

CIVIL AVIATION

ГРАЖДАНСКАЯ

ISSN 0017-3606

10
2006

АВИАЦИЯ

AVIATION MONTHLY INTERNATIONAL

**НА САМОМ
ПОЛЯРНОМ
КРУГЕ**



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



ФАРНБОРО: КРАТКИЕ ИТОГИ И ВЫВОДЫ

Как уже сообщалось в печати, в лондонском пригороде Фарнборо в июле состоялся очередной международный аэрокосмический салон. Он проводится там с 1932 года при поддержке Общества британских аэрокосмических компаний и по праву завоевал репутацию одного из наиболее престижных и крупных мировых смотров авиационно-космической техники.

По данным оргкомитета форума, в нем приняли участие 1480 компаний из 35 государств. Число бизнес-посетителей составило 133 тысячи человек, количество зарегистрированных средств массовой информации — 1800. Всего выставку посетили 77 официальных делегаций из 43 стран.

Россия продемонстрировала на авиасалоне продукцию и услуги в аэрокосмической сфере более чем шестидесятью предприятиями и организациями. Российская экспозиция, организатором которой выступил «Рособоронэкспорт», заняла площадь порядка 1400 кв. метров. В ней в виде моделей, макетов, рекламно-информационных и прочих материалов был представлен полный спектр современной авиационной и вертолетной техники, авиационного вооружения, средств ПВО, продукции и услуг в области космоса гражданского и двойного назначения.

Одно из центральных мест в экспозиции заняли многофункциональные истребители всемирно известных марок «Сухой» и «МиГ». Несомненный интерес иностранных специалистов вызвал наш двухместный учебно-боевой самолет Як-130. Машина предназначена не только для обучения летного состава, но и для решения

ударных задач в условиях ограниченных конфликтов.

Вертолеты марки «Ми» были представлены новой всепогодной боевой ударной машиной Ми-28НЭ «Ночной охотник», а также транспортно-боевыми вертолетами дневного и ночного применения Ми-35, Ми-35П, Ми-35М, военно-транспортными Ми-171Ш и Ми-17В-5. Демонстрировался также самый грузоподъемный в мире транспортный вертолет Ми-26Т.

Семейство вертолетов «Ка» представляли Ка-50, Ка-31, Ка-28 и Ка-27ПС. Предлагалась также информация о последних российских разработках вертолетов легкого класса — «Ансат» и Ка-226.

Важной новостью в Фарнборо стали полеты российского новейшего многофункционального истребителя МиГ-290ВТ. Наши самолеты уже шесть лет не летали в небе Англии, опасаясь ареста со стороны швейцарской фирмы «Noga». В этом году такая угроза исчезла.

На салоне отчетливо просматривалась позиция западных самолетостроителей, что продукция российского авиапрома им не нужна. Их интерес не распространялся дальше компонентов из титана, производимых в России. А два самолета Ан-140, российской и украинской сборки, которые демонстрировались в течение всего салона, вызвали интерес лишь в Украине, России, Азербайджане и Иране.

В ходе салона было заключено контрактов более чем на 40 млрд. долларов. Основная борьба развернулась между европейским «Эрбасом» и американским «Боингом». По итогам выставки победу одержал «Боинг», заключивший жесткие контракты на 72 самолета (9,1 млрд. долларов). Крупнейший объявленный контракт также пришел-

ся на «Боинг»: компания «Qatar Airways» подтвердила намерение купить двадцать «Боингов-777» (4,9 млрд. долларов). Но по количеству анонсированных жестких и предварительных контрактов верх взял «Эрбас» — получены заказы на 182 самолета (21,5 млрд. долларов). Победа была очень важна для «Эрбаса» после недавнего скандала с акциями компании и объявления о полугодовой задержке с выпуском самолета «А-380».

Российские участники Фарнборо надеются, что салон даст новый импульс развитию производственной кооперации с иностранными государствами. Речь идет прежде всего о научно-техническом сотрудничестве отечественных предприятий с ведущими западными производителями отдельных систем и оборудования по модернизации поставленной ранее самолетной и вертолетной техники российского и советского производства, а также о взаимодействии в других областях, в частности, в создании эффективных систем защиты воздушных объектов от террористической угрозы.

Определенные надежды вселяет также проект российского регионального самолета RRJ, который получил теперь новое название — «Сухой-100 Суперджет». По мнению генерального директора компании «Сухой» Михаила Погосяна, самолет очень вовремя выходит на рынок. Это лучше всего того, что может предложить авиационное строительство других стран, работающих в сегменте региональных самолетов. Мы ставим задачу, подчеркнул он, привнести в семейство региональных самолетов комфорт магистральных лайнеров и магистральную экономичность региональной компании.

А. МИХАЙЛОВ



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 «Кавминводоавиация»;

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. ИЛЬИЧЕВ,
президент Транспортной Клиринговой Палаты;

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

Б. А. КРЕМНЕВ,
председатель Общероссийского профсоюза
авиарботников

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.

Октябрь 2006 года • № 10 (749)



НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ:
Пассажирский терминал аэропорта Салехард.
Фото пресс-службы
ОАО «Аэропорт Салехард».

В ЭТОМ НОМЕРЕ:

СТРАТЕГИЯ «АЭРОФЛОТА» – ТРАДИЦИИ ПЛЮС НОВАЦИИ

Стр. 10–12

Аэропорт на полярном круге

Стр. 14–15

**С.В. Ильюшин называл Ил-62
«сугубо своей машиной»**

Стр. 24–25

КАК ПРЕДОТВРАТИТЬ ВОЗДУШНЫЙ ТЕРРОРИЗМ

Стр. 26–27

САМОЛЕТНЫЕ КРЕСЛА ОТ «ФИРМЫ АККО»

Стр. 28–29

ЦИТАТА НОМЕРА

Мало кто знает, что каждую минуту в воздушном пространстве Российской Федерации находится где-то около ста тысяч пассажиров. Мы обречены летать, и летать безопасно. Около 30 тысяч человек на земле контролируют и управляют полетами. Сейчас государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляет Росаэронавигация. Указом Президента эти функции исключены из ведения Министерства обороны и Министерства транспорта. У неба теперь один хозяин.

А. НЕРАДЬКО,
руководитель Росаэронавигации

Стр. 2

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: anatoly.40@bk.ru



2

У НЕБА ТЕПЕРЬ

ОДИН ХОЗЯИН

Каждую минуту в воздушном пространстве России находится около ста тысяч авиапассажиров. Как будет развиваться аэронавигационная система страны? Насколько велик риск авиационных катастроф? Подорожают ли авиационные билеты? Об этом и многом другом говорил на «деловом завтраке» в «Российской газете» руководитель Федеральной аэронавигационной службы (Росаэронавигация) **Александр НЕРАДЬКО**.

Российская газета: Образно говоря, небо напоминает многослойный пирог: здесь пролегают сотни воздушных трасс и эшелонов. Долгие годы контроль за авиационными дорогами был в руках и военных, и гражданских диспетчеров. Причем приоритет всегда оставался за первыми — ни один гражданский самолет не мог лететь без их разрешения. У кого сегодня главные «ключи от неба»?

Александр Нерадько: Мало кто знает, что каждую минуту в воздушном пространстве Российской Федерации находится где-то около ста тысяч пассажиров. Мы обречены летать, и летать безопасно. Около 30 тысяч человек на земле контролируют и управляют полетами. Сейчас государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляет Росаэронавигация.

Указом Президента эти функции исключены из ведения Министерства обороны и Министерства транспорта. У неба теперь один хозяин. Военные и гражданские диспетчеры располагаются в одном зале, наблюдают одну картинку радиолокационной обстановки. Идет интеграция военного и гражданского секторов. Хотел бы сразу сказать, что это процесс не одного дня. Но ведомство сейчас одно. Вместе с тем главным приоритетом в использовании воздушного пространства остается обеспечение национальной безопасности. Этот приоритет установлен законом, Воздушным кодексом РФ.

РГ: Насколько верно, что к созданию Росаэронавигации подтолкнул инцидент с вьетнамским «Боингом», который якобы «инкогнито» пролетел через всю(???) страну? Некоторые сравнивают эту ситуацию с посадкой Руста на Красной площади, когда срочно спохватились модернизировать систему ПВО.

Нерадько: Инцидент с вьетнамским «Боингом» как раз наглядно показал отсут-

ствие должного взаимодействия между военным и гражданским секторами. На самом деле у этого самолета было разрешение на полет, выданное в то время Федеральным агентством воздушного транспорта. Но в силу просчетов отдельных должностных лиц здесь, в Москве, разрешение не было доведено как положено до военных секторов оперативных органов Единой системы организации воздушного движения. Хотя самолет был опознан. Он летел по маршруту, не отклоняясь, управлялся органами управления воздушным движением и выполнял команды диспетчеров. Однако военные начали беспокоиться. Этот вопрос решался очень просто. Но поскольку, может быть, каждый защищал честь своего мундира, все это и вылилось в такой неприятный инцидент.

РГ: Еще весной вы обратились в Генпрокуратуру с просьбой прекратить уголовное дело, возбужденное в отношении диспетчеров, которые вели самолет. Вы приводили аргументы, которые высказали сейчас?

Нерадько: Было проведено служебное расследование. Его выводы я вам озвучил. С созданием Федеральной аэронавигационной службы исчезли условия, которые стали причиной этого инцидента. И мы обратились, действительно, сначала вместе с главкомом ВВС В.С. Михайловым, а затем и вместе с начальником генерального штаба Вооруженных сил Ю.Н. Балуевским в Генпрокуратуру с просьбой тщательно рассмотреть все обстоятельства еще раз.

Здесь, видимо, сказало еще то, что диспетчеры понимали: самолет летит из Вьетнама и преодолел уже большую часть пути. Диспетчеры не знали, какой остался запас топлива. И они поставили себя на место пилотов. Я думаю, что возвращение этого самолета, может быть, сыграло бы еще худшую роль для имиджа Российской Федерации. Сейчас материалы переданы в суд. Но у меня все-таки есть уверенность, что суд объективно рассмотрит все обстоятельства, все причины.

РГ: В Великобритании сейчас понижен уровень угрозы национальной безопасности – с критического до высокого(???). Однако опасность терактов сохраняется. Какие меры предпринимают авиационные власти России, и в частности, Росаэронавигация?

Нерадько: Мы, безусловно, реагируем, поскольку почти 50 процентов полетов над территорией России составляет международный транзит. В такие периоды даются необходимые указания оперативным органам управления воздушным движением – отслеживать малейшие отклонения в планах полета, малейшие отклонения от трасс.

РГ: Какая проблема вас волнует сегодня особенно?

Нерадько: Экономическая составляющая развития аэронавигационной системы страны. Например, двадцать шесть российских авиакомпаний имеют задолженность за предоставленные нами аэронавигационные услуги в районе Московского аэроузла.

РГ: Задолженности большие?

Нерадько: Очень. Наибольшую имеют авиакомпании, входящие в объединение «Эйр Юнион». В том числе «Красноярские авиалинии» – 21 миллион 670 тысяч рублей, «Домодедовские авиалинии» – 21 миллион 492 тысячи. Меньше, но тоже достаточно задолжали «Омские авиалинии» – 2 миллиона 23 тысячи, а авиакомпания «Самара» – 4 миллиона 177 тысяч рублей. Мы вынуждены будем ограничить для них использование воздушного пространства. Ситуация сложилась весьма серьезная. О необходимости обеспечения и повышения уровня безопасности полетов говорят на всех уровнях. Особенно, когда в небе случается какой-то инцидент. Но почему-то многие забывают, что безопасность должна иметь не только фундамент системной организации воздушного движения, но и серьезную экономическую основу.

РГ: По данным Федерального агентства воздушного транспорта, только в 2005 году ставки сборов за взлет-посадку и наземное обслуживание в аэропортах увеличились от 14 до 59 процентов в зависимости от видов сборов и тарифов. А сколько платят авиакомпании за аэронавигационное обслуживание?

Нерадько: Доля аэронавигационного сбора для зарубежных авиакомпаний у нас одна из самых низких в мире. К примеру, за обслуживание самолета «Боинг-747», если он летит 100 километров, мы берем

87 долларов. Но Украина и Белоруссия берут по 142 и 143 доллара, а Литва – 215. Кстати, самые высокие ставки сборов в Великобритании – 293 доллара. С российских авиакомпаний мы берем еще в три раза меньше, чем с иностранцев.

И это при том, что в России самые сложные климатические условия для поддержания в эксплуатационной готовности всех систем управления полетами. Ведь мы не получаем ни копейки бюджетных средств. Все финансирование центров управления полетами, включая модернизацию, идет за счет средств аэронавигационных сборов, которые рассчитываются по формулам, скорректированным с формулами международной организации гражданской авиации (ИКАО). Но в настоящее время ставки явно несправедливые.

РГ: За последние годы в разы подорожало авиационное топливо, выросли цены на авиабилеты, а аэронавигационные ставки сборов не пересматривались?

Нерадько: Как ни парадоксально, нет. Для зарубежных авиакомпаний они не пересматривались с 2002 года, а для отечественных – с 2003-го. Дело в том, что при административной реформе ни один федеральный орган исполнительной власти не включил в свои полномочия индексацию ставок сборов за аэронавигационное обслуживание.

РГ: Забыли?

Нерадько: Об этом напоминали много раз. Но вот когда делились полномочия, от важной экономической составляющей обеспечения безопасности полетов многие попросту отмахивались. Не проявляло активности и Министерство транспорта, хотя тот период пришелся на самый интенсивный рост энергоносителей, горюче-смазочных материалов. А многие центры управления воздушным движением расположены в очень труднодоступных местах. Транспольярные и транссибирские трассы проходят там, где эксплуатационные затраты на содержание оборудования гораздо больше, чем на юге.

Результат? Если раньше на модернизацию оборудования Единой системы организации воздушного движения тратили примерно 5–6 миллиардов рублей в год, то в прошлом – всего полтора. Опять же почему так мало? Общая сумма доходов росла только за счет увеличения интенсивности движения над Россией. Однако, учитывая рост инфляции в стране, мы вынуждены были увеличивать фонд оплаты труда. Инвестиции на модернизацию оборудования, естественно, сокращались. Вот почему один из первых шагов Росаэронавигации – установление справедливых ставок и сборов за аэронавигационное обслуживание. Существуют международные правила: при выполнении международных полетов мы обязаны брать со своих авиаперевозчиков столько же, сколько с иностранных. Поэтому с 1 ноября этого года Росаэронавигация индексирует ставки сборов на трассах в 1,9 раза.

ПАССАЖИРА РУБЛЬ БЕРЕЖЕТ

РГ: Как это отразится на пассажирах?

Нерадько: Сейчас скажу. Когда вы покупаете билет, примерно до 10 процентов его стоимости – это так называемое комиссионное вознаграждение агенту по продаже. Эта сумма идет в кассу, в агентство. Когда вы летите, допустим, из Москвы в Хабаровск, доля аэронавигационного сбора в цене билета – 2 процента. Если летите по маршруту Москва–Сочи, то око-

ло полутора процентов. Не трудно посчитать: увеличение сбора за пролет в два раза не превысит 3 процентов от «веса» билета. Вот на сколько всего повысится цена перевозки. Кстати, наши специалисты проанализировали долю расходов на аэронавигационное обслуживание в выручке авиакомпаний. В «Аэрофлоте», она, например, всего около 0,5 процента.

РГ: В США за год воздушным транспортом перевозится около 700 миллионов пассажиров, в России – только 35 миллионов. Будут ли расти у нас авиаперевозки?

Нерадько: Будут. В этом году, возможно, мы достигнем сорока миллионов. Это уже в два раза больше, чем в 2000 году. Мы сдерживали тарифы столько, сколько могли, чтобы население стало больше летать. Достаточно посмотреть на графики динамики инфляции, роста цен и тарифов к уровню 1998 года. Даже скептики не могут возразить: система организации воздушного движения в первую очередь всегда работала в интересах пользователей воздушного пространства. И она остается такой.

За эти годы авиакомпании увеличивали цену перевозки со ссылкой на керосин, но одновременно ведущие авиаперевозчики неплохо подняли у себя зарплату по сравнению с уровнем зарплаты даже в Государственной корпорации по организации воздушного движения. Это несопоставимо: средняя зарплата диспетчера приближается сейчас лишь к 29 тысячам рублей.

РГ: А когда диспетчеры забастовали, страна не поняла их – ни учителя, ни медики...

Нерадько: Специалисты других профессий имеют возможность подработать. Но работа диспетчера, как и летчика, имеет жесткую специфику. Перед полетом, перед заступлением на смену надо обязательно отдохнуть, а затем пройти обязательный медицинский осмотр. Поэтому зарплата диспетчера должна быть для него единственным средством дохода, который бы обеспечивал его семье достойную жизнь.

РГ: В Европе и США очень сильный профсоюз авиадиспетчеров. Наши тоже попробовали заявить о себе как части гражданского общества. В каком контакте с профсоюзом авиадиспетчеров вы находитесь?

Нерадько: Мы отошли от практики конфронтации и работаем прежде всего на то, чтобы социальные проблемы решались опережающим путем.

РГ: Александр Васильевич, а в Советском Союзе сколько человек летали?

Нерадько: В общей сложности около 140 миллионов в год.

РГ: А почему деньги за пролет по транссибирскому маршруту по-прежнему получает «Аэрофлот»?

Нерадько: Серьезная тема. Дело в том, что так исторически сложилось: «Аэрофлот» в советские времена был единственным бенефициаром этих компенсационных средств. И он остается им. Еще авиакомпания «Трансаэро» получает небольшую часть. Но в настоящее время Министерство транспорта ведет переговоры с Евросоюзом о модернизации системы компенсационных выплат. Я думаю, одновременно с этим процессом мы можем и рассматривать вопросы установления справедливых сборов за аэронавигационное обслуживание для авиакомпаний. Мы не можем это сделать сейчас. Если мы в настоящее

время повысим ставки сборов за аэронавигационное обслуживание для иностранного транзита хотя бы до уровня Украины и Белоруссии, то уровень рентабельности полетов по нашим трассам для иностранных авиакомпаний сразу резко упадет и перевозчики уйдут южными маршрутами. Через Казахстан, Китай. Мы осуществляем постоянный мониторинг за интенсивностью воздушного движения по всем авиалиниям и наблюдаем проблемы, связанные с компенсационными выплатами для развития транзитного потенциала в воздушном пространстве над Россией.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СОЛДАТЫ

РГ: Александр Васильевич, работа авиадиспетчеров и у нас, и за рубежом всегда остается для рядового пассажира как бы за кадром. Вспоминают о них, лишь когда что-то случается. Удел профессии?

Нерадько: Действительно, все, что связано с управлением воздушным движением, для многих – тайна за семью печатями. Вот о работе летчика знают. О работе аэропорта – Хейли рассказал. А что там за антенны стоят рядом со взлетной полосой? Для чего они?.. И уж, конечно, мало кто представляет, насколько вообще интенсивное движение на авиатрассах. Каждую минуту в российском небе находится примерно сто тысяч человек. Население небольшого города. Около 30 тысяч специалистов контролируют и управляют воздушным движением. В том числе восемь тысяч диспетчеров.

РГ: Читатель Александр Иванов из Калуги спрашивает: «Если не секрет, сколько самолетов одновременно находятся в небе?».

Нерадько: Не секрет: одновременно под управлением находятся свыше 800 самолетов и вертолетов. Могут называть и другие цифры. За год мы обслуживаем более 800 тысяч полетов: 59 процентов из них выполняют российские авиакомпании, около 33 – зарубежные и 8 – государственная и экспериментальная авиация.

РГ: Долгие годы «ключи от неба» находились в руках и гражданских, и военных диспетчеров. «Двоевластие» в Единой системе организации воздушного движения постоянно критиковали эксперты, и, как показал инцидент с вьетнамским «Боингом», были совершенно правы. Теперь у неба один хозяин – Федеральная аэронавигационная служба. С ведомственной разобщенностью покончено?

Нерадько: Покончено. Наша служба создана год назад. Сейчас идет интеграция гражданских и военных секторов оперативных органов единой системы организации воздушного движения. Но процесс этот не может произойти за один день. По плану реформирование военных органов управления воздушным движением рассчитано до 1 января 2008 года.

Просто объединить в одном зале диспетчеров с погонами и без – мало. Нам надо сформировать единую идеологию. Потому что идеология военного и идеология гражданского специалиста серьезно отличаются: они формировались на разной даже законодательной базе. Есть различия в правилах и процедурах, используемых при выполнении служебных обязанностей, программах подготовки персонала. Их необходимо перестроить. Нужно переучить и военных и гражданских. Чтобы это были «универсальные солдаты». Чтобы было чувство ответственности за любую работу, не важно, в чьих интересах она выполняется – Министерства обороны или в инте-

Динамика инфляции, роста цен и тарифов к уровню 1998 года



Источник: Росаэронавигация

ресах гражданских пользователей воздушного пространства. Вот на это понадобится время.

РГ: Правительство уже утвердило концепцию создания и развития аэронавигационной системы страны?

Нерадько: Нет. Мы представим ее на заседании правительства Российской Федерации. Проект разработан, рассмотрен и согласован с другими министерствами и ведомствами. Получил одобрение практически всех.

РГ: Можно пояснить, из чего сегодня состоит ваше «хозяйство»? Поскольку Росаэронавигация – служба новая, то читателей интересует даже структура аппарата управления.

Нерадько: В центральном офисе в Москве будут работать 264 специалиста. Шесть основных управлений, в том числе управление авиационно-космического поиска и спасания. Если говорить о последнем, то теперь мы также занимаемся обеспечением поиска и спасания экипажей при запуске пилотируемых космических аппаратов и при их спуске.

РГ: Ракету «Днепр» после аварии не искали?

Нерадько: Не искали, поскольку это был беспилотный старт, но были готовы и к этому.

НА СВЯЗИ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

РГ: Сотрудники Донской транспортной компании из Ростова-на-Дону спрашивают: «Когда будет создан Южный территориальный округ Росаэронавигации?»

Нерадько: Вообще у нас предполагается 7 региональных офисов в столицах федеральных округов. Они возьмут на себя функции утверждения инструкций по производству полетов в районах аэродромов, согласования изменений воздушных трасс, участков воздушных трасс и так далее. Будут заниматься текущей работой, а также контролем за работой «Государственной корпорации по организации воздушного движения» на местах.

РГ: А как будет развиваться сама аэронавигационная система? Чем она принципиально будет отличаться от ЕС ОрВ?

Нерадько: О самом главном отличии я уже сказал: это будет однофрагментная система организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания в небе России и зонах международной ответственности нашей страны. Это будет система более высокого уровня иерархии. Это будет система, базирующаяся на принципиально новой технике и технологиях. Предлагаются три этапа: до 2008 года завершить формирование организационно-функциональной структуры аэронавигационной службы с едиными военно-гражданскими органами, до 2015 года – перейти в основном к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам, до 2025 года – полный переход к перспективным техническим средствам и технологиям и обеспечение интеграции в мировую аэронавигационную систему. При этом обеспечение национальной безопасности остается неотъемлемой частью работ на всех этапах создания и развития системы.

РГ: Пресечение терроризма тоже?

Нерадько: Безусловно. Вообще что касается национальной безопасности, то преимущества аэронавигационной системы перед ныне действующей здесь несомненны: существенно сократится время перевода диспетчеров на работу в условиях особого периода, повысится возможность контролировать воздушное пространство в большем диапазоне высот и т.д.

РГ: А какая у нас сегодня протяженность воздушных дорог?

Нерадько: Общая – более 500 тысяч километров. Контроль за воздушным движением осуществляется на площади более 25 миллионов квадратных километров. Сегодня действуют 120 центров управления воздушным движением – мы предлагаем их укрупнить и оставить всего тринадцать. Включая модернизированный центр в Калининграде. Планируем объеди-

нить информацию, которая поступает с наших 450 радиолокационных комплексов: в одном центре будет несколько секторов. То есть появятся крупные центры управления воздушным движением, в которых будет сосредоточена информация о воздушном движении над большой территорией. В качестве примера приведу новый современный центр в Анадыре, который построен всего за три года. Сюда поступает радиолокационная информация со всех аэродромов Чукотки, и из одного центра можно наблюдать, что происходит над всей территорией региона.

РГ: Вопрос от читателя, обеспокоенного возможными терактами на воздушном транспорте: «Появились версии, что в авиабилетах, которые мы покупаем, может быть сделана запись: «Ваш самолет может быть уничтожен в случае угрозы теракта». Ваше личное отношение к ней?»

Нерадько: Я думаю, что появится такая запись или не появится в билете, она не отпугнет потенциальных авиапассажиров воздушного транспорта. У нас 70 процентов территории страны не имеют другого сообщения, кроме воздушного. Поэтому мы обречены летать. И летать безопасно.

РГ: А насколько интенсивно используются сейчас кроссполярные маршруты, открытые три года назад?

должны оборудоваться системами предупреждения столкновений с другими воздушными судами и землей, системой сокращенного вертикального эшелонирования и другими. Мы пока уступаем нашим зарубежным партнерам.

КЛЮЧ БЕЗ ПРАВА ПЕРЕДАЧИ

РГ: По оценкам экспертов, свыше половины наших радиотехнических систем уже выработали свой ресурс, а 70 процентов самолетов имеют устаревшее бортовое авионавигационное оборудование. Как вы будете разбираться с этим «наследством»?

Нерадько: По оценкам, нам понадобится в ближайшее время 50 миллиардов рублей только на инвестиции. Эти миллиарды намерены, в основном, заработать сами. Но, конечно же, рассчитывать на полномасштабную реконструкцию оборудования на основе только авионавигационных сборов – это значит их поднять уже весьма заметно. Поэтому рассчитываем и на меры государственной поддержки, поскольку сейчас возможности бюджета страны значительно лучше, чем шесть лет назад. Эту проблему мы будем как раз обсуждать на одной из ближайших встреч с министром экономического развития и торговли Германом Оскаровичем Грефом.

РГ: Это принципиальное или экономически обоснованное решение?

Нерадько: И то, и другое. Не надо забывать, что система организации воздушного движения имеет составляющую национальной безопасности. Кроме того, по качеству это оборудование сопоставимо, а порой даже превосходит зарубежные аналоги.

РГ: Известно, что Еврокомиссия выделила 50 млрд. евро на разработку и реализацию в небе Европы программы «Сезар», которая призвана вдвое повысить пропускную способность и безопасность воздушного движения. Какая ситуация у нас?

Нерадько: Мы также предложили подобную программу. Она является приложением к концепции и предусматривает существенное финансирование – 205 миллиардов рублей до 2025 года. В Европе сейчас осуществляется около 20 миллионов полетов в год. Там очень развита сеть местных воздушных линий. Россия сейчас не дотягивает и до миллиона полетов, но уже в этом году темпы роста интенсивности движения самолетов над нашей территорией составят 15–20 процентов. Если так пойдет и дальше, через пять лет будет уже удвоение, и дальше – все больше, и больше. Поэтому нужно быть к этому готовыми.

РГ: Как вы относитесь к проблеме самолетов «секонд-хэнд» в российском небе?

Нерадько: Я не только к таким самолетам, а вообще отношусь отрицательно ко всему «секонд-хэнду». Но авиакомпании выбирали такие самолеты не от хорошей жизни. Они считали свою экономику и получалось так, что вот у этих самолетов один недостаток – что они именно «секонд-хэнд».

Вообще самолеты в России и за рубежом проектируются обычно по унифицированным правилам. И только отдельные какие-то позиции строже у нас, некоторые позиции строже у них. Уровень безопасности конструктивно закладывается примерно одинаковый. Может быть, за исключением коэффициента прочности. У нас этот коэффициент основательнее. Все-таки наши самолеты лучше адаптированы к условиям эксплуатации в российском климате. Но авиакомпании, выбирая, на чем им летать, рассчитывают на конечный бизнес-результат. Пока он оказывается лучше у западных машин. Но я думаю, в этой области произойдет точно так же, как с иностранными автомобилями.

РГ: Купить подержанную иномарку или новые «Жигули»?..

Нерадько: Конечно. Сейчас эксперты отмечают рост закупок новых автомобилей иностранного производства, собираемых в Российской Федерации. И в авиации намечается такая же тенденция. Например, проект «Суперджет-100»: конструкторы фирмы «Сухой» совместно с зарубежными партнерами обещают изготовить продукт, ориентированный и на внутренний рынок, и на международный рынок. Думаю, когда это произойдет, спрос уже на такой продукт будет достаточно высок.

ПОЧЕМУ ЗАВЕРНУЛИ ЭКСПЕРТОВ

РГ: Вопрос Валентины Лукьяновой из Москвы: «Последние месяцы стали черными для гражданской авиации. Как сейчас оценивается риск авиакатастроф?»

Нерадько: Катастрофа в Иркутске – первая за пять лет катастрофа в России на регулярных воздушных линиях. И по

Среднемесячная зарплата диспетчеров управления воздушным движением (УВД)

тыс. руб.

Россия	29.1
Болгария	69.4
Финляндия	134.7
Италия	138.8
Канада	171.7
Германия	208.2
Франция	208.2
США	269.4

Источник: Росавиация

Нерадько: В 2005 году количество полетов по ним увеличилось на 87 процентов. Это самый короткий путь из Северной Америки в Юго-Восточную Азию – не над акваторией Тихого океана, а именно через Северный полюс. У нас там четыре трассы. И в связи с резким ростом цен на керосин авиакомпании стали использовать этот маршрут.

РГ: В перспективе предусмотрена реализация метода свободного полета. Что это такое?

Нерадько: Метод свободного полета состоит в том, что экипаж, получая полную авионавигационную информацию и информацию о навигационной обстановке, во взаимодействии с диспетчером может выбирать самый оптимальный и короткий путь движения в назначенную точку. Это то будущее авионавигации, к которому мы стремимся. Конечно, оно невозможно без развития спутниковых технологий. Должны быть внедрены перспективные бортовые комплексы, позволяющие оптимизировать режимы полета. Самолеты и вертолеты

Однако все нужно делать в комплексе. Если мы у себя в центрах внедрим системы автоматического зависимого наблюдения и другие перспективные системы, а борт воздушного судна не будет оборудован их элементами, то просто выбросим деньги на ветер. Поэтому авиакомпании должны очень серьезно думать над совершенствованием оборудования своих самолетов.

РГ: Можете сказать, сколько стоит оборудование одного борта таким комплектом?

Нерадько: Около 40 тысяч долларов.

РГ: А где производство, как правило?

Нерадько: Пока западное. Но и в России появились предприятия, предлагающие оборудование с элементами автоматического зависимого наблюдения. Кстати, мы сейчас для управления воздушным движением используем только отечественное оборудование: с 1999 года ни одна автоматизированная система УВД не создана с участием иностранных поставщиков.

уровню безопасности полетов наша страна вполне вписывается в мировую статистику. Но это не означало, что следовало предаваться упоению. Безопасности никогда не бывает много. Приходилось все время подкручивать гайки. К сожалению, я могу об этом говорить, поскольку с 2000 до 2004 года возглавлял авиационные власти. В последнее время эта работа целенаправленная пошла по другому вектору.

В результате, прежде всего, структурной перестройки в отрасли была сделана попытка возложить все бремя ответственности за обеспечение безопасности полетов на авиакомпанию. И авиационные власти отстранялись от конкретных проблем. На мой взгляд, это недопустимо. Все, что связано с авиационной безопасностью и безопасностью полетов, в мире проходит под строжайшим контролем авиационных властей. А у нас «итогом» административной реформы стал даже перенос плановой экспертизы Международной организации гражданской авиации состояния безопасности полетов в Российской Федерации. Она должна была состояться осенью.

РГ: Как часто проводятся такие проверки?

Нерадько: Первая проводилась в 2001 году, вторая – в 2002 году. А сейчас она должна была стать более всеобъемлющей. Но Министерство транспорта обратилось в ИКАО с просьбой отложить проверку на год. Под предлогом создания Федеральной аэронавигационной службы.

Я считаю, что это, конечно, надуманный предлог. И надо было принимать экспертов и быстрее вскрывать недостатки. Чем мы больше их будем прятать, тем хуже. Эти все недостатки известны тем, кто работает в авиационном мире. Они известны лишь непрофессионалам, которым кажется, что они пытаются «управлять процессом». К сожалению, сейчас очень много непрофессионализма в мире авиации. Об этом свидетельствуют определенные кадровые назначения и многие другие вещи. Я бы эту проблему видел как самую важную в организации работы по обеспечению безопасности полетов в настоящее время.

РГ: Слово слыша вас, вступает в разговор бывший командир Усть-Илимского авиапредприятия Игорь Викторович Болдаков: «Должна быть личная ответственность за назначение некомпетентных специалистов руководителями Восточно-Сибирского управления гражданской авиации и аэропорта Иркутск. В первом случае назначен начальник училища, во втором – учитель математики по образованию. В результате на последнюю катастрофу приехали пожарные машины с водой. Авиаторам понятно, что самолет тушить водой нельзя. Еще и поэтому такое количество жертв». Расследование причин катастрофы в Иркутске еще продолжается. Понятно, что выводы делать рано. Но некоторые утверждают, что пилоты промахнулись, сели чуть дальше положенного. Как специалист можете это прокомментировать?

Нерадько: Обстоятельства трагедии уже известны. Как показывает расшифровка бортовых самописцев, экипаж сел точно по знакам. Не промахнулся. И потом в течение одной минуты двигался до момента столкновения. Диспетчер два раза успел – за 11 секунд и за 4 секунды до столкновения сообщить, что самолет уклоняется. Экипаж использовал реверс для гашения скорости. Но на этом самолете

был дезактивирован, то есть отключен, левый реверс.

Дело в том, что на каждом самолете есть перечень допустимых отказов и неисправностей: его составляют конструкторы фирмы с указанием, до какой формы технического обслуживания разрешается летать этому самолету и с какой неисправностью. И перед каждым полетом каждый экипаж обязательно изучает этот перечень. Создатели самолета «А-310» предусмотрели – и это подтверждено испытаниями – безопасность полетов с одним дезактивированным реверсом.

РГ: Произошел технический сбой?

Нерадько: Экипаж включил реверс только одного правого двигателя. Реверс отработал. Когда экипаж выключил его, в этот момент, пока по непонятным причинам, начала увеличиваться прямая тяга левого двигателя. Самолет начал разгоняться. Экипаж оказался в труднейшей ситуации. Во-первых, такую тренировку не дают на тренажерах, и экипажу было очень сложно распознать, по какой причине разгоняется самолет вместо торможения.

Очень сложное расследование. Одни убеждают, что неподготовленный летчик двинул рычаг управления двигателями, хотя это сделать физиологически практически невозможно. Для такой манипуляции надо быть фокусником. Другие ищут техническую причину. И сразу идет столкновение различных точек зрения, плюс надо учесть тут элемент конкуренции авиакомпаний. Не понаслышке зная уровень подготовки летного состава в различных авиакомпаниях, могу утверждать, что в авиакомпании «Сибирь» он всегда был очень высоким. В 2000 году экипаж «Сибири» на самолете Ту-154 сумел ночью благополучно посадить воздушное судно при отказе всех трех двигателей. Как было установлено тогда, причиной отказа двигателей стало некачественное топливо, заправленное в баки в одном из аэропортов. Надеюсь, что комиссия по расследованию не пойдет по самому простому пути и сумеет объективно разобраться в причинах происшествия. Это нужно живым, тем, кто продолжает летать на самолетах «А-310».

ПРОГНОЗ НА РИСК

РГ: Александр Васильевич, а если вспомнить трагедию над Боденским озером, какие после нее были извлечены уроки? Ведь произошла она по вине коллеги – зарубежного диспетчера.

Нерадько: Мнения до сих пор высказываются неоднозначные. По-прежнему кому-то кажется, что виноват диспетчер, кому-то – что экипаж Ту-154, который, вопреки указаниям бортовой системы предупреждения о столкновении, снижался, а не набирал высоту. На самом деле ситуация очень сложная. На тот момент, когда произошла катастрофа, даже в ИКАО не было единого подхода к тому, что является приоритетным – указание бортовой системы предупреждения о столкновении или указание диспетчера. Никакого стандарта, лишь рекомендации. Однако после боденской катастрофы ИКАО издало директиву:

если срабатывает система TCAS, то руководствоваться надо командой прибора, а не диспетчера. Она повторена и в наших документах.

РГ: Тогда многие говорили, что виноват российский менталитет: русские пилоты привыкли доверять диспетчеру.

Нерадько: Менталитет тут ни при чем. За год до того столкновения аналогичная ситуация произошла в районе ответственности УВД Японии. Сблизились два японских самолета и у них точно так же сработала TCAS, и точно так же японский диспетчер дал команду, и японский пилот выполнил именно эту команду, а не прибора. Кстати, позже был проведен опрос почти тысячи пилотов из разных стран: «Как бы вы поступили в этой ситуации?». 80 процентов сказали, что действовали точно так же, как российский пилот, и лишь 20 следовали бы указанию системы предупреждения столкновения.

РГ: Александр Васильевич, и все-таки: риск катастроф может стать меньше?

Нерадько: Концепция развития и создания аэронавигационной службы разработана именно с учетом обеспечения устойчивого – подчеркну это! – роста уровня безопасности. Это выражается в снижении риска катастроф воздушных судов к 2015 году в 2,7 раза, а к 2025 – в 4,8.

РГ: В Глобальной эксплуатационной концепции ИКАО отмечается, что в перспективе на 25 лет авиадиспетчер останется основным звеном в принятии решений при аэронавигационном обслуживании полетов. Каким должен быть уровень его автоматизированной поддержки в конфликтных ситуациях?

Нерадько: Это должна быть система фактически искусственного интеллекта. Но у этой проблемы есть оборотная сторона. В той же ситуации над Боденским озером были задействованы автоматизированные системы очень высокого уровня. Но как раз в ночь злосчастного дежурства сигнализацию «конфликтной ситуации» отключили на профилактику. Она не работала, а диспетчер уже привык рассчитывать на нее. Поэтому человек, а не машина еще долго останется главным звеном.

РГ: В свое время была ситуация, когда два самолета еле разошлись из-за того, что диспетчер и пилот не поняли друг друга, говоря на английском языке. Приложением 1 к Конвенции о международной гражданской авиации предусматривается, что с 5 марта 2008 года диспетчеры должны демонстрировать способность говорить на английском языке на так называемом, 4, высшем уровне. Что это за уровень?

Нерадько: Уровень выпускника МГИМО. И не только по фразеологии радиообмена, но и по общему английскому языку. Мы уже провели независимое тестирование группы диспетчеров Московской зоны, и из 24 специалистов у 16 международных эксперты определили необходимый уровень знаний. Но самое главное сейчас – «поднять язык» всем. Пилотам и диспетчерам.

Наталья ЯЧМЕННИКОВА
«Российская газета», 22 августа.

The Federal Air Navigation Service of Russia (Rosaeronavigation) was established by a Decree of the President of the Russian Federation in September, last year. What developments in the field of air navigation services have taken place since last year? How Air Navigation Service of this country would further develop? What problems face a new service today? Alexander Neradko, Head Rosaeronavigation gave detailed answers to these and many other questions in the interview to the Russian Newspaper. With their kind permission we are reprinting this interview and expect that it would be interesting to the Civil Aviation Magazine audience.

АВАРИЙНОСТЬ — НАШ ВРАГ

ПОДНЯТЬ ЯРОСТЬ МАСС НА БОРЬБУ С АВАРИЙНОСТЬЮ

Выкинутый лозунг «ни одной аварии по вине летного состава» на местах или очень медленно или совершенно не претворяется в жизнь несмотря даже на то, что в каждом заключенном при социалистическом соревновании договоре между управлениями, экипажами и отдельными лицами имеется пункт, который обязывает подписавшихся вести самую ожесточеннейшую борьбу с авариями.

На деле мы видим, что кривая аварий не падает, а наоборот ползет кверху, не имея даже никакой тенденции к снижению.

Чем это объяснить? Чем объясняется, что первокласснейший летчик, летающий не один ряд лет, ведет машину самым, я бы сказал, похабным образом и исключительно невнимательно? Налицо результаты: самолет терпит аварии. Налицо громадный ущерб государству, линии, даже самому летчику, ибо он на долгое время (если не разбивается) остается без самолета, так как в них и без этого чрезвычайно острый недостаток.

Где этому причина?

Все бегают, снуют, у всех взволнованные лица; ищут причину... Но причина по-моему одна, и заключается она в том, что наши партийные и общественные организации до сих пор не сумели поднять массы на борьбу с аварийностью.

Нужно быстро и энергично отражать в своей работе эти случаи аварий и бороться с ними путем разбора на специальных собраниях летно-подъемного состава, путем вызовов виновных на эти собрания и в товарищеские суды, отражая эту борьбу по партийной линии и в по-

вседневной массовой работе через стенгазеты, плакаты и лозунги и не отделяться только вздохами да охами: «ах, жалко, ах, обидно, как это могло получиться?»... и т. д. Не следует забывать и о необходимости всемерно улучшить бытовые условия работы летного состава. Еще раз нужно пересмотреть списки имеющих право на получение диетпайка с тем, чтобы выявить ошибочно попавших туда и полностью удовлетворить лиц, имеющих право на получение его, но не получающих, добиваясь улучшения этого диетпайка через правительственные и кооперативные организации. Необходимо срочно разрешить вопрос полного и рационального отдыха летного состава хотя бы путем регулярной отправки в однодневные, двухдневные дома отдыха.

Путем созыва широких конференций, специально посвященных вопросам выявления причин аварий летно-подъемного состава, совместно с станционными инженерами, механиками и мотористами, необходимо выявлять эти причины и немедленно и по-большевистски устранять их.

«У нас нет ничего невозможного», — сказал т. Сталин на съезде промышленников, — «было бы только большевистское желание». Партийные и общественные организации должны руководствовать в своей работе этим положением и не отделяться только административными пожеланиями.

Вся масса работников воздушного флота, весь коллектив в целом должны участвовать в борьбе с аварийностью.

Пилот Смирнов

ЗАДЕРЖАТЬ ТЕМПЫ

ЭТО ЗНАЧИТ ОТСТАТЬ, А ОТСТАЛЫХ БЬЮТ.
НО МЫ НЕ ХОТИМ ОКАЗАТЬСЯ БИТЫМИ.
НЕТ, НЕ ХОТИМ! (И. Сталин)

ПАНОРАМА



ПАНОРАМА

СЕМЬ АЭРОПОРТОВ ПОД ЕДИНОЙ «КРЫШЕЙ»

Управлять семью воздушными воротами, полный или частичный контроль над которыми находится у государства, следует из одного центра — к такому выводу пришли чиновники Минтранса.

Министерство транспорта предлагает создать единого оператора на базе Шереметьево. Тот управлял бы крупными аэропортами, которыми полностью или частично владеет государство, — заявил помощник министра экономического развития и торговли Игорь Коныков. Концепция создания такого оператора направлена в Минобрнауки. В Минэкономразвития, а ее разработчиками выступают Минтранс и сам аэропорт Шереметьево, — пояснил он. Предлагается внести в уставный капитал Шереметьево госпакеты акций других аэропортов или создать отдельную госкомпанию, в которую войдет и Шереметьево. Но первый вариант предпочтительнее, — уточнил Коныков. Перечень аэропортов, которые предлагается передать в управление единому оператору, пока нет, но потенциальных кандидатов можно пересчитать по пальцам. «Пулково» и «Аэропорт Сочи» — это федеральные унитарные предприятия, в новосибирском Толмачево и самарском Курумоч государству принадлежит контрольный пакет. В екатеринбургском Кольцово Росимущество владеет 25,5% акций, а красноярский Емельяново входит в авиакомпанию «КрасЭйр», государственную на 51%. Суммарный пассажиропоток шести аэропортов в 2005 г. составил 9,4 млн. человек, а вместе с Шереметьево — 21,6 млн., или около 62% от общего пассажиропотока страны. Цель объединения аэропортов — повышение эффективности управления ими. «Создание единого оператора гарантирует внедрение единых стандартов обслуживания и возможность привлечения серьезных средств для развития как центральных, так и региональных аэропортов, — уверен глава Росавиации Александр Юрчик. — А в перспективе часть акций этой компании может быть размещена на бирже». Он считает, что единый оператор на базе Шереметьево будет стоить дороже разрозненных аэропортов.

«ДЖАЛ» ХОЧЕТ В НОВОСИБИРСК

Представители японской авиакомпании «Джал эйрлайнз интернейшнл» посетили аэропорт Толмачево, где изучили возможности открытия регулярных рейсов своих самолетов в Новосибирск.

Прибывшую в Новосибирск делегацию «Джал» возглавлял директор отдела по планированию производственного процесса Атсунари Касаи. Представители японской авиакомпании осмотрели в Толмачево оборудование, спецтранспорт, взлетно-посадочную полосу, систему подготовки авиатоплива и заправочный комплекс, пассажирские терминалы, ознакомились с работой службы авиабезопасности и персонала. Как сообщил первый заместитель генерального директора аэропорта Алексей Пискунов, японские авиаторы «педантично изучали наши

возможности с целью налаживания регулярного авиасообщения между Страной восходящего солнца и столицей Сибири». По его мнению, для начала это могут быть чартерные рейсы и грузовые перевозки, а в дальнейшем, после изучения спроса, — пассажирские. Сегодня аэропорт Толмачево используется «Джал» лишь в качестве запасного аэродрома при выполнении рейсов из Токио в Москву самолетами «Боинг-777».

У НОВОГО СП — ОСНОВНОЙ РЫНОК ТЯЖЕЛЫХ ПЕРЕВОЗОК

Стали известны подробности сотрудничества компаний «Авиалинии Антонова» и «Волга-Днепр» (Россия), которые после создания совместного предприятия (СП) «Руслан интернейшнл» претендуют на 54–56% рынка перевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов. Эксперты признают, что объединение активов позволит авиакомпаниям занять доминирующее место в данном сегменте авиаперевозок и диктовать рынок свои условия.

Коммерческий директор предприятия «Авиалинии Антонова» и вице-президент «Руслан интернейшнл» Валерий Кульбака рассказал, что украинско-российское СП с 1 июля начало полноценную деятельность. Оно работает в чартерном режиме, по срочным и правительственным заказам. Объединение позволит совместно управлять флотом двух компаний и повысить его диспетчеризацию, а также значительно увеличить оборот. Оба авиаперевозчика объединят не только свои парки самолетов, но и другие ресурсы. Например, теперь «Авиалинии Антонова» при необходимости предоставят компании «Волга-Днепр» свою базу в Киеве, а также смогут пользоваться базами россиян в Ульяновске, Ирландии и Объединенных Арабских Эмиратах. «Мы объединили наши офисы, теперь будет единый центр управления в Лондоне», — сообщил Кульбака. Возможность «выступать единым фронтом», надеется он, позволит получить более выгодные предложения от поставщиков авиатоплива, а также уменьшить на 20% затраты на приобретение запчастей.

«ПОЛЯРНЫЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВИЛИ РЕЙСЫ

ГУП «Полярные авиалинии» (Якутия) возобновило свои рейсы. Как известно, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта из-за авиакатастрофы вертолета Ми-8, произошедшей по вине экипажа, приостановила действие сертификата эксплуатанта авиакомпании.

Завершилась комплексная проверка авиакомпании. По словам замдиректора департамента воздушного транспорта Минтранса Якутии Виктора Боговова, комиссия ФСНСТ установила «низкий уровень летной работы, которая имела системный характер». Выяснилось, что человеческий фактор имел место также при авариях вертолета Ми-8 и самолета Ан-3 «Полярных авиалиний» в 2004–2005 годах. «Мы провели комплекс мероприятий по устранению претензий, которые высказал нам надзорный орган. Все замечания устранены в полном объеме. ФСНСТ проверила нас повторно и выдала сертификат эксплуатанта», — заявил заместитель гендиректора «Полярных авиалиний» по летной работе Павел Прокопьев.

ПРОЦЕДУРА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ЧЕТКО ПРОПИСАНА

Процедура принятия решений военным руководством России в случае захвата террористами пассажирских воздушных судов четко прописана не только законом, но и

должностными инструкциями. Об этом заявил главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

«Механизм существовал и раньше, а сейчас он еще и узаконен. Уже есть соответствующие документы, которые четко определяют, кто и как должен действовать — министр обороны, главнокомандующий генералы, другие должностные лица, — сказал Михайлов. — Во всяком случае, я знаю, что мне нужно делать в таких ситуациях, и не боюсь за последствия принятых мною решений». Вместе с тем, отметил главнокомандующий, «по понятным причинам целесообразно раскрывать алгоритмы действий, состав сил и средств, которые будут задействованы при проведении такого рода антитеррористических операций».

Госдума приняла 26 февраля закон «О противодействии терроризму», а 1 марта его одобрил Совет Федерации. Документ, концепция которого была разработана после серии терактов в России в 2004 году, заменил действующий федеральный закон «О борьбе с терроризмом». Новый закон направлен не только на пресечение, но и на предупреждение терроризма во всех формах и проявлениях, в том числе на авиационном и морском транспорте. Одна из его статей предусматривает возможность уничтожения воздушных и морских судов, захваченных террористами, военными силами и средствами. Как сказал председатель комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Озеров, российские власти «при принятии такого решения будут исходить из принципа соразмерности мер противодействия терроризму степени террористической опасности». «Только в случае, если другой возможности повлиять на террористов не будет, такое решение может быть принято соответствующими уполномоченными органами», — пояснил сенатор. При этом будет учитываться опасность «направления самолета или судна на особо важные стратегические объекты». Важно также, что в законе оговаривается необходимость нескольких степеней проверки информации о захвате лайнеров террористами, сказал Озеров.

300 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ

Правительство России выделит 300 млн. рублей на реконструкцию Горно-Алтайского аэропорта. Договоренность об этом достигнута на состоявшейся в Москве встрече главы Республики Алтай Александра Бердникова с министром экономического развития РФ Германом Грефом.

Выделенные средства будут заложены в бюджет республики на 2007 год и использованы для удлинения взлетно-посадочной полосы и оснащения аэропорта столицы республики современным оборудованием. Сейчас длина ВПП аэропорта составляет 1,3 тыс. м, и она может принимать только самолеты типа Як-40, Ан-38 и Ан-2. По причине нерентабельности регулярных рейсов из республики и обратно самолеты таких типов не совершают уже около 15 лет. После реконструкции аэропорта летом следующего года длина его ВПП увеличится на несколько сот метров и сможет принимать среднемагистральные самолеты Як-42 дальности полета не менее 4 тыс. км. В таком случае станет возможным осуществление чартерных, а потом и регулярных рейсов из Москвы, Екатеринбурга, Иркутска и других городов России.

ПРЕДОТВРАТИЛИ ТЕРАКТЫ

В Лондоне была арестована группа террористов, которая планировала одновременно взорвать над Атлантикой десять самолетов, направлявшихся в США. Об этом со ссылкой на источники в Министерстве внут-

ренних дел Великобритании сообщила телекомпания BBC-24. Речь идет о крупнейшем террористическом заговоре, который удалось обезвредить британским спецслужбам.

На территории всей Великобритании уровень антитеррористической тревоги был поднят до высшей отметки — «критической». Она означает, что власти ожидают проведения подпольными террористическими группами атаки. По мнению независимых экспертов, мишенями раскрытого заговора были, в частности, лайнеры американских авиакомпаний «Юнайтед эйрлайнз», «Американ эйрлайнз» и «Континентал эйрлайнз». Во всех аэропортах Великобритании были введены жесточайшие меры личного контроля. Пронести в самолеты ручную кладь запрещено. Ручная кладь в аэропортах страны теперь будет обрабатываться и транспортироваться вместе с остальным багажом. На пункте личного досмотра пассажирам разрешается взять с собой лишь строго определенный набор вещей. К разрешенным к проносу на борт предметам относятся сумочки и дамские сумочки с содержимым — наличными деньгами, кредитными картами и необходимыми в путешествии документами. Разрешено брать с собой по рецепту врача лекарства и медицинское оборудование, необходимое пассажиру в полете. Медикаментозные средства в жидкой форме запрещены, если нет доказательства их аутентичности. Также разрешается брать с собой в полет очки и солнечные очки без футляров, контактные линзы, носовые платки, ключи. Родители с малолетними детьми могут пронести детское питание, молоко, косметические средства ухода за ребенком.

Пассажиры, отбывающие в США, могут подвергаться вторичной проверке. Прежде всего, речь идет о предметах, которые были приобретены после первичного досмотра. Все жидкости непосредственно перед посадкой в самолет изымаются.

«ЭЙР БЕРЛИН» ПОКУПАЕТ КОНКУРЕНТА

Вторая по величине авиакомпания Германии «Эйр Берлин» объявила о покупке своего главного конкурента в сегменте недорогих пассажирских перевозок — немецкой компании ДБА. По мнению экспертов, это слияние грозит подорвать лидирующие позиции крупнейшей в стране авиакомпании «Люфтганза», но не должно отразиться на полетах в Россию, выполнявшихся до сих пор самолетами ДБА.

«Мы не могли упустить шанс приобрести самого перспективного для нас партнера», — заявил гендиректор «Эйр Берлин» Йозим Хунюль. Точную сумму сделки он назвать отказался, но, по информации журнала «Фокус», покупка обошлась «Эйр Берлин» в 120 млн. долл. Руководство объединяющихся авиаперевозчиков ожидает от слияния «максимального эффекта», а эксперты считают, что, учитывая дешевизну билетов, «Эйр Берлин» получит возможность переманить у «Люфтганзы» часть пассажиров.

До настоящего времени ДБА осуществляла регулярные рейсы в московский аэропорт Домодедово из Дюссельдорфа, Штутгарта, Мюнхена и Кельна. Причем цены на билеты у нее были ниже, чем у «Люфтганзы» или «Аэрофлота». По заверению пресс-службы компании «Эйр Берлин», все эти рейсы будут сохранены. Со временем изменится лишь символика на борту самолетов.

ВОЗДУШНЫЙ МОСТ КОПЕНГАГЕН—КАЛИНИНГРАД

После почти двухлетнего перерыва открылась прямая авиалиния между Копенгагеном и Калининградом. Первый регулярный рейс в Калининград выполнил самолет латвийской авиакомпании «ЭйрБалтик».

Проект прямого соединения Калининграда с Данией по воздуху осуществлялся ею в сотрудничестве с авиакомпанией SAS и ФГУП «Пулково». Общий маршрут полета самолета пролегал от Копенгагена через Калининград и далее — до Риги и обратно. На первом этапе будут производиться полеты четыре раза в неделю на самолете типа «Фоккер-50». Продолжительность полета в Калининград составляет 1 час 45 мин. Открытие линии вызывает удовлетворение у представителей датского бизнеса, которые ведут дела в Калининграде. Ранее им приходилось летать до российского города через Варшаву: с пересадкой это занимало несколько часов и полет был достаточно утомительным. Рейс через Копенгаген, в свою очередь, обеспечит пассажирам «Эйрбалтик» удобные стыковки для дальнейших полетов во многие страны Европы, Азии и Америки.

ПО ЗАКОНАМ РЫНКА

Авиакомпания «Бритиш эрэйз» с 29 октября прекращает полеты по маршруту Лондон — Вильнюс — Лондон из-за нерентабельности, сообщила представитель авиалиний в Литве Раса Барисене.

«Наша компания обязана обеспечить акционерам максимальный финансовый возврат от совершаемых рейсов, однако ежедневные полеты Лондон — Вильнюс — Лондон являются убыточными, — сказала она. — «Бритиш эрэйз» ищет более прибыльные маршруты на европейском рынке, в том числе в СНГ». Она добавила также, что британская авиакомпания не планирует окончательно покинуть литовский рынок. «Бритиш эрэйз» и впредь будет сотрудничать со своими партнерами в Литве, предлагая им авиабилеты на самолеты, совершающие полеты через Лондон, в различные страны мира», — подчеркнула представитель компании.

ДЛЯ КОМФОРТА ПАССАЖИРОВ

Международный аэропорт Курумоч в рамках проекта развития предприятия реализует программу обновления спецтехники и оборудования для обслуживания авиационных пассажиров и воздушных судов.

Обновление парка авто- и спецтехники является важной составляющей совершенствования материально-технической базы международного аэропорта Курумоч и неразрывно связано с реализацией одного из наиболее масштабных проектов предприятия — реконструкцией и модернизацией всего аэропортового комплекса. В этой связи, начиная с января 2005 года, аэропорт заключил ряд соглашений на поставку спецтехники и аэродромного оборудования на условиях лизинга. Общее количество приобретаемой техники составляет 45 единиц на общую сумму свыше 70 млн. рублей. Так, уже произведена поставка ряда новой современной спецтехники: двух пассажирских перронных автобусов, автобуса для пассажиров бизнес-класса, автобуса для перевозки летных экипажей, снегоборочной техники, спецавтомобиля для санитарного обслуживания воздушных судов и их бытового оборудования, легковых спецмашин, а также другой спецтехники. К настоящему моменту в рамках лизингового соглашения по обновлению спецтехники и оборудования подписан договор на поставку современных французских аэродромных трапов, оборудованных тоннелями, которые предназначены для обслуживания рейсов, выполняемых практически на всех типах воздушных судов.

У «АЭРОФЛОТ-НОРДА» ПОЯВИЛСЯ «BOEING-737»

«Аэрофлот-Норд» стала пятнадцатой российской компанией, у которой работает «Boeing-737». Выбор именно на этом судне остановился по нескольким причинам.

В первую очередь он считается одним из самых надежных самолетов. Кроме того, довольно эффективен с точки зрения потребления топлива. Летный состав авиакомпании прошел соответствующую переподготовку в «United Airline» (США), а бортпроводники стажировались в немецкой компании «Lufthansa». В настоящее время летчики «Аэрофлот-Норда» проходят стажировку по пилотированию «Боингов» в реальных условиях в Оренбурге и Санкт-Петербурге по договору с отечественными авиакомпаниями, эксплуатирующими эти суда. Только на подготовку персонала «Аэрофлот-Норд» уже потратил около 40 миллионов рублей. Еще четыре таких воздушных судна придут на авиалинии «Аэрофлот-Норда» в этом году, и еще два до весны будущего года. Всего же к концу 2008 года планируется приобрести до 20 самолетов этой серии.

«ТАТАРСТАН» ЛЕТИТ В НИЖНИЙ НОВГОРОД

Авиакомпания «Татарстан» планирует начать в октябре ежедневные полеты по маршруту Москва — Нижний Новгород.

Компания намерена летать из аэропорта Шереметьево и выполнять функции подвоза нижегородских пассажиров к зарубежным и дальним рейсам «Аэрофлота» и других авиакомпаний из Шереметьево. Предполагается, что «Аэрофлот» и «Татарстан» могут установить сезонные тарифы, которые позволят транзитным пассажирам несколько сэкономить. «Татарстан» планирует летать на Ту-134 и Як-42. Сейчас Ту-134 «Татарстана» уже летает шесть раз в неделю из Нижнего Новгорода в Москву (аэропорт Домодедово), но под флагом авиакомпании «Сибирь», арендующей самолет у «Татарстана». При этом в свободное от полетов по этой линии время самолет летает из Нижнего Новгорода по другим маршрутам уже под флагом «Татарстана». Еще два ежедневных рейса на этой линии выполняет «УТай», один — «Волга-Днепр».

ЗАВЕРШЕНЫ ИСПЫТАНИЯ Ту-204-120СЕ

Завершен этап летных сертификационных испытаний самолета Ту-204-120СЕ, построенного на ЗАО «Авиастар-СП» по заказу КНР. В программе испытаний, проводившихся в аэропорту Ульяновск-Восточный, принимали участие специалисты ГосНИИ ГА, ГосНИИ АН, ОАО «Туполев» и представители Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA).

В рамках программы был выполнен 21 полет общей продолжительностью 36 часов 40 минут. В ходе испытаний проверены все системы и оборудование, установленное на самолете. Подтверждено соответствие самолета самым жестким российским и международным авиационным правилам (АП-25 и JAR-25). Программа летных и наземных сертификационных испытаний нового российского грузового самолета выполнена полностью, сертификационные испытания завершены. По окончании испытаний самолет был передан на завод для подготовки к предвзлетным и приемо-сдаточным летным испытаниям независимой инспекции Авиационного регистра МАК. По завершении полного комплекса программы полетов авиалайнер окрасят, и начнется процедура передачи его эксплуатанту — китайской авиакомпании «Эйр чайна карго».

Материалы подготовлены по сообщениям ИТАР-ТАСС, «Интерфакс», Финмаркет, РИА «Новости», Страна.ру, газета.ru, regnum.ru, Reuters, «Эксперт-Сибирь», «Коммерсант», ИА REGNUM, Авиа.ру, euronews.net, NRS.com, rosbaft.ru., travel.ru, ria-sibir.ru, dw-world.de.

Раздел ведет
Наталья ЯЧМЕННИКОВА.

ВСЕ МАРШРУТЫ ХОРОШИ — ВЫБИРАЙ НА ВКУС!



В конце августа в гостинице «Президент-Отель» открылся V ежегодный форум «Туристические маршруты. Зима-2006/2007», организованный международным аэропортом Домодедово. Гостями форума, ставшего уже традиционным, стали представители авиакомпаний России, ближнего и дальнего зарубежья, выполняющие международные регулярные и чартерные рейсы из международного аэропорта Домодедово по популярным туристическим направлениям, а также ведущие туроператоры. Среди участников авиакомпании-партнеры аэропорта Домодедово — ведущие зарубежные перевозчики «Emirates», «Qatar Airways», «Thai Airways International», «Vietnam Airlines» и другие. Туристический бизнес представлен компаниями «CTI travel», «Натали Турс», «Coral Travel», «ИННА ТУР», «Нева», «Тез тур», «Музенидис тревел» и многими другими лидерами данной отрасли.

Целью форума, который проводится два раза в год, в преддверии летнего и зимнего туристических сезонов, является освещение основных тенденций на туристическом рынке, а также формирование зимней туристической программы-2006/2007 посредством прямого диалога туроператоров с авиакомпаниями.

Международный аэропорт Домодедово сегодня является традиционным пунктом отъезда российских туристов к местам отдыха — здесь сосредоточено более 70% туристического рынка Московского авиационного узла. По итогам семи месяцев работы в 2006 году общий объем пассажиропотока аэропорта Домодедово составил 8 млн. 366 тыс. пассажиров, что на 11,6% больше, чем за аналогичный период 2005 года. Маршрутная сеть аэропорта включает 207 направлений. В настоящее время аэропорт обслуживает 68 авиакомпаний, в том числе 20 зарубежных, 32 российских и 16 компаний из стран СНГ. Объем запланированных инвестиций в аэропортовый комплекс на 2006 год составит 180 млн. долларов США. В рейтинге наиболее динамично развивающихся аэропортов мира, составленном международным авиационным журналом «Airline Business», международный аэропорт Домодедово занимает 14-е место. В рейтинге аэропортов мира по пассажиропотоку Домодедово занимает 89-е место (рейтинг составлен на основании данных за 2005 год, предоставленных ACI World).

Фото В.ГРЕБНЕВА.

авиалинии» – авиакомпания, ставшая правопреемницей общесоюзного Аэрофлота и его традиционного бренда. Развивая в новых условиях положительные традиции «крупнейшей авиакомпании мира», как в советское время справедливо называли Аэрофлот, основываясь на системе «советской летной школы», новый перевозчик поставил перед собой амбициозную цель – перенять все ценное и передовое, что достигнуто международным авиационным сообществом, войти в число ведущих европейских авиакомпаний.

Задача оказалась архисложной. Низкая конкурентоспособность устаревшей физически и морально авиационной техники; слабая рентабельность многих маршрутов, часть которых выполнялась лишь по политическим, а не экономическим соображениям; недостаточная гибкость коммерческого мышления в центральном аппарате и зарубежных представительствах; наконец, яростное стремление новоявленных акул бизнеса типа Березовского и иже с ними прибрать к рукам активы компании – все это и многое другое стало серьезным тормозом на пути перехода «Аэрофлота» в новое качество. Тем не менее команда «Аэрофлота» во главе с генеральным директором В.М. Окуловым, возглавившим компанию в 1997 г., нашла в себе силы и волю не спастись перед трудностями. За весь 1997 год, когда во главе «Аэрофлота» стал Окулов, перевозки компании составляли всего-навсего 3,9 млн. человек, а уже только в первом полугодии этого года они достигли почти тех же объемов – 3,197 миллиона. Несмотря на возросшую конкуренцию, «Аэрофлот» сохраняет позиции лидера и по объемам перевозок, и по освоению новых технологий и стандартов сервиса.

Рассказывает заместитель генерального директора «Аэрофлота» – директор Департамента по связям с общественностью Лев Сергеевич КОШЛЯКОВ.



Лев КОШЛЯКОВ:

«У «АЭРОФЛОТА» СВОЙ ИМИДЖ, СВОЯ КОРПОРАТИВНАЯ ФИЛОСОФИЯ...»

Мы имеем основания гордиться отдельными проектами и достижениями, но, увы, по мировым масштабам, «Аэрофлот» – средняя авиакомпания. Стратегию компании я бы охарактеризовал как «взвешенный консерватизм». Это означает что амбициозные задачи решаются основательно, путем тщательной проработки всех деталей и нацелены, прежде всего, на изменение качественных параметров нашей работы. Все это создает репутацию «Аэрофлота» как надежной компании. Согласимся, что в авиации это главное. Мы ставим задачи наращивать объемы перевозок как на международных трассах, так и внутри России, быть привлекательными для пассажиров и конкурентоспособными на рынке. Но делается это с учетом реальных возможностей нашего флота, не в ущерб безопасности, в рамках ограничений базового аэропорта.

Занимаясь обновлением воздушного парка, осваивая новые технологии, проводя маркетинговые исследования, вводя новые стандарты обслуживания и формируя новый имидж компании, мы остро ощутили необходимость новых подходов к работе с персоналом, его мо-

тивированию на позитивное восприятие перемен, вовлечения в дела компании. Пришлось начать с выработки, если хотите, корпоративной философии «Аэрофлота», которая бы четко отвечала на вопросы: «Кто мы – «Аэрофлот» сегодня? Для чего работаем? Куда идем?»

Несомненно, что наша корпоративная философия писалась не с чистого листа – в неформализованном виде она существовала и в отдельных документах, и в представлении сотрудников. Но появление такого документа, где четко сформулированы цели деятельности, принципы и ценности компании, стало знаковым событием. Корпоративная философия обсуждалась в подразделениях, корректировалась и была утверждена Правлением компании. Корпоративная философия как бы связала и новый слоган «Искренне ваш, Аэрофлот!», и новый стандарт сервиса в бизнес-классе, основанный на традициях гостеприимства и индивидуального внимания к пассажиру, и современную форму бортпроводников, и новую окраску самолетов. Одно дело разработать и принять корпоративную философию – другое обеспечить принятие ее постулатов сотрудниками, сделать ее частью собственного «Я».

Разработанная Программа продвижения корпоративной философии уделяла особое внимание так называемым подразделениям «первой линии», то есть тем сотрудникам, которые в процессе своей работы осуществляют непосредственный контакт с пассажиром и по существу обеспечивают качество конечного продукта компании. Основными подразделениями-проводниками этой философии стали Департамент общественных связей, Департамент по маркетингу и Управление персонала.

Первым шагом здесь стало проведение тренинга «Сервис, ориентированный на бренд» для членов рабочей группы. Далее с использованием материалов тренинга были подготовлены тезисы и презентация для проведения вводного семинара по корпоративной философии. Мне как председателю рабочей группы пришлось провести ряд подобных семинаров для руководителей подразделений и менеджеров среднего звена. С большим пониманием и откликом основы корпоративной философии были встречены сотрудниками Комплекса сервиса на борту (КСБ). Представитель от КСБ в рабочей группе Татьяна Титова организовала продвижение ценностей компа-

нии среди сотрудников своего подразделения. Опыт бортпроводников был использован менеджерами других подразделений Натальей Вяльчиной (Комплекс наземного обеспечения перевозок – КНОП) и Яном Беловым (Департамент управления собственными продажами – ДУСП).

При участии Департамента общественных связей был организован «Тренинг для тренеров» с целью специальной подготовки сотрудников, способных проводить информационно-образовательные мероприятия по данной теме. Собранные материалы по корпоративной философии прошли экспертизу в Центре подготовки персонала (ЦПАП), после чего основную информацию включили в учебные курсы ЦПАП.

Принципы корпоративной философии нашли отражение в Книге сотрудника «Аэрофлота», которую подготовили и распространили Департамент маркетинга и Департамент общественных связей. Книга, оформленная в современном и доступном для восприятия стиле, вызвала ряд неоднозначных суждений, но сыграла свою позитивную роль.

Подчеркивая преемственность наших традиций и в интересах сохранения исторических фактов из жизни компании, ДОС выпустил еще ряд книг, связанных с важными датами отдельных подразделений «Аэрофлота», – «От вертушки до Сейбра» (история Центра международных расчетов), «10 лет под фла-



гом «Аэрофлота» (к 10-летию эксплуатации самолета «Б-767»), «Искренне Ваши» (история службы бортпроводников), «Ил-86: полет длиной в четверть века» и др. Готовится книга к юбилею отряда грузовых самолетов. Важно, что все публикации готовятся при участии сотрудников подразделений с использованием их архивов, воспоминаний, фотоматериалов.

Большую роль в развитии корпоративной культуры и философии мы отводим нашему музею, в котором собраны редчайшие экспонаты и документы за все годы существо-

вания Аэрофлота. Управляет музеем Департамент общественных связей, и в феврале 2007 года он обоснуется в новом, хорошо оборудованном помещении в Шереметьеве с обновленной экспозицией.

Говоря о корпоративной философии, генеральный директор «Аэрофлота» В.М. Окулов особо отметил роль высшего руководства компании и руководителей ее подразделений в осуществлении данного проекта. «Корпоративная философия «Аэрофлота» – это сочинение на свободную тему, которое мы вместе пишем всю жизнь, – подчеркнул

14 апреля 2006 года, когда состоялась официальная церемония присоединения «Аэрофлота» к альянсу «Sky Team», навсегда войдет в историю российского национального перевозчика как событие большой значимости.

Фото В.ИВАНОВА.



Лев КОШЛЯКОВ:

«У «АЭРОФЛОТА» СВОЙ ИМИДЖ, СВОЯ КОРПОРАТИВНАЯ ФИЛОСОФИЯ...»

он, – и от того, как оно будет написано, зависит, каким будет «Аэрофлот» завтра. И главный тезис руководителя в этом вопросе – «Начни с себя!»

– Хорошо, Лев Сергеевич. Но для образцового выполнения своих служебных обязанностей мало одной корпоративной сопричастности с коллективом. Здесь нужен еще и высокий профессионализм в сочетании с четкой системой контроля со стороны системы. Не так ли?

– Безусловно. Каждый специалист авиакомпании, будь то пилот, инженер, диспетчер, бортпроводник или кто-то другой, проходит у нас тщательную профессиональную подготовку прежде чем допускается к самостоятельной работе. Это наш стандарт. Но с недавних пор в компании введена должность советника первого заместителя генерального директора в области человеческого фактора. На нее пригласили ведущего специалиста по психофизиологии летного труда, эксперта по человеческому фактору в авиации, доктора медицинских наук, профессора В.В. Козлова. По мнению этого специалиста, пресловутый принцип «найти стрелочника и наказать его» давным-давно изжил себя. Поэтому наша задача – создать такую систему обучения и контроля всех категорий специалистов, чтобы она не давала сбоев в работе, а если они происходят, не просто наказывать виновного, списывая на пресловутый человеческий фактор, а устранять их причину, которая всегда есть.

– В апреле этого года «Аэрофлот» стал членом альянса «Sky Team». Прежде чем вступить в него, компания подверглась жесткой аудиторской проверке на соответствие международным стандартам авиационной безопасности IATA-IOSA. Почему «Аэрофлот» выбрал именно «Sky Team», а не «Star Alliance», например? В некоторых средствах массовой информации до сих пор муссируется эта тема.

– «Sky Team» является глобальным авиационным альянсом, в который на правах партнеров входит десять авиакомпаний. В июне этого года подписано еще одно соглашение – о намерении вступить в альянс авиакомпаний «Global Airline Alliance Adherence Agreement» (GAAAA) с китайским крупнейшим авиаперевозчиком «China Southern Airlines».

Альянс «Sky Team» имеет самую обширную в мире сеть хабов. Причем, каждый участник «Sky Team» является естественным лидером в своем регионе,

что чрезвычайно важно для всех его участников, в том числе и для «Аэрофлота».

Вступление в «Sky Team» открыло нашей компании совершенно необъятную сеть маршрутов по всему миру. В свое время мы ушли из Африки, теперь эти маршруты восстанавливаются за счет партнеров. Благодаря кооперации с «Delta Airlines» появляются широкие возможности перевозки российских пассажиров через Атланту в разные регионы Америки. Это доступ к 140 городам США. Дополнительные маршруты открываются также в Юго-Восточную Азию, на Ближний и Дальний Восток.

А в «Star Alliance», где одну из главенствующих ролей занимает «Люфтганза», мы неизбежно конкурировали бы с нею на линии Москва – Франкфурт. В этом случае «Аэрофлот» неизбежно стал бы фидерным перевозчиком – мы подвозили бы пассажиров к Франкфурту, а оттуда их развозила бы по всему миру «Люфтганза». А это значит, что самый дорогой атлантический пассажир был бы уже не наш.

В случае же с «Sky Team» мы являемся полноценным участником альянса и можем планировать расширение кодшер-соглашений по сети маршрутов всех участников альянса. Словом, «Sky Team» – это содружество авиакомпаний с максимально совместным использованием коммерческих прав и коммерческих возможностей. И самое главное – «Аэрофлот» имеет право голоса в «Sky Team», так как все решения там принимаются всеми участниками единогласно. В «Star Alliance» нам такого никто не обещал.

– Преимущества, безусловно, очень серьезные. А есть ли еще другие?

– Разумеется. Помимо доступа к гигантской маршрутной сети альянса, клиенты «Аэрофлота» получают возможность пользоваться залами VIP-обслуживания в аэропортах базирования всех авиакомпаний – членов «Sky Team», а также единой программой часто летающих пассажиров. Другими словами, они

могут накапливать и использовать мили в рамках программы часто летающих пассажиров на рейсах любой из авиакомпаний альянса. В свою очередь пассажиры «Sky Team», пользующиеся услугами «Аэрофлота», получают возможность начисления миль в предпочитаемой ими программе часто летающих пассажиров.

– А не отдает ли от всего этого своего рода благотворительностью в пользу «Аэрофлота»?

– Ничуть. Конкуренцию никто не отменял. Каждая компания сохраняет самостоятельность в коммерческой и маркетинговой политике. Сотрудничество в альянсе строится на основе соглашений «code sharing», предполагающих равноправное партнерство. Рынки, на которых работает «Аэрофлот», давно интересовали «Sky Team». Теперь альянс получает доступ к маршрутной сети российской авиакомпании на территории всей нашей страны, СНГ и Юго-Восточной Азии, куда до последнего времени он практически не летал. Благодаря этому он сможет перевозить ежегодно 343,6 миллиона пассажиров, выполняя более 15 тысяч рейсов в 728 пунктов 149 стран мира.

– Не последнюю роль во вступлении «Аэрофлота» в «Sky Team» играет, видимо, и строительство нового аэровокзального комплекса «Шереметьево-3»?

– Скажу больше: без современного пассажирского терминала, способного принять на себя обслуживание участников альянса, все наши потуги о вступлении в «Sky Team» остались бы лишь благими пожеланиями. Прежние мощности Шереметьевского аэропорта давно уже стали тормозом на пути превращения его в эффективную базу между транзитными потоками с Запада на Восток и обратно. «Аэрофлот» долго и упорно боролся за то, чтобы начать это строительство. К счастью, все важнейшие препоны на этом пути преодолеть удалось, и в 2007 году мы надеемся принять в новом терминале своих первых клиентов и партнеров. Уже сегодня мы планируем новое «волновое» расписание с учетом возможностей нового терминала. Безусловно, это будет большим историческим событием не только в жизни «Аэрофлота», но и яркой вехой в авиационном бизнесе России и сотрудничающих с ней государств ближнего и дальнего зарубежья.

Беседовал А. ТРОШИН.

г. Москва.

Aeroflot – Russian Airlines is the only carrier in this country which became a legal successor of the Soviet Aeroflot and its traditional brand. While developing positive trends of the old Aeroflot based on the system of «the Soviet Flying Legacy» the present day Aeroflot put forward an ambitious task to take over the best international practice and to join a group of top European airlines. Lev Koshlyakov, Deputy General Director and Director PR and Communications Department tells this story.

Представляем новую рубрику: "Мнение специалиста"

ООО КБ «Адмиралтейский» основан в 1994 году. Имеет Ген. Лицензию ЦБ РФ №1054 на осуществление банковских операций со средствами в рублях и иностранной валюте. Уставный 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 «Свифт», свидетельство № 543. Банк имеет по Москве 5 отделений 2 операционных кассы вне кассового узла. В декабре 2004г. открыл филиал банка в с. Малахово.

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



- Обезличенные металлические счета. Что это такое?

В настоящее время в нашей стране существует довольно много обеспеченных людей, перед которыми порой возникает сложная дилемма: куда вложить свои средства? Можно вложить их в ценные бумаги, попробовать перевести их в иностранную валюту или же обратиться в недвижимость. Но существует и еще один способ вложения капитала: так называемые обезличенные металлические счета. Чтобы немного разобраться в преимуществах и особенностях такого рода вложений, мы обратились за квалифицированной помощью к заместителю Председателя Правления КБ «Адмиралтейский» Владимиру Ильичу Бутенко.



- Скажите, Владимир Ильич, что, собственно, такое металлический счет?

- Это то же самое, что и любой другой - в рублях, долларах или другой валюте. Только вместо привычных денежных единиц он исчисляется в граммах драгоценного металла. Как правило, те банки, которые этим занимаются, предлагают клиентам открывать такие счета в золоте, серебре, платине и палладии.

- В чем особенность металлических счетов?

- Металлические счета бывают двух видов: счета ответственного хранения и обезличенные. Первый - аналог индивидуальной сейфовой ячейки. Принес клиент слиток, положил, и банк с этим конкретным слитком ничего делать не в праве. Второй - обезличенный, потому что отражаются на нем только граммы и быть их там может абсолютно любое количество.

- Какой же вид металлических счетов более выгодный?

- Если речь идет об инвестициях в драгметаллы, то, конечно, обезличенный.

- Каким образом человек может открыть обезличенный счет?

- В этом нет ничего сложного. Дело в том, что попасть на этот счет металл может двумя способами. Первый: клиент заключает сделку и покупает золото у банка. Но при этом к основной сумме клиент должен заплатить 18% НДС. Соответственно, возникает прямая переплата от реальной цены золота. Второй способ: купить металл на свой обезличенный счет, и просто определить для себя ту сумму, которую вы хотите инвестировать в драгоценные металлы.

- Но ведь цена на драгметаллы никогда не стоит на месте?

- Действительно, цена на любой из металлов находится в постоянном движении под воздействием различных факторов: экономических, политических и даже природных. Пронесется какой-нибудь ураган над нефтяными вышками в Штатах - и полетели цены на металлы либо вверх, либо вниз. Сидит наш инвестор и считает прибыль или убыток от вложения.

- И что же вы советуете?

- Советовать нелегко. Приведу вам простой пример. Предположим, год назад у вас был свободный миллион рублей. Что можно было с этими деньгами сделать? Первое - разместить в банках под 10-11% годовых. Второе - купить валюту в расчете на рост курса и так же ее разместить, только по 8-9% годовых. Третье - приобрести себе на обезличенный металлический счет около 2,5 кг золота. Что выгоднее? За период с августа прошлого года рублевая цена золота выросла на 40%, доллар упал на 6%, а евро к рублю осталось практически на том же уровне. Это с одной стороны. Но так происходит не всегда. Например, с мая текущего года аналогичные показатели таковы: рублевая цена золота понизилась на 10%, а доллар и евро к рублю незначительно упали - на 1%. Что из этого всего следует? А то, что инвестору выгодно иметь обезличенные металлические счета для диверсификации, то есть для разнообразия своих вложений с целью минимизации риска потерь.

- То есть, следовать известной поговорке, что не стоит класть все яйца в одну корзину?

- Совершенно верно. Вы можете вкладывать свои свободные средства во что угодно, но при этом помнить, что было бы немного опрометчиво отказываться от обезличенных металлических счетов, когда это может принести вам реальную прибыль.

- Какие еще услуги по драгоценным металлам предоставляют банки?

- Есть такой способ вложения средств, как покупка монет из золота и серебра, которые выпускаются Банком России. Бывают они двух видов: инвестиционные и коллекционные.

- Чем человека может привлечь покупка инвестиционных монет?

- Во-первых, в отличие от золотых слитков они не облагаются НДС, это уже большой плюс. Во-вторых, если вы желаете вложить деньги в серебро или в золото, но не хотите открывать обезличенный металлический счет при покупке монеты, вы уверены в надежности сохранности своих средств, подбрасываете монету на ладони, чувствуете её приятную благородную тяжесть и т.д. И, наконец, в-третьих, такая монета может служить прекрасным и оригинальным подарком, например, монеты со знаками Зодиака.

- Так что же лучше: обезличенные металлические счета или золотые монеты?

- Ставить так вопрос немного некорректно. В каждом конкретном случае человек определяет для себя сам, что его в данный момент больше устроит и будет удобнее.

- А коллекционные монеты?

- Коллекционные монеты, выпускаемые из драгметаллов, в отличие от инвестиционных, имеют ограниченный тираж, их цена главным образом складывается из стоимости веса металла. Их выпуск приурочен к каким-либо событиям, годовщинам известных людей, знаменательным датам и т.д. Ценность такой монеты повышается с годами. Если провести аналогию, то можно уподобить коллекционные монеты оригинальной картине художника, а инвестиционные монеты её репродукциям, кои можно печатать, то есть, штамповать в бесконечных количествах. И, как правило, коллекционные монеты рассчитаны скорее не на вложение средств с целью получения дальнейшей прибыли, а целиком соответствуют своему названию. Впрочем, это дело вкуса.

Прием заявок и дополнительную информацию вы сможете получить в отделе операций с драгоценными металлами
ООО КБ «Адмиралтейский» по тел.: (495) 202-09-22 доб. 102.

Информацию о других продуктах банка Вы можете узнать на нашем сайте

www.admbank.ru



НА САМОМ ПОЛЯРНОМ

Когда в 1595 году отчаянные искатели новых земель остановились в устье речушки Полуй, впадающей в необъятную ширь Оби, и сколотили там лодочную пристань, им и в голову не могло прийти, что они закладывают столицу будущего Ямало-Ненецкого автономного округа. И, конечно же, совсем не думали-не гадали, что их далекие потомки, живущие в современном городе Салехарде, будут добираться туда не на утлых деревянных суденышках или оленьих нартах, а на чудоптицах, именуемых самолетами и вертолетами.

Кстати, первая такая птица появилась в Обдорске (так до 1933 года назывался Салехард) в феврале 1931 года. Это был известный по тому времени самолет АНТ-9, прилетевший на реку Обь, чтобы забрать у охотников пушнину. Время, к сожалению, стерло из памяти салехардцев фамилии летчиков, но сам прилет машины, которая под названием «Крылья Советов» до этого совершила рекордный перелет по странам Европы, оставил у местных жителей неизгладимое впечатление.

Однако понадобилось еще целых четыре года, чтобы из Салехарда стали выполняться регулярные рейсы. Только в феврале 1935 года они связали центр округа с Тюменью на самолетах Н-55. Затем появились По-2 и Ш-2. Большим событием стало освоение Ан-2, который мог использоваться в разных вариантах: колесном, ползавкомом, лыжном. И тем не менее город еще не один год оставался заштатным авиационным узлом, хотя имел два аэропорта – гидро- и сухопутный.

Хорошо помню свой первый прилет в Салехард в конце шестидесятых

годов. Это уже было время, когда на Ямале разворачивались серьезные работы по разведке нефти и газа. И к старым приметам, что «Салехард на дереве стоит и деревом обшит», добавились другие: запах нефти и неистребимый гул авиационных моторов. Уже тогда авиаторы обслуживали более сорока геологоразведочных партий.

В те незабываемые годы с разведчиками недр успешно работали командиры кораблей Г.Зайцев, Т.Обухов, А.Антипин, А.Курышев, Б.Белокопный, бортмеханики А.Савиных, Г.Асламов, командир летного подразделения К.Дубов.

«Все они, – как писал наш журнал, – не первый год в Салехарде, накрепко срослись, сжились с этим суровым краем, с нелегкими северными маршрутами».

Однажды мы приземлились в лагере геологов у самой Байдарацкой губы. Передали им продукты, какие-то приборы, обратно забрали образцы пород. Корреспондент попросил черкнуть пару слов о работе авиаторов. В блокноте тут же появилась размашистая запись: «Молодцы летчики! Без них – никуда! Борис Коган, Сергей Морозов, Людмила Шишакова, Тамара Черневич. Партия ЦНТГРИ».

Потом мне и моим коллегам еще не раз приходилось бывать в Салехарде. Мы многократно встречались с начальниками Тюменского управления гражданской авиации Иваном Тихоновичем Хохловым и Геннадием Павловичем Ласкиным, с командиром объединенного отряда Владимиром Ивановичем Васильевым, который отдал этой тяжелейшей работе ни много ни мало – семнадцать лет...

Первый секретарь Тюменского обкома КПСС Геннадий Павлович

Богомяков в интервью нашему журналу заявлял в ту пору, что с помощью авиаторов в Ямало-Ненецком национальном округе создан мощный промысел на месторождении Медвежье, построены два крупнейших трубопровода: Надым–Урал и Надым–Центр. Сооружается новый газопровод из труб диаметром 1420 миллиметров. По мощности и протяженности этим трубопроводам нет равных в мире.

В списках героев нефтегазовой целины, добавил он, всегда стоят рядом имена не только геологов, нефтяников, строителей, но и летчиков. Не случайно почти каждый художник или фотомастер, прибывающий в наши края, в стремлении изобразить символ области непременно включает в композицию буровую вышку, а над нею вертолет или самолет.

– С 1995 года аэропорт Салехард стал акционерным обществом, – рассказывает нынешний руководитель предприятия Александр Григорьевич Романенко.

По его словам, в аэропорту хорошо помнят ветеранов, дорожат их вкладом в развитие коллектива. Каждая заметная веха в биографии аэропорта стала для всех вехой собственной биографии.

Взять, например, 1969 год. В аэропорту тогда задействовали металлическую взлетно-посадочную полосу. Конечно, это не современная бетонка, но шаг вперед был большой. Аэропорт стал принимать и отправлять самолеты Як-40 Ан-24. Это позволило перевозить за год 230 тысяч пассажиров и 18 тысяч тонн грузов.

Кстати, первый рейс на Як-40 выполнил уже упоминавшийся Геннадий Зайцев. Впоследствии он станет кавалером ордена Ленина, заслужен-



КРУГЕ

ным пилотом СССР, а в период с 1996 по 1999 г. будет возглавлять Федеральную авиационную службу России (ФАС). К сожалению, реформаторский

зуд, охвативший страну, свел на нет завоевания этого человека и его единомышленников, и сегодня не существует столь правомочной авиационной структуры России, как ФАС. Руководство авиационной отраслью раздроблено, сложившаяся годами управленческая вертикаль нарушена, последствия всего этого удручают.

Но вернемся, однако, в Салехард. Сегодня аэропорт Салехард – единственное авиапредприятие в мире, которое расположено на самом полярном круге. Это современный аэродромный комплекс, имеющий полный набор зданий и сооружений, систем радио- и светотехнического обеспечения полетов. После реконструкции, проведенной в 1997 году, он получил возможность обслуживать воздушные суда первого класса, включая самолеты Ту-154 и Ил-76. В случаях острой необходимости может принимать и более тяжелые машины. Так, в 2003 году был принят аэробус «А-310» с генерал-губернатором Канады. А в 2004 году салехардцы выполнили почетную миссию – обеспечили визит Президента России В.В. Путина на самолете Ил-62.

Аэропорт оборудован новейшей светосигнальной системой «Идман» (Финляндия), имеет радиотехнические системы посадки СП-90 с двух направлений. Новейшая техника, которой оснащена служба спецавтотранспорта, позволяет в кратчайшие сроки готовить аэродром к полетам и обслуживать воздушные суда в самых сложных условиях Крайнего Севера.

В 1995 году, когда аэропорт выделен из авиакомпании «Тюменьавиатранс» и было создано Открытое ак-

ционерное общество «Аэропорт Салехард», служба спецавтотранспорта имела технику, которая на 80 процентов подлежала списанию. Теперь она полностью обновлена. В эксплуатацию введено 88 различных машин и механизмов на сумму около 200 млн. рублей.

В 2000 году, продолжает А.Г. Романенко, введен в строй новый аэровокзальный комплекс пропускной способностью 170 пассажиров в час. Он обладает самой современной инфраструктурой. При проектировании и строительстве были учтены все необходимые меры по обеспечению авиационной безопасности. Все места пребывания пассажиров оснащены камерами слежения, пункты досмотра имеют современную технику типа «Rapiskap». Так что ни один злоумышленник не сможет остаться незамеченным.

Огромную роль в обеспечении деятельности аэропорта играет, как известно, служба горюче-смазочных материалов. В Салехарде она сертифицирована по самым жестким стандартам. Топливо и горюче-смазочные материалы завозятся в летнюю навигацию водным путем с таким расчетом, чтобы удовлетворить все потребности в течение года.

Если учесть, что в аэропорту работают высококлассные специалисты, имеющие длительный производственный стаж, то можно быть уверенным, что все задачи, стоящие перед коллективом, будут успешно решены.

А задачи большие. Это и усиление несущей способности ВПП путем укладки асфальтобетона, и реконструкция перрона и рулежных дорожек, и текущий ремонт зданий и сооружений, и многое другое, что намечено программой развития воздушного транспорта Ямало-Ненецкого автономного округа.

Говоря словами губернатора округа Юрия Неелова, главная цель этой программы переключается с государственной задачей, озвученной Президентом России, – обеспечить всем жителям округа равные стандарты транспортной доступности.

Ну что же, остается только пожелать успехов дорогим моему сердцу салехардцам в этом нелегком, но благородном деле.

Анатолий ТРОШИН

г. Салехард.



ПОЛВЕКА НА СЕМИ ВЕТРАХ

КАК ВСЕ-ТАКИ СКРОМНЫ БЫЛИ запросы советских людей каких-то полвека назад. На отдельные номера в столичных гостиницах могла рассчитывать разве что номенклатурная элита, а простой смертный порой и в коридоре готов был переночевать, лишь бы не остаться на морозе. Да и как иначе: гостиниц-то в Москве было раз, два и обчелся. В начале пятидесятых весь трест «Московские гостиницы» располагал лишь 1394 номерами, а народ-то в Первопрестольную и в те времена валил валом. «Москва на то и Москва, чтобы в ней хотя бы разок побывать», — помните, именно так рассуждал любой провинциал. И хотя ему почти не

рали на окраинах — в Текстильщиках, Марфине, проспекте Мира, но это мало кого смущало. Главное — предоставить крышу над головой тысячам экскурсантов ВСХВ. В ход пошли даже временные общежития и вчерашние армейские казармы. А тут еще подоспел Всемирный фестиваль молодежи и студентов в Москве — событие и вовсе неслыханное в годы «железного



светило устроиться в только что открывшуюся «Советскую» со знаменитым Яр-рестораном или ту же «Центральную», куда влились фешенебельные по тем временам «Люкс» и «Марсель», столица все равно тянула к себе как магнитом. А когда в августе пятьдесят четвертого вновь заработала Всесоюзная Сельскохозяйственная Выставка, или попросту ВСХВ, проблема с гостиницами приобрела и вовсе катастрофический характер. Правительству пришлось принимать экстренные меры — заложить шестьдесят гостиничных корпусов на тридцать тысяч мест. Территорию для застройки выб-

занавеса». Так что времени на раскачку не осталось ни у кого: ни у начальства, ни у проектировщиков, ни у строителей. Именно в те авральные дни и ночи и появились в районе ВСХВ гостиницы «Алтай», «Восток», «Заря», «Золотой колос», «Останкино», «Ярославская», «Турист» и другие.

С 1999 года гостиницей «Алтай» руководит Ольга Владимировна Кулешова.

— Когда меня направили сюда из Комитета по внешнеэкономической деятельности Московского правительства, — рассказывала она потом, — со мной,

откровенно говоря, стало плохо. Я знала, что это, конечно, не «Метрополь», не «Националь», но представить такую степень запущенности, особенно после десятилетнего пребывания в ней беженцев из Нагорного Карабаха, моей фантазии не хватало. Гостиница просто отстала от времени.

Автору этих строк хорошо запомнились те хаос и неразбериха. Вместе с Ольгой Владимировной и ее коллегами мы обошли тогда все этажи и старые номера. Но что удивительно, эта хрупкая на вид женщина уже видела в своем воображении не запущенную «ночлежку», которую ей поручили вывести из прорыва, а современный отель европейского уровня. Новое время требовало новых решений. И глядя на ее решимость все изменить коренным образом, невозможно было не верить, что она непременно осуществит задуманное. Именно Ольга Владимировна внедрила и обкатала ступенчатую покорпусную схему с поэтажным методом выполнения ремонтно-восстановительных работ без вывода из эксплуатации номерного фонда. Данный опыт используется сейчас другими многокорпусными гостиницами.

Проведено грандиозное обновление гостиницы, в результате — присвоение категории «Три звезды». Гостиница признана лидирующей в сегменте гостиниц категории 2–3 звезды. Об этом убедительно говорит множество дипломов и наград. Сегодня вместо унылых комнат на несколько коек посетителям предлагают отдельные номера на одного-двух человек, полулюксы, люксы и даже очень приличные апартаменты.

В каждом из номеров, независимо от уровня, предусмотрены все условия для полноценного отдыха: ванная или душ, туалет, телефон, холодильник, телевизор со спутниковой антенной. Апартаменты, кроме

того, оснастили хорошо оборудованными кухнями, где можно по своему усмотрению приготовить обед или ужин. Это удобно при длительном проживании с семьей.

Подобные новшества продиктовала сама жизнь. Теперь в «Алтае» останавливаются не «ударники колхозного производства», для которых гостиница служила лишь местом самого элементарного ночлега, а совсем другой контингент: искушенные в современном сервисе туристы, деловые люди, руководители крупных фирм... Причем, не только россияне, но и зарубежные гости. У них совсем другие задачи и другие запросы. С учетом этого в гостинице открылись бизнес-центр, кабинеты для переговоров, конференц-залы. Для любителей есть сауна с бассейном, турецкая баня. А тех, кто решил как бы мимоходом подправить здоровье, ожидает прекрасно оснащенный многопрофильный медико-оздоровительный центр, где вам предложат различные программы – от экспресс-обследования до совершенного лечения.

Но Ольга Владимировна Кулешова, будучи по натуре большой выдумщицей, а не только дельным управляющим, пошла в своих преобразованиях куда дальше, чем просто наведение образцового порядка. Взгляните на стены в коридорах. Они превращены в самые настоящие картинные галереи. Причем, любой постоялец может не только полюбоваться репродукциями работ Ван Гога, Сезанна, Клода Моне, Климта и других широко известных импрессионистов, но и купить понравившиеся ему полотна и увезти на память в свой город. Репродукция стоит недорого, но качество отменное – это компьютерная графика. А место проданной займет другая картина, извлеченная из запасников. Их самолично подбирает директор отеля, которая любую зарубежную поездку использует для того, чтобы порыться в каталогах знаменитых музеев и галерей Парижа, Мадрида, Лондона и других европейских столиц.

Любой отель мира стремится иметь фирменный ресторан, не похожий на соседский, а тем более – конкурента. И дело не только в фирменных блюдах. Порой куда привлекательнее сам стиль заведения, его характер, его внутреннее содержание. Вот почему, открывая в «Алтае» ресторан, Ольга Владимировна подчеркивала, что это не ресторан ради ресторана. В Москве теперь в этом нет проблем. «Мы хотим, – убеждала она – создать, прежде всего, культурно-досуговый центр, где можно не только вкусно поужинать, но и расслабиться после напряженного трудового дня, послушать хорошую музыку».

И это блестяще удалось. Кто был на презентации ресторана, никогда не забудет атмосферу дружелюбия, раскованности и гостеприимства, которые царили там с первой и до последней минуты праздничного вечера. А гвоздем программы стал джаз-клуб «Белый рояль».

Почему именно джаз, а не классика, например? – Джаз – это океан чувств, – восторженно поясняет Ольга Владимировна. – Самое ценное в нем – возможность импровизации. Эта музыка высвечивает в людях все самое лучшее. Джаз – это любовь, страсть, темперамент. Он никогда не вызывает агрессии, а, напротив, обличает и объединяет людей.

Теперь джаз-клуб «Белый рояль» знают не только москвичи. Там выступают самые маститые российские и зарубежные джазмены. Такие, как Збигнев Намысловский, Фредерик Белинский и даже суперзвезда Мелба Джойс.

Словом, гостиница «Алтай» встречает свой полувековой юбилей не только обновленной, но и широко известной среди тысяч российских и зарубежных гостей. История гостиницы – это и история гостиничной отрасли, история Москвы. За 50 лет функционирования гостиница «Алтай» принимала гостей, прибывавших в Москву на массовые мероприятия: Всемирный фести-

валь молодежи и студентов, Спартакиады народов СССР, Олимпиады, конкурсы, кинофестивали и др.

Историю делают люди. О них, о старейшинах и ветеранах гостиницы, будет рассказано сегодняшним сотрудникам на праздничном вечере. Даже юбилейный вечер Ольга Владимировна хочет провести с выдумкой



17

и творчеством, по принципу Дня открытых дверей. Гости смогут ознакомиться с архивными материалами, старыми фотографиями, публикациями в периодической печати и, конечно, с перспективами строительства нового гостиничного комплекса. Под руководством Кулешовой ведется выполнение проектных работ. Для желающих посмотреть гостиницу будут проведены мини-экскурсии. На вопрос – зачем ей это надо, Ольга Владимировна ответила: «Молодое поколение должно знать историю города, понимать, какое место в разные периоды занимали гостиницы, как формировалась гостиничная отрасль, почему необходимо развитие и совершенствование индустрии московского гостеприимства. Ведь каждый работник гостиничной отрасли должен

уяснить, что мнение о Москве, о России формируется прежде всего в гостинице, там, где живет турист, где создается неповторимая атмосфера и уют, а потом уже экскурсионные, деловые и другие составляющие пребывания в Москве. Это и есть любовь к своему городу. Поэтому вечер будет нетрадиционный: «Алтай» вчера, сегодня, завтра. 50 лет в истории Москвы». Секрет успеха достаточно прост – люби свое дело, будь уверен в правильности своих решений и реализуй их.

Я убежден, что все будет хорошо. Поручаю тому – полвека на семи ветрах, которые довелось выстоять «Алтаю».

Анатолий ТРОШИН

г. Москва.



■ АВИАКОМПАНИИ

История
авиакомпания

«ЮТэйр» насчитывает без малого 40 лет. В 1967 году было организовано Тюменское управление гражданской авиации, ставшее своеобразным полигоном по внедрению новой авиационной техники, новых методов эффективного ее использования. Здесь проводились государственные испытания вертолета Ми-8, эксплуатационные испытания вертолетов Ми-6, Ми-10К, Ми-26 и самолета Ил-76. Впервые в массовых количествах были освоены контейнерные перевозки грузов на самолетах Ил-76 и пакетные перевозки труб на самолетах Ан-12. Вертолеты были использованы для перевозки на внешней подвеске труб большого диаметра, опор ЛЭП с установкой на место для их монтажа.

Пика в своем развитии Тюменское управление гражданской авиации достигло в 1990 году, когда через его аэропорты было отправлено свыше восьми с половиной миллионов пассажиров, более шестисот тысяч тонн грузов и почты, а налет часов на вертолетах составил около трех с половиной миллионов приведенных часов.

В январе 1991 года Тюменское управление гражданской авиации было реорганизовано в авиакомпанию «Тюменьавиатранс» со статусом производственного объединения, в которое вошло шестнадцать авиационных предприятий. При последующей реорганизации из его состава было выделено шесть объединенных отрядов со статусом государственных предприятий, а Государственное объединение «Авиакомпания Тюменьавиатранс» в октябре 1992 года было преобразовано в открытое акционерное общество «Тюменская авиационная транспортная компания «Тюменьавиатранс». Десять лет спустя она была переименована в ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр». Сегодня «ЮТэйр» занимает лидирующие позиции на рынке пассажирских перевозок в России, входит в четверку ведущих вертолетных компаний мира. По итогам работы в 2005 году авиакомпания стала победителем национальной премии «Крылья России» сразу в двух номинациях.

Рассказывает генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей МАРТИРОСОВ.



«ЮТЭЙР» – ПЕРВОКЛАССНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ОПЕРАТОР

Авиакомпания «ЮТэйр» в своей работе стремится к максимальной открытости и прозрачности. Наша цель – достижение качественно нового уровня обслуживания клиентов, сохранение позиций современного, первоклассного, конкурентоспособного авиационного оператора. Мы последовательно работаем над созданием системы, устойчивой к возможным неблагоприятным сценариям развития экономики как в России, так и за рубежом. Для этого динамично развиваем основные направления деятельности: вертолетные работы в России, за рубежом, а также пассажирские перевозки на внутренних и международных авиалиниях.

Каждое направление имеет четкие стратегические цели и задачи. К примеру, по вертолетным работам – это укрепление занимаемого положения в числе лидеров мирового рынка вертолетных работ, интеграция в мировое вертолетное сообщество, выход на новые мировые рынки, прежде всего – Северной Америки, Юго-Восточной Азии и Европы, сохранение доминирующего положения на российском рынке и освоение новых услуг в рамках наиболее перспективных и доходных видов вертолетных работ.

По пассажирским перевозкам – это закрепление на рынке внутренних авиаперевозок на уровне не ниже третьего места

среди национальных авиакомпаний с долей рынка не менее десяти процентов, достижение десятипроцентного уровня рентабельности, выход на новые рынки внутренних и международных линий, обновление парка воздушных судов.

Если вкратце охарактеризовать среднесрочные цели, то это создание новых технологий применения вертолетов для работ по заказам нефтяных и газовых компаний, повышение мобильности вертолетных групп, освоение и внедрение в эксплуатацию легкого вертолета, упрочение позиций на рынке V.I.P.-перевозок. Мы занимаемся унификацией операционных стандартов и технологий, продвигаем на мировом рын-

ке вертолет Ми-26, расширяем диапазон вертолетных работ. По пассажирским перевозкам стремимся к модернизации сети маршрутов на основе хабов и к созданию системы управления качеством производства на основе стандартов ISO 9000.

Сегодня вертолеты «ЮТэйр» выполняют различные виды работ по всему миру. Авиакомпания входит в число вертолетных операторов – лидеров международного рынка. С 1991 года «ЮТэйр» успешно осуществляет авиатранспортное обеспечение миротворческих миссий Организации Объединенных Наций. Мы имеем официальную аккредитацию в ООН и в 2000 году открыли свое постоянное представительство в Нью-Йорке.

– Можно подробнее рассказать о работе компании за рубежом?

– Всего по зарубежным контрактам в 2005 году было задействовано 47 вертолетов и около 350 специалистов. География вертолетных работ охватывала несколько стран Африки: Конго, Сьерра-Леоне, Либерия, Судан, ЮАР, Кот-д'Ивуар, Эритрея. В 2005 году объем выполненных нами работ вырос на 29 процентов по сравнению с 2004 годом. Продолжаем и в этом году работы в этих странах.

В 2006 году вертолет Ми-26 «ЮТэйр» впервые пересек воздушное пространство Американского континента для выполнения работ на территории Северной и Западной Канады. Мы оказываем услуги по доставке тяжелых крупногабаритных грузов в места разработки и освоения нефтегазовых месторождений.

Для решения своих стратегических задач «ЮТэйр» реализует план создания разветвленной международной сети компаний-операторов вертолетных работ. С 2004 года в ЮАР действует предприятие UTair South Africa, которое занимается ремонтом и техническим обслуживанием вертолетов семейства «Миль», эксплуатируемых в этом регионе, выполняет различные вертолетные работы. Ведется поиск способов увеличения объемов работ UTair South Africa как за счет увеличения количества вертолетов, так и за счет освоения новых видов бизнеса (например, создания учебного центра по подготовке и переучиванию пилотов на вертолеты Ми-8). Занимаемся созданием аналогичных компаний и в других регионах планеты, что позволит наращивать объемы работ за рубежом, осваивать новые их виды. К примеру, в Индии создано дочернее предприятие «ЮТэйр» для обслуживания плавучих буровых.

– «ЮТэйр» еще и крупнейший оператор вертолетных работ в России.

– Безусловно. Доля компании на отечественном рынке составляет около 14 процентов, а в Тюменской области, на которую приходится более трети всего

ежегодно выполняемого в России налета по вертолетным работам, она превышает сорок процентов.

За 6 месяцев 2006 года доходы авиакомпании «ЮТэйр» от выполнения вертолетных работ в России увеличились на 38,9 процента по сравнению с 2005 годом. Увеличение доходов было вызвано привлечением новых заказчиков, выполнением большого объема разовых вертолетных работ, повышением средней стоимости летного часа.

География вертолетных работ «ЮТэйр» определяется территорией основных районов добычи нефти и газа в Западной Сибири: Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа и южная часть Тюменской области, а также территориями Омской, Томской и Свердловской областей. Добиться охвата такой большой площади нам удается за счет базирования вертолетов и станций технического обслуживания в пяти собственных аэропортах. Действуют также мобильные бригады технического обслуживания, мобильные точки топливного обеспечения и базирования вертолетов.

– Авиакомпания «ЮТэйр» выполняет большой объем пассажирских перевозок на внутренних и международных авиалиниях. Как развивается это направление бизнеса?

– «ЮТэйр» входит в пятерку ведущих российских авиаперевозчиков. В 2005 году компания перевезла самолетами 1,8 млн. пассажиров. А по итогам I квартала 2006 г. авиакомпания вышла на второе место по количеству перевезенных пассажиров на внутренних воздушных линиях.

В качестве стратегических задач развития пассажирских перевозок «ЮТэйр» считает важнейшими закрепление на внутреннем рынке не ниже третьего места среди национальных авиакомпаний и достижение десятипроцентного уровня рентабельности. Для этого осваиваем новые рынки, обновляем парк самолетов, модернизируем сеть маршрутов и систему продаж, создаем систему управления качеством производства на основе стандартов ISO 9000, систему подготовки и переподготовки персонала на базе современных международных технологий.

За последние годы с вводом новых линий и оптимизацией сети маршрутов определились основные авиационные узлы авиакомпании: Сургут, Ханты-Мансийск, Тюмень, Самара и Москва. Сеть маршрутов в настоящее время построена так, что все рейсы авиакомпании «приписаны» к одному из этих узлов. За 2005 год число маршрутов на Московском узле достигло 26, что составило 23 процента от общего количества базовых маршрутов. Сеть маршрутов на узлах Сургута и Тюмени остается относитель-

но постоянной. В течение 2006 года долю Московского узла планируется увеличить, в частности, вводится четыре новых маршрута. Нынешнее состояние маршрутной сети – это итог первого этапа модернизации, цель которой – увеличение объемов перевозок, доходности и сокращение издержек. Это будет достигнуто путем сокращения количества рейсов point-to-point, организации более сложной системы стыковочных рейсов через аэропорты-хабы и улучшения стыкуемости сети.

«ЮТэйр» также активно развивает направление бизнес-перевозок – специфический вид авиационных услуг, устойчивый спрос на которые формирует корпоративный бизнес в России. В течение короткого времени авиакомпания добилась права обслуживать высший менеджмент ряда крупных российских и иностранных компаний, представителей органов государственной власти. V.I.P.-перевозки выполняем на самолетах Gulfstream IV-SP, Ту-134, Як-40 и вертолетах Ми-8.

– Что делается в авиакомпании для привлечения пассажиров?

– Все возможное, чтобы полностью выполнять свои обязательства перед ними. Другими словами, мы создаем и развиваем качественный конкурентоспособный продукт, состоящий из ряда элементов. Во-первых, это безопасность полетов – важнейшая задача авиакомпании. Решается она поддержанием норм летной годности воздушных судов и высокого уровня профессиональной подготовки личного состава, а также своевременным ремонтом и обновлением парка воздушных судов.

Во-вторых, это сеть маршрутов, построенная через основные аэропорты, где расписание движения самолетов спланировано таким образом, чтобы сократить время стыковки рейсов для транзитных пассажиров.

В-третьих, регулярность полетов. Мы используем самые современные технологии, чтобы точно соблюдать расписание движения пассажирских самолетов. В прошлом году было выполнено 47034 рейса, регулярность которых составила 89 процентов. Основной причиной задержек была погода. Учитывая, что для регионов, где работает «ЮТэйр», характерны именно неблагоприятные метеорологические условия, показатель регулярности рейсов свидетельствует о высоком уровне готовности и техники, и персонала.

В-четвертых, система тарифов, уровень которых определяется в зависимости от условий путешествия, приобретения билетов и категорий пассажиров. Тарифная политика не только направлена на поступательное увеличение доходов и обеспечение устойчивого финансового



положения авиакомпании, но и гибко учитывает возможности потенциальных пассажиров.

Наконец, сервис и последовательное улучшение его качества на земле и в воздухе. У нас введена трехклассная компоновка для самолетов Ту-154 (бизнес-класс, эконом-комфорт-класс и эконом-класс) и двухклассная для самолетов Ту-134 (бизнес-класс и эконом-класс). Бортовое питание для пассажиров обеспечивает специально созданное подразделение – филиал «ЗапСиб-Кетеринг». Создание цехов бортового питания в аэропортах Сургута, Ханты-Мансийска, Тюмени и Ноябрьска, а также в аэропортах других городов позволяет своевременно обеспечивать вкусным и качественным питанием не только пассажиров «ЮТэйр», но и других авиаперевозчиков.

Пассажиры авиакомпании могут заранее спланировать свои путешествия, получив информацию о расписании, тарифах и специальных предложениях, бронировании авиабилетов по круглосуточно работающему телефону «горячей линии» и Интернет-сайту. Авиакомпания имеет более ста офисов на территории России, где используется нейтральная система продаж Транспортной Клиринговой Палаты. Существует возможность бронировать авиабилеты через международные системы бронирования Gabriel, Amadeus, Galileo и российскую «Сирену». Программа поощрения часто летающих пассажиров СТАТУС позволяет по мере накопления баллов получать награды в виде бесплатных авиабилетов и повышения класса обслуживания. В прошлом году общее количество ее участников увеличилось на 22 процента по сравнению с 2004 годом и составило 47344 человека.

– Каков парк воздушных судов авиакомпании, его техническое состояние?

– Наш парк состоит из 180 вертолетов семейства «Миль» различной грузоподъемности и функционального назначения, в том числе 21 вертолета Ми-26 – самого грузоподъемного в мировой авиации. Совместно с производителями вертолетной техники планомерно реализуем программы по ее совершенствованию и доведению до соответствия международным

стандартам. В 2006 году авиакомпания «ЮТэйр» приобрела 3 вертолета Ми-26, 3 – Ми-8МТВ-1, 2 – Ми-171 и 1 вертолет AS-355N. Авиакомпания рассматривает возможность дальнейшего приобретения легких вертолетов, которые позволяют осваивать новые и повышать эффективность существующих видов работ по мониторингу, а также перевозить пассажиров. Наряду с вертолетами «ЮТэйр» имеет свыше ста самолетов, парк которых постоянно обновляется. Так, в 2005 году приобретены 2 современных турбовинтовых ближне-магистральных самолета ATR-42, призванных поэтапно заменить устаревшие Ан-24 и Як-40 на внутренних региональных линиях.

Самостоятельный бизнес авиакомпании – техническое обслуживание и ремонт авиационной техники. Для его оптимизации и повышения эффективности в конце 2004 года было создано предприятие «ЮТэйр-Техник», которое осуществляет техническое обслуживание и ремонт самолетов в Тюмени (аэропорт Рошино), во Внукове и Сургуте. Кроме того, в структуру ремонтного бизнеса авиакомпании входит авиаремонтное предприятие – ОАО «Завод № 26». Основной вид его деятельности – ремонт вертолетов Ми-8, составляющий более 80 процентов от общего объема производства. Завод также ремонтирует самолеты Ан-2 и вертолеты Ми-2. Освоены технологии ремонтно-восстановительных работ как непосредственно на заводе, так и на базе заказчика.

Инженерно-авиационная служба компании позволяет проводить оперативное и периодическое техническое обслуживание всех типов воздушных судов, находящихся у нас на эксплуатации. А в 2004 году создан специальный вертолетный авиационно-технический комплекс, который имеет сертификаты на выполнение оперативного и периодического технического обслуживания вертолетов Ми-8, Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ, Ми-10К, Ми-26Т. В этом году планируем выполнять оперативное и периодическое техническое обслуживание вертолетов AS-355N, Ми-172, Ми-171.

Комплекс работает практически во всех климатических зонах, во всех регионах мира. В его структуру входят сертифици-

рованные по ФАП-145 подразделения в Тюмени, Ханты-Мансийске, Сургуте, Ноябрьске, Березове, Тобольске, Тазовском, Мысе Каменном, а также за рубежом: в Конго, Либерии, Судане, Кот-д'Ивуаре, Сьерра-Леоне, Эритрее.

ООО «ЮТэйр-Техник», ОАО «Завод № 26», а также центр технического обслуживания ОАО «Коминтеравиа», с которым создан стратегический альянс, авиационно-технический комплекс вертолетов и линейные станции за рубежом составляют единую систему организации поддержания летной годности воздушных судов.

– И последний вопрос, Андрей Зарменович. Есть ли у «ЮТэйр» другие направления бизнеса?

– Мы активно развиваем, например, аэропортовую деятельность, основная задача которой – наземное обслуживание пассажиров, грузов и авиационной техники, обеспечение авиационной безопасности. Собственный аэропортовый бизнес позволяет авиакомпании повышать конкурентоспособность авиатранспортного и вертолетного бизнес-направлений за счет преимуществ базирования в собственных аэропортах, обеспечивает стабильный доход от оказания аэропортовых услуг сторонним компаниям.

Авиакомпания управляет пятью аэропортами: в Ноябрьске, в поселках Мыс Каменный, Тазовский (Ямало-Ненецкий автономный округ), Березово, Игрим (Ханты-Мансийский автономный округ) и Плеханово (Тюмень).

Ежегодные инвестиции в развитие инфраструктуры аэропортов позволили авиакомпании сертифицировать и поддерживать высокий уровень современных стандартов аэропортовой деятельности всех своих филиалов. В 2005 году была реконструирована взлетно-посадочная полоса в аэропорту города Ноябрьска, стоимость строительных работ превысила 140 миллионов рублей. Реконструкция ноябрьской взлетно-посадочной полосы стала первым случаем в истории российской авиации, когда все работы проводились за счет собственных средств частной авиакомпании.

г. Сургут.

По материалам пресс-службы «ЮТэйр».



Мы работаем с энергией!

ТЭМБР  **БАНК**

Коммерческий топливно-энергетический межрегиональный банк реконструкции и развития (открытое акционерное общество). Строгость и осмотрительность позиция ТЭМБР - БАНКА, хранителя капиталов своих клиентов. Стабильность и многолетняя позитивная история партнерских взаимоотношений с клиентом неотъемлемая часть клиентской политики Банка. Залогом успешной деятельности Банка на протяжении 12 лет его работы является высокое качество обслуживания клиентов наряду с абсолютной надежностью, финансовой безупречностью и пунктуальностью в обеспечении интересов своих партнеров по бизнесу.

КОРПОРАТИВНЫЙ БИЗНЕС

Банк предлагает широкий спектр продуктов и услуг, ориентированных на различные категории клиентов, среди которых традиционно центральное место занимают предприятия топливно-энергетического комплекса, с которыми у ТЭМБР-БАНКА сложились теплые и доверительные отношения. Но реалии сегодняшнего дня расширяют отраслевую географию партнеров ТЭМБР - БАНКА, и в настоящее время среди клиентов Банка большое число торговых, транспортных предприятий, строительных корпораций, тесные контакты сложились с ведущими медицинскими и научно-исследовательскими институтами страны.

Сегодня растущие потребности предприятий и организаций не могут быть в полной мере удовлетворены стандартным набором банковских продуктов и услуг. Именно поэтому основой клиентской политики ТЭМБР-БАНКА в 2005 году стал учет индивидуальных особенностей и потребностей каждого клиента.

Закрепление за клиентом персонального менеджера, работающего с предприятиями и организациями одного профиля, позволило сделать индивидуальное обслуживание еще более высокопрофессиональным. Принцип индивидуальной работы позволяет своевременно удовлетворять запросы клиента, внедрять новые виды услуг, не прерывая уровень обслуживания. Через постоянный, конструктивный диалог с клиентами, внимание к их проблемам, профессионализм и своевременность решений Банк приобрел статус надежного партнера для корпоративных клиентов.

УСЛУГИ КОРПОРАТИВНЫМ КЛИЕНТАМ

Расчетно-кассовое обслуживание.

В Банке предоставляется весь комплекс услуг по расчетно-кассовому обслуживанию. Работники Банка оказывают консультационные услуги по вопросам открытия предприятий различных форм собственности, ведения их счетов и осуществления расчетов как на территории РФ, так и за ее пределами.

Банк гарантирует своим клиентам безусловное соблюдение банковской тайны, соответствие качества обслуживания международным стандартам, открытость информации о деятельности банка. Качество, бесперебойность и скорость обслуживания клиентов

обеспечиваются высококвалифицированным персоналом, использующим современное банковское оборудование и информационные технологии.

В рамках сформированной в 2005 г. клиентоориентированной стратегии были проведены изменения существующей организационной структуры Банка, за институтом персональных менеджеров было закреплено выполнение следующих функций:

- обеспечение ежедневного контроля над движением денежных средств по расчетным счетам клиентов;
- выяснение текущих потребностей клиента во взаимоотношениях с подразделениями и службами Банка;
- содействие налаживанию деловых отношений с другими клиентами банка;
- оказание помощи клиенту в техническом оформлении договора с Банком;
- разработка совместно с клиентами структуры их инвестиционного портфеля, а также конкретных финансовых схем по размещению и привлечению денежных средств.

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.

ТЭМБР-БАНК активно расширяет географию своего бизнеса: активно работает с 1996 года филиал в г. Благовещенске, в 2006 году зарегистрирован филиал в г. Владимире.

В 2006 году запущено несколько дополнительных офисов Банка в различных административных округах Москвы и Московской области: СЗАО - ДО «ТУШИНО», ЮАО - ДО «ЛЮБЛИНО». Активно работают дополнительные офисы: в городе Лыткарино ДО «Старатели», ДО «Крост» на северо-западе столицы и ДО «Ленинский проспект» в ЦАО. Все дополнительные офисы оснащены передовыми технологиями, юридическим и физическим лицам в большинстве из них предложены индивидуальные сейфовые ячейки для хранения денег, ценных бумаг и документов, произведений искусства и ценностей в хранилищах, расположенных на территории дополнительных офисов.

Постоянная работа по совершенствованию продуктового ряда, высококачественный банковский сервис и атмосфера доброжелательного делового общения обеспечивают обширные перспективы для развития бизнеса Банка.

НАШИ АДРЕСА:

«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ»

127473, Москва, Делегатская ул., 16/1
тел. (495) 363-44-99, 775-62-82
e-mail: central@tembr.ru

«ЛЮБЛИНО»

109382, Москва, Егорьевский пр-д, д.1, стр.1
тел.: (495) 641-32-14
e-mail: lublino@tembr.ru

ГОЛОВНОЙ ОФИС:

127473, Москва, 1-й Волконский пер., дом 10
тел.: (495) 363-44-99, 775-62-82
e-mail: tembr@tembr.ru

«ТУШИНО»

125371, Москва, Строительный пр-д, д.7*А*, корп.3
тел.: (495) 221-01-16, факс: (495) 221-01-17
e-mail: tushino@tembr.ru

«КРОСТ»

125212, Москва, ул. Адмирала Макарова, д.6, стр.13
тел.: (495) 725-80-99

Лицензия ЦБ РФ № 2764



18 октября 1966 года министром гражданской авиации Е.Ф. Логиновым был подписан приказ № 661 «О проведении эксплуатационных испытаний самолета Ил-62». Приказом предписывалось провести испытания в Московском транспортном управлении гражданской авиации с базированием самолетов в Домодедове и выполнением полетов на аэродромы Хабаровска, Иркутска, Ташкента и Алма-Аты. Для организации испытаний и руководства ими была образована комиссия во главе с начальником Московского управления В.И. Васильевым. Его заместителями назначили заместителя начальника ГосНИИ ГА Р.В. Сакача, заместителя генерального конструктора Г.В. Новожилова и заместителя главного инженера Московского управления И.К. Мулкиджанова. Контроль за выполнением приказа был возложен на заместителя министра гражданской авиации Л.В. Жолудева. Так началась «трудовая биография» будущего флагмана Аэрофлота, который послужил нашей крылатой отрасли сорок лет. Рассказывает один из активных участников освоения этого воздушного судна, заслуженный пилот СССР Николай Иванович ПAVЛЕНКОВ.

Осенью 1966 года на одном из совещаний командно-руководящего состава начальник Московского управления Владимир Иванович Васильев сообщил, что в Домодедовский объединенный авиаотряд поступает новый дальнемагистральный воздушный корабль Ил-62. В то время я занимал должность заместителя командира летного отряда и, как все летчики, конечно же, мечтал переучиться на новую технику. В перерыве, набравшись храбрости, подошел к начальнику управления и попросил включить меня в список на переучивание, на что получил согласие. Вскоре большая группа летных специалистов из разных подразделений Аэрофлота села за парты в 21-м учебно-тренировочном отряде во Внукове, а годом раньше при ОКБ С.В. Ильюшина на Ил-62 были подготовлены два инструкторских экипажа во главе с Н.М. Шапкиным и Б.С. Егоровым, которым предстояло вводить нас в строй.

ОН БЫЛ ФЛАГМАНОМ ОТРАСЛИ

После окончания сборов в УТО была сформирована отдельная авиаэскадрилья по проведению эксплуатационных испытаний самолетов Ил-62 с одновременной летной подготовкой специалистов в аэродромных и рейсовых условиях. Меня назначили командиром этой эскадрильи, заместителем – Л.М. Леванова. Штурманом эскадрильи стал К.С. Израильский, бортинженером В.Л. Венедиктов, инженером Л.С. Венгловский, старшим бортрадистом И.П. Лазуткин. С этого момента началась интенсивная работа по всем направлениям.

Первые маршрутные полеты выполнялись до Новосибирска и обратно, затем приступили к полетам до Хабаровска с промежуточной посадкой в Новосибирске. Ежемесячно, а иногда и чаще проводились совещания, на которых обсуждались проблемы, выявленные в ходе испытаний. Их, надо сказать, было немало.

Казалось бы, какая разница, какой штурвал стоит на самолете, но это не так. Поначалу на Ил-62 были штурвалы, аналогичные штурвалам самолета Ил-18. Однако они оказались неудобными в управлении лайнером нового поколения. Вскоре по рекомендациям пилотов штурвал был заменен.

Остро стоял вопрос и по работе автопилота после того, как в одном из испытательных полетов при его включении в режиме набора на вы-

соте примерно пять тысяч метров самолет резко перешел в режим снижения со значительной перегрузкой. Естественно, автопилот был мгновенно выключен, а самолет потерял значительную высоту. При повторном включении автопилота самолет перешел в резкое кабрирование с перегрузкой и потерей скорости. После проведения испытаний автопилота на земле удалось найти причину такого поведения и в дальнейшем подобных явлений не происходило. Можно себе представить, что было бы, если бы это произошло при полетах с пассажирами.

Другим очень важным вопросом стало освещение пилотской кабины. На государственных испытаниях было одобрено красное освещение приборной доски пилотов. Это, возможно, было хорошо при непродолжительных полетах, однако при длительных ночных рейсах красный свет приводил к преждевременной усталости экипажа. К сожалению, изменить освещение приборной доски удалось лишь через несколько лет.

На совещания по результатам эксплуатационных испытаний неоднократно приезжал Сергей Владимирович Ильюшин, который внимательно выслушивал все замечания и пожелания летно-технического состава и представителей научно-исследовательских организаций, участвовавших в испытательных полетах.

В программе эксплуатационных испытаний были заложены полеты на максимальную дальность и в различных климатических условиях. Поэтому выполнялось множество полетов по замкнутому беспосадочному маршруту в южном и северном направлениях. Одним из таких полетов был полет до Северного полюса и обратно, на максимальную дальность и продолжительность. Для этой цели был сформирован усиленный экипаж в составе пилота-инструктора Б.С. Егорова, командира авиаэскадрильи Н.И. Павленкова, пилота-стажера П.М. Михайлова, штурманов В.В. Олефера и Е.П. Ежова, бортинженера В.Л. Венедиктова и бортрадиста И.П. Лазуткина. Экипаж по договоренности вылетел на военный аэродром в Мурманске. Максимально заправили топливные баки и после отдыха в гостинице ранним утром вылетели в сторону Северного полюса. Полет проходил в хороших метеорологических условиях, материальная часть работала исправно, за исключением того, что при приближении к Северному полюсу на время прервалась связь с землей. Над Северным полюсом развернулись и отправились в обратный путь через Землю Франца-Иосифа и Анадырь. К Домодедову подошли на высоте 12500 метров. Продолжительность полета составила 11 часов 05 минут при остатке топлива шесть тонн. Параллельно с проведением эксплуатационных испытаний шла интенсивная подготовка летного состава в аэродромных и рейсовых условиях. К этому подключились инструкторские экипажи Н.И. Павленкова, Л.М. Леванова и А.Я. Кухоты.

Таким образом, за короткий промежуток времени было введено в

строй и допущено к самостоятельным полетам более десяти экипажей. И уже в августе 1967 года состоялся первый международный технический рейс Ил-62 с пассажирами на борту в Монреаль. Первым командиром корабля, осуществившим на этом самолете полет за границу, был Ю.А. Овсянников, ранее выполнявший международные рейсы из аэропорта Шереметьево на Ил-18.

В июле того же шестьдесят седьмого года в Домодедове состоялся воздушный парад, посвященный 50-летию Октябрьской революции. В нем приняли участие и экипажи самолетов Ил-62, возглавляемые Н.М. Шапкиным и Б.С. Егоровым. Парад прошел с большим успехом, Шапкин и Егоров получили почетные звания «Заслуженный пилот СССР».

После окончания эксплуатационных испытаний к осени 1967 года два Ил-62 были переданы в Шереметьево для выполнения международных полетов. Туда же были переведены восемь полностью укомплектованных летных экипажей, а в Домодедове продолжалась работа по вводу в строй новых экипажей для выполнения внутренних пассажирских перевозок в Хабаровск, а затем в Магадан, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Ташкент, Алма-Ату и Фрунзе.

После успешно проведенных эксплуатационных испытаний и выхода самолета Ил-62 на международные линии самолетом заинтересовались авиакомпании «ЧСА», «Интерфлюг» и «ЛОТ». Подготовку летного состава для них поручили Домодедовскому авиапредприятию, а точнее нашей авиаэскадрилье. Эта работа была выполнена по полной программе.

Хорошо помню апрельский день 1970 года, когда Ил-62 авиакомпании «Интерфлюг» под контролем моего экипажа стартовал из аэропорта Шереметьево на Берлин. Среди провожающих был генеральный конструктор С.В. Ильюшин, на борту находились его заместитель Г.В. Новожилов и высокопоставленные чиновники из Министерства авиационной промышленности. Погода в тот день была прекрасная как в Москве, так и в Берлине, и через два часа полета лайнер приземлился в аэропорту Шенефельд.

Потом мы помогали вводить в строй экипажи Казахского управления гражданской авиации. Первыми из них стали начальник летно-штурманского отдела Данилов и командир эскадрильи Марышев.

В дальнейшем по мере роста количества экипажей и объема перевозок наша отдельная авиаэскадрилья вошла в состав 211-го летного отряда, который продолжил эксплуатацию Ил-62 под руководством Д.С. Демина. Заместителем командира отряда в то время был Г.И. Хрущев, начальником штаба – А.С. Слободян, старшим штурманом – В.И. Станиславский, старшим бортмехаником – С.Г. Брайнин, старшим инженером – Л.С. Венгловский, пилотом-инструктором – П.П. Иванов.

Впоследствии мне довелось переучиться на сверхзвуковой самолет Ту-144, затем поработать в Госавианадзоре СССР, Министерстве гражданской авиации, а после распада Советского Союза – в Межгосударственном авиационном комитете. Но годы, связанные с освоением и полетами на Ил-62, навсегда отложились в памяти.
г. Москва.

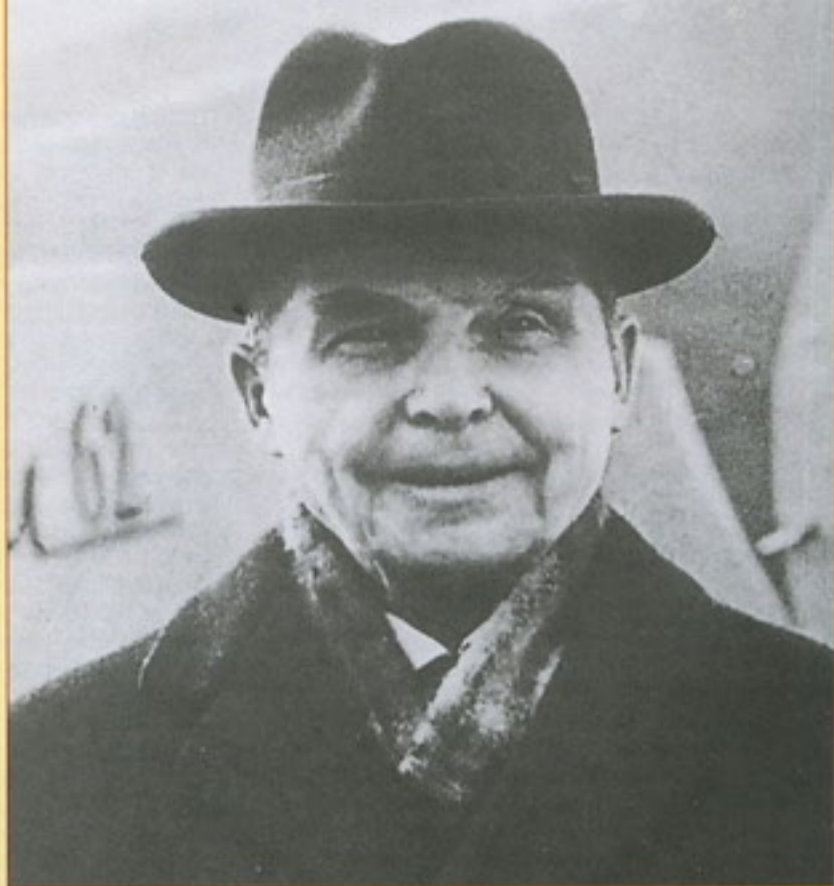


Группа первопроходцев Ил-62 во главе с Г.В. Новожиловым (второй справа).

Фото из личного архива автора.

■ ДАТА С приходом реактивной техники в отечественную гражданскую авиацию начало стремительно расти число пассажиров воздушного транспорта. За десятилетие – с 1956 по 1966 год – количество людей, пользующихся услугами Аэрофлота, увеличилось в пятнадцать раз! Но если для перелетов на средние расстояния и по местным воздушным линиям предоставлялся целый набор воздушных судов – от поршневого Ил-14 до турбовинтового Ан-24, то для дальних маршрутов выбор оказывался куда более ограниченным.

Наш первый реактивный самолет Ту-104 не обеспечивал дальность более 3500 километров. Турбовинтовой Ту-114 был способен покрывать большие расстояния, но по уровню шума, вибрации и комфорта не мог конкурировать с западными самолетами.



КАК СОЗДАВАЛСЯ

Для обслуживания Аэрофлотом дальних авиалиний, тем более в такой протяженной стране, как наша, требовалась новая крылатая машина – скоростная, всепогодная, вместительная. ОКБ, возглавляемое Генеральным конструктором, академиком Сергеем Владимировичем Ильюшиным, такой самолет-марафонец создало. Сорок лет назад, осенью 1966 года, дальнемагистральный турбореактивный лайнер Ил-62 начал эксплуатироваться на самых протяженных трассах Аэрофлота.

При проектировании самолета конструкторы стремились использовать лучшие технические и научные достижения отечественной и мировой авиационной, радиоэлектронной и других отраслей промышленности. Впервые широко примененная на этой машине система переменного тока позволила снизить вес электрооборудования более чем на 400 килограммов. Внедрение сплавов титана в конструкцию Ил-62 уменьшило вес самолета на 600 килограммов. Ветераны конструкторского коллектива вспоминают, что когда в 1960 году приступили к разработке проекта будущей машины, много времени и внимания уделили выбору компоновочной схемы, в частности, размещению силовой установки в кормовой части фюзеляжа.

Транспортировка секций фюзеляжа самолета по Москве-реке.

Ил-62

Такого же варианта придерживались в то время ведущие самолетостроительные фирмы Франции и Великобритании, в отличие от авиастроителей США, предпочитавших схему «двигатели на пилонах под крылом». Генеральный конструктор, ревностно следивший за всеми этапами создания лайнера (в ОКБ по сей день вспоминают его фразу: «Ил-62 сугубо моя машина!»), принял, вопреки сомнениям коллег-скептиков, однозначное решение – устанавливать все четыре двигателя в хвосте, попарно в совмещенных мотогондолах.

Для этого у него были свои резоны, и прежде всего, комфортность многочасового пребывания пассажиров в салоне. При установке двигателей в хвостовой части неизбежный шум при их работе меньше беспокоит воздушных путешественников и экипаж, что необходимо учитывать авиаинженеру пассажирской машины. Шумовое воздействие – фактор существенный при выборе компоновочной схемы, но не единственный. Имелись и другие доводы в

пользу размещения силовой установки в кормовой части самолета.

В этом случае при изменении режима работы двигателей или при отказе одного из них устойчивость и управляемость корабля нарушаются незначительно, так как турбины находятся близко к продольной оси. Подобное расположение выгодно и для аэродинамики воздушного судна – можно получить чистое крыло, обеспечивающее высокую «летучесть» самолета на крейсерских режимах и при больших скоростях. Становится также легче использовать эффективную механизацию крыла, гарантирующую хорошие взлетно-посадочные характеристики нового Ила. К тому же передняя кромка стреловидного крыла получила, по рекомендации ученых, два наплыва («клюва»), улучшивших аэродинамические качества машины.

Размещение силовой установки на хвосте позволило уменьшить площадь горизонтального оперения. В системе управления применена простая безбустерная проводка всех тяг рулевых поверхностей, кроме руля направления. Стабилизатор устанавливался на различные углы атаки, упрощая самолетовождение. В дополнение лайнер получил ВСУ ТА-6, обеспечивающую работу систем самолета, включая кондиционирование, во время стоянки на земле. Устройства наддува и подготовки воздуха обеспечивают на высоте полета 13000 метров условия в салонах, соответствующие барометрической высоте 2400 метров. Две взаимодублирующие системы кондиционирования поддерживали нормальные условия в кабине: за час они 32 раза обновляют воздух в самолете.

Удаление двигателей от находящихся в крыле керосиновых баков, расположение горячих частей турбин за пределами герметичной кабины устраняют опасность воспламенения топлива при пожаре в мотогондолах. Высокое расположение воздухозаборников за крылом значительно уменьшает возможность попадания с ВПП посторонних предметов, повреждающих лопасти компрессоров при рулении, взлете и посадке, устраняет опасность удара о землю крайних гондол при внезапном крене вблизи полосы из-за порывов бокового ветра или в условиях атмосферной турбулентности. При вынужденной посадке с убранными шасси уменьшается возможность повреждения двигателей и возникновения пожара, так как при этом гондолы не касаются земли.



К этому времени отечественные моторостроители создали мощные и экономичные турбореактивные двигатели для гражданской авиации, обеспечивающие значительный прирост тяги и, как следствие, увеличение крейсерских скоростей пассажирских самолетов. Выбор Ильюшина остановился на НК-8 с тягой 9,5 тонны, готовившемся к серийному выпуску на Казанском моторостроительном производственном объединении. В дальнейшем надежность этих «движков» породила у пилотов характерное присловье: «Сколько раз нажмешь на кнопку, столько раз все работает».

Примечательно, что создатели НК-8 учли требования эксплуатационной технологичности Ил-62. У каждой гондолы снизу имеются большие створки, открывающие доступ ко всем основным агрегатам и трубопроводам, впервые специально сосредоточенным в нижней части двигателя. Также впервые в нашей стране на крайних двигателях было установлено реверсивное устройство.

Большое внимание уделено удобству пребывания пассажиров на борту. Как уже отмечалось, уровень шума в салонах был незначителен. Кресла оказались удобными и отличались малым весом. Ил-62 имел достаточно современный интерьер, скрадывавший неблагоприятное впечатление от так называемого «тоннельного эффекта», вызванного большой протяженностью фюзеляжа (почти пятьдесят метров в длину), позволившего разместить в двух салонах 186 посадочных мест.

Для устойчивой центровки пустого самолета и предотвращения его опрокидывания на хвост нашли остроумное решение – ввели хвостовую опору шасси в виде убирающейся штанги с небольшим колесом на конце. Это позволило облегчить погрузку и разгрузку самолета, дало возможность разместить основное оборудование, связанное с двигателями, рядом с ними.

Из иностранных заказчиков самолетом Ил-62 на исходе 1967 года первой заинтересовалась компания «ЧСА», намечавшая открыть регулярное беспосадочное сообщение с Северной Америкой. Она поставила вопрос о приведении характеристик лайнера в соответствие с требованиями ИКАО. Вопросы касались безопасности полетов при отказе одного или двух двигателей, резервирования систем навигации и связи для надежного вывода самолета по приборам в точку посадки, а также обеспечения покидания салона пассажирами при аварийном приземлении.

Последнее требование вызвало необходимость увеличения размеров входных дверей и установки наддувных аварийных трапов. Оба условия затрагивали конструкцию фюзеляжа, их выполнение оказалось наиболее трудоемким. В короткий срок разработали чертежи увеличенных люков с измененной кинематикой их открытия. Это позволило с 13-го серийного самолета реализовать новшества в производстве. После выполнения доработок самолету Ил-62 был выдан Сертификат летной годности.

Ил-62 выпускался серийно с 1966 по 1973 год Казанским авиационно-производственным объединением имени С.Горбунова (выпущено 97 машин), пока его не сменил более экономичный, с мощными двигателями Д-30КУ, модифицированный Ил-62М (изготовлено 193 самолета). Эти работы, начатые С.Ильюшиным, заканчивал назначенный на должность Генерального конструктора Г.Новожилов. Модификация, помимо установки новых двигателей, включала также размещение в хвосте дополнительного топливного бака емкостью 5000 литров, установку усовершенствованной ВСУ ТА – 6А, усиление конструкции

Параметр	Ил-62	Ил-62	Ил-62М
Число двигателей	4	4	4
Тип двигателей	НК-8	НК-8-4	Д-30КУ
Взлетная тяга двигателей, даН	9 500	10 500	11 000
Сухая масса двигателя без реверса, кг	—	2 200	2 300
Площадь крыла, кв.м	279,55	279,55	279,55
Взлетная масса, т	160	161,6	165
Число членов экипажа	5	5	5
Число пассажиров	168...186	168...186	168...186
Максимальная коммерческая нагрузка, т	23	23	23
Техническая дальность полета: максимальная (до полного выгорания топлива), км	9 750	10 000	11 050
с максимальной коммерческой нагрузкой, км	—	7 550	8 300
Крейсерская скорость полета, км/ч	850	850	870
Посадочная скорость, км/ч	285	265	265
Длина разбега (при стандартных условиях), м	—	2 930	2 250
Длина пробега (при стандартных условиях), м	—	1 000	—
Стадия освоения	серия	серия	серия

планера, смену интерьера с использованием закрытых багажных полок. Несколько десятков самолетов в компоновке «Салон» было изготовлено и подарено главам зарубежных государств.

В «биографии» этого лайнера есть особая страница, связанная с открытием им в июле 1968 года полетов между Москвой и Нью-Йорком. В одном из репортажей тех дней, опубликованном в популярнейшем заокеанском иллюстрированном еженедельнике «Лайф», говорилось:

«... открытие прямого воздушного сообщения между Москвой и Нью-Йорком сдерживалось тем, что русские хотели иметь свой собственный самолет, который мог бы конкурировать по комфорту и скорости с западными реактивными лайнерами. Турбовинтовой, средней дальности самолет Ил-18, «рабочая лошадь», как его называют в аэропортах Восточной Европы, не мог этого сделать, но Ил-62 может... Конечно, появление Ил-62, по всей видимости, означает окончание

зависимости Аэрофлота от переделанных военных самолетов... Как во многих областях меняющейся советской экономики, руководители Аэрофлота со всей серьезностью хотят делать деньги».

Этому тексту почти сорок лет, но как актуально!

На Ил-62М с бортовым номером 86614 был совершен также исторический перелет из Москвы через Северный полюс в Америку по знаменитому чкаловскому маршруту. Полет состоялся в июне 1975 года. Лайнер доставил на торжества в Ванкувере по случаю открытия монумента в честь первого в мире перелета из СССР в США через Северный полюс В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова и А.В. Белякова советскую делегацию. Перелет имел большой политический и технический резонанс.

В.БЕЛИКОВ

г. Москва.

Отдел
механизации
крыла конструкторского
бюро.



Недавно спецслужбы Великобритании сообщили о предотвращении крупнейшего теракта в Лондоне. Как сообщил британский телеканал ITV, террористы Аль-Каиды готовились направить самолеты на высотные здания в столице королевства, на аэропорт Хитроу. Сегодня все мировое сообщество озабочено проблемой предотвращения терроризма на воздушном транспорте. В связи с этим большой интерес представляет опыт создания институтов (органов управления и правил информационно-поисковых систем), основанных на персональных данных о пассажирах.

Protection) для проверки данных по международным рейсам (в/из страны);

• Центр по предупреждению терроризма (TSC/Terrorist Screening Center) под управлением Федерального бюро расследований (FBI/Federal Bureau of Investigation) для формирования консолидированной террористической базы данных (TSDB/Terrorist Screening Database).

Для проверки данных по пассажирам внутренних рейсов функционирует автоматизированная информационно-аналитическая система «Безопасный полет» (Secure Flight), которая заменила аналогичные по функциям системы предварительной проверки пассажиров CAPPS II и CAPPS I (Computer-Assisted Passenger Pre-screening System). Еще ранее, в 1994 г., на средства Федеральной авиационной администрации (FAA/Federal Aviation Administration) была разработана и внедрена авиакомпанией Northwest Airlines система CAPS (Computer-Assisted Passenger Screening) для выявления пассажиров, относящихся к категории высокого риска, и которые (особенно багаж) должны быть более тща-

работанных вскоре после трагических событий, представленных ниже в хронологическом порядке.

Так, 26.10.2001 Президент США подписал Закон о патриотизме – USA PATRIOT Act (Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools Required to Intercept and Obstruct Terrorism Act), который дословно можно перевести как «Закон, объединяющий и укрепляющий Америку, обеспечивающий предоставление необходимых средств для пресечения и недопущения актов терроризма» (срок действия закона истек в 2005 г. и был продлен решением Конгресса в начале 2006 г., невзирая на протесты общественности).

Этот закон дал широкие права государственным органам США (министерствам, управлениям, агентствам, службам и т.п.) по контролю за финансовыми операциями, проведению секретных расследований без судебного постановления, электронному наблюдению (прослушиванию), задержанию подозреваемых в террористической деятельности лиц без предъявления официальных обвинений, негласной высылке иностранцев за пределы страны и т.д. Этот закон дополнял и



ВОЗДУШНЫЙ ТЕРРОРИЗМ:

МОЖНО ЛИ ПРЕДУПРЕДИТЬ ТРАГЕДИЮ?

В правительственные органы различных стран мира (США, Канада, Великобритания, Австралия, Китай, Корея, Мексика, страны ЕС и др.) стремятся как можно раньше и желательно в режиме интерактивного (online) доступа собрать (получить) предварительную информацию о пассажирах (API/Advanced Passenger Information), вылетающих из и прибывающих в страну, а также перемещающихся в пределах страны на воздушном транспорте, проанализировать эту информацию, сверить ее со списками лиц, находящихся под наблюдением в связи с террористическими действиями (Terrorist Watch List и др.), другими списками (например, No Fly) и базами данных (паспортными, криминальными, разведывательными и др.) различных учреждений.

ИКАО в 2005 г. разработала Рекомендованную Практику для систем, использующих эту информацию, а совместно с ВТО (Всемирной таможенной организацией) и ИАТА (Международной ассоциацией воздушного транспорта) – стандарт передачи этих данных на базе протокола UN/EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Trade), который ранее (в начале 90-х гг.) был создан совместно усилиями США, Австралии и Новой Зеландии (US/EDIFACT).

Конечными целями анализа предварительной информации о пассажирах могут являться: недопущение вылета подозреваемых лиц за пределы страны или въезда в страну, контроль за перемещением таких лиц в пределах страны, более тщательная предполетная проверка (досмотр, осмотр, опрос) пассажира и багажа (Profiling, Screening) при прохождении регистрации в аэропорту, недопущение воздушного судна к прилету и даже пролету над территорией государства.

1. Институты и информационно-поисковые системы в США

В настоящее время три вновь созданных правительственных учреждения США имеют прямое отношение к обеспечению предварительной проверки данных о пассажирах:

• Управление по обеспечению безопасности перевозок Министерства внутренней безопасности США (TSA/Transportation Security Administration, DHS/Department of Homeland Security) для проверки данных по внутренним рейсам;

• Бюро таможенной и пограничной защиты в составе DHS (CBP/Bureau of Customs and Border

Protection) для проверки данных по международным рейсам (в/из страны);

• Центр по предупреждению терроризма (TSC/Terrorist Screening Center) под управлением Федерального бюро расследований (FBI/Federal Bureau of Investigation) для формирования консолидированной террористической базы данных (TSDB/Terrorist Screening Database).

Для проверки данных по пассажирам внутренних рейсов функционирует автоматизированная информационно-аналитическая система «Безопасный полет» (Secure Flight), которая заменила аналогичные по функциям системы предварительной проверки пассажиров CAPPS II и CAPPS I (Computer-Assisted Passenger Pre-screening System). Еще ранее, в 1994 г., на средства Федеральной авиационной администрации (FAA/Federal Aviation Administration) была разработана и внедрена авиакомпанией Northwest Airlines система CAPS (Computer-Assisted Passenger Screening) для выявления пассажиров, относящихся к категории высокого риска, и которые (особенно багаж) должны быть более тща-

После катастрофы рейса TWA800 (июль 1996 г.) была назначена Комиссия для изучения состояния авиационной безопасности. Комиссия рекомендовала всем авиакомпаниям использовать систему CAPS при условии, что профайлинг не базируется на критериях сомнительного характера с точки зрения конституции, таких, как раса, религия или национальное происхождение граждан США. С января 1998 г. системы CAPS, каждая из которых управлялась авиакомпанией самостоятельно, стали внедряться в других авиакомпаниях. Впоследствии все эти системы были выведены из-под управления со стороны авиакомпаний, а контроль был передан государственным органам.

Пассажиры, вылетающие из страны и прилетающие в страну (в том числе экипажи и лица, сопровождающие груз на грузовых рейсах), проверяются с помощью Информационной системы сбора предварительной информации о пассажирах и ее обработки (APIS).

Необходимость в APIS впервые была осознана в США, как средство упрощения (рационализации) иммиграционного процесса для международных перевозок из-за рубежа в США. Система APIS была внедрена в 1988 г. на добровольной основе для перевозчиков, однако после событий 11 сентября 2001 г. стала для них обязательной и касаться не только пассажиров, прилетающих в страну, но и вылетающих, а также пролетающих в воздушном пространстве над США (это относится как к регулярным, так и к чартерным пассажирским рейсам).

Законодательно эти действия государственных органов оформлены рядом федеральных законов, раз-

ужесточил ранее принятые в США законы и регулирующие правила, в частности, Закон о национальной безопасности 1947 г. (National Security Act), приведший к созданию Совета по национальной безопасности (NSC/National Security Council) и ЦРУ, Закон о контрразведке 1978 г. (Foreign Intelligence Surveillance Act) и другие.

В частности, в Законе о патриотизме было указано на необходимость расширения и ужесточения правил порядка въезда в страну, введения в практику иммиграционных и визовых служб (в стране и за рубежом) машиносчитываемых паспортов и других документов, надежно защищенных от несанкционированного доступа, изучения и последующего использования сканирующих систем для биометрической идентификации личности с доступом к автоматизированным базам данных ФБР по отпечаткам пальцев и т.д.

19.11.2001 был подписан Закон об авиационной и транспортной безопасности (Aviation and Transportation Security Act). В соответствии с этим Законом в составе Министерства транспорта было создано Управление по обеспечению безопасности перевозок (TSA), которое стало преемником FAA по решению проблем, связанных с авиационной безопасностью.

14.05.2002 был подписан Закон о повышении безопасности границ и реформировании визового въездного режима (Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act).

26.06.2002 главы государств «большой восьмерки» (G8) впервые после событий 9 сентября 2001 г. встретились в Канадаскисе (Канада) на свой саммит и подписали, в числе прочих документов, Соглашение «О совместных действиях G8 по транспортной безопасности» (Cooperative G8 Action on Transport Security), в котором стороны намерены «внедрить как можно быстрее общие глобальные стандарты, основанные на стандарте UN/EDIFACT, для сбора и передачи предварительной информации о пассажирах» в целях усиления борьбы с международным терроризмом.

11.09.2002, ровно через год после трагедии, вступили в силу новые регистрационные требования для не граждан США из Ирака, Ирана, Сирии, Ливана и Судана, предложенные Генеральным прокурором США еще 31.10.2001, требующие от этих лиц отпечатки пальцев, фотографии и другие данные до прибытия в США. На сегодняшний день эти требования выставлены для граждан из 27 стран.

26.11.2002 был подписан **Закон о национальной безопасности** (Homeland Security Act), который предусматривал создание в Правительстве нового Министерства внутренней безопасности (DHS). В составе DHS создан Директорат пограничной и транспортной безопасности (BTS/Border and Transportation Security Directorate), а Управление TSA переведено в DHS из Министерства транспорта.

В состав DHS в настоящее время вошли **22** федеральные службы (из почти **130**, имеющих отношение к вопросам национальной безопасности), **183** тысячи человек персонала с общим бюджетом в размере **\$33,8 млрд** (на 2005 г.). DHS отвечает не только за контроль за въезжающими в США иностранцами и проверку их статуса, но и за подготовку страны к возможным террористическим атакам: информирует с помощью Консультационной системы (HSAS/Homeland Security Advisory System) правительство и население об уровне угрозы нападения от «зеленого» до «красного». Кроме того, на DHS возложена ответственность за обеспечение соответствующих служб техникой и оборудованием, инструкциями и руководствами, обучение персонала и т.д.

Создание этого министерства является примером самой значительной административной реструктуризации после окончания Второй мировой войны. Главными врагами США становятся террористические организации, а на DHS стала возлагаться вся деятельность по координации остальных **14** разведывательных и контрразведывательных организаций и их подразделений (от ЦРУ и ФБР до Министерства финансов) в борьбе с терроризмом.

01.05.2003 для обеспечения всех разведывательных институтов федерального правительства единой информацией создается Объединенный центр по предотвращению террористических угроз (TTIC/Terrorist Threat Integration Center), управляемый ЦРУ.

16.09.2003 было объявлено о создании еще одного Центра защиты от терроризма (TSC/Terrorist Screening Center), в котором должна консолидироваться вся информация из «террористических списков» (Terrorist Watchlists), т.е. списков лиц, находящихся под наблюдением в связи с террористическими действиями.

До создания такого центра в стране действовало множество различных центров, в каждый из которых поступали «свои» террористические списки. Центр TSC, который управляется ФБР при поддержке со стороны DHS, Госдепа и ЦРУ, начал работать с 01.12.2004. Информация этого центра, как единая унифицированная база данных, доступна в режиме реального времени для тысяч следователей, агентов и других государственных служащих (посольств, сотрудников аэропортов, осуществляющих предполетный досмотр пассажиров и багажа), которые работают в интересах обеспечения безопасности на территории США и в мире. Эта база данных объединяет знания и данные ФБР, Министерств юстиции и внутренней безопасности, разведывательных учреждений, Государственного Департамента с его базой данных из TIPOFF-program (Программы учета подозрительных лиц), которая в настоящее время содержит около **120 тысяч** имен потенциальных террористов (февраль 2004 г.).

Система поиска данных в базе данных TIPOFF первоначально по заказу Государственного Департамента была разработана фирмой **Analysis Corporation** (Fairfax, штат Virginia), а в 2002 г. совместно с фирмой **Business Object** (BO) была создана новая версия TIPOFF-program, расширяющая возможности предыдущей версии за счет использования WEB-платформы (патентованного продукта BO «WebIntelligence») при формировании запросов с помощью простого web-браузера. Теперь, например, федеральные службы могут сравнивать информацию из анкет US Visa (программа US VISIT, см. ниже) с данными из TIPOFF для предотвращения въезда потенциальных террористов в США.

В структуре DHS создано еще одно новое подразделение Информационного анализа и защиты инфраструктуры (IAIP/Information Analysis and Infrastructure Protection), что позволит осуществлять анализ информации для защиты наиболее критических объектов от террористических актов. Создание TTIC и IAIP обеспечивает слияние всей разведывательной информации (в том числе базы данных TIPOFF) в одно место из

различных подразделений, доступ к этим данным для проведения анализа.

31.09.2003 в аэропортах и морских портах страны DHS было начато внедрение так называемой «Технологии проверки статуса для гостей и иммигрантов США» (программа **US-VISIT/Visitor and Immigrant Status Indicator Technology**) как первого шага на пути внедрения интегрированной автоматизированной системы, которая должна функционировать на всех этапах — до въезда, во время контроля на границе при въезде и на выезде из США.

В рамках программы US-VISIT действуют множество информационных систем, в том числе Межведомственная система пограничного контроля (IBIS/Interagency Border Inspection System), в составе которой находятся базы данных **21** ведомства США, включая Бюро таможенной и пограничной защиты (CBP), с которыми сравниваются данные из электронных манифестов по пассажирам и экипажам, поступающие из системы **APIS**. Получаемые с помощью APIS данные проверяются, в том числе по базе данных правоохранительных служб, управляемой Национальным информационным центром по правонарушениям (NCIC/National Crime Information Center), а также по базе данных Министерства финансов, содержащей другую информацию о правонарушениях в части налоговых неуплат и т.д. (TECS/Treasury Enforcement Communication System).

Эта новая технология обеспечивает проверку биометрической информации, а также биометрических данных на основе цифровых/печатных фотографий и цифровых/чернильных отпечатков пальцев для всех иностранцев, посещающих США, имеющих не иммигрантские визы, вне зависимости от страны отправления.

С помощью программы US-VISIT ежегодно будут проверяться данные по примерно **300 млн чел.** (по информации за 2002 г.), в том числе по прибывающим воздушным транспортом — **36,7 млн чел.** К сентябрю 2004 г. DHS развернуло эту программу в **115** международных аэропортах (всего таких аэропортов **424**) и **15** морских портах (всего портов **360**). На внедрение этой системы только в аэропортах Конгресс США выделил **\$368 млн.**

К гражданам из **27** стран мира (в основном европейских, а также из Австралии, Новой Зеландии, Японии, Сингапура и Брунея) эта технология не применялась, и они могли пребывать до 90 дней в США без наличия виз (действует так называемая Программа отказа от визового режима, **Visa Waiver Program**). Однако с 26.10.2004 от граждан этих стран потребовали иметь машиносчитываемые паспорта (MRP/Machine Readable Passport), чтобы въезжать в США без наличия виз.

27.08.2004 создан Национальный контртеррористический центр (NCTC/National Counter-Terrorism Center) с целью выявления и предотвращения транснациональной террористической деятельности «против территории, народа и интересов США», анализа, интеграции и распространения информации о такой деятельности среди соответствующих правительственных учреждений, властей страны и штатов и т.д. (полное описание функций излагается на трех страницах). Этот центр создан на основе и для замены TTIC (см. выше). Центр отвечает, в том числе, за подготовку ежедневного доклада для Президента США и других высших руководителей страны о террористических угрозах.

17.02.2005 впервые в истории разведки США Дж. Буш объявил о назначении в состав своего Кабинета министров нового члена — **Директора национальной разведки** (National Intelligence Director), который наделяется полнотой власти сделать **все 15** разведывательных учреждений интегрированной объединенной структурой, распределяя единый, выделенный Конгрессом, бюджет; координировать их работу, удалив все существующие барьеры для выполнения совместной деятельности; установить общие стандарты по сбору и распределению информации и т.д. О введении такой новой должности, сразу же названной в СМИ «Царь разведки» (Intelligence Czar), было объявлено общественности еще в начале августа 2004 г.

Федеральные расходы на обеспечение безопасности страны в 2001 г. составили **\$17 млрд**, в 2002 г.

— **\$29 млрд**, в 2003 г. — **\$38 млрд**. Власти штатов на эти же цели затратили около **\$10 млрд**, а муниципалитеты городов — **\$4,6 млрд**. Частный бизнес в среднем инвестировал в обеспечение своей безопасности около **\$55 млрд**, а через год после 11.09.2001 увеличил эти вложения на 50–100%. Ежегодно на внедрение только систем проверки пассажиров и багажа в аэропортах США тратится **\$5 млрд**, однако до сих пор отсутствует эффективно работающая система обнаружения взрывчатых веществ (одна установка стоит около **\$1 млн.**). По оценке Управления по обеспечению безопасности перевозок (TSA) для оснащения аэропортов соответствующим оборудованием потребуется **\$3 млрд**. По данным Ведомства по вопросам управления и бюджета администрации Президента (Office of Management and Budget) в 2004 г. расходы на нужды национальной безопасности составили **\$46 млрд**, или около 0,4% ВВП США.

После утверждения DHS в прошлом году (07.04.2005) новых «Правил электронной передачи данных манифестов по пассажирам и экипажу для судов и самолетов» (Electronic Transmission of Passenger and Crew Manifests for Vessels and Aircraft), система APIS стала базироваться на **10** стандартных полях данных, включенных в специальную зону машиносчитываемых паспортов (MRP), а также двух дополнительных полей данных: страна проживания для всех не резидентов и адрес первой «ночевки» в США, отсутствующих в MRP, вносимых при регистрации вручную или заранее различными способами. Если в настоящее время эту информацию необходимо доставлять в Бюро таможенной и пограничной защиты (CBP) за **15** минут до отправления рейса, то в скором времени DHS намерено установить новый срок: данные должны быть отправлены авиакомпанией за **60** минут до вылета, что вызывает множественные протесты со стороны как американской, так и европейской ассоциаций перевозчиков (ATA/Air Transport Association of America, AEA/Association of European Airlines).

В дальнейшем DHS намерено ужесточить правила использования MRP для въезда пассажиров в США, позволяющие осуществлять биометрическую идентификацию личности (лицо в трехмерном изображении в качестве основной и обязательной биометрической характеристики, радужную оболочку глаза или отпечаток пальца — в качестве факультативной). Основой для этих нововведений служат технические требования, которые в 2005 г. вошли в документ ИКАО Doc.9303 (шестое издание части I «Машиносчитываемые паспорта»). Из 189 государств — членов ИКАО в 110 странах уже выпускают MRP, а 40 государств намерены к концу 2006 г. выпускать «электронные» паспорта с записанными на бесконтактных чипах биометрическими данными их владельцев с защитой от несанкционированного изменения. Еще ранее решение о введении биопаспортов было принято на встрече в Париже в мае 2003 г. министров внутренних дел **G8** со сроком внедрения в конце 2005 г.

В целом, более четырех лет потребовалось, чтобы сделать **основные** шаги к созданию четкой и жесткой системы обеспечения безопасности в пределах территории США и на всех границах — воздушных, морских и сухопутных, выполнить основные рекомендации «Комиссии 9/11» (см. ниже). В частности, в последнее время особую тревогу властей вызывает относительная «прозрачность» границы с Мексикой и Канадой (всего имеется **180** наземных пунктов пересечения границы). Если граница с Мексикой давно контролируется полицией и спецслужбами для сдерживания наплыва в основном нелегальных иммигрантов, то 5 тыс. км границы с Канадой «охраняют» всего около 4 тысяч человек.

Очень много усилий уделяется реструктуризации органов управления, сбору и анализу информации, связанной с безопасностью, для принятия вовремя верными эшелонами власти качественных решений. Работа в этом направлении не прекращается, так как сохраняется угроза совершения террористических актов.

(Продолжение следует)

Е. ДРОЗД,

старший советник президента ТКП,
кандидат технических наук

г. Москва.



«ФИРМА АККО» ПОСТРОИЛА ЗАВОД

На днях неподалеку от терминала-1 международного аэропорта Шереметьево произошло событие в своем роде знаменательное. «Фирма АККО» – по сути дела крупнейший в России разработчик и производитель кресельного оборудования в торжественной обстановке ввела в строй первую очередь своего завода по изготовлению интерьеров гражданских самолетов. Новое предприятие будет серийно производить самое современное кресельное оборудование, цифровые интерактивные системы развлечения пассажиров для воздушных судов отечественного и зарубежного производства. Рассказывает генеральный директор «Фирмы АККО» В.А. ГЛЫБИН.

Владимир Анатольевич, журнал уже неоднократно писал о деятельности «Фирмы АККО». Последняя публикация была около двух лет назад, когда строительство завода находилось еще в начальной стадии. Тогда стояли лишь стены заводского корпуса, да нудный осенний дождь размывал перекопанную территорию вокруг. Сегодня здесь словно бы «уголок Европы»: эlegantное здание, которое и на завод-то не похоже, аккуратные подъездные дорожки, газоны. Ввод в строй собственного мощного производства для фирмы – это действительно большое событие, ведь вы готовились к нему много лет, не так ли?

– Именно так. «Фирма АККО» существует без малого полтора десятка лет и специализировалась в основном на ремонте кресел и переоборудовании пассажирских салонов самолетов. Но при этом мы всегда мечтали о создании новых, конкурентоспособных на рынке авиационных кресел и делали для этого в общем-то немало. Ведь, если говорить об услугах на борту самолета, то, бесспорно, удобное размещение во время перелета для большинства пассажиров имеет главенствующее значение. Особенно, если рейс длительный. Эксперты вообще считают, что от того, насколько комфортно чувствовал себя пассажир во время предыдущего полета, зависит и его выбор авиакомпании для следующего, иными словами: предыдущий опыт «покупает» новый билет.

Надо сказать, что авиационное кресло – конструкция весьма сложная и должна соответствовать очень жестким требованиям. На мировом рынке производством кресел занимаются такие известные фирмы, как «B/E AEROSPACE», «WEBER», «SICMA», «RECARO», «AVIOINTERIORS». Все они выпускают отличные кресла, но и цена этих кресел немалая. Далеко не каждой российской авиакомпании, собирающейся заняться обновлением интерьеров своих самолетов, такие затраты по силам, особенно,

если помнить о таможенных налогах и сборах. «АККО» много лет работала над глубокой модернизацией кресел отечественного производства, переоборудовала ими не один десяток самолетов ОАО «Аэрофлот» и некоторых других отечественных перевозчиков. Так накапливался опыт, позволивший нам создать принципиально новый тип кресельного оборудования. К этому вопросу наши конструкторы в тесном партнерстве с ведущими авиационными ОКБ, специалистами научно-исследовательских институтов подошли очень серьезно. Прежде всего отработывались проблемы бе-

зопасности, то есть сведения до минимума возможности травмирования пассажира в случае возникновения на борту аварийной ситуации. Разработанные фирмой кресла первого, бизнес-класса и экономического класса успешно выдержали натурные испытания, включая динамические на перегрузку 16 и 9 G. Конструкция кресел одобрена Авиационным Регистром МАК как кресла, отвечающие требованиям НЛГС-3 и АП-25.

Такие кресла «Фирма АККО» уже установила на нескольких самолетах Ил-96-300, Ту-204-300, Ил-86 и Ил-62, а для массового их про-



изводства на территории свободной экономической зоны «Шерризон» в Солнечногорском районе Московской области мы построили уже упомянутый вами завод.

— **Что собой представляет новое производство «Фирма АККО»?**

— Пока что мы запускаем первую очередь предприятия. Здесь сегодня работает около 80 специалистов, в основном наши самые опытные и квалифицированные кадры — «костяк» фирмы. Великолепные мастера руководят производством, что позволяет не снижать качества продукции, которым «АККО» гордится и которое поддерживало всегда.

Общая площадь завода около восьми тысяч квадратных метров, первая очередь — три с половиной тысячи, на которых будет производиться ежемесячно порядка ста кресельных тройных блоков экономического класса. Плюс к этому предприятие будет выпускать в месяц еще около двадцати кресельных блоков бизнес-класса.

Кресельное производство организовано по современным европейским и американским стандартам, есть возможность для выполнения сложных вакуум-формовочных операций. Две машины для этого у нас были, а недавно приобрели еще две, поскольку вакуум-формовочные детали в основном как раз и определяют индивидуальный внешний облик кресельного оборудования. Ведь каркас практически у всех кресел одинаковый.

Таким образом, мы начинаем серийное производство современных и перспективных пассажирских кресел бизнес- и экономического классов по индивидуальным заказам авиакомпаний. На новой территории также будет организовано производство деталей интерьеров самолетов, кроме того, мы расширяем мощности по пошиву чехлов пассажирских кресел из тканей и кожи. Производственные площади, которыми отныне располагаем, современное оборудование и квалифицированный персонал позволят нашей фирме реализовать самые амбициозные проекты наших клиентов по оборудованию интерьеров авиалайнеров.

Что означает ввод в строй этого завода в более широком смысле? Думается, не ошибусь, если скажу, что это определенный шаг в будущее российского авиапрома, ибо самолеты российского производства, по нашему глубокому убеждению, должны быть максимально наполнены отечественным оборудованием. Это также шаг, направленный на углубление и расширение кооперации с российскими предприятиями-производителями комплектующих деталей кресел. Наконец, это шаг к международному признанию возможностей российских предприятий создавать современные интерьеры для воздушных судов. В то же время появление новых рабочих мест — наш скромный вклад в решение проблемы занятости россиян.

— **Для каких типов воздушных судов будет выпускаться кресельное оборудование?**

— Наше предприятие ориентировано прежде всего на выполнение заказов российских авиакомпаний, желающих развивать свой индивидуальный продукт, создавать собственный «бренд». Уже есть ряд конкретных заказов на производство кресел для Ил-96-300, Ту-204/214. Надеемся получить заказы на изготовление кресел для перспективного российского семейства самолетов «SUPERJET-100» производства фирмы

«Сухой» и для самолета Ан-148. Для указанных типов воздушных судов мы можем представить новое концептуальное кресло бизнес-класса с элементами интерактивной системы. Представляем сегодня и модернизированные кресла для самолетов Ту-154, Ил-86, Ил-96. К текущим планам «Фирмы АККО» я бы отнес выигрыш конкурсного предложения «Аэрофлота» на пошив кожаных чехлов пассажирских кресел экономического класса и приведение интерьера парка самолетов Ту-154М этой авиакомпании в соответствие требованиям международного альянса «Sky Team», куда «Аэрофлот» вошел в этом году.

«Фирма АККО» также приложит все свое умение и опыт, чтобы с честью выполнить заказ российской лизинговой компании «Ильошин Финанс Ко» на оборудование интерьера самолетов Ил-96-300 и Ту-204, предназначенных к поставке на Кубу.

Надо отметить, что, готовясь к серийному выпуску кресельного оборудования, «Фирма АККО» создала мощную сеть производственной кооперации. Так, если говорить о каркасе кресел, то основными производителями металлоконструктива выступают ульяновский завод «Агрегат» и предприятие в Дубне. Выбор обусловлен тем, что в производстве авиационного оборудования могут участвовать только сертифицированные предприятия.

— **Какова полная мощность завода по кресельному оборудованию и что еще конкретно будет здесь производиться?**

— Полная мощность — около трехсот трехместных блоков экономического класса в месяц. Будут, как уже подчеркивал, свое швейное производство, дизайн-группа, опытные участки.

Сейчас занимаемся разработкой и уже имеем конкретный заказ на новую интерактивную цифровую систему под литературным названием «Сириус». Поставщиком компонентов для нее выступает немецкая фирма «INOVA». Привлекаем к разработке системы и специалистов ульяновского филиала ОАО «Туполев»,



поскольку первый заказ предназначается для самолета Ту-204. В данной системе постарались избежать недостатков, присущих аналоговым информационно-развлекательным системам, расширили ее возможности.

Разумеется, что создание завода было бы неразумным и бесперспективным шагом, если бы мы не ощущали большую моральную поддержку со стороны российских официальных лиц на всех уровнях, не восприняли бы положительных сдвигов в экономике страны, если бы не наше глубокое убеждение в возрождении отечественного гражданского авиастроения, и наконец, если бы мы не располагали таким замечательным, трудолюбивым и преданным своему делу коллективом.

В народе говорят, что нельзя пройти долгий путь, не сделав первого шага, что дорогу осилит идущий. «Фирма АККО» уверенно делает свои шаги в развитии такого важного направления авиационного производства, как интерьеры воздушных судов. а/п Шереметьево.





Международная Ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) впервые в своей практике провела Всемирный эксплуатационно-технический форум (Сингапур, апрель 2006 г.). На нем были рассмотрены комплекс актуальных проблем эксплуатации воздушного транспорта, пути их решения и определены задачи мирового сообщества по реальному обеспечению безопасности полетов. От России в работе форума приняла участие делегация в составе члена эксплуатационно-технического комитета ИАТА, заместителя генерального директора «Аэрофлота» С.Тульского и главного специалиста по международным организациям Р.Рстакяна. Учитывая интерес читателей к последним решениям ИАТА, по просьбе редакции обзор дискуссий на форуме и свои комментарии излагает Рубен РСТАКЯН.



МИРОВОЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ НА ПОРОГЕ СЕРЬЕЗНЫХ ПЕРЕМЕН

Всемирный эксплуатационно-технический форум собрал более двухсот участников, в том числе представителей авиакомпаний, авиапромышленности, служб организации и управления воздушным движением, а также сотрудников и руководителей высшего звена ИКАО и ИАТА.

Целью форума было предоставить возможность авиакомпаниям – членам ИАТА получить из первых рук информацию о работе, проводимой этой организацией в технической сфере, принять участие в обсуждении насущных проблем и внести свои предложения по их решению. По итогам работы форума были сформулированы конкретные задачи по каждому направлению эксплуатационно-технической деятельности отрасли в качестве развернутой программы для дальнейших действий ИАТА.

Тематика сессий и представленных докладов охватывала различные проблемы эксплуатации мирового воздушного транспорта. Это – обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, эффективность летной эксплуатации и техобслуживания самолетов, экономия топлива и снижение расходов, а также общетехнические проблемы безопасности аэронавигации, связанные с наземной инфраструктурой и обеспечением полетов в различных регионах мира.

По заключению ИАТА, воздушный транспорт находится сегодня в состоянии глубокого кризиса. С 2001 по 2005 год авиакомпании мира понесли суммарные потери в размере 43 млрд. долларов США, что, по оценкам экспертов ИАТА, можно считать финансовой ката-

строфой для отрасли. По их же прогнозам, потери авиакомпаний в 2006 году составят 2,2 млрд. долларов США.

В то же время спрос на авиаперевозки устойчиво растет, и уровень роста их объемов на 2006 год прогнозируется в среднем по миру около 5–6 процентов, а в некоторых регионах, например, в Индии и Китае, он достигнет 20 процентов. Тем не менее, ожидать реальной прибыли в масштабе отрасли можно лишь в 2007 году.

Одна из важнейших проблем воздушного транспорта сегодня – мобилизация усилий для полного преодоления последствий сентября 2001 года – самого глубокого кризиса за всю историю гражданской авиации. Решение ее в значительной мере зависит от обеспечения безопасности полетов и эффективности работы служб эксплуатационно-технического цикла.

СТРАТЕГИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

В рамках форума проходили тематические сессии. Так, на сессии по безопасности полетов основной акцент в докладах был сделан на новом подходе ИАТА к этой проблеме, основанном на многопрофильной концепции с охватом всех служб производства, а также на важнейшей роли «Программы ИАТА по безопасности полетов из шести пунктов». Были представлены анализ и причины распространенных видов летных происшествий, 20 процентов из которых связаны с грузовыми перевозками. До 30 процентов недостатков выявлено в летной сфере. Главными причинами происшествий признаны человеческий фактор, недостаточная квалификация пилотов и

отсутствие должного менеджмента в области безопасности полетов в руководящем звене авиакомпаний на всех уровнях. Согласно новой концепции ИАТА – безопасность полетов и авиационная безопасность – это ответственность всех служб, связанных с эксплуатацией. Анализ поведения многих экипажей в нестандартных ситуациях показал их неспособность к оценке потенциальных рисков и управлению рисками в экстремальных случаях. Уровень требований к менеджменту в разных авиакомпаниях серьезно отличается от международного.

Стратегия ИАТА в области безопасности полетов на ближайшие два года согласуется с Программой из шести пунктов и предусматривает:

1. Внедрение эффективных систем менеджмента – Safety Management System (SMS).
2. Активизация обмена, сбора и анализа данных о летных происшествиях и их расследованиях. Обеспечение должного менеджмента и учета в этой работе.
3. Повышение эффективности летной эксплуатации и квалификации летного персонала.
4. Принятие срочных мер по снижению аварийности при грузовых перевозках.
5. Обеспечение безопасности в области наземной инфраструктуры.
6. Периодическое проведение Аудита эксплуатационной безопасности (IOSA).

ПЕРЕАТТЕСТАЦИЯ ВСЕХ ЧЛЕНОВ ИАТА ДО 2008 ГОДА

Председатель Совета Управляющих ИАТА объявил новые требования для

членов ИАТА и требования для вступления в ИАТА: все члены ИАТА должны до 31 декабря 2007 года пройти переподготовку и успешно подтвердить соответствие новым международным требованиям Аудита и получить регистрацию IOSA. В противном случае, они не могут быть членами ИАТА и должны покинуть Ассоциацию. Любая авиакомпания, подающая заявку на вступление в ИАТА, должна также пройти Аудит IOSA в полном объеме, наравне с существующими членами ИАТА, и получить регистрацию IOSA. Эмблема ИАТА и членство в Ассоциации любой авиакомпании отныне будет свидетельством того, что она полностью соответствует или превосходит лучшие мировые стандарты безопасности полетов и применяет действенную систему менеджмента мероприятий по обеспечению безопасности полетов.

В докладах были обозначены основные пути снижения уровня летных происшествий:

- Внедрение эффективной, грамотной системы управления и менеджмента мер безопасности полетов (SMS) во всех звеньях с установлением персональной ответственности за принятые решения на всех уровнях;

- Использование информационных технологий для решения проблем интегрированной системы SMS;

- Совместная работа и взаимодействие инспекций по безопасности полетов со службами обеспечения качества. Интеграция вопросов качества во все службы производства;

- Постоянное обучение всего персонала по тематике безопасности полетов, включая методы оценки угроз, рисков и управления в нештатных ситуациях;

- Активное использование всех публикаций ИАТА по безопасности полетов, содержащих глубокий анализ происшествий и катастроф, допущенных ошибок, а также обобщенную лучшую рекомендуемую практику по их предотвращению;

- Расширение практики обмена данными полетной информации и результатами их анализа (с гарантией конфиденциальности);

- Использование контрактных услуг экспертов-консультантов ИАТА и учебных курсов ИАТА;

- Проведение госорганами должного надзора над состоянием дел с обеспечением безопасности полетов в подведомственных авиакомпаниях.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ АУДИТА IOSA

Особое место в докладах уделялось Международному Аудиту ИАТА по эксплуатационной безопасности – IOSA, как наиболее эффективному инструменту выявления недостатков и оказания помощи в разработке конкретных мероприятий, необходимых для их устранения. ИАТА считает Аудит IOSA краеугольным камнем и залогом обеспечения реаль-

ных позитивных результатов безопасности на воздушном транспорте в мировом масштабе. IOSA выполняет роль внешнего независимого и объективного Аудита, проводимого международными инспекторами, наделенными специальными полномочиями. Задача Аудиторов заключается в установлении соответствия положения дел во всех службах производственного цикла авиакомпании международным стандартам IOSA, либо степени отклонения от этих стандартов и их серьезности. Стандарты IOSA более жесткие, чем стандарты ИКАО, и учитывают соответствующие требования США и Европы. Они признаны в ИКАО и всеми ведущими государствами мира. Таким образом, успешное прохождение Аудита и получение регистрации IOSA, требующей переподготовки каждые два года, освобождает авиакомпанию на этот срок от целой серии других инспекторских проверок и дает «мандат» на выполнение полетов как авиаперевозчику, обеспечивающему все мировые требования.

В эпоху глобализации ее принципы находят применение и на воздушном транспорте, ибо без глобального внедрения и соблюдения единых международных требований и стандартов во всех странах невозможно обеспечить ни безопасность полетов, ни авиационную безопасность.

Для решения этой задачи ИКАО и ИАТА призывают все государства мира предпринять необходимые усилия для гармонизации своих национальных требований и приведения их в соответствие с международными стандартами. Не всем странам удастся решить эту задачу. Но Аудит IOSA стал своего рода «принудительным» средством, ибо вскоре без регистрации IOSA будет сложно выполнять полеты за пределы своего государства. IOSA может стать «пропуском» в мировое воздушное пространство, который можно будет приобрести, только подтянувшись до мирового уровня.

ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ УЖЕСТОЧЕНИЯ УСЛОВИЙ ЧЛЕНСТВА В ИАТА

Жесткие требования Аудита IOSA несомненно приведут к повышению уровня безопасности, однако новая политика ИАТА может сказаться на средних и малых авиакомпаниях, в том числе и в России. Большинство их окажутся неспособными изыскать должное финансирование для модернизации стареющего самолетного парка, закупки или даже лизинга самолетов, отвечающих стандартам IOSA. Это приведет к тому, что как минимум треть авиакомпаний мира потеряет возможность доступа на международные линии и сохранит лишь права на внутреннее перевозку при условии подтверждения местными властями их сертификата эксплуатанта.

Сегодня на мировом рынке авиаперевозок существует коммерческая конкуренция цен, комфорта и сервиса. С 2008 года к ней добавится «конкуренция технических стандартов», которая может привести к более тяжелым последствиям. Из всех авиакомпаний России по состоянию на 2006 год лишь «Аэрофлот» успешно прошел Аудит IOSA и получил регистрацию всемирно признанного перевозчика, отвечающего всем мировым стандартам.

Учитывая, что не все существующие авиакомпании – члены ИАТА способны удовлетворять новым повышенным требованиям и стандартам IOSA и могут потерять свое членство в Ассоциации, ИАТА приступила к реализации специальной программы «Партнерство в целях обеспечения безопасности полетов». Эта программа имеет своей целью оказание прямой помощи и поддержки авиакомпаниям развивающихся стран. Таким образом, ИАТА демонстрирует, что инструмент IOSA используется не для «чистки» рядов, а как вынужденная мера для радикального улучшения состояния безопасности полетов в мировой гражданской авиации.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

На сессии по авиационной безопасности прозвучала озабоченность существующим состоянием дел. Разный подход правительств и недостаточная осознанность ответственности за авиационную безопасность создают риски для общей эффективности принимаемых глобальных мер. Для серьезных сдвигов в решении проблем необходима политическая воля правительств. К сожалению, 186 государств на уровне ИКАО не могут договориться о своей роли и степени своих обязательств в отношении авиационной безопасности и ее финансирования.

Однако, по мнению ИКАО, ИАТА и делегатов форума, именно государства должны финансировать мероприятия и средства обеспечения авиационной безопасности, ибо это вопрос национальной обороны любого государства. В то же время, необходимо дополнительно привлекать для этих целей инвестиции и другие источники доходов.

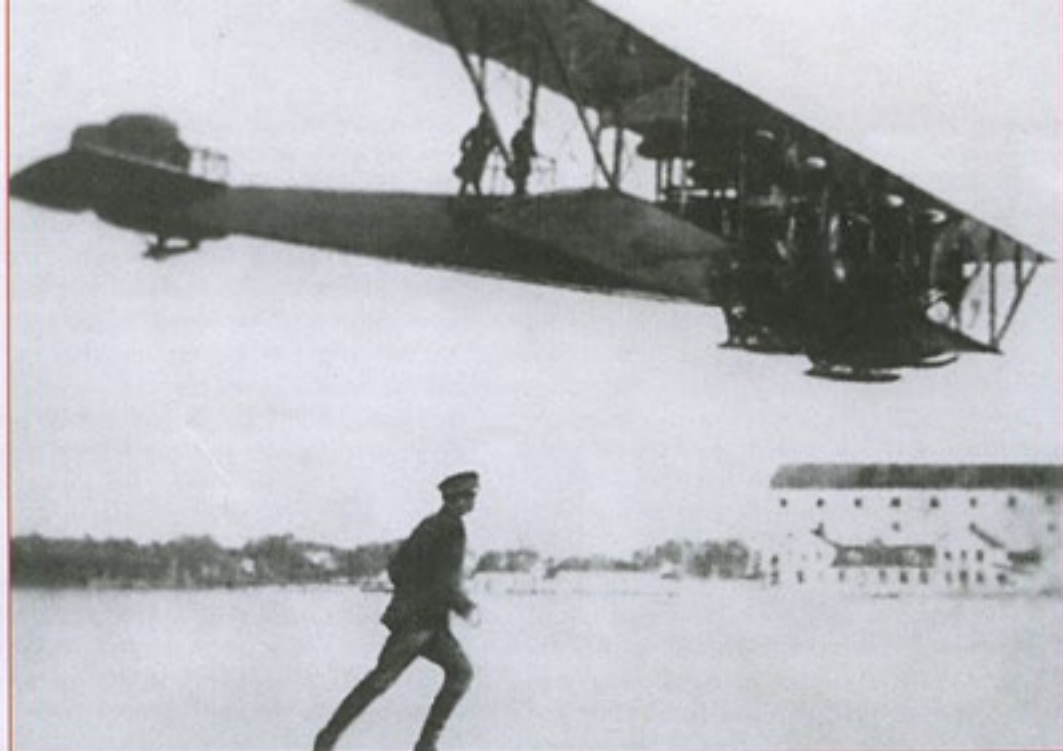
Существующая нестабильность, вызовы и угрозы требуют от всех заинтересованных сторон мобилизации общих усилий для противостояния выработки адекватных превентивных и защитных мер. Необходимо разработать современную стратегию, новые формы и методы контроля, более совершенное оборудование, системы, использовать достижения науки и информационные технологии, находить сбалансированные решения, обеспечивающие эксплуатационную и экономическую эффективность применяемых мер и средств авиационной безопасности, но без ущерба пропускной способности аэропортов.

(Окончание в № 11)

■ СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

В первое десятилетие своего существования авиация сильно уступала воздухоплаванию в двух важнейших показателях – грузоподъемности и дальности полета.

Этим, кстати, объясняется конкурентоспособность дирижаблей перед тогдашними аэропланами. Включившись перед Первой мировой войной в авиационную гонку несколько позже Франции и Германии, Россия сразу же сделала ставку на создание оригинальных тяжелых летательных аппаратов – «Россия-А», «Гранд», «Русский витязь», «Святогор». Наибольшая известность и успех сопутствовали конструкциям молодого И. Сикорского, еще студентом приглашенного на должность главного инженера Русско-Балтийского воздухоплавательного завода в Петербурге.



Откуда у «Ильи Муромца» крылья?

95 ЛЕТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ТЯЖЕЛЫХ САМОЛЕТОВ В РОССИИ

32

Даже по современным меркам первый в мире многомоторный «большой аэроплан для стратегической разведки» (официальное наименование) «Русский витязь», построенный И. Сикорским, впечатлял своими размерами: длина 20 метров, размах верхнего крыла 27 метров, нижнего – 20 метров. На этой плоскости в ряд были установлены четыре двигателя «Аргус» с тянущими винтами (схема размещения стала классической). Построенный целиком из дерева, «Русский витязь» имел массу 4200 килограммов, развивал скорость 90 километров в час и мог без посадки пролететь 170 километров.

Прямым развитием конструкции этой машины стало создание еще большего по габаритам и быстроходности многодвигательного (четыре мотора «Рено» по 220 лошадиных сил каждый) аэроплана «Илья Муромец».

Что же представляли собой эти «воздушные дредноуты»? Их грузоподъемность достигала 500 килограммов, в пассажирском варианте они брали на борт семь человек. Размах верхнего крыла составлял 34,5 метра, длина фюзеляжа ферменной схемы – 17 метров, при этом на верхней обшивке корпуса располагался «балкон», на который в полете могли выходить люди без нарушения устойчивости аэроплана. Скорость полета доходила до 100 километров в час, высота – 500 метров.

«Илья Муромец» выпускался последовательно в шести модификациях, каждая из которых была совершеннее предыдущих по своей силовой установке, удобству органов управления и прибористике. К тому же аэроплан имел колесное и лыжное шасси, а одна из его моделей была выполнена в поплавковом варианте. Всего построено 73 аппарата, участвовавших в составе «Эскадры воздушных кораблей» – первого соединения тяжелой авиации, образованного наподобие частей военно-морского флота – в боевых действиях 1-й мировой и Гражданской войн. Помимо значительной бомбовой нагрузки, «Муромцы» несли фотосъемочное оборудование



для фиксации результатов воздушных ударов, имели мощное оборонительно-штурмовое пулеметное вооружение.

В Петербурге производство аэропланов размещалось на Строгановской набережной, но аэродрома в пределах большого города, естественно, не было. Зато с октября 1910 года у Московской заставы появилось Корпусное летное поле, которое имело взлетно-посадочную полосу длиной в три версты, необходимые ангары и мастерские. До начала тридцатых годов прошлого столетия здесь размещался аэропорт северной столицы, пока не был перебазирован в Пулково. На Корпусном аэродроме И. Сикорский собирал и готовил к вылету свои тяжелые аэропланы, здесь же до революции проводились конкурсы авиаторов и устраивались, говоря современным языком, «демонстрационные полеты».

Первый конкурс летательных аппаратов отечественной конструкции состоялся на

Корпусном аэродроме осенью 1911 года. Лидером стал одноместный аэроплан русского конструктора Я. Гаккеля, единственный из представленных, который выполнил все условия этого своеобразного соревнования. Спустя три года здесь же прошел первый в России воздушный парад, когда в небе над Московской заставой одновременно находились 23 аэроплана. Имена прославленных отечественных авиаторов той далекой поры связаны с этим летным полем – П. Нестеров, Г. Алехнович, первая в России летчица В. Шахновская и ее пассажирка В. Богданова.

Не остался в стороне от показательных полетов над Корпусным аэродромом и Сикорский. Зимой 1914 года он на своем «Илье Муромце» выполнял с шестью пассажирами ознакомительные рейсы над аэродромом. Летом на той же машине им был осуществлен перелет с Корпусного аэродрома в Киев и обратно (1200 километров за 14 часов летного времени). В августе, после начала мировой войны, аэроплан был передан Военному ведомству и более двух лет состоял на вооружении действующей русской армии. Шесть – семь пулеметов, установленные на нем, и столько же стрелков, составлявшие боевой расчет, представляли столь грозную силу, что австро-немецкие летчики предпочитали не ввязываться в воздушные бои с первой «летающей крепостью» в истории мировой авиации.

Отдельные, хорошо сохранившиеся экземпляры «Ильи Муромца» использовались еще несколько лет в мирное время как учебные и почтово-пассажирские машины. В частности, пять месяцев в 1921 году они обслуживали воздушную линию Москва – Орел – Харьков, доставив в общей сложности 60 пассажиров и 6 тонн груза.

В. ВИКТОРОВ

г. Москва

«Илья Муромец» с лыжным шасси идет на посадку на Корпусном аэродроме Петербурга.

Авиаконструктор И. Сикорский.

Фототека журнала.

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 5.09.2006. Подписано к печати 14.09.2006. 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 № 787. 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 ДАЛЬНЕГО 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: anatoly.40@bk.ru

Наш индекс в каталоге «Роспечати» – 70226.

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