не только танцем, но и английским. Так Жанетта Ивановна Фарих стала преподавательницей.

Страсть к технике в семье Фарихов была, можно сказать, наследственной. В начале 30-х годов, когда для миллионов советских людей наивысшим техническим достижением стал самодельный детекторный приемник, Бруно Васильевич, оказавшийся по собственной воле не у дел, сконструировал мощную радиоустановку, занимающую целую стену в его комнате и «ловившую» даже Америку.

Его сын – Бруно Брунович до революции окончил Императорское инженерное училище (ныне – технический университет им. Н.Э. Баумана) и всю свою жизнь связал с техникой. Но кроме этого был еще и прекрасным художником. Необычайно прозрачные акварели его работы до сих пор хранятся в семье Фарихов.

А какой же русский (хоть и с немецкой фамилией) не любит быстрой езды? Еще до революции у Бруно Васильевича был собственный автомобиль – один из первых в Москве. И за его руль частенько садилась жена – Жанетта Ивановна.

ВОРОН РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ. Неудивительно, что и другой сын – Фабио Брунович с младых ногтей потянулся к технике. Еще учась в гимназии, делал он модели самолетов. Но революция на время отодвинула исполнение заветной мечты о небе. В Гражданскую Фабио Брунович – заместитель начальника санитарного поезда. На его плечах – снабжение раненых продовольствием, бельем и, конечно же, – контроль за техническим состоянием состава, его ремонт.

Ф.Б. Фарих не только справлялся с работой, но и успел обустроить личную жизнь. Его женой стала молоденькая медсестричка и купеческая дочка Женечка, оставившая отчий кров во имя спасения человеческих жизней, которые так обесценились в годы Гражданской.

Сын Ростислав, названный старинным русским именем по настоянию матери, родился в 1922-м, уже в Москве, на Пречистенке. А неугомонный отец вновь устремился в водоворот кипящей жизни. Способный механик, он становится частым и желанным гостем у авиаторов на Ходынском поле. Затем и сам заканчивает курсы «Добролета». Работает механиком на известном авиазаводе в Филях, собирающем «юнкерсы». Отправляется бортмехаником в Ташкент, затем возвращается в Москву. Позже судьба сводит его с известным летчиком М.Т. Слепневым. На гидросамолете фирмы «Юнкерс» они впервые проложили маршрут Иркутск – Бодайбо – Якутск.

ВОРОН ПОЗНАЕТ ЖИЗНЬ. Стране требовалось в кратчайшие сроки освоить северный край. Именно там получил Фарих тот бесценный опыт работы в условиях Севера, что так пригодилось ему позднее. Но на трассе Иркутск – Бодайбо – Якутск молодой авиатор учился налаживать не только технику, но и человеческие отношения. Всякого навиделся!

Среди работяг с золотых приисков, ученых, членов правительства, местных старожилов пришлось летчикам перевозить и иностранцев. В те годы границы были тоже несколько «прозрачны», как теперь принято говорить. Вот и ехали на наш Север искатели приключений и охотники за «длинным» долларом со всего мира.

Фарих вспоминал, как после полета один англичанин, экипированный биноклем, фотоаппаратом и походной аптечкой, отключив пилоту Демченко стопку долларовых купюр: «Хороший полет требует хорошего вознаграждения». Лишь две фразы на приличном английском языке бросил в ответ наш летчик, и... обладатель долларов в изумлении спрятал деньги.

А другой иностранец все выпрашивал пилотов, куда лучше бить медведя – под левую лопатку или в правое ухо, сколько Госторг дает за шкуру одного медведя и сколько за нескольких сразу. За время полета бизнесмен буквально вывел летчиков из себя. Вылезая из самолета, он похлопал машину по крылу и сказал: «Штука полезная... Я думаю, не выгоднее ли мне будет зафрахтовать сразу весь самолет для перевозки медвежьих шкур?» На что острый на язык, но обычно сдержанный Фабио Брунович заметил: «Будет лучше, если вы сейчас же зафрахтуете для себя карету скорой помощи...»

Но необходимость серьезного освоения богатств Севера в самом деле понимали все. А это невозможно сделать без помощи авиаторов. Чтобы установить связь с золотым прииском, затерянным среди топей и носящим красноречивое название – Незаметный, туда правлением общества «Добролет» был

отправлен экипаж Слепнева-Фариха на самолете. Пилоты не только установили воздушное сообщение, но и разбросали агитационные листовки, текст которых оказался пророческим: «Храните этот документ, как залог нашей пролетарской признательности, с твердой уверенностью, что пролетарии Алдана не пожалеют средств и сил, чтобы редкий гость – самолет стал повседневным нашим средством передвижения».

После алданской экспедиции довелось Фабио Бруновичу в 1929 году поучаствовать в спасении пассажиров и экипажа парохода «Ставрополь», совершавшего рейс из Колымы во Владивосток с грузом пушнины и мамонтовых клыков и оказавшегося затертым льдами. Положение осложнялось тем, что на борту корабля были тяжело больные члены команды, женщины и дети.

Попутно надо было помочь и американской шхуне «Нанук», принадлежащей бизнесмену Свенсону и также оказавшейся в ледовых тисках. Свенсон промышлял скупкой пушнины у жителей Чукотки и перепродажей мехов с аукциона, проходящего на Аляске.

Оба судна оказались вляпанными в лед в одной миле от мыса Северный (ныне – мыс Шмидта). Тогда еще никто не предполагал, что станет эта операция спасения предтечей знаменитой челюскинской эпопеи 1934 года. Но только вот шума вокруг «Ставрополя» было куда меньше и участников рискованного дела сделать героями никто не догадался.

Лететь к «Ставрополю» авиаторы должны были от бухты Провидения, но туда их самолеты были доставлены в разобранном виде. Вначале – по железной дороге, затем – по морю, на ледоколе «Литке».

ПРОВИДЕНИЕ В СУДЬБЕ ВОРОНА. Но Север всегда вносит в планы людей свои коррективы. Мороз, пурга, ветер, многочисленные неполадки техники и, наконец, полярная ночь задержали летчиков в бухте Провидения на целую зиму. Так уж видно было угодно... Провидению!

В конце зимовки авиаторы получили телеграмму с Большой земли. Им предписывалось не только спасти «Ставрополь» и «Нанук», но и разыскать американский самолет, так и не добравшийся к американской шхуне. Оказалось, бизнесмен Свенсон не хотел терпеть колоссальные убытки. Чтобы не платить в двойном размере матросам, он решил вывезти их в Америку да и доставить туда же ценную пушнину, которую срочно надо было сбить на аукционе. Для всего этого он нанял американских летчиков, среди которых оказался знаменитый полярник Бен Эйельсон, первым перелетевший через Северный полюс по трассе Аляска – Шпицберген и получивший за это переходящий приз «за исключительные полеты». Так вот, именно самолет прославленного летчика Эйельсона и его бортмеханика Борланда был обнаружен разбитым в пятидесяти милях от мыса Северного, но летчиков близ него не было.

Не один день пришлось нашим авиаторам и полярникам со «Ставрополя», под руководством М.Т. Слепнева, проводить раскопки в снегу, плотном как мел. Ночевали вначале в кабине самолета, потом сделали некое подобие палатки. По ночам спасателям подчас казалось, что вокруг их жилища кто-то ходит, постанывает. Снег? Ветер? Или...

...Их нашли на девятый день, 13 февраля из-под снега вдруг показались ноги, обутые в торбаза. Оказалось – Борланд. Чуть позже был найден и Эйельсон. Лица их были заморожены в глыбы льда.

Страшные находки поместили в кабину самолета, но покинуть скорбное место трагедии летчикам удалось лишь через восемь дней.

Правительство США попросило М. Слепнева и Ф. Фариха сопровождать тела погибших американцев на родину. И они приняли приглашение. На Аляске их встречали как национальных героев, подчас одаривая оригинальными и памятными подарками. Так, в городе Тэллор вручили им желтый лоскут полотна – частицу оболочки дирижабля Амундсена «Италия». На реликвии были подписи мэра города и пассажиров дирижабля. Преподнес советским авиаторам мэр Тэллора и символические аршинные ключи от города на бархатной подушечке. Американские коммунисты г. Нома передали красный флаг. Редчайшая фотография этого знамени сохранилась в Государственном архиве кинофотодокумен-



тов г. Красногорска. Глядя на нее, понимаешь, что мечта о мировой революции по тем временам выглядела не так уж и абсурдно.

Такие подарки пилотов, разумеется, радовали. А вот американские дамы – просто поражали. Ф. Фарих вспоминал, что среди фоторепортеров, встречавших советский самолет, было очень много женщин. Одна из бойких журналисток огорошила авиатора вопросом: «Я очень внимательно смотрела в кабину, но нигде не увидела вашего русского самовара. Скажите, может быть, он спрятан под сиденьем?» Другая экзальтированная дамочка, зардевшись, спросила: «Правда ли, что в СССР жен меняют каждые две недели, а браки скрепляют клятвой, положив руки на «Капитал» Карла Маркса?»

Но были и серьезные вопросы и просьбы. Отец пилота Эйельсона просил пилотов об одном: «Я хочу, чтобы на гроб моего сына вместе с канадскими и американскими флагами вы

возложили флаг вашей страны». Просьба безутешного отца была удовлетворена. А наши пилоты вернулись на родину.

ВОРОН СТАНОВИТСЯ НА КРЫЛО. В 1930 году Фабио Брунович Фарих впервые поднялся в небо уже не как бортмеханик, а как командир самолета У-2. В 1932 году летчик Ф.Б. Фарих и бортмеханик В.А. Шекунов на самолете К-5 впервые прошли по воздушной трассе Архангельск – Усть-Цильма – Архангельск. Ее протяженность составила 660 км. Затем командир самолета «Сталь-2» Фарих служил в агитэскадрилье им. Максима Горького. Входил в легендарную МОГОН – Московскую группу особого назначения при Главсевморпути.

А когда 13 февраля 1934 года затонул затертый льдами пароход «Челюскин», опытный полярный пилот Ф. Фарих тоже не бездействует. Он налаживает связь с островом Врангеля – везет туда радиооборудование и радиста. Не сделай он этого, и его коллегам, будущим героям, пришлось бы во много раз сложнее вывозить людей из ледового плена. За выполнение этого задания Ф.Б. Фарих был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1937 году неутомимый Фарих вновь идет на рискованное предприятие – совершает перелет протяженностью в 24 000 км. С 9 февраля по 10 июня на двухмоторном Н-120 (АНТ-4) он преодолевает маршрут: Москва – Свердловск – Красноярск – Иркутск – Якутск – мыс Шмидта – остров Врангеля – мыс Челюскина – остров Диксон – Амдерма – Архангельск – Москва. Имея ориентиром то железнодорожное полотно, то очертания береговой линии, он преодолел снегопады и туманы, морозы, болтанки и низкую облачность. Пролетел через район так называемого полюса холода, где морозы достигают – 60°C. Перелет длился 145 летных часов с 47 посадками. На время полета газета «Вечерняя Москва» оформляет летчика спецкором, и Фарих честно высылает в редакцию свои корреспонденции со всех точек пройденного маршрута.

И вот он, наконец, возвращается. Программа выполнена на «все 100». Но... «фанфар и литавров» не будет: в Москве траур – умерла сестра В.И.

Флаг, переданный американскими коммунистами М. Слепневу и Ф. Фариху.

М.И. Калинин вручает летчику Ф. Фариху орден Ленина. 1937 г.



Ленина. Естественно, пышной встречи не получилось. Но на груди пилота засверкал теперь еще и орден Ленина – высшая награда страны.

В 1937 году Фарих участвует в поисках пропавшего самолета С. Леваневского, не увенчавшихся успехом. А в советско-финскую войну летал на бомбежку позиций противника. А еще он стал... миллионером! Но не потому, что денег заработал много. В ту пору летчиков, налетающих один миллион километров, награждали специальным значком.

В РОДОВОМ ГНЕЗДЕ. Не удивительно, что супруга – Евгения Михайловна, уставшая ждать мужа из дальних странствий, приняла в штыки решение сына идти по стопам отца. Но Ростислав уже дневал и ночевал в аэроклубе Ленинградского района, что был близ Трехгорки. Мать надавила на отца и он отправился к начальнику аэроклуба. Просить за сына, чтоб... отчислили. С авторитетом известного полярного летчика не поспоришь, и Ростислава освободили от занятий, якобы за неуспеваемость в общеобразовательной школе. Но Фарих-младший перехитрил родителей. На следующий год вновь поступил в аэроклуб, но дома скрывал это. Первый самостоятельный полет пришелся на день его 18-летия – 12 мая 1940 года.

Ростислав окончил школу в июне 1941 года. В ночь с 21 на 22 июня все московские выпускники по традиции гуляли по городу. А утром – война. Ростислав, как комсомольский секретарь, был ответственным за отправку одноклассниц, сопровождающих младших школьников в деревню, подальше от возможных бомбежек.

ПОРА ИСПЫТАНИЙ. Справившись со школьными делами, вместе с отцом отправился Ростислав работать во фронтовые ремонтные мастерские в подмосковных Химках.

Эвакуироваться семейство Фарихов не хотело до последнего. Ведь у них была своя «эмка» и Фабио Брунович решил, что сам вывезет семью на восток, но только если гитлеровцы уже войдут в Москву с запада. А пока надо работать, надо приложить все силы, чтобы удержать столицу. Так в те дни думали и действовали десятки тысяч москвичей, но вряд ли кто из них пострадал за... веру в Победу.

Фашистов отбили от Москвы. Пилоты Фарихи стали летчиками-испытателями авиаремонтного завода, что на центральном аэродроме. Здесь они возвращали к жизни самолеты, уже побывавшие на фронте. А потом Фабио Брунович с сыном сами отправились ближе к передовой. Как принято было писать в газетах: «выполнять особые задания по обеспечению фронтов новыми самолетами». Боевые машины проходили сотнями через их руки.

ЛЕД ТРЕСНУЛ. ВОРОН ОКАЗАЛСЯ В ПОЛЫНЬЕ. Отгремела война. Наступил год 1948-й, ставший для семьи Фарихов роковым – ее «накрыла» волна репрессий, в народе именуемая «черчиллевской», ведь она была вызвана известной речью премьер-министра Великобритании в Фултоне. Тогда он объявил «холодную войну» Советскому Союзу, а «горячие головы» в СССР с рвением кинулись искать новых шпионов и пособников империализма.

Вся семья – Фабио Брунович, его жена и сын, оказались за решеткой. На свободе остались лишь престарелая мать и брат – Бруно.

Обвинение Фариху было предъявлено нелепейшее. Бывший его одноклассник и сосед, сын известного до революции книгоиздателя Сабашникова Кирилл донес, что Фарихи – немцы, и в октябре 1941 года не эвакуировались из Москвы, потому что ждали фашистов, хотели помогать им.

Летчик
Ростислав
Фабинович
Фарих.



А ведь Фарихи давно уж не вспоминали о своих немецких корнях. Во всех анкетах писались только русскими, разделяя мнение великого В.И. Даля, который говорил, что человек волен причислять себя к той национальности, на языке которой он думает, а Фарихи думали по-русски! Но надежда на русское «авось» рухнула.

Статья № 58, пункт 19.1.а – «пособничество и измена родине». Фабио Брунович получил 25 лет лагерей. Жена и сын – по десять. Долгих пять месяцев просидели на Лубянке в том самом здании, что до революции принадлежало страховому обществу «Россия». Теперь оно было перестроено и здесь царили иные порядки. Горько шутили заключенные: «Был Госстрах, а стал Госужас».

К счастью, из лагерей семья вернулась в том же составе. Это было в 1954-м. Пришел поздравить Ф. Фариха с возвращением и тот, кто на него донес. Фабио Брунович много говорить не стал. Просто спустил подлец с лестницы.

Давнишний друг Фариха – Марк Иванович Шеллеуев, начальник Полярной авиации, помог с восстановлением на работе, но здоровье у Фариха-старшего было уже не то. Скоро он ушел на пенсию.

БЕЛЫЙ ВОРОН. А вот сын Ростислав с несправедливостями судьбы мириться не собирался. Считал так: если я виноват – должен «досидеть» свои десять лет. Если нет, пусть реабилитируют и восстановят на летной работе.

До сих пор помнит Ростислав Фабинович фамилию работника ЦК КПСС, который выслушал и понял, – Редькин его звали. Позвонил он в Министерство авиационной промышленности (МАП), попросил разобраться. И здесь Фариху-младшему повезло. Спросили: «А прошел ли ты медицинскую комиссию?». Недавний зек испугался – лагерь здоровья не добавляет. Но зам. нач. отдела кадров Перерва заверил: «Да прошел он, прошел. Будьте спокойны».

Так Фарих-младший вернулся в небо. Вскоре обрел и свое семейное счастье. Его женой стала бывшая одноклассница Леночка. Когда-то Ростислав был шафером на ее свадьбе. Но жизнь что-то не заладилась – осталась Елена с дочкой Ольенькой. Они были первыми, к кому пришел Фарих-младший после возвращения из лагеря. А потом в молодой семье случилось прибавление – родился сын Ми-

хаил. В это время Ростислав уже был летчиком-испытателем на летно-испытательной базе, которую возглавляла легендарная В.С. Гризодубова...

МУДРОСТЬ ВОРОНА. Наверное, летчик Фабио Фарих мог попенять на несправедливость судьбы. Не раз обстоятельства складывались так, что не получал он заслуженных наград за свои славные дела, не единожды «обходила» его и золотая звездочка Героя. Но... Сегодня, вспоминая всю непростую жизнь своей семьи, Ростислав Фабинович говорит: «Мы к славе научились относиться спокойно. Помню, был у нас в Филях на заводе летчик Моисеев. У него за Гражданскую войну пять орденов Красного Знамени было. Да что-то не сработался с начальством. Ушел с завода и открыл лавочку с вывеской: «Сапожник Моисеев», а все свои награды в витрине выставил, как гарантию качества».

Я видел в лагере людей опустившихся, с радостью облизывающих тарелки. Видел очень ожесточенных – украинских бандеровцев, прибалтийских «зеленых братьев». Сам всегда носил нож в кармане. Но я знал, что и здесь надо себя поставить, сохранить человеческое достоинство. Тогда и зeki, и начальство с уважением будут относиться. Я потому и брился ежедневно, и даже старался выскивать небольшие лоскутки белой ткани – на свежие подворотнички.

Много несправедливости было, но много и настоящего человеческого поступков повидал. За воспоминания о жизни при царе-батюшке отбывал вместе со мной срок один царский офицер. Он на хлебозерке работал и лишний кусочек хлеба или сахара мне старался отдать, ведь я среди зеков самым молодым был. А я хлеб на табак выменивал. Как же он меня отругал, когда узнал!

А еще помню, как я на этапе сахар-песок делил, и осталась кучка небольшая. С нами в вагоне женщину с ребенком везли, и этот сахар я со всеобщего согласия ей отдал. Никто не возмущился, хотя все голодные были.

Не хочу вспоминать плохого. Знаю, надо оставаться человеком, даже оказавшись в нечеловеческих условиях. Я зла ни на кого не держу. Нет и на судьбу обиды!»

Ольга ЖУКОВА, журналистка
г. Москва.

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

+ **Delta** =



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT

15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ ПО РОССИИ И СНГ.

...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

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

...ЛЕТАТЬ,

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА.

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

«ДЕЙТ» ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (БРОНИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦ, АВИА, Ж\Д БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ),

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

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

ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

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

М.КРОПОТКИНСКАЯ
тел.742-76-06

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

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ
тел.232-37-30
тел.624-60-98

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

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU

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 40702810400000000196

в ОАО КБ «Стройкредит» г. Москва

к/с 30101810500000000718

БИК 044585718

ОГРН 1027739762126

ИНН 7731246570

КПП 773101001

ОКОНХ 51300

ОКПО 45131610

Мы доставим Вас в нужное Вам место в назначенное время!

Технический редактор Т. Г. СУВОРОВА.

Корректор И.А. НЕСТЕРОВА

Сдано в набор 30.06.2006. Подписано к печати 17.07.2006. Формат 60x90 1/8. Бумага мелованная. Гарнитура – Гельветика. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 4. Усл. кр.-отт. 12,25. Уч.-изд. л. 8,3. Заказ № 599. Общий тираж – 10 000. (В ГУП «ИПК «Московская правда» – 3000). Цена договорная.

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

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ
ЖУРНАЛ
ИЗДАЕТСЯ
С МАЯ 1931 ГОДА

НАДЕЖНЫЙ ИСТОЧНИК ОБЪЕКТИВНОЙ ДЕЛОВОЙ ИНФОРМАЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ, ГОСУДАРСТВ БЛИЖНЕГО И ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:

- выступления руководителей и ведущих специалистов Федерального агентства воздушного транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Межгосударственного авиационного комитета, Федеральной авионавигационной службы, других авиационных структур;
- информация о деятельности крупнейших российских и зарубежных авиаперевозчиков;
- прогнозы аналитических центров по актуальным проблемам развития российского и мирового воздушного транспорта;
- новинки отечественной и зарубежной авиационной техники;
- российские и международные новости в мире авиационного бизнеса;
- новые и малоизвестные страницы истории отечественной и мировой гражданской авиации;
- судьбы людей, посвятивших свою жизнь воздушной стихии;
- реклама рынка авиационных и других услуг.

Журнал распространяется по индивидуальной и коллективной (адресной) подписке в России, а также странах ближнего и дальнего зарубежья. Издание доставляется на борты самолетов ведущих авиакомпаний, на предприятия воздушного транспорта, в конструкторские бюро и на заводы авиационной промышленности, в представительства ведущих зарубежных авиакомпаний, в средние и высшие учебные заведения отрасли, в министерства и ведомства России. Его читательская аудитория – члены экипажей воздушных судов, бизнесмены, ученые, руководители и служащие фирм и компаний, государственные служащие разных рангов, ветераны гражданской авиации, студенты авиационных колледжей и вузов, любители и поклонники авиации.

Журнал – открытый для всех желающих прямой и обратный канал деловых связей, эффективное средство для утверждения имиджа в российском и мировом общественном мнении.

По всем вопросам подписки на журнал и размещения в нем рекламы обращайтесь: 125167, Москва, Ленинградский проспект, 44А, строение 3, для редакции журнала «Гражданская авиация».

Контактный телефон: (495) 612-11-47.

E-mail: Anatolyi@civilavia.ru

Наш индекс в каталоге «Роспечати» – 70226.

**РЕДАКЦИЯ ВСЕГДА ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ЛЮБЫЕ ВАШИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И ПОЖЕЛАНИЯ,
ДОРОГИЕ НАШИ ЧИТАТЕЛИ И ПАРТНЕРЫ!**