

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 2 (753) 2007

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

актуальная тема

ОАК: разбег перед взлетом

мировой воздушный транспорт
Что сулит смена декораций?



издается с 1931 года

ОБНОВЛЕННАЯ
ВЕРСИЯ



ФОНД

125167 Москва, Ленинградский пр-т, д. 44а, стр. 3
тел.: (495) 612 5052, 612 5032 факс: (495) 612 6062
e-mail: info@aviafond.ru www.aviafond.ru

*Приглашаем стать партнером
Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта
«ПАРТНЕР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»*

Ату его!..

Скажу откровенно: вначале я хотел промолчать — думал какой смысл выказываться в полемике, когда все было predetermined заранее. Но затем все-таки решил отказаться от роли «апатологизатора», поскольку дело касается не только и даже не столько меня самого, сколько журнала и его читателей.

Впрочем, по порядку. В декабрьском номере за прошлый год в «Слове к читателям» я процитировал письмо пенсионера-авиатора О.С. Доронины из города Химки Московской области. Автор очень нехотко отозвался о Клубе ветеранов высшего руководящего состава «Опыт» и дал далеко неадекватную оценку бывшему руководству гражданской авиации. Отнюдь не разделяя его точку зрения, я тем не менее предал ее огласке, заняв о своем несогласии.

И вот тут-то и началось. На очередном годовом собрании клуба докладчик И.Ф. Васин подверг журнал и его главного редактора уничтожающей критике. Слово журнал 75 лет не служил верой и правдой гражданской авиации. Не писал о ее достижениях. Не помогал разрешать проблемы. Не печатал, в конце концов, статьи и очерки о том же Васине и других руководителей отрасли. Да и о клубе «Опыт» — тоже! Дело дошло до того, что нас оскорбительно сравнили с собакой, которая лает, а караван идет своей дорогой. И это при том, что буквально несколько месяцев назад, отмечая юбилей журнала, Васин пел нам такие дифирамбы, что каждому журналисту редакции чуть ли не впопыхивая звание Героя России. Дальше — больше. В канун Нового года, несмотря ни на что, я направил руководителям клуба поздравительные открытки. В тот же день мне их вернули обратно, а генеральный директор клуба Ю.П. Дарымов сделал «убийственную» приписку, что Трошина «не знает».

Вот удивительно, сорок лет обвинялись с ним на каждом перекрытии, при этом не раз вспоминали о том, как он «с перепугу напал», а я с «перепугу напечатал» его первую статью «НОТ в службе движения», которая помогла ему, тогда молодому начальнику службы движения из Красноярска, протопить дорожку в науку, и на высшем административном должностном. И Дарымов был благодарен за это, а вот теперь — меня «не знает».

Но только этим дело не кончилось. Давать пятую аварию главному редактору пригласили на заседание Совета клуба, и обструкция продолжилась в «лучших» традициях командно-административной системы. В чем только меня не обвинили. Накануне утверждали, что никакого Доронины не существует, а письмо сфабриковано по чей-то указке или створу. Будто главному редактору больше нечем заниматься, как сочинять пасквили. Но когда автор письма все-таки обнаружился, на заседании Совета договорились до того, что меня просто-напросто подкупили. За сорок с лишним лет моей работы в журнале, из которых больше тридцати одного года — на должности главного редактора, не подкупили, а теперь вот взяли и поймали на крючок. Большого абсурда придумать трудно.

Но и это не все. Письмо из Химок пришло в редакцию в феврале, а опубликовано в декабре прошлого года. Оказывается, столько месяцев я держал камень за пазухой и намеренно

приурочил его к годовому собранию клуба. Хотя речь шла о самом элементарном подведении итогов года, в которых были использованы и другие письма читателей. Зато сам Васин вдруг наизяк из своих «запасников» мою статью «Не переступать черту», написанную в журнале еще шестнадцать лет назад — в ноябре 1991 года, и сопроводил соответствующими комментариями. Якобы еще тогда у меня завелась «червоточинка», и я незадолго до подверг критике бывшего первого заместителя министра гражданской авиации А.И. Семеновку и руководителя Милертаповодского авиапредприятия В.В. Бабаскина. Оставлю дефиниции по поводу Семеновки на совести говорившего: кто читал статью, знает, о чем идет речь. Что же касается Бабаскина, то в его адрес там нет ни одного слова, а в журнале, напротив, всегда говорилось о нем как об инициативном, умелом хозяйственнике, подлинном патриоте отечественной гражданской авиации. Так что председатель Совета клуба, мягко говоря, просто-напросто передернул факты. Видимо, уж очень хотелось распотрошить ставшего вдруг неудобным журналиста. А коли уж говорить о камне за пазухой, то его-то как раз и беречь, причем столько лет, именно Васин. Только, зачем и для чего? Ведь все эти годы он отзывался о главном редакторе только позитивно. Выходит в душе это человека столько лет таилось лицемерие. На заседании Совета прозвучала и такая мысль, что журнал надо взять под жесткий контроль, иначе с нем и не такое напечатает. Особенно рьяно по этому поводу высказывался бывший начальник Управления авиационно-спасательных работ и охраны аэропортов Министерства гражданской авиации СССР М.А. Двафаров. Вот они, номенклатурная тоска-кручинка по прошлогоднему сниту. Ах, как было бы замечательно поставить главного редактора во фронт и отчитать как нашкодившего школьника, а то и с должности снять. Но вот беда, журнал — не орган клуба «Опыт», да и времена изменились. В Законе «О средствах массовой информации» однозначно сказано, что редакция осуществляет свою деятельность на основе профессиональной самостоятельности, а цензура и запрет на распространение сообщений и материалов не допускаются. И это независимо от того, кто учредитель СМИ — государственная структура, коммерческая организация или даже частное лицо.

Остается вопрос: из-за чего же разгорелся весь сыр-бор, который закончился исключением из членов Клуба «Опыт» главного редактора? Ларчик открывается просто: не нравится, од как не нравится, критика кое-кому из номенклатуры клуба. Вот когда по голове гладят, прошлые заслуги вымываются — это прекрасно, а коли — против шерсти, тогда ату его!

И последнее: что и говорить, судилище над журналом и главным редактором проведено с «леском». Не очень понятно, правда, одно: разве по Уставу клуба из его состава исключают на заседании Совета? Сдается, что это прерогатива Общего собрания. Или я, не дай бог, опять «гну не ту лямку»?]

Александр Боров



Анатолий ТРОШИНА



4 актуальная тема

ОАК: разбег перед взлетом.
Кто выиграл от дележки активов?

10 события

Новости

20 авиапарк

Tu-154 ещё летает

26 технологии

Забег в будущее
или время воплощать новое

35 мировой воздушный транспорт

Что сулит смена декораций?
Airbus уступил лидерство, чем не преминут воспользоваться Boeing

48 страницы истории

Царский подарок
9 ФЕВРАЛЯ – день ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

53 раритеты

Самолет из легенды
К 80-летию создания самолета У-2

3 утрата

Человек-эпоха

13 авиатопливо

Правила честной конкуренции

17 безопасность полетов

Если произошел сбой

30 авиационная безопасность

Стриптиз для пассажиров

41 мнение эксперта

Плывем вместе или тоном поодиночке?

50 юбилей

Работу знаем, да кошелек скудноват...

46 образование

Общая на Литейном

55 далекое близкое

Гражданская авиация в третьем году пятилетки

Дизайн обложки: Александр ШИШКОВ



Гражданская Авиация №2 (753) 2007

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Редакция журнала
«Гражданская авиация»»

ИЗДАТЕЛЬ

Издательский дом
«Гражданская авиация»»

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анастасий ТРОШИН

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Людмила ГУРЖИЙ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАСКИН
Виктор БАХУТОВ
Сергей ИЛЬЯЧЕВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРИМЕНЕВ
Александр НЕРАДКО
Валерий ОКУЛОВ
Валерий САЛЕЕВ

РЕДАКЦИЯ

Зам. главного редактора
Владимир ШИТОВ

Корреспонденты

Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕБНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ

Дизайн и верстка

Александр ШИШКОВ
Елена ШИШКОВА

Редактор-стилист

Людмила МОШНИНА

Отдел рекламы и распространения

Екатерина ЗЪЯМАНОВИЧ
Дарья ЛАГУТИНА

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

125167, Москва,
Ленинградский пр-т, д. 44а, стр. 3

Телефон/факс: (495) 612 1147

E-mail: anastoly40@bk.ru

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по контролю за
соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации
ПИ №ФС 77-18753 от 20.10.2004 г.

Авторы опубликованных в журнале
материалов несут ответственность за
точность приведенных фактов, цифр,
экономико-статистических выводов,

собственных имен, географических
названий и других данных, а также за
использование сведений, не подде-
жающих открытой публикации.

Мнения авторов не всегда совпадают
с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на
«Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 31.01.2007 г.

Заказанный тираж 7000.

Отпечатано в типографии

ЗАО «Центр оперативной полиграфии»

Центр доверия.

Материалы рекламного характера
публикуются по просьбе «на правах
рекламы».

Человек-эпоха

Умер министр Бугаев, который в течение семидесяти лет (1970 – 1987 гг.) руководил гражданской авиацией СССР. Еще совсем недавно, в сентябре прошлого года, несмотря на тяжелую болезнь, он дал интервью журналу в связи с полувековым юбилеем первого реактивной эры на воздушном транспорте – самолета Ту-104, а 13 января этого года сердце Бориса Павловича навсегда остановилось.

С кончиной Бугаева ушла в прошлое целая эпоха в гражданской авиации. Эпоха ее небывалого подъема и расцвета. Массового освоения реактивной и турбовинтовой техники. Строительства крупнейших аэродромных комплексов, авиаремонтных заводов, высших и средних учебных заведений. Внедрения автоматизированных систем управления воздушным движением. Бурного развития отраслевой науки. Неуклонного роста объема пассажирских и грузовых перевозок. Огромного вклада авиации в развитие труднодоступных регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока, освоение нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири, подъем сельскохозяйственного производства и охрану лесных богатств страны. Эпоха широкого международного признания Аэрофлота, по праву считающегося крупнейшей авиакомпанией мира.

Да и сам Борис Павлович Бугаев — это человек-эпоха. А по оценке руководства одной из крупнейших зарубежных авиакомпаний «Эр Франс», министр Бугаев был выдающимся лидером советской гражданской авиации.

Те, кому довелось летать вместе с Бугаевым, едины во мнении: это летчик от Бога. Он чувствовал самолет, как часть себя самого.

Те, кто служил под его руководством, знают: это был человек феноменаль-

ной памяти и работоспособности. Он всегда держал руку на пульсе событий, не оставляя незамеченным ни одно, даже незначительное, упущение как в центральном аппарате министерства, так и на местах.

Борис Павлович как никто другой умел вычленить главное. Порой одной – двумя фразами ему удавалось сформулировать глубокий смысл большой комплексной программы. Чего только стоит его чеканная формула:



«Люди-техника-организация». Она воплотила в себе всю суть многогранной работы по обеспечению безопасности полетов и стала по существу классической.

А востигаемая принципиальность министра при отстаивании интересов отрасли и решении социальных вопросов авиаремонтников? В свое время о ней ходили настоящие легенды. При этом он никогда не замыкался только на ведомственных позициях, а непременно увязывал их с общегосударственными. Даже такие, казалось бы, популистские вещи, как льготы авиаторам, служили не удовлетворению ведомственных амбиций, а улучшению работы всех структур граждан-

ской авиации, что в конечном счете работало на общество в целом. Так отраслевое страдало с государственным, индивидуальное с коллективным, частное с общим.

И еще: Бугаев органически не терпел лоячества и откровенательства. Все мы хорошо знали: лучше честно признаться в своей оплошности, нежели пытаться «выкручиваться». Тех, кто поступал иначе, он безжалостно лишил должностей, невзирая на ранги и прежние заслуги. Может быть, именно поэтому на него было немало обид, а кое-кто из «пострадавших» становился откровенным злопыхателем, а то и просто врагом.

Будучи по знаку зодиака Львом, Борис Павлович отличался импульсивностью и динамичностью характера. И это тоже понимал далеко не все. А потому работать под его руководством было очень трудно, но в то же время необыкновенно интересно.

Похоронил министра, Главного маршала авиации, дважды Героя Социалистического Труда, заслуженного пилота СССР, лауреата Ленинской и Государственной премий со всеми полагавшимися ему заслугам почестями на Новодевичьем кладбище 17 января. Проститься с покойным пришли не только его бывшие сослуживцы, друзья и соратники, но и представители нового племени авиационных руководителей. Их общее мнение: сделанное министром Бугаевым еще долгие годы будет служить достойным примером для многих поколений авиаторов.

Итак, отзвучали траурные речи. Отгремели залпы прощального салюта. Ушла в прошлое эпоха Бугаева. Но память, светлая память о нем, навсегда останется с теми, кому посчастливилось работать рядом с ним.]

Анатолий ТРОСНИН

ОАК: разбег перед взлетом.

Кто выиграл от дележки активов?

Игорь ГРИГОРЬЕВ

Начинается новый этап в истории российского авиапрома. Государство решило наконец расстаться с фактически брошенной на произвол судьбы авиационной отраслью и постараться вывести ее на магистральный путь развития. И образование Объединенной авиационной корпорации (ОАК) главной целью ставит возврат России как полноправного участника на мировой авиационный рынок. Но есть ли основания для подобных амбиций?..

У президента, должно быть, лопнуло терпение. И было отчетливо. Процесс образования Объединенной авиационной корпорации и в самом деле неминуемо затянулся. Ведь еще 22 февраля 2005 года в подмосковном Жуковском на выездном заседании президиума Госсовета с участием Владимира Путина было принято окончательное решение о создании корпорации, в которой будут объединены все активы российского самолетостроения — как гражданского, так и военного. Тогда президент и поручил правительству подготовить проект указа с планом действий по реализации новой стратегии. Планировалось, что юридически ОАК будет оформлена не позднее 31 декабря 2006 года.

20 февраля 2006 года президент подписал долгожданный указ о ее учреждении, которым предусматривалось безоговорочное слияние всех российских авиационных предприятий в одну крупную группу. В соответствии с президентским указом, ОАК создавалась для поддержания научно-технического потенциала российского авиационного комплекса, обеспечения безопасности страны и оборонного потенциала.

И вот 9 ноября прошлого года президент собрал в Кремле совещание, чтобы наконец прояснить ситуацию с образованием Объединенной авиационной корпорации.

Глава Минпромэнерго Виктор Христенко, докладывая, подчеркнул, что к 2015 году объем инвестиций из всех источников в ОАК должен составить около 20 млрд долл. Планируется, что за десятилетие объем авиационного бизнеса в России увеличится втрое — с 2-2,5 млрд долл. до 7-8 млрд к 2015 году. Перед корпорацией ставится задача выйти на глобальный международный рынок, увеличив на нем долю российской и транспортной авиации до 15-20%. По словам Виктора Христенко, планируется в семь раз увеличить гражданский сектор отечественного авиастроения. Уже полностью согласована стратегия развития российского авиапрома до 2015 года.

...То, что российский авиапром в его нынешнем состоянии не отвечает масштабу поставленных перед отраслью задач, общезвестно и, по-видимому, не требует дополнительных доказательств. И в этой связи создание единой авиакорпорации позволило бы объединить частный бизнес с государственными ресурсами и унифицировать модельный ряд выпускаемой продукции. Ведь современное состояние самолетостроительного комплекса характеризуется избыточностью мощностей, их технологической отсталостью, снижением кадрового потенциала в управлении, разработках и производстве, явно недостаточной конкурентоспособностью выпускаемой продукции и отсутствием единой стратегии развития. Прежде всего это обусловлено существующей структурой авиапрома, не соответствующей глобальному характеру конкуренции авиапроизводителей. Очевидно, что реализация структур и активов объективно приводит к внутренней конкуренции между сложившимися группами предприятий, многократному дублированию бизнес-процессов и, как следствие, размыванию и без того ограниченных ресурсов государства и бизнеса, выделяемых на авиапром. В результате происходит взаимное ослабление существующих групп, сужение рыночных ниш российской авиатехники. И не надо обладать даром предвидения, чтобы прийти к выводу о том, что все это может реально привести к окончательной гибели отечественного авиационного бизнеса.

Разумеется, решившись на создание ОАК, государство извляло на себя нелегкую ношу — ведь прежние примеры реструктуризации отраслей касались либо естественных монополий, находящихся под полным госконтролем, либо приватизации отраслей, реконструировать которые предстояло уже частным владельцам. В случае же с образованием объединенного авиапрома государство, не собираясь, ясное дело, целиком отдавать эту отрасль в частный сектор, а то же время как будто отказывалось от жесткой вертикали управления.



Никто не хотел уступить

Как и следовало ожидать, одной из главных сложностей при формировании ОАК стала разная форма собственности многочисленных производственных предприятий и КБ. В уставной капитал ОАК, согласно постановлению, подписанному премьером Михаилом Фрадковым, должны быть переданы 90,8% акций ОАО «Туполев», 38% Нижегородского авиастроительного завода «Сокол», 86% Междоуниверситетской авиастроительной компании «Ильюшин», 100% АХК «Сухой», 25,5% КвААПО им. Гагарина, 25,5% НАПО им. Чкалова, 15% ОАО «Авиаэкспорт», 58% ОАО «Финансовая лизинговая компания», 38% ОАО «Ильюшин Финанс Ко», 38,2% НПК «Иркут».

Доля государства, согласно указу президента, должна составлять не менее 75% плюс одна акция, но в настоящее время она составляет свыше 90%. ОАК должна подготовить выход на фондовые рынки на рубеже 2007–2008 годов.

Заметим, что задуманная консолидация на двух уровнях — активов и бизнеса — безусловно, имеет свои плюсы. Слияние активов предполагает проведение технического аудита, определение специализаций отдельных производств, выработку и осуществление плана реструктуризации, а также проведение корпоративных процедур. При объединении бизнесов будет создан единый орган контроля управлением производством, будут четко распределяться права и обязанности, а также специализация различных производств. Причем консолидация активов и бизнеса, как подчеркивал Виктор Христенко, должна проводиться одновременно. Иначе процесс создания ОАК неизбежно затянется на неопределенное время, что чревато огромными издержками и даже грозит провалом всей грандиозной затеи с объединением авиапрома.

Указ президента в первую очередь определял процедуру консолидации тех активов, которые находятся в распоряжении государства. Не менее, а на вышешем этапе даже более важен процесс консолидации бизнеса, который начался с создания Объединенного авиастроительного консорциума, участниками которого стали не только государственные, но и частные компании. То, что государство спохватилось и даже пообещало до 2015 года оказать финансовую поддержку в размере около 10 млрд долл., конечно, обнадеживает, однако заметим, что к этому времени доля российского авиапрома на мировом рынке по самым пессимистическим прогнозам упадет до 5%.

По словам советника министра экономического развития и торговли Игоря Кольцова, в первую очередь планируется дальнейшая модернизация дальнемагистральных самолетов Ил-96, среднемагистральных Ту-204/214, приведение их к международным стандар-

там, организация серийного производства грузового самолета Ан-124 и создание регионального самолета Superjet 100, наладить серийное производство которого запланировано на 2008 год. Параллельно с развитием гражданского самолетостроения в рамках ОАК будут проводиться работы для выполнения военной доктрины России.

В качестве «прорывного проекта» в планах разработка ближне-среднемагистрального лайнера МС-21, который должен прийти на смену Ту-154. Это наиболее сложная задача, поскольку, как заметил Алексей Федоров, этот лайнер 21-го века надо строить на принципиально новых технологиях и одним рынком России нельзя сделать этот проект финансово состоятельным. Поэтому он должен быть конкурентоспособным, и тогда он потянет за собой подъем технологии во всех смежных отраслях. Поэтому МС-21 — это именно тот проект, на котором будут сосредоточены наши основные научные и технические усилия.

ОАК должна объединить почти двадцать компаний и предприятий, включая семь ведущих авиазаводов России и пять КБ. По весьма амбициозным планам чиновников, ОАК станет в мире пятой по величине авиастроительной корпорацией, и за десятилетие ее оборот возрастет с нынешних 2,5 до 8 млрд долл. к 2017 году. А уже к 2007 году корпорация заработает 3,2 млрд долл.

Уставной капитал ОАК при учреждении составит 96,72 млрд руб., госдолг в первичной эмиссии превысит 90%. А общая стоимость активов оценивается примерно в 120 млрд руб. (4,5 млрд долл.).

— Как и положено, все началось с оценки активов, и эта процедура изрядно затянулась. Ясное дело, никто не хотел продешевить. Это дало возможность президенту России в ходе прямого диалога с россиянами посетовать на авиастроительные компании, саботирующие создание ОАК, и правительство, выслушавшее из рук бразды правления отечественным авиапромом. Мол, «они, как на восточном базаре, выясняют, чьи активы дороже, чьи дешевле... Надо заканчивать эти разговоры и переходить к конструктивным решениям. Время практически вышло».

Время действительно поджимало, но уж больно лакомый кусок стоял на кону, и никто, понятно, своего упускать не желал. Еще летом привлеченная для оценки активов компания Deloitte & Touche подготовила первый отчет, определив уставной капитал ОАК в 60 млрд руб. Но Росимущество забраковало этот отчет, отправив его на доработку. К тому же государство решило выделить в отрасль дополнительное инвестирование, что повысило оценку до 96 млрд руб. И тут началась подкованная борьба между госхолдингом «Сухой» и частной корпорацией «Иркут» за то, кому же

стать центром консолидации. Как выяснилось совсем скоро, исход этой борьбы двух гигантов отечественного авиапрома можно было предвидеть заранее. Несмотря на то, что «Иркут», благодаря рекомендациям «Тройки Диалог» приобретать акции этой корпорации, подорожал аж на 64% и стоимость его достигла 1,19 млрд долл., чиновники сделали главную ставку на «Сухого».

А с акциями «Иркута» произошла и вовсе загадочная (правда, лишь на первый взгляд) метаморфоза — его оценили лишь в 940 млн долл., тогда как «Сухой» потянул на 2-2,2 млрд долл. Следовательно, акция «Иркута» оценена в 0,96 долл. за штуку. За торговую сессию акции НПК ухулились на 8,5%. Объясняется падение котировок тем, что при вхождении в ОАК «Иркут» оценили ниже, чем рынок. И это тоже весьма показательно. С такой оценкой совладельцы «Иркута» смогли рассчитывать на долю в 9,9% от уставного капитала ОАК в обмен на пакет в 38,2%, принадлежащий руководству «Иркута». Хотя первоначально доля этой корпорации в ОАК оценивалась в 20%, и, как нетрудно догадаться, в дураках оказалась крупнейшая российская авиастроительная компания.

Инвесторы «Иркута» были явно ошарашены столь неожиданным и беззастенчивым походом со стороны правительства и недоуменно покачивали головами. Хотя, в сущности, подобный расклад вполне можно было и предвидеть. Таким образом, государство сделало все возможное, чтобы национализировать активы частных самолетостроительных фирм. А если учесть, что «Сухому» принадлежит 11,9% акций «Иркута», то государство получает полный контроль над этой корпорацией.

Ведь именно правительственные круги столь энергично протаскивали главу «Иркута» Алексея Федорова на пост руководителя ОАК — и вот такой афронт! Однако удивляться столь изысканному максимализму, пожалуй, не приходится: ведь низкая оценка активов «Иркута» просто-напросто стала разменной картой в затеянной правительством игре по своим, естественно, правилам, чтобы обеспечить приход команды Федорова к руководству авиахолдингом. И согласитесь, что более сильного хода для того, чтобы связать иркутовцам руки и таким образом лишить их возможности контроля над «Иркутом» при вхождении его в ОАК, действительно придумать трудно.

С предложением назначить председателем Совета директоров ОАК вице-преьера, министра обороны Сергея Иванова к президенту Владимиру Путину обратился ставший президентом Объединенной корпорации Алексей Федоров в ходе совещания по вопросам развития авиапрома. Путин, как и следовало ожидать,

благогласно кивнул, присовокушав для порядка, что нужно бы еще спросить мнение председателя правительства, но он-то, уж конечно, эту кандидатуру поддерживает.

И таким образом Сергей Иванов, как и пристало высокопоставленному чиновнику, получил под свое начало крупную компанию. Это, впрочем, стало уже тенденцией, и примеров тому нет числа. Удивляться, однако, не приходится, поскольку российский капитализм развивается прежде всего как госкапитализм, то есть в руках государства сосредотачиваются важнейшие сегменты российской экономики.

Это назначение представляется вполне логичным, ведь Сергей Борисович минувшей осенью зарекомендовал себя как нестигаемый борец с «контрафактными авиадетальями», обрушившись на неполадки в авиапроме.

...В июле 2006 года авторитетное авиационное издание Aviation International News опубликовало статью «ОАК: смелость нового мира или возврат к прошлому?». В весьма пессимистичных красках оценивались перспективы российского авиапрома.

«В соответствии с указом Путина, — говорилось в статье, — ОАК создается для поддержания научно-технического потенциала российского авиастроительного комплекса, обеспечения безопасности страны и оборонного потенциала.

В советские времена русские славились своими грандиозными проектами, такими как строительство мощных гидроэлектростанций или огромных сталелитейных заводов. Однако русские зачастую оказывались жертвами своих же слабостей. Одна из них базировалась на их пристрастии к gigantomania — громадным, но расточительным проектам, поскольку считалось, что они всегда лучше, чем небольшие проекты. Другая слабость заключалась в претворении в жизнь всех этих чудовищных проектов — так называемый *doglostroi*, означавшей, что проект этот будет бесконечным и конца ему не предвидится».

И дальше в той же саркастически непритязательной манере, но с аргументированными ссылками на исторические прецеденты делались намеки на то, что от этих характерных черт не будет избавлен и проект по консолидации российского авиапрома, цель которого — собрать крупные и разнообразные предприятия для создания какой-то новой эффективной структуры. И на эту работу, предрекал журнал, могут уйти годы. Тем более, что несколько лет и без того были потрачены на дискуссии, изучение и разработку окончательного плана, который следовало бы положить в основу создания ОАК — это заняло почти два года, которые предшествовали подписанию указа Путиным.

«Затянувшийся период созревания, — далее констатирует AIN, — отличался бесконечными маневрами различных группировок, стремившихся приобрести контроль в организации — то, что русские обычно квалифицируют, как the struggle beneath the carpet («подковерная борьба») — еще до ее образования.

Согласно первоначальному плану, первой фазой объединения предприятий должен стать аудит всех производственных компаний и конструкторских бюро, а также оценка их производственного потенциала и инжиниринга. После аудита все предприятия будут разделены на две категории: «конкурентоспособные» и «нежизнеспособные». Те предприятия, которые будут признаны нежизнеспособными, должны будут либо изменить продуктовый ряд, либо вообще прекратить существование. Те же предприятия, которые сохранятся, войдут в структуру вновь создаваемой ОАК. По самым амбициозным прогнозам, эта фаза завершится в декабре».

«Но, — предупреждает AIN, — даже если эта стадия успешно завершится — а российские предприятия уже продолжительное время балансируют на грани экономической жизнеспособности — многочисленные трудности в экономическом секторе России сохранятся».

Особое внимание в приводимой статье уделено гражданскому сектору: «Одно из коммерческих направлений российской аэрокосмической индустрии находится в состоянии коллапса. Лишь небольшое количество самолетов Ту-204 и Ил-96 производится, а программа Ту-334 на РСК «МиГ» провалилась при попытке запуска этих самолетов в серийное производство».

«При Путине, — далее отмечает это издание, — государство все активнее подчиняет себе наиболее важные отрасли. Даже «Рособоронэкспорт», государственное военное экспортное агентство, контролируется президентским аппаратом Кремля. Этот экспорт военной техники также возглавляет крупнейшую автомобильную фирму «АвтоВАЗ». Это создает впечатление, что правительственные чиновники будут лучше видеть проблемы авиакосмического сектора, который обещает стать таким же корпоративным гигантом, как и «Газпром», нежели руководить отдельными аэрокосмическими предприятиями, которые зачастую конкурируют друг с другом».

«Тем не менее, — признает AIN, — не исключено, что от пристального внимания людей Путина к ОАК может быть определена польза. Ведь руководство того же «Газпрома» сейчас не более прозрачно, чем это было прежде, но с тех пор эта группа усилилась и в качестве приложения Кремля получила высшие экономические приоритеты. Однако, если АОК в своей деятельности не пойдет таким путем, как поддержка рис-

ков и инноваций, то это может обернуться чистым минусом для предприятий, которые станут участниками команды».

Думается, к этому заключению Aviation International News добавить нечего.

OAK-EADS: а почему бы нет?

Не секрет, что правительство делает ставку на тесное сотрудничество с европейским и оборонным концерном EADS — главным и ставшим недавно единственным (после того, как BAE Systems продала свою 20-процентную долю за 3,5 млрд долл.) акционером Airbus. Тем более, что предпринятая в России концентрация мощностей вовсе не является российским ноу-хау — по такому пути уже давно пошли и США, и Европа. Доказано, что при объемах продаж не менее 5–6 млрд долл. в год авиационная промышленность становится просто нерентабельной, поскольку слишком велики затраты на НИОКР, разработку и производство нового модельного ряда. Что же касается интеграционного опыта Западной Европы, то он действительно заслуживает самого глубокого изучения, и во многом России было бы его не вредно перенять. Напомним, что EADS образовался в июне 2000 года, хотя процесс слияния занял десятилетия и был очень непростым.

А началось все с образования Airbus Industrie в 1970 году — аэрокосмического предприятия с участием компаний Франции, Великобритании, Германии, Испании, Нидерландов. Чтобы успешно противостоять великим авиационным державам — США и СССР, устав от бесплодной конкуренции между собой, пришли к выводу, что все же лучше объединиться, чтобы сообща сотворить что-нибудь стоящее. Построить, например, общий самолет. И в октябре 1972 года первенец Airbus A300 — первый в мире широкофюзеляжный двухдвигательный авиалайнер — поднялся в воздух.

И оказалось, что такой процесс, когда комплексуемые узлы и агрегаты свозились в Тулузу на линию окончательной сборки чуть ли не со всей Европы, — вовсе не технологический эпатаж, а тщательно продуманная система, которая во многом и предопределила успех всевропейской кооперации в мировом авиационном секторе. Следует учесть еще один важный момент, определяющий рентабельность производства, — почти все эти работы партнеры выполняют на собственных производственных мощностях.

Понятно, что российским производителям конкурировать между собой, а тем более с западными производителями, подинокое крайне сложно из-за всем известной плачевной ситуации в отечественном авианпроме. Это процесс очень непростой — ведь предстоит консолидировать различные формы собственности, опре-

делить наиболее конкурентоспособный продукт, который будет востребован на рынке, создать систему поддержки предлагаемого продукта. Через все это пришлось пройти тому же Airbus в течение нескольких лет, прежде чем превратиться в интегрированную компанию, которая уже в течение четырех лет является мировым лидером как по продажам магистральных самолетов, так и по поставкам.

Представители Airbus не раз предлагали сотрудничество, заверяя, что готовы поделиться не только опытом в создании интегрированной компании, но и, в частности, отработать систему кооперации на основе разделенных рисков по некоторым новым проектам. Как известно, Airbus последовательно осуществляет обширную и разностороннюю программу сотрудничества с российским авиапромом, которая была выработана в рамках соглашения о партнерстве, заключенного между EADS и Росавиакосмосом в июле 2001 года. Так, в декабре 2005 года Airbus разместил дополнительные крупные пакеты заказов на производство компонентов для самолетов семейства A320, A330/A340 и A380 на предприятиях корпорации «Иркут» и ВАСО. Этот контракт оценивается в 200 млн долл. и рассчитан на десять лет.

Многообещающим выглядит и подписанное предварительное соглашение о полномасштабном партнерстве по разработке нового лайнера A350XWB и программах будущих моделей европейской компании. Кроме того, Airbus готов предоставить России роль лидирующего партнера в программе конвертации пассажирских самолетов семейства A320 в грузовые, модификации и участия на основе разделенных рисков в создании «эרבаса» нового поколения. В последней программе России предлагается полномасштабное партнерство, причем начиная с нулевого этапа.

Зададимся вопросом: ну а все же, с кем нашему авиапрому, теперь в лице ОАК, было бы наиболее выгодно сотрудничать? Что касается Airbus, то, безусловно, самым заманчивым предложением из вышеприведенных кооперационных программ является участие России на основе разделенных рисков, с нулевого цикла, в разработке и создании «эרבаса» нового поколения. Заметим, что столь лестное предложение свидетельствует о явном признании европейцами завидного потенциала нашего авиапрома, который позволяет безболезненно вовлечь его в интеграцию по глобальным авиационным программам. К сожалению, несколько лет назад мы бездумно упустили вполне реальный шанс полномасштабно включиться в программу 555-местного суперлайнера A380, и было бы верным задуматься снова наступать на те же грабли. Можно вспомнить и о том, как Россия не воспользовалась возможностью поучаствовать в программе воен-

но-транспортного самолета A400M, где нам предлагалось поработать в проектировании и производстве шасси, частей фюзеляжа, узлов подвески двигателей и металлических элементов горизонтального оперения. Наши предприятия были готовы включиться в программу, однако проволочки со стороны госструктур, в частности, Комитета по военно-техническому сотрудничеству (дескать, зачем нам торопиться, влезать в натовскую программу, повременим, а Европа подождет) привел лишь к тому, что Европа ждать не пожелала, и контракт утонул. А Airbus продолжает работать над этой машиной, и осенью 2009 года ВВС Франции получат первый из заказанных 50 транспортных. Россия тем временем в многозначительно-безопасном стиле вице-преьера, министра обороны Сергея Иванова объявила, что выходит из совместного с Украиной проекта по созданию оперативно-тактического военно-транспортного самолета Ан-70...

Тем не менее, завершивший 11 декабря минувшего года в Тулузе первый раунд переговоров в рамках Рабочей группы по налаживанию стратегического партнерства между ОАК и EADS внушает определенный оптимизм. Стороны договорились о расширении сотрудничества в области авиастроения, об активизации сотрудничества по ряду стратегических направлений и о создании дополнительных «подгрупп», которые призваны проанализировать его перспективы в различных областях. В частности, обсуждены возможности сотрудничества в реализации программы A350XWB, запуск которой недавно одобрил Совет директоров EADS, и в строительстве A320 в грузовом варианте. Достигнута договоренность и о расширении деятельности в Москве инженерного центра ECAR, образованного в 2003 году Airbus и Группой компаний «Каскол». Предусматривается также дальнейшая работа по анализу военных проектов, в частности, по совместной разработке беспилотных летательных аппаратов. Весной 2007 года состоится второе заседание Рабочей группы, на котором «подгруппы» представят сделанные выводы по налаживанию стратегического партнерства.

Думается, что перспективное сотрудничество с EADS может придать деятельности рожденной в муках российской ОАК многообещающий импульс и помочь на первых порах выбраться на международный рынок. Разумеется, на этом пути разумно будет сотрудничать не только с европейцами, но и с американцами. Не забывая и о Китае, стремимся войти в символический клуб «великих авиационных держав», усиленно развиваемшем национальный авиапром, а потому заинтересованном в совместных проектах с европейцами. Это дает основания Объединенной авиационной корпорации обратить свои взоры и на Восток. ■

■ ■ ■ -СКАЙ ЭКСПРЕСС- НАЧАЛА ПЕРЕВОЗКИ

Федеральное агентство воздушного транспорта РФ выдало авиакомпании «Скай Экспресс» лицензию на регулярные перевозки из Москвы в Сочи, Ростов-на-Дону, Тюмень и Мурманск, а также на чартерные внутренние и международные авиарейсы. Лицензии выданы сроком на пять лет. Первыми направлениями авиакомпании стали Москва-Сочи и Москва-Ростов-на-Дону.




Рейсы выполняются два раза в день. В дальнейшем частота полетов в Сочи и Ростов-на-Дону будет увеличена. На каждом из этих направлений «Скай Экспресс» планирует перевезти в 2007 году до 200 тысяч пассажиров. В первом полугодии этого года авиакомпания собирается также открыть регулярные рейсы из Внукова в Мурманск, Пермь, Уфу, Анапу, Екатеринбург и Челябинск.

В середине января в аэропорту Внуково приземлился второй самолет авиакомпании Boeing 737, взятый в операционный лизинг у AERCO сроком на пять лет. Самолет прошел необходимое техническое обслуживание и полностью соответствует Европейским требованиям по безопасности полетов. Парк воздушных судов «Скай Экспресс» будет состоять из одностопных самолетов Boeing 737, которые во всем мире эксплуатируют низкобюджетные перевозчики. К июню 2007 года парк авиакомпании пополнится еще шестью самолетами, средний возраст которых составляет 12 лет.

■ ■ ■ ОДИНАДЦАТЫЙ БОЕИГ «КД АВИА»

В продолжение программы модернизации парка воздушных судов авиакомпании «КД авиа» приобрела очередной, одиннадцатый по счету самолет Boeing 737. Новое воздушное судно взято на условиях операционного лизинга сроком на пять лет. Следуя традиции, Совет директоров ОАО «КД авиа» присвоил новому воздушному судну имя певца и композитора Юрия Антонова. Компьютер пассажирского салона самолета позволяет принять на борт до 144 пассажиров. Самолет полностью соответствует всем нормам летной годности. Программа модернизации парка воздушных судов авиакомпании на 2007 год предполагает приобретение еще восьми самолетов. Уже в мае текущего года парк «КД авиа» достигнет численности 19 самолетов Boeing 737-300.

■ ■ ■ ГОТОВИТСЯ ПРОРЫВ НА РЫНКЕ АВИАСТРОЕНИЯ

В этом году в ЦАГИ приступят к разработке ближне-среднемагистрального самолета нового поколения, который впоследствии должен заменить Ту-154. Работы ведутся совместно с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК). Основными задачами ЦАГИ станут снижение потребления топлива нового самолета на 20% по сравнению с уже существующими аналогами, увеличение ресурса и повышение безопасности его эксплуатации. Новый самолет станет настоящим прорывом в самых различных областях авиационной техники.

Директор ЦАГИ В. Карповичев сообщил, что в марте в институте начнутся статические испытания опытного образца самолета Superjet 100 разработки ОКБ Сухого. В данный момент в институте уже идет подготовительные работы и сборка образца. После проведения статических испытаний самолет уже в этом году можно будет поднять в воздух.

■ ■ ■ EUROCOPTER VOSTOK СЕРТИФИЦИРУЕТ В РОССИИ ЛЕГКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Компания Eurocopter Vostok, отвечающая за рынок России и СНГ, — дочерняя структура европейской вертолетостроительной компании Eurocopter, завершила сертификацию всего модельного ряда своих легких вертолетов в соответствии с требованиями российских авиационных властей. Сертификация всего модельного ряда — беспрецедентный шаг для



России, где стандартная практика западных производителей предполагает серти-

фикацию каждой модели под конкретный заказ. О начале реализации этой стратегической программы Eurocopter Vostok объявила еще в прошлом году. До конца года компания планирует завершить сертификацию двухдвигательных вертолетов EC135, AS365, N3 и EC155 B1 (оба относятся к семейству Dauphin), а также EC225 (из семейства Super Puma).

■ ■ ■ АЭРОПОРТ РОЩИНО ПРОДАДУТ В АПРЕЛЕ

Аукцион по продаже 100% акций тюменского аэропорта Рощино назначен на начало апреля 2007 года. Это будет уже вторая попытка продать акции аэропорта. Первые торги должны были пройти в октябре прошлого года, однако из-за отсутствия заявок аукцион не состоялся. В 2005 году аэропорт Рощино попал в перечень

приватизации объектов федерального имущества в период с 2006 по 2008 годы. В качестве активов, управлять которыми можно с помощью пакета, значились 650 гектаров земли под аэродромом и разрешение на обслуживание авиарейсов. ОАО «Аэропорт Рощино» имеет международный статус. Может принимать двенадцать типов самолетов (Ту-154, Ту-134, Ил-76, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Як-40, Як-42, Ил-18, Л-410, Boeing 737, Ил-86) и все типы вертолетов. Более 70% рейсов в Рощино совершают авиакомпании «ЮТэйр», «Ямал» и «Когалымавиа». Уставный капитал аэропорта составляет 42,5 млн рублей.



«ТРАНСАЭРО» НАЧИНАЕТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СИСТЕМЫ SDCS В АЭРОПОРТУ ВЕНЫ

Авиакомпания «Трансаэро» начинает эксплуатацию системы SDCS (SITA Departure Control System) в венском аэропорту Швехат. Эта система дает возможность на более высоком уровне проводить регистрацию пассажиров и багажа, осуществлять центровку воздушных судов, формировать необходимые сопроводительные документы, с предельной точностью учитывать информацию по программам поощрения часто летающих пассажиров. Введение системы SDCS позволит еще более ускорить процесс регистрации в аэропорту столицы Австрии. В выигрыше окажутся и пассажиры, следующие трансферными рейсами «Трансаэро» из Вены через Москву в другие города. Теперь они будут получать сразу по два посадочных талона. Один — на рейс до Москвы, другой — на рейс из Москвы в пункт назначения.

В настоящее время система SDCS «Трансаэро» функционирует также в ряде аэропортов России, Казахстана, Украины, Узбекистана, Германии, Израиля.



«ЮТЭЙР-ТЕХНИК» СООТВЕТСТВУЕТ ТРЕБОВАНИЯМ ЕВРОСОЮЗА

Сертификат одобрения Европейского Агентства Авиационной Безопасности (EASA) выдан дочернему предпринятию авиакомпании «ЮТэйр» ООО «ЮТэйр-Техник» по техническому обслуживанию воздушных судов в соответствии с требованиями правил Евросоюза EASA Part-145.

В сентябре 2006 года ООО «ЮТэйр-Техник» прошло инспекционную проверку французским подразделением EASA и было представлено для получения сертификата одобрения.

Сертификация по данным требованиям позволяет производить техническое обслуживание воздушных судов иностранного производства,

зарегистрированных в странах, на которые распространяется действие правил Евросоюза. На данный момент «ЮТэйр-Техник» получило право на линейное и базовое техническое обслуживание самолетов ATR-42-300/320. В 2007 году планируется одобрение линейных станций в аэропортах Внуково и Сургут, а также расширение сферы деятельности по ТО компонентов самолетов ATR-42 и техническому обслуживанию самолетов типа Boeing 737.



ALYONIC AIRUNION НАМЕРЕН РАЗВИВАТЬ АЭРОПОРТ ЕМЕЛЬЯНОВО

Альянс AIRUnion намерен до 2017 года вложить в развитие красноярского аэропорта Емельяново 565 миллионов долларов. На средства частных инвесторов (257 млн долларов) предлагается построить пассажирский и грузовой терминалы, топливозаправочный комплекс (15 млн долларов), а также гостиницы, парковки и т.д. Остаточные 309 млн долларов AIRUnion ждет от государства. Они пойдут на строительство двух взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, автомобильной развязки, железнодорожной ветки.



ОТКРЫТ РЕЙС ВЛАДИВОСТОК-БАНГКОК

Авиакомпания «Владивосток Авиа» открыла прямой регулярный рейс на самолете Ту-204-300 между центром Приморского края Владивостоком и столицей Королевства Таиланд Бангкоком. К открытию этого рейса авиакомпания «Владивосток Авиа» ввела новую для приморцев услугу

**ВЛАДИВОСТОК
АВИА**



— беспосадочную торговлю на борту воздушного судна во время полета. Технологии

беспосадочной торговли будет внедряться и на других международных рейсах компании.

С февраля 2007 года авиакомпания «Владивосток Авиа» планирует использовать на этом маршруте самолет А320. У нового международного рейса удачные стыковки практически со всеми внутренними рейсами авиакомпании как в прямом, так и в обратном направлениях. Новый маршрут в Бангкок гармонично дополнил картину обширной международной и российской маршрутной сети крупнейшего авиаперевозчика на Дальнем Востоке России. Компания также активно занимается и благотворительной деятельностью. В крещенский праздник был освящен единственный православный храм города Артема, построенный при финансовом сопровождении ОАО «Владивосток Авиа». По убеждению

генерального директора авиакомпании, председателя попечительского совета строительства храма Владимира Саббеля, участие в таком значимом для горожан проекте – честь и обязанность каждого человека, заботящегося о нравственном развитии общества.



ВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА САМОЛЕТЫ СНИЖАЮТСЯ

Межгосударственная комиссия по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике приняла решение о значительном снижении ввозных пошлин на иностранные самолеты. Речь идет о первой мере, реализованной в рамках соглашения России с США о вступлении в ВТО.

Пошлина на самолеты вместимостью до 50 кресел будет снижена до 8 процентов, а на самолеты с вместимостью 115-160 кресел (именно в этот типоразмер попадают наиболее востребованные Boeing 737 и A320) – до 10 процентов. В настоящий момент ввозная пошлина составляет 20 процентов. Льгота распространяется только на те самолеты, которые взяты авиакомпаниями в операционный лизинг сроком на три года, и будет действовать до 1 января 2011 года.



«ВОЛГА-ДНЕПР» И «МОТОР СИЧ» ВОССТАНАВЛИВАЮТ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО АН-124-100 «РУСЛАН»

Для этого создано совместное предприятие – Управляющая компания «Грузовые летатель-

ные аппараты». Ей делегированы курирующие и организаторские функции по реализации проекта возобновления серийного производства «русланов». 59% акций Управляющей компании принадлежит «Волга-Днепру» и 41% – «Мотор Сич». В дальнейшем планируется включить в состав акционеров остальных партнеров проекта: ЗАО «Авиастар-СП», ГП АНТК им. О.К. Антонова, ЗМКБ «Прогресс». Цель

российско-украинской инициативы – разработка и производство новой версии самолета Ан-124-100М-150 и его дальнейшая модификация, а также продление летной жизни уже существующему парку самолетов этого типа. Существенным изменениям будут подвергнуты летно-технические характеристики «Руслана». Предлагается увеличить грузоподъемность самолета до 150 тонн, а ресурс воздушного судна до 60, в перспективе до 80 тысяч летных часов. Планируется кардинальное обновление и навигационно-пилотажного комплекса. Дальность полета с грузом 120 тонн будет увеличена до 5000 км, а численность экипажа сокращена до четырех человек. Кроме того, намечена доработка двигателей в соответствии с существующими и перспективными требованиями ИКАО.]

VOLGA-DNEPR GROUP
ВОЛГА ДНЕПР



АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

Delta



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И АЭРОФЛОТ
15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ
...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,
 ...ЛУТЕШЕСТВИЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.
 МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ ПО РОССИИ И СНГ.
...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,
 ...ПЕРЕД ПОЛЕТОМ В НАШЕМ ФИРМЕННОМ САЛОНЕ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ПЕРВОГО КЛАССА В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО-2.
...ЛЕТАТЬ,
 ...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА.
...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,
 ...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.
...ДЕЛТИ ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (БРОНИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦ, АВИА, ЖД БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ).
 ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.
...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ
 СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КОНФИДЕНЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ, ОБСЛУЖИВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ДОГОВОРУ, КОНСУЛЬТАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ВЫБОРУ ОПТИМАЛЬНОГО МАРШРУТА И СТЫКОВОК.
 ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЛТИ»:

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

М.КРОПОТКИНСКИЙ
тел.742-78-06

М.ПРОСПЕКТ МИРА
тел.704-64-58
тел.704-64-57

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ
тел.522-37-30
тел.524-60-60

М.ШАБОЛОВСКАЯ
тел.235-24-54

многоканальный тел. 790-80-04

WWW.DATE.COM.RU

Правила честной конкуренции

Светлана ПОЛОВА

РОССИЯ — СТРАНА МЕНТАЛЬНАЯ. ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ. ГРАБЛИ — ВОТ НАШЕ ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ НАСТУПЛЕНИЯ. ПОМИМО СОЗЕРЦАНИЯ СИНИХ ИСКР, МЫ ЛЮБИМ ИЗОБРЕТАТЬ ВЕЛОСИПЕДЫ. О ДВАДЦАТИ ВОСЬМИ КОЛЕСАХ И ТРЕХ ПОЛОЗЬЯХ. КОНСТРУКЦИЯ, НАТУРАЛЬНО, СКАТЬ НЕ МОЖЕТ, НО МЫ УПОРНЫ. ДАВНО ИЗОБРЕТЕННЫЙ И ВСЕМИ ОБКАТАННЫЙ ДВУХКОЛЕСНЫЙ — ЭТО, УВЫ, НЕ НАШ МЕТОД.

Как это делают в России

Нефтеперерабатывающий завод производит, оператор доставляет, заправщик (ТЗК) заправляет. Три пункта. В первых двух рынок открыт для всех желающих. На третьей же позиции сидит монополист, в ус не дует, цену накручивает, денежку считает. По взрослому это называется «подавляющий монополизм в рознице на фоне развитой конкуренции в оптовом сегменте».

Чем занимается ТЗК? Принимает топливо у оператора, проверяет его качество, хранит в резервуарах, доставляет к крылу и заправляет.

Фактически ТЗК монополизировали розничную продажу керосина в аэропортах. Именно они определяют стоимость заправки «в крыло», и авиакомпания, куда ей деваться, покупает. Как правило, цена на керосин в ТЗК на 20–100 долл. выше, чем у поставщика.

Отсутствие конкуренции приводит к тому, что расходы авиакомпания на топливо могут достигать 60% от общих затрат. Что легко приводит авиакомпанию на грань банкротства.

Теперь хотелось бы упомянуть о том, что многие российские ТЗК в аварийном техническом состоянии. Монополисты жаждут торговать, не жаждут строить и ремонтировать. Резервуары для хранения керосина в большинстве случаев построены 30 лет назад, а их ресурс был рассчитан на 20. Встречаются даже топливозаправщики-ветераны с деревянными дверями кабины.

Современный ТЗК — это комплекс сложных и точных систем, автоматика и услуги. И топливозаправщик — не бензовоз, а лаборатория!

Как-то раз в один из центральных аэропортов страны приехал с консультацией представитель IATA. Ос-

мотрел придирчиво, изложил много-много страничные рекомендации. В частности, такое. У любого огнетушителя есть предохранитель, который держится либо на жестком, либо на мягком креплении. Так вот, крепление предохранителя должно быть мягким. Уж коль случится на ТЗК ситуация, требующая огнетушителя, с жестким можно просто не успеть.

Какие нежности при нашей бедности! Куда вам до таких изысков с деревянными-то дверцами.

Кончатся все это разгильдяйство тем, что в один прекрасный день, гляди в пустое небо, мы будем вопрошать: «Где все?» А «все» либо осталось на земле, либо улетело в порты, где их качественно обслуживают по цивилизованным ценам.

Кричать «ах, как все плохо» — занятие непродуктивное. Нужно что-то предлагать. И даже не нужно изобре-



Топливная составляющая в общем объеме эксплуатационных расходов

тать велосипед, весь мир использует практическую и разумную модель.

Как это делают в Гонконге

Международный Аэропорт Гонконга (HKIA) получил награду Форума IATA за организацию торговли авиатопливом и за руководство и управление системой авиатопливного обеспечения. Генеральный директор бизнес-подразделения авиационной доставки HKIA Б.С. Чоу опубликовал в 3-ем выпуске журнала International Airport Review за 2006 г.

– Справедливая и не дискриминационная структура оплаты топлива для авиакомпаний.

– Наличие двух агентов по заправке «в крыло», один из которых является независимым от оператора топливной системы.

Ранее в аэропорту Гонконга не было модели открытого доступа, что, как отмечает Б.С. Чоу, ограничивает возможности выбора для авиакомпаний и искусственно определяет цены из-за отсутствия конкуренции.

Теперь открытый доступ – клю-

ташки, получившие франшизу, предлагают свои услуги по «самой хорошей цене». 80 авиакомпаний получили эффективное и оправданное затраты обслуживание.

Контролирует деятельность аэропорта HKIA Ассоциация Управления ТЭК, это некоммерческий орган. В нее входят представители руководства аэропорта и оператора, представители авиакомпаний, базирующихся в Гонконге, и поставщиков топлива. Ассоциация уполномочена утверждать ставку денежного сбора за проверку и заправку авиатоплива, контролировать и утверждать бюджет оператора, рассматривать дополнительные разработки, включаемые в структуру ТЭК. А руководство аэропорта может накладывать вето на решения, принятые Ассоциацией. В результате этих усилий система топливного обеспечения в аэропорту Гонконга является прозрачной, информация о количестве заправленного топлива, как и любая другая, предоставляется легко и быстро.

ТЭК берет денежный сбор за каждый галлон авиатоплива, поставленного и заправленного в крыло. Равная ставка денежного сбора применяется ко всем авиакомпаниям, большим и маленьким, независимо от объема заправленного топлива. Все расходы, понесенные ТЭК в процессе эксплуатации и обслуживания системы топливного обеспечения, покрываются за счет этих денежных сборов.

Основные составляющие сборов:

- возврат инвестиций, вложенных в ТЭК;
- операционные расходы;
- сбор за эксплуатацию ТЭК, за управление системой.

В настоящее время аэропорт обслуживают 11 поставщиков топлива. Их доля на рынке постоянно и значительно меняется из-за высокого уровня конкуренции.

В 2005-2006 гг. ставка сбора снизилась на 3,3% благодаря большому (по сравнению с запланиро-

Средняя стоимость керосина по данным портала NGE.ru

Месяц	Средняя стоимость керосина, руб./тн	
	2005 г.	2006 г.
январь	13590,71	15513,63
февраль	13338,73	16034,31
март	13249,08	16562,87
апрель	13169,21	16236,84
май	12905,03	16471,16
июнь	13071,26	16322,47
июль	13562,88	16227,47
август	14089,93	16436,29
сентябрь	15674,81	16667,16
октябрь	16126,16	16095,79
ноябрь	15703,05	15505,00
декабрь	15806,01	14860,30

статью о модели работы топливозаправочной структуры аэропорта.

Можно сказать, это образцовая модель отрасли. Давайте рассмотрим, в чем ее суть.

– Каждому квалифицированному участнику открыт доступ к обеспечению аэропорта авиатопливом.

– Система страхования построена так, чтоб не создавать препятствий ни одному квалифицированному поставщику.

– В аэропорту имеется достаточный запас авиатоплива.

– Прозрачность модели позволяет всем участникам объединиться в рентабельную и высокопроизводительную систему.

– чевой принцип деятельности аэропорта Гонконга. Он дает возможность всем квалифицированным поставщикам заключать договоры с авиакомпаниями и предоставлять свои услуги на конкурентной основе. Никто не может ограничить авиакомпанию в выборе (по цене и качеству услуг) поставщика топлива или агента по заправке «в крыло». Кроме того, авиакомпания и сама может быть поставщиком авиакеросина.

Руководство аэропорта Гонконга в основу системы топливного обслуживания заложило справедливый, прозрачный и открытый процесс конкурсного получения франшизы (льготного права на торговлю). Пос-

важным) объемам поставленного топлива и эффективному стилю управления.

Как авиакомпании, так и поставщики довольно наличием здоровой конкуренции.

Что предлагает IATA

Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (IATA) представляет интересы мировой авиатранспортной промышленности. Ее членами являются 250 авиакомпаний, осуществляющих свыше 94% общего объема международных регулярных перевозок.

Излагая свою позицию в отношении создания конкурентной среды на рынке авиатопливно-обеспечения аэропортов РФ, IATA выражает общее мнение авиакомпаний, являющихся ее членами. Представитель IATA Lasantha Subasinghe предоставил Торговому дому «Топливное Обеспечение Аэропортов» официальный документ «ПОЗИЦИЯ IATA В ОТНОШЕНИИ ТРЕБОВАНИЙ К СОЗДАНИЮ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ НА РЫНКЕ АВИАТОПЛИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АЭРОПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».

IATA поддерживает идею открытого рынка авиатопливно-обеспечения аэропортов. Это обеспечит свободную и честную конкуренцию на рынке, откроет доступ к инфра-

структуре, поможет установить обьективные и регулируемые ставки сборов, позволяющих покрывать затраты на содержание внутренней и внешней инфраструктуры топливно-обеспечения аэропортов. А также создаст свободную и честную конкуренцию на рынке топливно-заправочных услуг в аэропортах.

Для создания свободного рынка в сфере обеспечения топливом аэропортов и оказания услуг по заправке воздушных транспортных средств должны быть выполнены следующие требования и условия:

– Любой поставщик авиатоплива или авиакомпания, отвечающие требованиям безопасности, качества и надежности, должны иметь право выходить на рынок авиатопливно-обеспечения и предоставлять свои услуги и товар в любом аэропорту.

– Поставщики должны иметь право по своему усмотрению выбирать источник поставок топлива (местный нефтеперерабатывающий завод или импорт продукции).

– Цена на авиатопливо должна отражать тенденции рынка и формироваться на основе прозрачной, международно-признанной формулы.

– Системы поставки авиатоплива в аэропорт, а также системы хранения (резервуарный парк) и заправка «в

крыло» должны быть открыты для конкуренции.

– Если по решению органов власти или комитетов по защите окружающей среды вновь пришедшие на рынок поставщики авиатоплива не смогли получить разрешения на строительство новых ТЗК, им должно быть предоставлено право открытого и прозрачного доступа к уже существующему комплексу.

– В этом случае существующая инфраструктура должна рассматриваться как общая или централизованная. Для возмещения расходов на ее содержание со всех пользователей должны взиматься разумные и обоснованные сборы. Ставки сборов должны четко устанавливаться для каждого пользователя и публиковаться для контроля выплаты каждым пользователем своей суммы.

– Перечень затрат на содержание общей инфраструктуры авиатопливно-обеспечения (трубопровода, гидрантной системы, резервуарного парка и т.д.) должен быть детализированным, прозрачным, открытым и доступным для ознакомления и контроля всем сторонам, включая конечных пользователей и потребителей.

– Следует установить определенные официальные требования и правила для владельцев и оператора



График средней стоимости керосина по данным портала NGE.ru

ров ТЗК, которым они должны неукоснительно следовать.

— Ставки сборов за использование общей централизованной инфраструктуры должны быть предметом экономического регулирования, если это считается целесообразным.

— Практика взимания аэропортами пошлин за получение права доступа к рынку топливного обеспечения должна быть отменена.

— Любые взимаемые аэропортами сборы, размер которых превышает объективную сумму затрат на содержание ТЗК и разумный размер прибыли аэропортов, должны быть отменены.

IATA полностью поддерживает инициативу Российского Правительства рассмотреть проект новых норм и правил создания и регулирования конкурентоспособного рынка поставок авиатоплива и услуг по заправке «в крыло» в российских аэропортах. IATA предлагает направить все усилия на открытие свободного доступа к рынку обеспечения авиатоплива и услуг по наземному обслуживанию и заправке «в крыло» для снижения операционных затрат авиакомпаний и улучше-

ния качества услуг, предоставляемых в аэропортах пользователям.

По мнению IATA, владение инфраструктурой не столь важно, если возможен открытый и равный доступ к инфраструктуре и рынку, если можно установить разумные и обоснованные, соразмерные с затратами ставки сборов за использование инфраструктуры, добиться повышения эффективности и производительности труда, что приведет к постепенному снижению цен, предотвратит ценовой сговор монополистов и пошатнет доминирующую позицию владельцев инфраструктуры.

Что делать

Но российские операторы тоже сложа ручки не сидели. Генеральный директор Торгового дома «Топливное Обеспечение Аэропортов» давно во всех возможных выступлениях пропагандирует схему, практически совпадающую с рекомендациями IATA. Предоставим слово Евгению Островскому.

«Мы, к сожалению, в очередной раз вынуждены констатировать, что состояние авиатопливного обеспечения во всех его аспектах продол-

жает ухудшаться. Более того, оно, без преувеличения, стало основным фактором, угрожающим безопасности и рентабельности авиаперевозок, конкурентоспособности авиакомпаний, фактором, сдерживающим развитие гражданской авиации России в целом. Только в 8 из 63 аэропортов федерального значения топливозаправочные услуги оказывают несколько организаций.

Необходимо поставить ТЗК в условия, когда он не будет иметь возможности отказать в предоставлении карточки хранения всем желающим квалифицированным операторам рынка авиатоплива или авиакомпаниям. Это приведет к появлению объективно обоснованных конкурентных цен на топливо и перорентирует интересы руководства ТЗК на поддержание производственной базы в надлежащем состоянии и ее модернизацию.

Добиться этого можно путем введения соответствующей нормы в правила сертификации ТЗК или принятия общего закона о защите конкуренции в организациях, являющихся локальными монополистами.

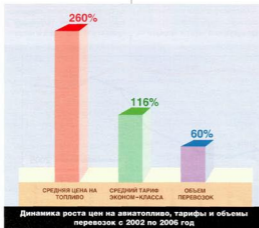
Чрезвычайно актуальной является задача создания новой нормативно-правовой базы авиатопливного обеспечения. По моему мнению, она должна быть предельно ясной и полностью адекватной нынешним рыночным экономическим условиям.

Итак, что нам требуется:

- обновление нормативной базы;
- развитие свободной конкуренции;
- обеспечение твердых гарантий прав собственности;
- внедрение передовых организационно-технологических моделей;
- подготовка инженерно-технического состава.

Это принципиальное условие дальнейшего развития как самой системы, так и всей авиаотрасли.]

Редакция благодарит Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов» за предоставленные материалы.



Если произошел сбой

Игорь ВАСИЛЬЕВ

Об этом тут же становится известно сотрудникам Центра по управлению кризисными и аварийными ситуациями (ЦУКС) авиакомпании «Аэрофлот-Российские авиалинии». Это подразделение, образованное по приказу гендиректора Валерия Окулова пять лет назад, в структуре авиакомпаний России тогда появилось впервые. Уникальным оно остается и по сей день. Каковы же функции этого подразделения, о работе которого прежде было известно немного?

Впрочем, о предназначении этого Центра трудно догадаться из самой аббревиатуры — ЦУКС, совершенно четко определяющей его задачи: совершенствовать организацию работы структурных подразделений «Аэрофлота» при возникновении тех самых кризисных и аварийных ситуаций, а также обеспечивать в экстремальных условиях устойчивое и бесперебойное функционирование системы управления, определение порядка действий и ответственности персонала авиакомпании.

Задачи, что и говорить, непростые, поскольку кризисных ситуаций в гражданской авиации, к сожалению, все еще хватает. Не говоря уже о летных происшествиях, а тем более катастрофах, случающихся даже на этом самом безопасном из всех видов транспорта. И это не преувеличение.

Помните, президент и главный управляющий Всемирного фонда безопасности полетов (FSF) Стюарт Мэтьюз приводил такие цифры. Коэффициент аварийности составляет 0,2 на 1 миллион полетов. Практически это означает, что если вы будете до конца жизни летать каждый день в ожидании гипотетического происшествия, то вам придется это делать в течение 13 тысяч лет! Хотя и в этом случае стопроцентной гарантии того, что в результате авиа-

ционной катастрофы вы погибнете, все равно не будет. Так что для самоубийства разумнее выбрать какой-нибудь другой вид транспорта. И, несмотря на ледяные кровь телекадры последствий авиационных происшествий, детальное описание которых непременно попадает на первые полосы периодических изданий, путешествуя по воздуху остается самым безопасным видом транспорта.

Центры, подобные аэрофлотовскому ЦУКСу, существуют в европейских и американских авиакомпаниях, однако их функции, как правило, не выходят за пределы планирования действий в случае возникновения аварийных ситуаций.

Восемь сотрудников работают посменно круглые сутки, чтобы можно было незамедлительно принять неотложные меры по предотвращению кризисной ситуации

А вот аэрофлотовский Центр (Emergency Response Centre — по международной классификации) занимается не только планированием, но и конкретной работой по выходу из таких катаклизмов. Восемь сотрудников работают посменно круглые сутки, чтобы можно было незамедлительно принять неотложные меры по предотвращению кризисной ситуации. В критический момент персонал способен оперативно, по специально отработанной системе, организовать работу всех подразделений «Аэрофлота», мобилизовать все имеющиеся ресурсы на локализацию возникшего кризиса или, по крайней мере, минимизировать его последствия. Ну а если про-



исходит летные происшествия, сотрудникам ЦУКСа приходится обеспечивать экстренное прибытие на место происшествия средств спасения. А для этого необходимо точно знать, что конкретно случилось, где это произошло, в какое время.

— Не секрет, — рассказывает директор ЦУКСа Михаил Крахмалев, — что каждый самолет «Аэрофлота» оснащен двумя аварийными радиомаяками, дублирующими друг друга. И если воздушное судно соприкоснулось с землей или с водной поверхностью с перегрузками выше допустимых, то маяк срабатывает и выдает информацию о бортовом номере попавшего в переделку самолета, широте и долготе того места, где это произошло. Иначе говоря, происходит этапный вылет информации этого маяка. Вся эта очень ценная для поисков информация поступает на спутник, откуда транслируется в Координационный центр (КЦ) Российской Федерации. А для проверки данные поступают в ЦУКС. Это необходимое звено в цепочке, поскольку случаются ложные срабатывания аварийного маяка и нужно подтвердить поступившие с борта сведения.

Итак, тревожная информация через спутниковую систему получена, КЦ выходит на ЦУКС и запрашивает: имеете ли такой-то борт? И с этого момента начинается работа аэророловского Центра. Сотрудникам ЦУКСа с помощью специальной системы необходимо установить местонахождение данного самолета — выполняется ли он рейс по расписанию или, может быть, на стоянке дожидается вылета... И сделать это надо в кратчайший срок, чтобы успокоить КЦ, куда следует из Шереметьева сообщением о том, что все в порядке, просто произошло ложное срабатывание маяка...

— И дай бог, чтобы все они были ложными! — восклицает Михаил Крахмалев, с удовлетворением заметив, что за все пять лет поступающие сигналы о бедствии оказыва-

лись ошибочными, а тревога была вызвана исключительно техническими сбоями.

Понятно, что экстренно предоставленная информация о том, что все о'кей, позволяет прояснить картину и не поднимать в воздух поисковые и аварийные службы.

Не только самолеты российского производства имеют по два аварийных маяка — бонинги и эрбасы также оснащены такими дублирующими системами. Но центр поиска и спасения для них расположен на Бермудах. Иначе говоря, все самолеты зарубежного производства задействованы на бермудский центр.

Представьте, с Бермуд приходит запрос: на таком-то борту, произошло срабатывание аварийного маяка, где он сейчас находится?. И сотрудникам ЦУКСа предстоит срочно выяснить, что случилось — если, разумеется, это не ложный сигнал — с запрашиваемым самолетом, прояснить его местонахождение и выдать соответствующую информацию в бермудский центр.

О том, как конкретно ЦУКС взаимодействует с центром, можно проследить на таком примере, который привел Михаил Крахмалев.

...Через два с половиной часа после вылета из аэропорта Кеннеди авиалайнера Boeing 767 рейсом 316 Нью-Йорк—Москва с Бермуд вдруг поступает запрос: с вашего борта сработал аварийный радиомаяк, срочно сообщите, где находится самолет, что с ним? А находится в этот момент он мог не иначе как над Северной Атлантикой, в направлении от Ньюфаундленда на Шенюин, или севернее, ближе к Гренландии, но, безусловно, на одном из треков над океаном. Однако при полетах по североатлантическим маршрутам связь по УКВ не действует — борт работает с диспетчером на сверхвысоких частотах с дальними станциями. То есть самолет в это время на-

ходится вне контроля радиолокационных станций. Другими словами, связаться с бортом достаточно сложно. Как быть?

Задачу решили следующим образом. Сменный замдиректора ЦУКСа установил контакт с Осло, откуда представитель «Аэрофлота» связался с Рейкьявником, в чьей зоне находился самолет, и Рейкьявик подтвердил: самолет на связи, полет проходит нормально. Тут же полученная информация ушла на Бермуды — ложное срабатывание маяка, с нашим бортом все благополучно, благодарим за содействие.

В операционном зале круглосуточно дежурит сотрудник Центра, чтобы в случае чего можно было предпринять экстренные меры по предотвращению развития сбойных ситуаций. Здесь же периодически проверяется готовность системы контроля и оповещения, осуществляется мониторинг кризисных и сбойных ситуаций в российских и иностранных авиакомпаниях, совершенствуется система антикризисных и профилактических мероприятий.

Нужно сказать, что ЦУКС решает поставленные перед центром задачи не только при полете российских самолетов, но и работает в непосредственном контакте с иностранными партнерами по глобальной авиалайнеру Sky Team. Это обязательство накладывает на ЦУКС особую ответственность. Так или иначе, но приходится обслуживать и воздушные суда всех десяти членов альянса. Вот почему «Аэрофлот» участвует в учениях, которые периодически проводит авиакомпания — члены Sky Team. В 2006 году таких учений прошло два. В них было смоделировано авиационное происшествие, и сотрудники ЦУКС в ночное время четко сработали в заданной ситуации.

За тридцать минут до прибытия в базовый аэропорт Шереметьево с борта поступает информация о коли-



Сотрудники «Аэрофлота» принимают участие в учениях, которые периодически проводит авиакомпания — члены Sky Team

честве пассажиров, грузе, времени прибытия и обо всех возникших проблемах. И в случае внезапного ухудшения погодных условий в шереметьевском аэропорту ЦУКС передает соответствующую информацию на борт, предлагая при этом варианты запасных аэродромов для посадки. Их семь: Хельсинки, Санкт-Петербург, Ярославль, Нижний Новгород, Самара, Минск и Киев.

Предположим, у нашего самолета в качестве запасного аэродрома обозначен Нижний Новгород, но представитель «Аэрофлота» в аэропорту, с которым уже связался ЦУКС, информирует о том, что там скопилось уже двадцать семь бортов. И конечно, направлять туда еще один самолет нет никакого смысла. Выход простой: командиру для посадки предлагают Самару, где тоже прекрасная погода, но зато нет такого столпотворения, как в Нижнем.

— ЦУП, — поясняет Михаил Крахмалев, — управляет полетами, у него свои задачи. Мы же классифицируем возникающую проблемную си-

туацию и предлагаем конкретные варианты выхода из нее. Представьте, прогноз не оправдался или фактическая погода вдруг круто изменилась, а борт на подходе, и тут-то начинается наша работа. Экстренно устанавливается связь с представителями «Аэрофлота» в запасных аэропортах — в Шереметьево погода ухудшается, будьте готовы принять наш борт. А это значит, что необходимо еще позаботиться и о размещении в гостинице пассажиров, накормить их и обогреть.

Однако от состояния аэропорта зависит далеко не все — важно знать, оборудован ли самолет системой, позволяющей произвести посадку по соответствующему минимуму. Боинги и все семейство эрбасов, к примеру, имеют такие системы, а вот Ту-134 не может обеспечить безопасную посадку при заданных минимумах, и тогда приходится принимать другое решение.

Еще один фактор — классификация командира корабля. К примеру, командир Boeinga 767 или A320 име-

ет минимум 200 на 15. А если, скажем, на посадку готовится заходить Ту-134, то у его командира нет такого минимума. И сотрудники ЦУКСа уже знают: при таких погодных условиях этот борт здесь не сидит, надо заворачивать его на запасной...

Интересен и такой момент. В преддверии вступления «Аэрофлота» в Sky Team было принято решение о персонале, который на добровольной основе принимает участие в ликвидации кризисной ситуации. Эти волонтеры, а их уже около сотни, помогают снизить риск стрессового состояния пассажиров и их родственников, которые, конечно, остро нуждаются в современной психологической, материальной и моральной поддержке. Эти люди, работающие в различных подразделениях авиакомпании, прошли спецподготовку в медицинских подразделениях «Аэрофлота», прослушали курс по психологии на семинарских занятиях. А психологи перед этим по специальной программе прошли подготовку в академии МЧС.]

Ту-154 ещё полетает

Геннадий АРАТОВ

9 февраля 1972 года совершил свой первый регулярный рейс по маршруту Москва–Минеральные Воды самолет Ту-154. С той памятной даты прошло 35 лет. Много это или мало?

Классический поршневым авиалайнер Дуглас DC 3, первый полет которого состоялся в 1936 г., к концу 1991 года находился в массовой эксплуатации 55 лет, а некоторые его экземпляры летают до сих пор. Лайнер Boeing 707, дебютировавший в 1958 г., по оценкам экспертов, будет эксплуатироваться до 2040 г. Так что, по мировым меркам, нашему Ту-154 до «пенсии» еще далеко. Так же считает и главный конструктор самолета Александр Шенгардт.

— Ту-154 — машина старая, но неизношенная, — такими словами начал нашу встречу Александр Шенгардт. Понять замысел конструкторов Ту-154 можно, обратившись к той эпохе, когда создавался самолет. Первые работы по его созданию начались еще в 1963 году под руководством Сергея Егера. Компоновочно проект решался по схеме Ту-134 с расположением двигателей в хвостовой части фюзеляжа и аэродинамически чистым крылом — конфигурация, широко распространенная в то время. Но, в отличие от современных ему самолетов, Ту-154 имел высокую энерговооруженность (0,35-0,36 против 0,22-0,27 у большинства аналогов). Избыток тяги, хотя и несколько снижал экономичность самолета, гарантировал его эксплуатацию в аэропортах с длинной ВПП 1500-1800 метров и в высокогорных аэропортах с жарким климатом.

Мощная производственная база и высокий профессионализм персонала, позволил в те годы КБ Туполева на равных тягаться с заокеанским гигантом — компанией «Боинг». Ближайшим конкурент и аналог нашего самолета Boeing 727, совершивший первый коммерческий полет в начале 1964 г., был рассчитан на эксплуатацию с

ВПП длиной 2000-2500 метров и крейсерский полет на высоте 7600-9150 метров. Ту-154 был оптимизирован для крейсерского полета на высотах 11000-12000 метров, для чего было выбрано крыло большей площади, чем у Boeing 727 (180 кв. м против 145 кв. м). Сочетание этих параметров позволило получить минимальные крейсерские расходы топлива. Для взлета с горных жарких аэродромов на Boeing 727 пробовали ставить реактивные ускорители, но потом от этой идеи отказались. Еще одним преимуществом Ту-154 перед Boeing 727 было низкое давление на аэродромную плиту (17-19 тонн против 31-32 тонн).



Свой первый регулярный рейс Ту-154 совершил за восемь лет позже Boeing 727, но оба самолета оказались очень удачными и выпускались массовой серией. Boeing 727 было выпущено 1800, Ту-154 — около 1000 экземпляров. С мая 1975 г. главным конструктором Ту-154 стал Александр Шенгардт, который и сейчас руководит всем комплексом работ по доводке и совершенствованию самолета и всех его модификаций. Как отметил Александр Сергеевич, когда начались работы по проекту Ту-154, не все повлияло его значимость.



Считалось, что наличие самолетов Ту-104, Ил-18 и Ан-10 полностью обеспечит воздушные перевозки в стране на многие годы вперед. К счастью, верх одержала другая точка зрения, и в 1965 г. на разработку самолета был объявлен конкурс, в котором победило ОКБ А.Н. Туполева. Вскоре самолет пошел в серию, а в 1984 г. началось производство очень удачной его модификации – Ту-154М. Изменения коснулись главным образом силовой установки (более экономичный двигатель Д-30 КУ) и аэродинамики, благодаря чему, по сравнению с базовой моделью, Ту-154М стал потреблять меньше на одну тонну топлива в час. С начала 1985 г. самолет стали поставлять за рубеж. Его начали успешно эксплуатировать в Болгарии, Китае, Чехословакии, Сирии, Польше.

С началом перестройки и переходом на рыночную экономику ситуация с Ту-154, как и со всей авиационной промышленностью, круто изменилась. Государственное финансирование промышленности фактически прекратилось. Наш авиапром бросало из стороны в сторону, долгосрочный государственный план развития промышленности так и не был создан. И в то время как мы путались в проблемах и топтались на месте, «Бонинг» делал один тип самолетов за другим. На смену Boeing 727 пришел Boeing 737 с его последующими многочисленными модификациями, потом в эксплуатации появи-

лись Boeing 747, 757, 767, 777, а в 2008 г. начнутся поставки новейшей модели – Boeing 787.

Правда, с переходом к рыночным отношениям, ОАО «Туполев» получил возможность работать напрямую с авиакомпаниями, разрабатывать и внедрять те изменения, которые нужны заказчикам. Но вскоре наша промышленность оказалась объектом давления со стороны западных концернов «Бонинг» и «Эрбас», которым очень не хочется видеть в России конкурента. Самое обидное, что и в нашей стране нашлись вольные или невольные проводники их политики, которые на каждом углу кричат, что Ту-154 устарел, что пора его списывать, а взамен брать старые бонинги и эрбасы.

Но о чем говорит статистика? Самолет был рассчитан на эксплуатацию со средней интенсивностью 2-3 тысячи часов в год. При назначенном ресурсе 60 тыс. часов и сроке службы 30 лет парк подошел бы сейчас к плановому списанию, но обвал 90-х годов, когда объем пассажирских перевозок упал в 4-5 раз, привел к значительному его простоям. По состоянию на конец 2006 г. среднестатистический Ту-154 выработал лишь половину ресурса и ему еще

летать и летать.





Александр Шенгардт:
— Ту-154 — машина старая, но неизменно-ная, по состоянию на конец 2006 года он выработал лишь половину ресурса и ему еще летать и летать

Сейчас, когда намечилось оживление воздушных перевозок, самолет снова востребован и впереди у него еще по крайней мере 10-15 лет эксплуатации. Прошедшая недавно в «Аэрофлоте» конференция по результатам эксплуатации Ту-154М показала, что возможности самолета далеко не исчерпаны. Уже то, что в парке «Аэрофлота» — а это очень амбициозная компания — эксплуатируется двадцать восемь Ту-154М, говорит о многом. Кроме Аэрофлота, Ту-154 летают еще во многих авиакомпаниях, среди которых ГТК «Россия», «Башкирские авиалинии», «Кавминводлиния», «ЮТэйр», «Владивосток Авиа», «Уральские авиалинии» и многие другие. На этом фоне остается непонятным то упорство, с которым чиновники продолжают тормозить эксплуатацию самолета. Задерживается решение текущих вопросов и продвижение документов, проводятся бесчисленные проверки законности решений разработчика, хотя в КБ имеются все необходимые расчеты, испытания и заключения. Идет волна финансовых аудитов, хотя ОАО «Туполев» ни рубля не берет из бюджетных средств. Тем самым Ту-154 ставится в ущемленное положение по сравнению с бонгами и эрбасами, которым дается зеленый свет на всех перекрестках.

«Мы вкладываем в продвижение нашей авиатехники копейки, а там счет идет на миллионы долларов», — с горечью говорит Александр Шенгардт.

Прослеживается политика недопущения Ту-154 на европейские рынки перевозок. Чего только не придумывают европейские инспекторы, чтобы не пустить Ту-154 в небо Европы! Один за одним воздвигаются все новые и новые барьеры. Вот например, шумовой барьер. Несколько лет тому назад было официально заявлено, что вводятся ограничения по шуму на местности в соответствии с главой 3 Приложения 16 ИКАО, а более высокие нормы будут предъявляться только новым самолетам. Туполевцы привели уровень шума Ту-154М к требованиям главы 3. Тогда оппоненты поставили другой барьер — все старые самолеты, соответствующие по шумам главе 3, должны еще иметь запас по шуму не менее 5 дБ. Как ни ломали головы конструкторы, пришлось признать, что технически этого сделать на самолетах выпу-

ска 70-х годов невозможно. А ставить на них новые двигатели бессмысленно.

Но и этот барьер был преодолен — выход нашел в оптимизации процедур летной эксплуатации. Снизив максимальную взлетную массу с 104 до 92 тонн, что не отражается на сокращении европейских маршрутов, можно при той же тяге увеличить скороподъемность и, быстрее поднявшись выше, снизить площадь «шумового пятна» и уровень шума в контрольных точках. Эти меры дали потребный запас на взлете 5,2 дБ. На посадке потребное снижение шума было достигнуто уменьшением максимального угла выпуска закрылков с 45 до 36 градусов. А чтобы у европейских инспекторов не возникало сомнений в том, что угол выпуска закрылков Ту-154М именно 36 градусов, на лувье управления поставили ограничитель вод пломбой.

— Когда барьер по шумам мы преодолели, и вся эта возня с шумами закончилась, — продолжает Александр Шенгардт, — я нам решил подобрать с другого бока — с позиций обеспечения безопасности полетов. Потребовали установить на борту системы предупреждения опасной близости земли и предупреждения столкновений в воздухе, ввести уменьшенное до 300 метров вертикальное эшелонирование, использовать зональную навигацию.



Самолет постоянно обновляется, совершенствуется, и последние экземпляры разительно отличаются от базовой модели





Распределение показателя надежности на 1000 часов налета по годам в ОАО «Аэрофлот» (подтвердившиеся отказы / неисправности)

специализированных региональных центрах ТОиР. И это понятно — большинство авиакомпаний не могут позволить себе роскошь содержать собственную АТБ со всем необходимым оборудованием. Такая технология была отработана в АТБ Домодедово и показала свою эффективность. Кроме того, КБ вышло с предложением перейти на безремонтную эксплуатацию самолета. Это дает шанс авиакомпаниям летать на Ту-154М с интенсивностью по 3000 и больше часов в год и до 2010 года самолет не ремонтировать.

Подводя итог сказанному, Александр Шенгардт заключил, что если собрать воедино все усовершенствования и доработки, предлагаемые КБ по Ту-154, получится очень даже неплохая машина, с которой авиакомпании смогут чувствовать себя уверенно и комфортно на рынке воздушных перевозок еще долгое время.

А вот мнение технического директора «Аэрофлота» Юрия Белых.

На самолетах Ту-154М в «Аэрофлоте» выполняется 35,6% рейсов. Сегодня 25 собственных и три арендованных Ту-154 составляют 29% парка авиакомпании. При назначенном ресурсе 50 тысяч летных часов и 20 тысяч посадок самолет-лидер Ту-154 налетал 39 тысяч часов и совершил 14 тысяч посадок. Средний налет по парку — 30 тысяч часов и 12 тысяч посадок. Так что труднее Ту-154 еще летать и летать.

Ту-154М, конечно, не новый самолет, но при определенных усилиях и внимании он позволяет достичь вполне приемлемых экономических показателей. Уже второй год «Аэрофлот» эксплуатирует Ту-154М по безремонтному методу, остальная каждая машина только один раз в год для прохождения технического обслуживания и дополнительной программы работ в специальном

центре ТОиР — в основном в Домодедове. Это оказалось проще, дешевле и эффективней.

В начальный период «Аэрофлот» столкнулся с большими проблемами, связанными с коррозией планера. Но оказалось, что коррозионное состояние самолета никак не связано с варкой после последнего капитального ремонта. И через пять лет, и через полтора-два года после ремонта коррозионное состояние оказывалось часто одинаковым. Бывало и такое, что спустя всего полтора года после ремонта коррозионные повреждения были такими, что требовалась замена силовых элементов планера. Поэтому принятое решение было правильным не только с позиций экономии, но и с точки зрения обеспечения безопасности полетов. Более того, те коррозионные повреждения, которые выявлялись в АТБ Домодедово, почему-то не выявлялись при капитальном ремонте. В итоге простои Ту-154 существенно сократились, интенсивность полетов увеличилась, повысилась эффективность эксплуатации парка.

В 2005 г. самолеты Ту-154 «Аэрофлота» налетали в общей сложности около 62 тысяч летных часов. В 2006 году среднесуточный налет составил 7,8 часа на свисочный самолет — больше, чем в любой другой российской авиакомпании. Сейчас расходы на техническое обслуживание и ремонт (ТОиР) всех типов самолетов «Аэрофлота» составляют в среднем 12% от общих эксплуатационных расходов авиакомпании, то есть находятся на уровне ведущих авиакомпаний мира.

Для снижения уровня шума двигателя Д30-КУ-154 в «Аэрофлоте» оснастили звукопоглощающими конструкциями, в результате чего этот уровень соответствует 3-й главе Приложения 16 ИКАО. Принято также решение об увеличении назначенного ресурса двигателей до

21 тысячу часов, завершены работы по его увеличению до 24 тысяч часов.

Во исполнение требований ИКАО по эмиссии проводится дооборудование двигателей Д-30КУ-154 малозмиссионной камерой сгорания и замкнутой системой дренажа. В связи с продолжающимся ростом цен на авиатопливо в «Аэрофлоте» принята специальная программа по его экономии. В частности, устанавливаются законцовки крыла новой конфигурации, которые могут за счет снижения индуктивного сопротивления дать экономию топлива на дальних маршрутах до 1,7%. Замена деревянных полов в пассажирской кабине на композитные экономит порядка 600 кг веса на самолет, а это — прямая экономия топлива. Внедрены также более экономичные режимы работы силовой установки в крейсерском полете. В частности, режим работы среднего двигателя снижается до полетного малого газа. Ощутимую экономию топлива и снижение затрат на ремонт дает промывка газозадушного тракта двигателей. Регулярно проводятся работы по промывке и очистке планера, что тоже позволяет экономить топливо и качественно дефектировать воздушное судно.

Авиакомпанией, занимающей второе место после «Аэрофлота» по числу эксплуатируемых Ту-154, является ФГУП ГТК «Россия». На сегодняшний день у нее 22 самолета этого типа. Начало их эксплуатации в ФГУАП «Пулково», правопреемником которой теперь стало

Соответствие мировым стандартам и нормам безопасности самолета Ту-154М достигается в компании усилиями специалистов собственной авиационно-технической базы, обладающей статусом Центра по ТОиР.

Технический директор ЗАО «АТБ Домодедово» **Владимир Рябов** особое внимание обращает на проблему прогрессирующей коррозии конструкции планера Ту-154. В 2005 г. было оценено техническое состояние двадцати самолетов, в 2006 г. (на начало декабря) — шестнадцать. При дефектации выявлено большое количество коррозионных повреждений силового набора планера. Однако промышленность, к сожалению, не обеспечивает необходимое количество запасных частей силовых элементов конструкции. Так что тенденция развития коррозии остается, хотя ее состояние строго контролируется и не оказывает решающего влияния на летную годность самолетов.

У пилотов освоения Ту-154 — авиакомпании «Камин-водьяна» — сегодня имеются два Ту-154Б и четыре Ту-154М. Как сообщил начальник АТБ **Александр Гессен**, их общий налет составляет на конец 2006 года 433 тысячи часов. Все работы по ТОиР минераловодцы проводят собственными силами, вынужденных простоев воздушных судов нет. Самолет рекомендовал себя как надежная рабочая лошадка. Авиакомпания рассчитывает летать на этих машинах по крайней мере до 2010-2013 гг.

В авиакомпании «ЮТэйр», как проинформировал заместитель технического директора **Владимир Шабалин**, эксплуатируются пять Ту-154Б и пятнадцать Ту-154М. Эксплуатация ведется по безремонтной технологии. Самолеты соответствуют международным стандартам, оборудованы современными системами TCAS, RVSM, EGPWS и др. На двигателях установлены звукопоглощающие конструкции, что позволяет выполнять без ограничений полеты в Западной Европе. Для снижения расхода топлива устанавливаются новые законцовки крыла. Комплексное техническое обслуживание выполняет сертифицированная организация «ЮТэйр-Техник», имеющая статус Центра ТОиР, а также авиаремонтные заводы ВАРЗ-400 и АРЗ 411. В 2006 г. среднесуточный налет на один самолет составлял 4 часа, на 2007 г. запланирован среднесуточный налет на один Ту-154М — 4 часа 50 мин., среднегодовой — 1720 часов. Комплексный подход к оснащению воздушных судов современным оборудованием и выполнение обслуживания в сертифицированном Центре ТОиР позволяют планировать использование Ту-154 в авиакомпании «ЮТэйр» до 2015 года.

Итак, с одной стороны, в судьбе Ту-154 ярко отразились все переипетии в экономике страны, связанные с переходом к рынку. С другой, несмотря на 35-летний возраст, самолет по-прежнему нужен гражданской авиации и с учетом своеобразных доработок и усовершенствований еще может и должен летать.]



ФГУП «ГТК «Россия», было положено в 1975 году. С 1994 года из Санкт-Петербурга стали совершать рейсы самолеты модификации Ту-154М. Сейчас этот парк — самый молодой в стране. По словам и.о. начальника инженерно-технического комплекса авиационно-технической базы ГТК «Россия» **Льва Ландера**, средний возраст авиалайнеров — тринадцать лет. Несмотря на стратегию обновления самолетного парка и поступление новых самолетов иностранного производства, Ту-154М остается его основой в ГТК «Россия». Кстати, генеральный директор компании Сергей Михалченко — сам действующий пилот Ту-154М, командир воздушного судна.

Забег в будущее или время воплощать новое

Владимир ШНТОВ

В конце минувшего года состоялась IV Конференция участников системы взаиморасчетов. Она проводится раз в три года и по сути является высшим органом управления системой.

Конференция рассматривает и принимает общие принципы и основополагающие документы по организации работы, совершенствованию системы взаиморасчетов, определяет статус, структуру и состав органа ее управления – Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ).

О направлениях развития системы взаиморасчетов за последние три года, ее новейших технологиях рассказывает председатель НСАВ и президент Транспортной Клиринговой Палаты **Сергей Ильичев**.

— Сергей Викторович, хотелось бы услышать оценку деятельности системы взаиморасчетов за период между прошлой конференцией и нынешней.

— Эту оценку дали сами участники конференции и суть ее в том, что отечественная система взаиморасчетов, вступившая недавно во второе десятилетие своей работы, бесспорно, — и с уверенностью говорю о том — состоялась, востребована, полностью уникальна. Она построена с учетом специфики, в которой работал воздушный транспорт стран СНГ при переходе к рынку. А это, прежде всего, появление новых структур в управлении, новых отношений в коммерческой деятельности участников всего авиатранспортного процесса.

В одном из своих прежних интервью я образно сравнил отечественную систему взаиморасчетов с обнажившим нервом, мгновенно реагирующим на любое прикосновение. Это сравнение могу повторить и сегодня. Лишь один пример: так, в ходе административной реформы, когда на базе территориальных управлений гражданской авиации стали создаваться региональные органы



ФАВТ и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, на грани провала оказались вопросы статистического обеспечения отрасли — важной функции, давно уже возложенной на ТКП. Отсутствие статистической информации очень быстро привело бы к серьезным сбоям в управлении воздушным транспортом, и лишь ценой огромных усилий нам удалось этого избежать.

Много сил ушло также на поиск оптимальных решений отраслевых задач как о вновь созданном Федеральным агентством воздушного транспорта, так и с Департаментом госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ. Сказывалась кадровая нестабильность в управлении этими органами, ведь каждому новому руководителю требовалось весьма продолжительное время, чтобы вынуженно вступить в суть дела.

Тем не менее, минувшие три года в целом были для нас удачными. Сегодня в системе взаиморасчетов участвуют 135 регулярных перевозчиков, 70 чартерных авиакомпаний, 290 аккредитованных агентств, имеющих в своем составе (вместе с субагентами) около шести тысяч пунктов продаж. Работают порядка четырнадцати тысяч касс, оформляющих авиаперевозку. Географически — это государства Содружества (за исключением Туркмении) и ряд стран дальнего зарубежья, в частности: Бельгия, Болгария, Венгрия, Англия, Польша, Канада, Израиль, Япония, Норвегия, Чехия, Германия, Кипр, Турция, Китай, США, ОАЭ.



Сергей Ильичев:
— Наша главная задача — совершенствуя отечественную систему взаиморасчетов, шагать в ногу с мировым сообществом

— Что сделано за последние годы для совершенствования системы взаиморасчетов?

— Перед нами стояла главная задача — переход на электронное билетоформирование. Но чтобы разработать и внедрить этот проект, необходимо было решить прежде и ряд сопутствующих проблем. Это был своего рода забот в будущее. Без полномасштабного электронного сопровождения система работать не может. Так был разработан проект по мультивалютности, пока, правда, не внедренный, а также проект интерактивного обучения персонала авиапредприятий, новые руководства для агентов и авиакомпаний по оформлению бланков, бронированию и продаже воздушных перевозок и т.д. Естественно, шла и координация процессов по системам резервирования для внедрения новых функций. Еще один большой проект — организация продаж и расчетов по интермодальным пассажирским перевозкам. Был разработан также и проект продажи туристических услуг. Все вкуче позволило в конечном итоге вплотную перейти к проблеме электронного оформления билетов. К тому же напомним: еще в 2004 году отечественная система взаиморасчетов заработала по полномасштабным международным стандартам, по которым работает любая нейтральная среда в мире. Потому для нас сегодня уже абсолютно неважно, какая авиакомпания приходит в нашу систему, какая перевозка продается, будь то Москва—Нижний Новгород или Москва—Нью-Йорк. В любом случае используются международные стандарты.

Правда, отличия в отечественной системе взаиморасчетов все же имеются. Первое — наша система отвечает за деньги перевозчиков в прямом смысле слова. Недавно в беседе со специалистами американской системы взаиморасчетов ARC (аналога отечественной) задали вопрос: «Если по каким-либо причинам агент не отчитался перед ARC, будете вы этим заниматься?» Ответ: «Нет, не будем». Не станет озадачиваться этой проблемой и европейская система взаиморасчетов BSP IATA. У нас же в договорах с участниками системы прямо обозначено, что она отвечает за выручку, которая проходит через расчетные счета ТКП. Добиться этого было не просто, но за последние три года ни ТКП, ни одна авиакомпания не потеряла ни копейки. Задолженность агентов перед системой — ноль.

Во-вторых, мы страхуем выручку перевозчиков. Жизнь показала, это крайне важно. Когда пару лет назад в стране произошел банковский кризис, зашел на и «Гутабанк», где застряли большие деньги агентов. Перечислить их своевременно в ТКП — а это миллионы долларов(!) — агенты, естественно, не могли. Но сработала страховая защита, и страховые компании помогли нам рассчитаться с перевозчиками. Кстати, каждый из них сегодня имеет страховой полис по выручке за последние перевозки на 100 млн долларов.

Организационно-технологическая схема взаимодействия систем резервирования и взаиморасчетов при интермодальных перевозках



— Что дал авиакомпаниям переход системы взаиморасчетов на международные стандарты?

— Значительно расширились их возможности в проведении собственной коммерческой политики с агентствами. Все авиакомпании — участники системы взаиморасчетов, могут, начиная с любого дня декады, устанавливать агентское вознаграждение за продажу перевозок на отдельные маршруты, рейсы, классы обслуживания, по отдельным пунктам продаж агентов и т.д. В течение 2005 года новыми возможностями по установлению агентских вознаграждений воспользовались 115 авиакомпаний, направив в ТКП без малого около двух тысяч уведомлений. Из них 70% отсылались к расчетам через ТКП, 30 — к расчетам по прямому договору.

Приведу сравнительно недавний случай с авиакомпанией «Домодедовские авиалинии». Получаем от руководства телеграмму: «По понедельникам, средам, пятницам по пунктам продаж, расположенным в Красноярске, установить комиссионные 8%, а по вторникам и четвергам — 5%». Система эту команду восприняла и контролирует. Вот новый инструмент коммерческой политики в руках перевозчиков. Еще один результат внедрения международных стандартов — ряд заключенных договоров с зарубежными авиакомпаниями. Среди них Germania Express, Air Berlin, dba (г. Мюнхен), Wind Jet (г. Катания, Италия), что еще больше повысило доверие отечественных перевозчиков к системе.

В подтверждение своих слов, назову цифры. Если четыре-пять лет назад выручка авиакомпании распределялась примерно 30 на 70 в пользу прямых договоров, то теперь цифра такова: 71% идет через расчетные счета ТКП, а 29% — по прямым договорам. То есть ежегодно на 5-8% объемы работ по прямым договорам снижаются, и, с нашей точки зрения, это яркий показатель качества системы.

А вот еще несколько цифр. Система оценивает себя по удельному весу продаж в нейтральной среде. Статистика же на сегодня такова: нейтральная среда продает почти 50% внутренних перевозок и порядка 20% — международных. И удельный вес растет, особенно за последние несколько лет, после внедрения ряда мощных

проектов, позволивших авиакомпаниям эффективно применять их в своих коммерческих интересах.

Переход на международные стандарты, другие новации, естественно, потребовали переподготовки специалистов на местах. Поэтому разработали и внедрили проект интерактивного обучения. Для нас он был достаточно новым, и мы не знали поначалу, как к нему подступиться. Но специалисты ТКП занялись им очень активно, дело пошло. За полтора года уже обучили более 16 тысяч сотрудников агентства. Проект имеет большие перспективы, готовится новая программа. Он позволяет существенно снизить расходы агентства, авиакомпании на обучение, важен и для субагентов, а главное — позволяет качественно улучшить работу всей агентской сети.

— Сергей Викторович, перейдем к проекту электронного билетоформирования, или, как его подчас называют, к электронному билету...

— В соответствии с решениями III Конференции участников системы взаиморасчетов в 2004 году была разработана концепция продажи электронных билетов. Но мы пошли дальше, поставив цель внедрения системы электронного билетоформирования полного цикла: от продажи электронного билета в офисе специализированного агентства или с любого персонального компьютера, который имеет выход в Интернет, до посадки на борт самолета.

Разработка этого проекта была начата в январе 2005 года. Она координировалась с разработчиками отечественных автоматизированных систем, пилотными авиакомпаниями, аэропортами и агентствами. Уже в июне 2006 года заработали Центры электронного и автоматизированного билетоформирования (ЦЭБ и ЦАВ) системы взаиморасчетов.

Не оценивая проект по важности, емкости и объемам, в целом могу приравнять его к внедрению системы взаиморасчетов, провадированной в начале 90-х годов. Мы же то чтобы не верили в свои силы, но очень волновались, как все сложится, поскольку предстояла огромная нормативная работа, связанная с разработкой колоссального количества нормативных документов. Надо было разобраться, изучить ситуацию, выстроить правильную идеологию. Но время было потрачено не зря.

В рамках проекта с октября 2006 года стала осуществляться опытно-промышленная эксплуатация интерактивной системы электронной отчетности аккредитованных агентств, а также система автоматизированного билетоформирования. 1 декабря 2006 года через распределительную систему «Сирена-Тривел» был забронирован и оформлен первый электронный билет НСАВ-ТКП на рейс авиакомпании «ЮТэйр». Весь ход операций отразился в базе данных сервера авиакомпании, созданном коллективными отечественных разработчиков. Все это еще раз подтверждает высокую степень профессионализма наших специа-

листов в области информационных технологий, их готовности адекватно и быстро отвечать на вызов времени.

В течение первого квартала 2007 года промышленная эксплуатация проекта электронного билетоформирования совместно с пилотными авиакомпаниями, агентствами и аэропортами будет завершена, и за год к нему подключится поэтапно все участники системы взаиморасчетов. Используя зарубежные системы, разработанные SITA и Sabre, технически готовы к внедрению системы электронного билетоформирования авиакомпании: «Аэрофлот», «Трансаэро», S7 Airlines, «КД-авиа», «Владивосток-Авиа» и другие перевозчики.

Но есть и большая проблема: в России пока отсутствует правовая и нормативная базы федерального уровня для ввода электронного билета в полном объеме. Напомним, задача упразднения бумажного билета к концу текущего года названа ИАТА в числе наиболее приоритетных. Как это может сказаться на воздушном транспорте России? Очень просто: отечественные авиакомпании будут вытесняться с международного рынка, российские пассажиры будут вынуждены пользоваться услугами тех авиаперевозчиков, которые смогут обслуживать «электронных» пассажиров.

— Хотелось бы остановиться подробнее еще на двух проектах: по интермодальным перевозкам и туристическим услугам.

— Концепция создания системы реализации интермодальных (авиажелезнодорожных, авиаречных и т.д.) перевозок на базе системы взаиморасчетов и автоматизированных систем бронирования разработана. Сама идея не нова и давно применяется в зарубежной практике в системах взаиморасчетов США и ряда BSP IATA, а также нашими авиакомпаниями во взаимодействии с железнодорожными и автобусными компаниями на собственных бланках. Мы же поставили цель внедрить необходимые технологии, в первую очередь, для внутреннего (в пределах СНГ) рынка перевозок. Обращались и в Госслужбу гражданской авиации (2002 год), дважды в Минтранс РФ с предложениями о расширении сферы применения нейтральных бланков перевозочных документов системы взаиморасчетов на интермодальные перевозочные документы. Реакции со стороны органов до сих пор нет...

Специалистами ТКП был проведен анализ текущего состояния дел в организации бронирования и продажи пассажирских перевозок различными видами транспорта в России, а также анализ зарубежного опыта (США, Европа) организации интермодальных перевозок. Аналитические материалы представлены в рабочую группу Минтранса РФ.

Неожиданно, но этим проектом заинтересовалось Федеральное агентство морского и речного транспорта Минтранса РФ (Росморречфлот). В марте 2006 года со-

стоялось совещание по разработке проекта смешанных (авиаречных, авиаморских) пассажирских перевозок, на котором специалисты ТКП изложили свое видение о возможности организации продажи авиаречных перевозок, взаиморасчетов между видами транспорта с использованием опыта в рамках этой формы расчетов. Подчеркивалось, что сеть авиационных агентов и существующие порядки бронирования могут использоваться для продажи не только интермодальных, но и прямых речных (морских) перевозок на нейтральных бланках стандартных перевозочных документов системы (такой опыт имеется в Якутии).

В апреле 2006 года в Тюмени состоялась рабочая встреча по организации авиаречных перевозок с участием специалистов «ЮТэйр», ТКП, ОАО «Северчфлот», агентства ЦРПУ, эксплуатантов/разработчиков АСБ («Сирена-Трэвел», «Комтех-Н»). Все участники подтвердили желание и возможность создания такой системы.

На последнем заседании рабочей группы было предложено обратиться к руководству Минтранса России по расширению сферы применения стандартных бланков перевозочных документов для продажи авиаречных перевозок, перенести процедуру утверждения форм бланков из Минфина в Минтранс и повысить статус рабочей группы. Увы, на этом ее заседания вообще были прекращены.

В течение двух лет занимались и проектом продажи туристических услуг. Он тоже совершенно новый для нас, и потому действуем весьма осторожно, ведь любые сбои могут привести к потере имиджа агентов и туроператоров. Тем не менее, проект внедрен, уже проданы порядка 300 туров. Надо сказать, что в российском турбизнесе сегодня происходит достаточно серьезные изменения. Возможно, в результате на рынке останутся лишь крупные туроператоры, но, с нашей точки зрения, даже им нужна сеть, которая могла бы реализовывать их продукт с гарантией поступления выручки. Правда, есть и проблема: сегодня туристический рынок России отчасти «серый», а система взаиморасчетов работать по «серым» либо «черным» схемам не может.

— Вопрос о легализации бланков ТКП. Удалось ли решить эту проблему?

— Действительно, начиная с середины 90-х годов, IATA было принято решение, что на нейтральных бланках ТКП должно обязательно значиться: «Только для полетов в СНГ». Все последние годы боролись, чтобы эту наклеечку снять. Наконец сделать это удалось. Самое удивительное, что нас поддержали не только российские авиакомпании и перевозчики СНГ, которые регулярно присутствуют на конференциях IATA, но и зарубежные авиакомпании. Это приятно.

Сегодня наши бланки зарегистрированы в Минтрансе уже без пресловутого грифа и используются по многим

направлениям. Работаем также с рядом зарубежных авиакомпаний, практически все российские авиаперевозчики открыли нам свой выход на международный рынок. Мы продаем международные перевозки «Аэрофлота», «Трансаэро», «Красэйр», «Сибирь» и других авиакомпаний на нейтральных бланках системы взаиморасчетов. Первая западная авиакомпания, которая пришла в систему, — «Германия Экспресс», в силу своих низких тарифов, естественно, стремилась максимально снизить и эксплуатационные расходы. После того, как она изучила российский рынок, решила начать работу с ТКП, войти в нейтральную среду. Это надежно, потому что мы отвечаем за деньги, и выручка перевозчика застрахована. Выгодно, потому что себестоимость работы с нами достаточно низкая по сравнению с подобными системами на Западе. Удобно, потому что те технологии, которые предлагаем на рынке, важны для авиакомпании.

Хотел еще остановиться на работе самого Наблюдательного Совета, в первую очередь Комитета авиаперевозчиков и Комитета агентств. Сделано очень много для развития, совершенствования системы взаиморасчетов, и это отрадно.

Но сделать удалось далеко не все. Планировался, например, переход на западную технологию продажи на бланках АТБ (автоматизированный билет и посадочный талон). Но в связи с намеченным проектом электронного билетоформирования решили исключить данный затратный этап в нашей системе взаиморасчетов. Не получили пока и проект системы взаиморасчетов по грузовым перевозкам, хотя каждый год эту тему поднимаем. Ну не может система взаиморасчетов создать этот проект, если на то не будет доброй воли и желания самих авиаперевозчиков. А этого как раз и нет.

Теперь о перспективах и задачах. Главная, повторю, — внедрение в промышленную эксплуатацию электронной продажи билетов. Она тянет за собой и новые проекты — интернет-продажи, аккредитацию интернет-агентов. Такие агентства уже создаются, имеют свои сайты. Это очень интересная работа, и, думаю, через два-три года многие аккредитованные агентства будут иметь свои интернет-агентства. Естественно, будем внедрять мультивалютные технологии (добавим евро в дополнение к рублю и доллару), которые особенно важны для проекта «ТКП-Европа». Будем продолжать заниматься интермодальными перевозками, где отдельной строкой постараемся выделить вопрос о продаже железнодорожных перевозок.

Словом, совершенствуя отечественную систему взаиморасчетов, шагаем в ногу с мировым сообществом. Рассчитываем на плодотворную нормотворческую работу с авиационной администрацией России, поскольку это основа основ всех наших технологий. Главное же — по-прежнему будем действовать в интересах российских авиакомпаний.]

Стриптиз для пассажиров

Анатолий ТРОШИН

Каули в Лету времена, когда аэродромы не имели даже элементарного ограждения. Более того, на территории летного поля зачастую паслись коровы и козы, а уж праздных любителей поглазеть на самолеты в любом аэропорту было хоть отбавляй. И, конечно же, никто из авиаторов не видел в них злоумышленников: об авиационной безопасности в нынешнем понимании никто в те годы просто-напросто не задумывался.

Когда в 1970 году в аэропорту Сухуми отец и сын Бразиласкис захватили рейсовый самолет Ан-24, убив при этом бортпроводницу Надежду Курченко и тяжело ранив пилотов, Ассамблея Международной организации гражданской авиации (ИКАО) вынуждена была принять соответствующие рекомендации и стандарты по борьбе с террористами, а в Советском Союзе создали службу авиационной безопасности и ввели досмотр авиапассажиров и их багажа. Тогда же впервые в мировой практике кабины пилотов в наших самолетах отделили от пассажирских салонов бронированными стенками и дверьми, а членов экипажей вооружили пистолетами.

Сентябрьские трагедии 2001 года в Нью-Йорке и Вашингтоне побудили мировую авиационную общественность взглянуть на проблему воздушного терроризма еще пристальнее и радикальнее. Ведь орудием нападения у террористов-смертников стало само воздушное судно. А отношение к собственной жизни у них выражено в жуткой для обыкновенного человека формулировке: «Нам так же хочется умереть, как вам хочется жить».

Уже спустя две недели после воздушных ударов по Международному торговому центру и Пентагону в Монреале открылась 33-я сессия Ассамблеи ИКАО, которая приняла резолюцию А 33-1 под названием «Декларация о незад-

лежанием использовании гражданской авиации в качестве уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию». Тогда же Ассамблея поручила Совету и Генеральному секретарю ИКАО рассмотреть вопрос о создании Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере авиационной безопасности. А в феврале 2002 года состоялась Конференция по авиационной безопасности на уровне министров стран-членов ИКАО. Конференция одобрила глобальную стратегию укрепления авиационной безопасности во всем мире и наметила специальный план действий. Важнейшее место в нем отведено регулярным обязательным, систематическим и согласованным проверкам системы обеспечения авиационной безопасности во всех государствах — членах ИКАО.

А как же отреагировали на сентябрьские теракты 2001 года сами США и другие ведущие авиационные державы? Американцы, надо сказать, развернули работу с большим размахом. Прежде всего там немедленно приняли Закон «Об авиационной и транспортной безопасности» и образовали специальную администрацию с годовым бюджетом в три миллиона долларов. Одновременно в 400 аэропортах на бюджетные (!) средства заменили устаревшее досмотровое оборудование и создали службу так называемых «воздуш-



Американское «стрип-устройство» предназначено для поиска оружия и наркотиков, спрятанных под одеждой пассажира

ных маршалов» для тайной охраны регулярных рейсов.

В Канаде на мероприятия по авиационной безопасности выделили 2,2 миллиарда долларов, а в Англии, помимо финансовых и

других мер, ужесточили предполетный контроль пассажиров и багажа. Когда же в прошлом году в Лондоне возникла угроза новых тщательно подготовленных терактов, предполетный контроль в аэропортах еще больше усилился. Он коснулся даже прохладительных напитков и туалетной воды, под видом которых, по мнению специалистов, на борт самолета можно провести жидкую взрывчатку.

А недавно в прессе появились сообщения, что те же американцы пошли еще дальше. В международном аэропорту Sky Harbor города Феникс службы безопасности намерены обкатать уж совсем необычную новинку — сканирование пассажиров сквозь одежду.

В чем смысл этого нововведения? Специальное устройство получает исключительно высококачественные снимки как бы обнаженного человеческого тела. «отфильтровав» при этом одежду. По мысли разработчиков сканера, это даст возможность без труда обна-

руживать оружие или взрывчатку, спрятанные на теле.

Американский союз гражданских свобод сравнил техническую новинку с «виртуальным стрип-обском», а публика высказала серьезные нарекания, поскольку никому не хочется предстать перед взорами посторонних людей по существу голым. Тем не менее управление транспортной безопасности утверждает, что ничья стыдливость не пострадает: мол, в некоторых шекотливых местах картинка будет «размазана». Не стоит также беспокоиться и по поводу вреда для здоровья. Сеанс такого «стриптиза» не принесет человеку вреда: уровень радиации в «стрип-устройствах» значительно ниже, чем в привычных рентген-установках, которые используются в больницах и поликлиниках.

Грозное эхо терактов прогремело и в небе России. Это случилось в августе 2004 года. Тогда чеченские террористки-смертницы взорвали в воздухе самолеты Ту-154 и Ту-134, вылетевшие из аэропорта Домодедово в Сочи и Волгоград. Катастрофа Ту-134 унесла 44 человеческие жизни; 35 пассажиров и девять членов экипажа;

Ту-154 — 46 человек; 38 пассажиров и восемь членов экипажа.

Как потом выяснилось, к терактам вела целая цепочка нарушений и злоупотреблений со стороны должностных лиц. Именно это позволило террористкам осуществить свой преступный замысел. Ведь по техническому оснащению в области авиационной безопасности аэропорт Домодедово — один из самых благополучных в отрасли. Так что без вольных или невольных пособников, которые потом повесили заслуженное наказание по суду и в административном порядке, чеченки вряд ли смогли бы попасть на борт самолетов.

Есть хорошая русская пословица: «Пока гром не грянет, мужик не перекрестится». После домодовской трагедии нечто подобное произошло и у нас. Все заинтересованные структуры как бы проснулись от глубокого летаргического сна. Государственная дума приняла Закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте», который вступил в силу 21 марта 2005 года. Во-

Досмотр пассажиров и багажа в аэропорту Домодедово



шедший в обиход по присвоенному ему номеру как «двадцатый», закон значительно расширил функции соответствующих служб по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В частности, предполетному досмотру стали подвергаться буквально все, кто отправляется в рейс, даже члены экипажей и VIP-пассажиры. По замыслу создателей закона, на борт самолета не должен бесконтрольно попасть ни один человек, ни один предмет.

Правда, по поводу досмотра VIP-персон, которые раньше никогда не подвергались этой процедуре, возникли разные мнения, на что председатель Комитета Госдумы по безопасности В. Васильев однозначно заявил: «Когда меня просят снять верхнюю одежду и разуться, я отношусь к этому совершенно нормально, а вот когда пропускают в самолет беспрепятственно, меня это смущает. Все должно хорошо пониматься, что это делается в их же интересах».

Существенные изменения намечались и в техническом оснащении служб авиационной безопасности. В том же Домодедове широко используются скрытые от посторонних глаз видеокamеры, позволяющие контролировать ситуацию в аэровокзале на всех этапах нахождения в нем пассажиров и тех, кто их встречает или провожает. При въезде на привокзальную площадь установлены шлагбаумы и выставлены круглосуточные посты ДПС, которые призваны досматривать автотранспорт и вести его локальный учет с одновременной проверкой по базам данных. Аэровокзальный комплекс оснащен новейшим оборудованием, которое может гарантированно обнаружить любое взрывчатое вещество в багаже пассажира. Одна из самых последних новинок домодедовцев — бесконтактный

арочный детектор Entry Scan-3. Он безошибочно видит как взрывчатку, так и наркотики. К этому следует добавить и кинологическую службу с собаками, которые специально натасканы на поиск взрывчатки и наркотиков.

В августе-сентябре 2006 года состояние авиационной безопасности в России проверила комиссия ИКАО. Это делалось в соответствии с Универсальной программой проверки, которая активно осуществляется экспертами ИКАО в различных странах мира после принятия известной резолюции А 33-1. Восторженному обследованию были подвергнуты международный аэропорт Шереметьево, авиакомпания «Аэрофлот» и «Самара», представительство в России компании «Чешские авиалинии», а также ОАО «Шереметьево-Карго», ООО «Аэропорт Москва», ЗАО «Аэроферст» и «Аэро Фуд Кеттеринг», ФГУП «Почта России», предприятие «Аэромар» и компания «Москва». Аудиторы ИКАО, вскрыв недостатки, одновременно отметили, что в целом состояние авиационной безопасности в России соответствует требованиям стандартов этой международной организации.

По данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора), одобренным на недавнем заседании коллегии, за минувший год в нашей стране не допущено ни одного захвата и угона воздушных судов, а также терактов на объектах гражданской авиации. И это при том, что только за девять месяцев того же года было предпринято 196 попыток незаконно вмешаться в деятельность гражданской авиации. Благодаря бдительности служб авиационной безопасности, которыми за тот же период досмотрено 25 млн пассажиров, удалось пресечь 59 тысяч попыток пронести в самолеты предметы и вещества, запрещенные к пе-

ревозке на воздушном транспорте. Из них изъято 12,8 тысяч единиц оружия, 4,5 тыс. штук боеприпасов, 0,16 т взрывчатых и 12 т легковоспламеняющихся веществ, 5,6 ядовитых, коррозирующих и других опасных веществ. Сюда же относятся более 3,8 тыс. колюще-режущих предметов и около 5,6 тыс. комплектов пиротехнических средств. В то же время в самолетах перевезено более 80,3 единицы оружия, которые в законном порядке были даны пассажирам на период полета.

Статистика, что и говорить, впечатляет. И тем не менее дела с авиационной безопасностью отнюдь не идеальны. Вопрос вопроса — оснащение аэропортов современным досмотровым оборудованием. Домодедово, о котором мы уже говорили, скорее исключение, чем правило. В большинстве аэропортов России денег нет не только на дорогостоящую аппаратуру, но и на самый элементарный забор по периметру аэродрома.

Вспомним, как отреагировали на теракты 2001 года американцы. Там бюджет сразу же раскошелился на замену устаревшего досмотрового оборудования в 400 аэропортах. А мы все еще считаем, что спасение утопающих — дело рук самих утопающих.

Правительство России еще в июле 1994 года приняло постановление за № 897, которым определено, что аэропорты должны иметь «специальные технические средства, обеспечивающие обнаружение оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и других предметов и веществ, которые могут быть использованы в целях совершения акта незаконного вмешательства, а также нанесения ущерба здоровью пассажиров, членов экипажа и безопасности полета воздушного судна». К таким средствам были отнесены рентгено-телевизионные интроскопы,

стационарные и переносные металлоискатели (металлодетекторы), аппаратура (устройства) для обнаружения взрывчатых веществ.

Что же мы имеем на самом деле? По данным 2006 года, укомплектованность аэропортов интроскопами для досмотра ручной клади и багажа — 58%, для досмотра грузов — 34%. Металлоискателями стационарными оснащены 52% аэропортов, переносными — 59%. Рентгенографические сканеры имеют 11 процентов аэропор-

тов. Вопросы переоснащения аэропортов этими и другими техническими средствами включены в подпрограмму «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России», которая утверждена правительством еще в декабре 2001 года. Все бы хорошо, да вот одна-единственная закладка — закупка технических средств предусмотрена в ней в основном за счет собственных средств предприятий. Конечно,

по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, принятом ИКАО в 2002 году, государства несут прямую ответственность, в том числе и материальную, за обеспечение безопасности гражданской авиации.

Как отмечалось на той же коллегии Ространсанадзора, Минтранса России совместно с ФСБ неоднократно обращались в Правительство, Минфин и Федеральную антитеррористическую комиссию по



Кинолог с собакой, специально «натасканной» на поиск взрывчатки и наркотиков

тов, детекторы паров взрывчатых веществ — 24%, локализаторы взрывных устройств — 12%, системы видеонаблюдения в аэропортах, на перронах и стоянках воздушных судов — 35%, системы охраны периметра аэродромов — 3%, системы контроля доступа — 23% и устройства для принудительной остановки автотранспортных средств — 26% аэропортов.

крупные аэропорты типа Домодедова, Шереметьево, Внуково смогли многое сделать в этой области, однако большинству аэропортов, как уже отмечалось, также затраты просто-напросто не по карману. Между тем, согласно Руководству

поводу выделения бюджетных средств для переоснащения аэропортов современной досмотровой техникой, однако удовлетворительного решения до сих пор нет. Правда, в том же 2002 году, выполняя международные обязательства по воздушному транспорту, государство выделило отрасли 139 млн рублей, на которые приобретено 212 единиц досмотровой техники для сорока четырех аэропортов. В

следующем году планировалось выделить 170 млн руб., но решение так и осталось на бумаге. В 2004 году надежда на помощь федерального бюджета тоже не оправдалась. И только в 2005 году 15 федеральных аэропортов и предприятий получили 150 млн рублей.

Вот, собственно, и все. А ведь, помимо затрат на дорогостоящую технику, нужны еще средства, и немалые, на обеспечение защиты контролируемых территорий и жизненно важных объектов гражданской авиации. Не все ладно и с полномочиями служб, призванных осуществлять охрану аэропортов. Статья 84 Воздушного кодекса России возлагает эту функцию на подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, и органы внутренних дел. Сегодня этим занимаются подразделения охраны служб авиационной безопасности аэропортов. «Двадцатый» закон предусматривает охрану аэропортов, в том числе, органами МВД и ведомственной охраны Минтранса России. Однако постановления правительства, которое должно регламентировать деятельность этих структур, до сих пор нет. Не решены и другие вопросы. В частности, не разграничены функции и ответственность служб авиационной безопасности, органов МВД и ведомственной охраны Минтранса. Законодательно не прописаны порядок и механизм финансирования системы авиационной безопасности, включая охрану аэропортов, как это сделано во многих странах мира.

Ждет своего решения и проблема правовой и физической защищенности сотрудников служб авиационной безопасности. В тех же США, например, предусмотрена уголовная ответственность за вмешательство в действия сотрудников этой службы. Если оно

затруднило выполнение ими своих обязанностей, виновных подвергается солидному штрафу или попадает в тюрьму на срок не менее десяти лет. А в случаях с использованием оружия, срок тюремного заключения может стать даже пожизненным. У нас же в России сотрудник авиационной безопасности защищен законом не более, чем обычный гражданин. Нет у него и оружия. И хотя на одной из встреч с журналистами первый заместитель министра внутренних дел А. Чекалин заявил, что вооружать сотрудников службы авиационной безопасности необходимо, решение, судя по всему, опять-таки повисло в воздухе. Конечно, задачка, прямо скажем, непростая. В аэропорту всегда много людей, ненароком можно ранить, а то и убить не террориста, а совсем невинного человека. Однако и с голыми руками действовать против злоумышленников, наверное, сложно. Сотрудник службы безопасности должен иметь, по крайней мере, либо электрошокеры, либо пистолеты с резиновыми пулями. Но для этого, как отметил тогда А. Чекалин, нужны соответствующие поправки в закон «Об оружии», Уголовный кодекс, Кодекс об административных правонарушениях, принятие других нормативных актов.

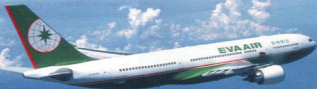
Кстати, законодотворческая работа нужна и по многим другим направлениям. Как отмечалось на той же коллегии Ространснадзора, в первую очередь нужно привести нормативно-правовую базу Российской Федерации в соответствие с международными стандартами. На это особо указывали и аудиторы ИКАО. Необходимо разработать и ввести в действие ряд государственных программ: программу безопасности гражданской авиации для защиты от актов незаконного вмешательст-

ва; программу контроля качества в области безопасности гражданской авиации; программу подготовки персонала всех органов, занимающихся осуществлением различных аспектов авиационной безопасности.

Нуждаются в регламентации и отдельные практические вопросы в области авиационной безопасности. По мнению аудиторов ИКАО, у нас нет, например, нормативного регулирования мер по авиационной безопасности при проведении ремонтно-восстановительных работ на территории аэропортов. А это не такой уж безобидный вопрос.

И, конечно же, очень необходимы федеральные законы «О транспортной безопасности», «О защите деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства», «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». Ждут авиаторы и постановления Правительства, которые могли бы определить полномочный орган в области авиационной безопасности и решить давно наболевающие вопросы по государственным транспортным инспекторам, включая инспекторов по авиационной безопасности.

И последнее: гражданская авиация, как вид транспорта, особенно привлекательна для террористов. Любое чрезвычайное происшествие с воздушным судном или в аэропорту всегда вызывает у людей гораздо больший резонанс, нежели, скажем, автомобильные аварии, хотя она и уносит ежегодно порядка 35 тысяч жизней. Так что ради безопасности каждого авиарейса нужно не жалеть ничего: ни финансовых средств, ни усилий всех, кто причастен к организации и обеспечению полетов. И в этом наиболее важном деле первой скрипки, конечно же, должно играть государство. Как в большинстве цивилизованных стран мира. |



Что сулит смена декораций?

Airbus уступил лидерство, чем не преминул воспользоваться Boeing

Георгий ГРИГОРЬЕВ

Все было, как и прежде: бескомпромиссная схватка двух извечных конкурентов, авралы в сборочных цехах авиастроительных гигантов Старого и Нового Света, скрупулезный подсчет полученных заказов и произведенных самолетов. Впрочем, 2006-й год оказался необычайно щедрым на интригу и умудрился привести в единоборство двух гигантов авиастроительной индустрии сюжетную остроту, которой так не хватало в предыдущие годы.

А ведь мало кто ожидал, что ажиотаж на рынке не утихнет. И это после столь успешного для производителей 2005 года, когда авиакомпании, окончательно оправившись от изрядно истерзавшего отрасль многолетнего кризиса, наперебой бросились заказывать новые магистральные самолеты, словно опасаясь, что на всех просто не хватит. Перевозчики вовсе не утомлялись, предпочитая приобрести авиалайнеры загодя, свято веря в прогнозы производителей, сулящих в ближайшее 20-летие немислимый рост пассажиропотока и общее процветание индустрии воздушных перевозок.

Да и то сказать, Airbus и Boeing в минувшем году на двоих получили в общей сложности 1868 подтвержденных заказов на свою продукцию. Правда, годом раньше этих заказов было еще больше — 2057. Ну а прошлый год, пожалуй, больше всего запомнился тем, что европейская авиастроительная компания, впервые за пять лет, уступила лидерство по полученным заказам своему заокеанскому сопернику. И хотя по продажам Boeing действительно может праздновать викторию над заклятым конкурентом, справедливости ради следует признать, что европейцы сами — как только могли — воспособствовали американцам в том, чтобы своеобразная Фортуна

накопец-то обратила свой благосклонный взор к Boeing.

В общем, поводов для уныния у Airbus в минувшем году было более чем достаточно — на них мы подробно остановимся ниже — однако, на первый взгляд, все выглядело вполне пристойно. Еще бы, на брифинге в Париже компания отразпортовала, что в минувшем году она выдала заказчикам 434 самолета, что позволило достичь годового оборота почти в 26 млрд долл. В 2005 году, для сравнения, европейцы поставили 378 авиалайнеров с годовым оборотом 22,3 млрд долл. Поставки по типам самолетов распределены следующим образом: семейство узкофюзеляжных аэро-



Президент компании Airbus Луи Галлуа на брифинге в Париже охарактеризовал итоги года в довольно минорных тонах

нувший год для Airbus был достаточно успешным, во всяком случае с коммерческой точки зрения. Однако окончательные итоги были основательно подпорчены почти двухгодичной задержкой с поставками

бусов A320 — 339 единиц, дальнемагистральных широкофюзеляжных A330 и A340 — 86, грузовые A300 — 9.

Что же до заказов, то их в общей сложности получено 824 на 75 млрд долл. — второй результат по продажам в истории компании. Как и следовало ожидать, самым большим спросом пользовались аэробусы семейства A320 — 673. Хуже обстоят дела с продажей широкофюзеляжных A330, A340, A350 (134) и A380 (17). С учетом уведомлений об отказах от ранее заказанных самолетов число твердых заказов составило 790 бортов — 43% от общемирового показателя.

СOLIDНЫЙ ЗАДЕЛ ПОДЛЕЖАЩИХ ВЫПОЛНЕНИЮ ЗАКАЗОВ СОСТАВИЛ 2533 ДАЙНЕРА — РЕКОРДНОЕ ЧИСЛО В ИСТОРИИ МИРОВОГО ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ. Это обеспечивает компанию работой минимум на пять лет при существующих исключительно высоких темпах выпуска.

Короче говоря, какой-нибудь другой фирме о подобных годовых итогах можно было только мечтать, и, казалось бы, можно с полным основанием говорить о том, что ми-

A380, заводским запуском программы A350XWB и, конечно, чехардой в высшем руководстве компании. Да что говорить — в прошлом году сменились три президента компании! Столь стремительных кадровых перестановок не случилось за всю 35-летнюю историю компании, кадровая политика которой всегда отличалась стабильностью и продуманностью в подборе топ-менеджеров. А тут — такой пассаж! Густава Хумберта в июле сменил Кристиан Штреф, который, не проработав и трех месяцев, уступил свое кресло Луи Галлуа, — он теперь совмещает должности содиректора аэрокосмического и оборонного концерна EADS и президента Airbus.

А что же Boeing? Американская корпорация в этих условиях не оп-



лошала и сумела обойти европейцев по числу заказов, продав 1050 самолетов (1044 заказа подтверждены), хотя и уступив европейцам по поставкам: 398 против 434.

Примечательно, что уже второй год подряд авиакомпания размещает у Boeing рекордное количество заказов на модели 737NG, которые распродаются как горячие пирожки, — 729 машин. Высоким остается спрос и на широкофюзеляжные лайнеры: получено 157 заказов на «787», 76 — на «777», 10 — на «767» и 72 — на «747». Кстати говоря, легендарный джамбо-джет переживает сегодня своеобразный Ренессанс: по продажам это самый высокий результат с 1990 года и пятый за все время существования этой программы. В прошлом году Boeing окончательно определил конфигурацию грузовой версии «747-8», а немецкая Lufthansa разместила первый заказ на 20 пассажирских «747 Intercontinental» на сумму 5,5 млрд долл.

Разумеется, столь оптимистические итоги давали все основания президенту и генеральному директору отделения гражданских самолетов Boeing Скотту Карсону для восторженных оценок деятельности своей компании в минувшем году.

«Высокие показатели, продемонстрированные за последние два года, — отметил он, — подтвердили

верность нашей стратегии, ориентированной на интересы заказчиков, упрощение процедур размещения заказов на нашу продукцию и услуги, а также совершенствование нашей производственной структуры. Наша компания ориентируется на интересы заказчиков, соблюдая принятые обязательства, и стремится в максимальной степени учитывать потребности рынка».

Airbus на распутье

Президент компании Луи Галлуа на брифинге в Париже охарактеризовал итоги года, в отличие от своего эвеканского коллеги, в довольно минорных тонах. Он пояснил, что столь негативная оценка финансовой деятельности Airbus является следствием трудностей 2006 года и, в частности, отражает последствия задержек в поставках A380.

Заметим, что очень досадной во всех отношениях для европейской компании оказалась задержка с поставками 555-местного суперлайнера A380 — об этом было объявлено в июне, а менее чем через месяц, посыпав голову пеплом и взяв на себя ответственность за невыполнение в срок программы строительства и поставок A380, президент Густав Хумберт добровольно ушел в отставку. Вполне понятно, что многие разочарованные заказчики этого эпохального самолета потребовали

выплатить им неустойку за срыв поставок — Singapore Airlines, стартовый заказчик этого лайнера, и Emirates, разместившая самый большой заказ на эту машину — 45 самолетов на сумму 13,5 млрд долл. А американская транспортная авиакомпания FedEx вообще отказалась от заказанных ранее десяти A380 в грузовой варианте, предпочтя им боинговские «три семерки».

В минувшем году у Airbus случился и еще один прокол, связанный с программой A350, надевавшей много шуму в авиационном мире, в определенной степени поколебавшей репутацию компании и даже фактически приведшей к смене руководства.

...После того, как Boeing во всеуслышание объявил о том, что запускает программу своего Dreamliner, руководство Airbus довольно продолжительное время анализировало ситуацию и уверяло, что не собирается разрабатывать новую модель в пике «787». Зачем, мол, это нужно, тем более что у нас аналогичная машина уже имеется — A330-200. Не говоря уже о том, что этот лайнер, поступивший в эксплуатацию в 1998 году, вышел на лидирующие позиции в своем сегменте рынка, практически вытеснив боинговский 767-300ER.

В сентябре 2004 года из Тулузы





просилась скучная и очень обтекаемая информация о том, что Airbus изучает различные варианты создания двухдвигательного дальнемагистрального лайнера, получившего условное обозначение A350. А уже в начале декабря компании получила одобрение от акционеров EADS и BAE Systems на коммерческие предложения по продаже двух новых моделей этого семейства широкофюзеляжных самолетов. Судя по всему, решив на всякий случай подстраховаться, чтобы не упустить лидерства в этом сегменте рынка. Чем черт не шутит. А в октябре 2005 года акционеры дали добро на запуск программы A350 в производство, и Airbus бросился вгонять за своим конкурентом. Свое решение европейцы обосновали тем, что этого, дескать, требует рынок авиаперевозок, удовлетворить запросы которого — святой долг производителей.

Не изменив успешно апробированной традиции, Airbus с самого начала запланировал целое семейство «эрбасов» новой модели, которую планировалось ввести в эксплуатацию в середине 2010 года. По вполне обоснованному замыслу разработчиков, A350 должен был стать логичным продолжением модельного ряда A330-A340. При этом подчеркивалась максимальная общ-

ность эксплуатационных процедур с самолетами этого семейства, в том числе однотипность в пилотировании с A330. Другими словами, на A350 возлагалась задача существенно дополнить модельный ряд A330-200 (253 места, дальность — 12500 км) и A330-300 (295 мест, дальность — 10400) за счет предоставления повышенной дальности полета в этих категориях вместимости. Ведь вариант A350-800 рассчитан на перевозку 253 пассажиров в типовой трехклассовой компоновке на дальность 16300 км, A350-900 — на 300 кресел и дальность полета до 13900 км.

Ноль Форжар, который тогда еще возглавлял Airbus, довольно потирая руки и уверял, что теперь европейская компания будет в состоянии удовлетворить любые потребности даже самых привередливых перевозчиков в самолетах для маршрутов большой протяженности — от 250 до 555 мест.

Короче говоря, Airbus вовсе не собирался уступать лидерство в этом очень перспективном сегменте рынка авиаперевозок и потому решил подстраховаться. И, на первый взгляд, можно было только восхититься прозорливостью руководства европейской компании, которое, пусть даже чуть запаздая, поспешило исправить свою оплошность и

подготовить достойный ответ американцам с их «лайнером мечты».

Но все оказалось значительно сложнее. И здесь нам придется констатировать, что с этой программой европейцы изрядно обмылились. И в общем-то этого следовало ожидать. Сосредоточив усилия и бросив все ресурсы на грандиозную программу A380, с поставками которого хотя и на два года запаздывали, но тем не менее лайнер уже сертифицирован одновременно по нормам Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) и Федеральной авиационной администрации США (FAA), Airbus в разработке новой модели, по-видимому, решил обойтись малой кровью. Хотя бы потому, что потянуть сразу два таких крупных проекта компании было явно не по силам.

Что и говорить, очень рискованно брать на себя еще и проект A350, во всяком случае, как мы уже отмечали, был слишком велик. И европейцы не устояли, решив лишь осуществить глубокую модернизацию своей очень удачной модели A330.

Любопытно будет в этой связи вспомнить реакцию Сигеза на первую весть из Тулузы о том, что «787» без конкурента не останется. Тогдашний глава американской корпорации Гарри Стоунсайфер, позже споткнувшийся на поправках «этического кодекса Boeing», с удивлением заметил, что его компания со своим Dreamliner не промахнулась. И что ответный ход конкурентов был вполне прогнозируем. Но г-н Стоунсайфер при этом, поминутно, синхронно заметал, что пусть, дескать, европейцы не думают, что одной лишь заменой двигателей на A330 им удастся на равных соперничать с «лайнером мечты». Чего-то они, наверное, добьются смогут, во разве что половины того результата, на который рассчитывают, поскольку конкурировать с козырной картой Boeing по топливной эффективности Airbus будет крайне

сложно. А ведь именно в этом сегменте рынка магистральных самолетов соперничество обещает быть необычайно острым. Однако по многим параметрам Boeing 787, уж конечно, обойдет европейского конкурента. И что вы думаете? Дальнейшие события показали, что бывший глава Boeing как в воду смотрел.

Первый тревожный звонок прозвучал в апреле прошлого года, когда Стивен Удвар-Хазси — гендиректор Финансово-лизинговой компании ILFC, разместившей твердый заказ на 16 самолетов A350 двух модификаций, вдруг высказал ряд серьезных замечаний. По его мнению, разработчикам следовало бы увеличить сечение фюзеляжа, которое Airbus сохраняет неизменным — 5,64 метра — во всех своих широкофюзеляжных моделях, начиная с A300, да и задумо изменить конструкцию крыла. И довольно резко добавил при этом, что в настоящее время Airbus находится «на перепутьи» и должен четко определиться с новым семейством своих самолетов.

Главу ILFC поддержал президент авиакомпании Singapore Airlines (SIA) — крупнейшего азиатского перевозчика, ставшего стартовым заказчиком несколько запоздавшего суперлайнера A380, — Чью Чун Сенг. Он откровенно выразил недоумение: почему, мол, Airbus, разра-

ботав новое крыло, хвостовое оперение и кабину экипажа с использованием композиционных материалов, на этом остановился и не создал новый фюзеляж?

Ну а оппоненты европейских авиастроителей и СМИ только то и ждали. Появилось немало довольно жестких высказываний и спекулятивных толков относительно того, что Airbus сделал далеко не все, чтобы составить достойную конкуренцию американскому детищу. Boeing же, получив столь неожиданную поддержку со стороны верных клиентов Airbus, бросил все резервы для того, чтобы удовлетворить ожидаемый спрос на свой «лайнер мечты» до появления A350, который, как уже стало всем ясно, нуждался в основательной доработке. Работа в Эверетте, где размещаются заводы Boeing, пошла в авральном режиме.

Здесь нелишне заметить, что модернизация хорошо зарекомендовавшей себя модели — нормальный и уже неплохо апробированный ход для авиастроительных предприятий. Взять хотя бы узкофюзеляжный лайнер Boeing 737. Базовая модель появилась еще в конце 60-х, затем претерпела глубокую модернизацию в середине 80-х, а теперь, трансформировавшись в 737 Next Generation модификаций 600/700/800/900 NG, самолет прекрасно распродается.

Так что в намерении Airbus пойти путем глубокой модернизации A330 в A350 не было ничего принципиально нового, а уж тем более крамольного. Другое дело — результат получился совсем не тот, на который могла рассчитывать компания.

Однако уже спустя два месяца, на салоне в Фарнборо, только что назначенный глава Airbus Кристиан Штрэф представил новое семейство самолетов — A350 XWB. Созданная с учетом извлеченных уроков, эта машина призвана обеспечить европейцы компании уверенное присутствие в достаточно дорогом сегменте дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов.

Европейцы уверяют, что это будет самый экономичный самолет в данном классе: топливная эффективность на 30% превысит аналогичный показатель существующих самолетов и на 6% — проектируемых в настоящее время.

Новое семейство будет состоять из четырех пассажирских моделей и одной грузовой. Вместимость — 270, 314 и 350 пассажиров в типовой трехклассной компоновке. Все эти три модели смогут беспосадочно летать на расстояние до 15800 км на крейсерской скорости, соответствующей числу Маха 0,85.

В соответствии с пожеланиями заказчиков поперечное сечение фюзеляжа увеличилось до 5,94 м. При-



мечательно, что Airbus не пошел по пути американцев и отказался от идеи сделать фюзеляж полностью из композитных материалов, как у «787». Что касается конструкции планера A350XWB, то на 62% он будет изготовлен из новых материалов — композиты плюс алюминий-волокнистые сплавы. Предусмотрено и новое крыло увеличенной стреловидности — 33 градуса, изготовленное главным образом из усиленного углепластика, но с некоторым добавлением металла.

Как видим, новая модель будет радикально отличаться от других широкофюзеляжных «эрбасов» и иметь более чем заметное сходство с «787». Конкуренты из Сяцзюа, естественно, не преминули описательно отреагировать на новый продукт европейцев. Мы, дескать, оцениваем примерно в том же ключе, как и они, в свое время обозвав «787» китайской копией A330.

Остается добавить, что концерн EADS, которому теперь полностью принадлежит Airbus, в декабре минувшего года благословил запуск A350 XWB в серию.

Кому улыбнется Фортуна на этот раз?

Что ж, впервые с 2000 года европейцы уступили мировое лидерство американцам. Понятно, что рынок мгновенно сделал соответствующие выводы: акции концерна EADS упа-

ли на 3,5%. И дай бог, чтобы созданные прошлым руководством Airbus проблемы с A380 не слишком отразились бы на показателях компании в нынешнем году. Однако обнадуживает, что европейская компания вполне трезво оценивает создавшуюся ситуацию и полна решимости ее переломить. Во всяком случае с утверждением некоторых экспертов о том, что Boeing закрепился на лидирующих позициях всерьез и надолго — по крайней мере на 10-15 ближайших лет — европейцы решительно не согласны и уж, конечно, постараются этого не допустить.

Неспроста Луи Галлуа заметил, что Airbus должен реально смотреть на вещи и извлекать уроки из прошлого опыта. «Сложности прошлого года и, в частности, слабый доллар требуют от Airbus предпринять решительные действия, — подчеркнул президент компании. — Airbus приступает к осуществлению новой программы повышения конкурентоспособности Power 8, которая затрагивает все аспекты деятельности компании и нацелена на то, чтобы сделать ее более рациональной, сплоченной, эффективной и продуктивной. Эта программа гарантирует нашу успешную и рентабельную деятельность в будущем и является залогом того, что мы будем в состоянии в еще большей степени удовлетворять интересы за-

казчиков. А сейчас мы расчищаем почву и готовимся к обновлению Airbus».

Несомненно, что главные свои надежды Boeing возлагает на Dreamliner, на который уже получено 448 заказов, из них 157 в 2006 году. Пожалуй, не один гражданский самолет не пользовался таким бешеным спросом, и Boeing, бесспорно, есть чем гордиться. Однако такой ажиотаж с заказами на «лайнер мечты» может обернуться очень болезненными издержками. Такое, кстати, уже случилось с Boeing в конце 90-х, когда компания явно переоценила свои производственные возможности, назвавав чрезмерное число заказов.

В начале года в зарубежных СМИ появились прозрачные намеки на то, что выполнение программы «787» отстает от графика и начинает пробуковываться. Одна из солидных бронерских фирм, ссылаясь на достоверные источники, выразила определенное беспокойство в отношении возможных задержек с поставками. Впрочем, американцы какие-то возникающие трудности напрочь отрицают. Но так ли уж беспрепятственно идет выполнение программы, как это пытаются представить Boeing? В этом мы сможем убедиться совсем скоро — ведь первый полет «лайнера мечты» запланирован на август нынешнего года.]





Плывем вместе или тонем поодиночке?

Кирилл ЕФИМОВ, начальник отдела наземного обслуживания авиакомпании «Тестс»

Развитие авиатранспортной отрасли — это прежде всего жесткая конкурентная борьба на мировом рынке воздушных перевозок. Выстоять в ней могут лишь те, кто понимает необходимость консолидации усилий и плодотворного сотрудничества авиаперевозчиков, аэропортов, аэронавигационных и метеорологических служб, поставщиков бортового питания, топливно-заправочных комплексов и т.д. При этом роль главной скрипки, несомненно, должна принадлежать органам законодательной и исполнительной власти, авиационной администрации.

Не претендуя на истину в последней инстанции, предлагаем мнение эксперта журнала о состоянии и перспективах развития ряда российских авиаперевозчиков и авиационных транспортных узлов России. Найдется ли им достойное место в глобальной системе мирового воздушного транспорта и что необходимо делать, чтобы место это действительно было достойным?

ГЛОБАЛИЗАЦИЯ — ЭТО «НЕ БОЛЬНО»

Глобальный рынок авиаперевозок все больше демонстрирует тенденцию к укрупнению и объединению предприятий гражданской авиации. Крупные мировые авиаперевозчики живут и работают на этом рынке, остальные лишь выживают, что сродни медленному умиранию.

Наглядный пример глобальной консолидации — образование трех крупнейших авиационных альянсов: Sky Team, Star Alliance и One World. Они объединяют 39 авиакомпаний

из 29 стран и обеспечивают 54% мировых пассажирских перевозок. Можно лишь приветствовать вступление почти год назад в Sky Team и российского национального перевозчика — ОАО «Аэрофлот — Российские авиалинии». Отечественный флагман, входящий в список 25 ведущих авиакомпаний мира по финансовым показателям и перевозивший почти 7 млн пассажиров в год, занимает 11% рынка внутренних и 39% международных авиаперевозок в России, активно создает сеть дочерних региональных авиакомпаний.

Так, в 2000 году была образована авиакомпания «Аэрофлот-Дон» на базе «Донавиа» (Ростов-на-Дону), в 2004 — «Аэрофлот-Норд» на базе «Архангельских воздушных линий». 20 ноября 2006 года было заключено об объединении усилий трех авиакомпаний: ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии», ФГУП «Дальавиа» и ОАО «Сахалинские авиатрассы». Цель — создание в Дальневосточном федеральном округе крупного авиаперевозчика (с возможным названием «Аэрофлот-Восток») на основе авиаузла в Хаба-

ровские для развития региональных и магистральных перевозок на современном парке воздушных судов. Таким образом, «Аэрофлот» начал осуществлять свой замысел — «удво-четь» две крупнейшие дальневосточные авиакомпания «Дальавиа» и «Владивосток Авиа». Что касается последней, 51% акций которой принадлежит государству, с ежегодным объемом пассажирских перевозок в 0,6 млн чел., то о своих намерениях вступить в какой-либо авиационный союз она официально пока не объявляла. По-видимому, руководство «Владивосток Авиа» считает для себя достаточным членство в Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА). Ну, а Федеральное агентство воздушного транспорта, судя по всему, не настаивает на ее вхождении в «Аэрофлот», справедливо полагая, что насильно мил не будешь. Впрочем, в недалеком будущем нельзя исключить добровольное присоединения «Владивосток Авиа» к трем авиакомпаниям после начала фактической работы объединенного перевозчика, либо она станет объединительным ядром для других авиакомпаний (включая иностранные), обеспечив тем самым конкурентную среду в Дальневосточном регионе.

Несомненно, «Аэрофлот», являющийся главной базой авиакомпании аэропорта Шереметьево и имеющий развитую межконтинентальную маршрутную сеть (47 стран мира, 89 городов, 302 рейса в день), будет эффективно использовать базовые аэропорты авиакомпаний — членов Sky Team и других альянсов, с которыми у него заключены соглашения о взаимном признании перевозочной документации (интерлайн) и совместном использовании кодов («код-шеринг»). Будет он и привлекать для наземного обслуживания в Шереметьево новых иностранных (включая страны СНГ) и российских перевозчиков за счет предоставления им своих партнеров

внутренней и международной маршрутной сети, а также услуг по наземному обслуживанию. Например, полеты в 31 зарубежный пункт уже выполняются «Аэрофлотом» как рейсы совместной эксплуатации по код-шеринговым соглашениям с 24 иностранными авиакомпаниями. В конечном итоге такое сотрудничество будет только способствовать превращению аэропорта Шереметьево и Московского авиационного узла (МАУ) в крупнейший транзитный Евроазиатский аэроузел.

А МЕЖДУ ТЕМ, ЗА ВЕЛИКОЙ СТЕНЕЙ



Политику объединения своих региональных авиакомпаний на базе крупнейших авиаперевозчиков проводят и авиационные власти Китая, с которыми у России установлены отношения стратегического партнерства. Если еще пять лет назад в КНР насчитывалось порядка 40 отдельных авиакомпаний, то сейчас они объединены в три группы: Air China Airlines Group (штаб-квартира в Пекине), China Southern Airlines Group (Гуанчжоу) и China Eastern Airlines Group (Шанхай). Особый статус имеет гонконгская авиакомпания Cathay Pacific, которая совместно с национальным перевозчиком Китая Air China была признана Центром Азиатско-Тихоокеанской Авиации (ЦАТА), распо-

ложенным в Сиднее, авиакомпанией года. Китай с населением в 1 млрд 300 млн человек — очень перспективный и динамично развивающийся рынок авиаперевозок (причем не только пассажирских, но и грузовых), туристических услуг. По количеству туристических посещений Китая Россия занимает третье место после Японии и Кореи. На прошедшем 16 октября 2006 года в Шэньяне (центральном городе северо-восточного Китая) «Первом форуме по авиатранспорту и развитию региональной экономики» было объявлено, что региональным узлом северо-восточного Китая станет именно Шэньян с четырьмя-шестью базовыми авиакомпаниями. Он соединит 22 региональных аэропортов. Вполне уверенно можно предположить, что вскоре в Китае будет создано от шести до десяти крупных аэроузелов: на северо-востоке — Шэньян, Харбин; на востоке — Пекин, Шанхай; в центре — Чэнду, Сиань; на западе — Урумчи; на юге — Гонконг, Гуанчжоу.

30 июня 2006 года Шэньян стал участником Евроазиатского авиатранспортного альянса «АЕРА» (Аэропорты Европы — Россия — Азия), в который также вошли аэропорты Улан-Батора (Монголия), Иркутска (Россия) и Мюнхена (Германия). Цель создания этого аэропортового альянса — развитие трансферных перевозок и открытие в 2007 году прямого рейса из Азии в Европу. Возможно, что перевозчиком прямого рейса с европейской стороны выступит «Люфтганза», а с азиатской — Южная авиакомпания Китая, которая, как ожидается, в 2007 году вступит в Sky Team и станет первым представителем КНР в мировых авиационных альянсах, как и «Аэрофлот» — от России.

СЛИВАЕМСЯ И ОБЪЕДИНЯЕМСЯ

В России объединительные процессы создания региональных сою-

зов аэропортов и авиакомпаний либо их укрупнения активизировались два-три года назад. Например, в январе 2005 года была образована Ассоциация «Аэропорты Юга», аффилированная с «Русско-Азиатской Инвестиционной компанией» («РАИИКо»). В нее вошли южные аэропорты Краснодар, Аша, Телендик, авиакомпания «Авиационные линии Кубани» и территориальное агентство воздушных сообщений «Кубань» с общим числом служащих в 3000 человек. Ассоциация консолидирует и осуществляет функции управления финансовой, инвестиционной и частично коммерческой деятельностью. 20 ноября 2006 года «РАИИКо», в лице своей аффилированной структуры ООО «Стратегия — Юг», выиграла конкурс по продаже перспективного аэропорта Сочи. Он должен стать «олимпийской жемчужиной», оцененной государством в 5,5 млрд руб. Есть надежда, что идея вполне осуществима, поскольку «РАИИКо» специализируется на управлении инвестиционными проектами в перспективных отраслях экономики России и зарубежных государств.

В 2006 году создан альянс «ВИМ-Авиа» с участием авиакомпаний «ВИМ-Авиа», «Русское Небо» (бывшая «Ист Лайн»), «Карат», «Континентальные авиалинии», «Эр Башкортостан», «Даурия» и аэропортов Братск и Чита. Первые две авиакомпании базируются в Домодедово. Цель создания альянса — проникновение на новые рынки, увеличение сети регулярных маршрутов в России, получение прав на регулярные полеты за рубеж, обмен кодами. Лидер альянса — «ВИМ-Авиа» не устает демонстрировать прогрессивное развитие, получив, к примеру, недавно статус официального перевозчика ООН.

В 2004 году был образован авиаперевозочный холдинг AirUnion с участием авиакомпаний «КрасЭйр», «Домодедовские авиалинии», «Са-

мара», «Омскаявиа», «Сибавиатранс» и компания AirUnion-RRJ, созданной для продвижения нового регионального самолета Sukhoi SuperJet-100. Авиакомпания холдинга базируются в узловых аэропортах: в Москве (Домодедово), Красноярске и Самаре, координируют цены и маршруты. Эта группа авиакомпаний реально может претендовать на звание второго национального перевозчика, так как по пассажиропотоку за 2005 год (4,3 млн) она обогнала «Сибирь» (4,2 млн) и «Пулково» (2,8 млн). Уже сейчас AirUnion начал притягивать к себе даже членов мировых



авиационных альянсов. В частности, член Star Alliance австрийская авиакомпания Austrian Airlines (66 стран, 130 городов, 5 континентов) заключила с холдингом соглашение о сотрудничестве, начиная с летнего расписания 2007 года. Как следствие, австрийский перевозчик решил перебраться из Шереметьево в Домодедово. Несомненно, установление партнерских отношений с одним из членов мирового альянса свидетельствует о признании мировым авиационным сообществом молодых российских авиакозов. Нельзя исключить, что логичным продолжением российско-австрийского партнерства, если оно хорошо себя зарекомендует, станет вступление AirUnion в Star Alliance. Ну, а

когда события будут развиваться по такому оптимистичному сценарию, останется задать лишь один вопрос: кто из российских авиаперевозчиков станет членом One World, тем самым обеспечив российский присутствие во всех трех мировых альянсах, наряду с США. Кстати, членами IATA уже являются восемь российских авиакомпаний: «Аэрофлот», «Сибирь», «Трансаэро», «Пулково», «ЮТэйр», «Волга-Днепр», «Самара» и «Владивосток Авиа».

В октябре 2006 года закончился длительный объединительный процесс вхождения авиакомпания «Пулково» в правительственный ГТК «Россия». Новорожденным стало ФГУП «ГТК «Россия» с базовыми аэропортами в Москве (Внуково) и Санкт-Петербурге (Пулково). Не успев подрасти и окрепнуть, новорожденный уже заявил о себе, заключив интерлайн-соглашения, которые вступили в силу с 1 ноября 2006 года с двумя лидерами Sky Team: Air France и KLM.

Таким образом, из двадцати ведущих российских авиакомпаний четырнадцать уже объединились в союзы либо укрупнились. У оставшихся шести и складываются за ними есть три варианта выжить. Первый — объединиться между собой (или укрупниться). Второй — примкнуть к уже сформировавшимся союзам. Наконец, третий — продолжать одиночное плавание по рыночному волнам пылого океана. Бесспорными преимуществами среди одиночек обладают четыре мощные базовые авиакомпании: S7 (бывшая «Сибирь»), которая заключила рекордное количество интерлайн-соглашений — 67, «ЮТэйр», «Трансаэро» и «Владивосток Авиа». У последней очень выгодное географическое положение в Азиатско-Тихоокеанском регионе с самым динамично развивающимся рынком воздушных перевозок в мире. Правда, S7 и «ЮТэйр» еще раньше присоединили к себе «Че-

любское авиапредприятие, «Внуковские авиалинии», «Армavia» и «Коминтеравиа» соответственно, а «Владивосток Авиа» — «Хавассион».

Подводя итоги первой части, можно позитивно оценить начавшийся процесс объединения российских авиакомпаний. Конечно, лишь при условии, что деятельность авиационных союзов будет способствовать повышению качества авиационных услуг, доступности перевозок для большинства населения, обеспечению безопасности полетов, внедрению современной авиационной техники и технологий, а в конечном итоге — сохранению за Россией статуса мировой авиационной державы.

ТАКОЙ КРЕПКИЙ УЗЕЛ НЕ РАЗВЯЖЕШЬ

Авиационный транспортный узел (хаб) — это крупный внутренний и международный транзитный пассажирский и грузовой аэропорт. Это мощная базовая авиакомпания (или несколько), обладающая широкой маршрутной сетью с межрегиональными и межконтинентальными авиалиниями, развитой инфраструктурой и долей транзитных (трансферных) пассажиров не менее 30% от общего пассажиропотока. Сейчас доля транзитных пассажиров в Московском аэроузле не превышает двух процентов. Пассажирами прямого транзита считаются пассажиры, прибывающие в аэропорт государства и продолжающие свое путешествие на том же прямом рейсе. Трансферными — пассажиры, прибывающие в аэропорт государства и продолжающие свое путешествие на другом рейсе, начинающемся в этом же или другом аэропорту данного государства. Сегодня из 70 российских аэропортов, принимающих международные рейсы, половина себя не оправдывает (в СССР их было 18).

Московский авиационный узел — это тройка международных аэро-

портов федерального значения: Шереметьево, Домодедово и Внуково. В Московском регионе также функционируют аэропорты Быволово, Остафьево, Раменское, Чкаловский и Тушино. Московский аэроузел занимает 10-е место в Европе с общим пассажиропотоком за 2005 год — 31 млн, а общий пассажиропоток России составил 35 млн человек. Через три московских узловых аэропортов было перевезено в 2005 году 29 млн 752 тыс. пассажиров (Домодедово — 13,96 млн, Шереметьево — 12,174 млн, Внуково — 3,618 млн).

Еще весной 2001 года правительство России приняло «Комплексную схему развития аэропортов Московского аэроузла до 2015 года» с инвестированием в нее государственных средств и привлечением частных капиталов. Создается концепция управления федеральным имуществом аэропортов, согласно которой к 2010 году в России должно остаться восемь-десять крупных узловых аэропортов, тридцать-сорок аэропортов федерального значения и местная сеть. Транзитные потоки пассажиров в узловых аэропортах должны занимать 30–60% от общего числа. Предполагается, что аэроузлами станут в Москве — Шереметьево, Домодедово и Внуково; в Санкт-Петербурге — Пулково; в Новосибирске — Толмачево; в Екатеринбурге — Кольцово; в Красноярске — Емельяново, в Краснодаре — Пашковский и в Хабаровске — Новый. Они должны будут, по замыслу авторов концепции, концентрировать и перераспределять пассажиро- и грузопотоки из 30–40 федеральных аэропортов.

По прогнозам аналитиков, российские аэропорты и авиакомпании могли бы к 2015 году рассчитывать на привлечение до 25 млн международных транзитных пассажиров и до 3 млн тонн грузов ежегодно и претендовать на 6–7% мировых воздушных перевозок (сегодня 2%) и около

40–50 млрд долларов в год (сегодня — около 6 млрд). Транзит может давать прирост по объему пассажиро-перевозок около 20% в год, а в то время как среднегодовой прирост в сфере воздушных перевозок — 5–7%.

По развитию столичного аэроузла приоритеты давно определены. В частности, это оптимизация воздушного движения, совершенствование транспортной инфраструктуры, создание единой тарифной политики по обслуживанию воздушных судов, внедрение передовых авиационных технологий. Большая роль придется государственно-частным концессиям, экологическим требованиям.

Кое в чем удалось продвинуться вперед. В первую очередь в развитии транспортной инфраструктуры, обеспечении безопасности полетов, внедрении передовых авиационных технологий. К сожалению, между аэропортами до сих пор нет координации и единой цели. Например, если Домодедово и Внуково ставят перед собой единую стратегическую цель — создание мультимодального транспортного узла трансферных перевозок между Европой и Азией, то цель Шереметьево — стать лучшим европейским хабом по качеству услуг. Взаимодействию препятствует отсутствие юридической базы для установления партнерских отношений — договора о стратегическом сотрудничестве, хотя Шереметьево имеет договоры о сотрудничестве с аэропортами Хьюстона, Мюнхена и Сингапура, а у Внукова подписан протокол о сотрудничестве с Берлинским аэропортом Шенефельда. Выходит, летуче договориться на английском, немецком или китайском языках, чем на родном русском. Даже аэропорты Евроазиатского альянса «АЕРА», объединяющие четыре государства, смогли найти общий язык, чтобы развить перспективное направление трансферных перевозок, имеющее конечной це-

льно пролететь над нашей страной после начала выполнения прямых рейсов из Азии в Европу.

А какова роль государства в деятельности российских аэропортов? Оно понимает, что создание хаба решит одну из серьезнейших проблем Московского авиаузла — прекратится неэффективная внутренняя конкуренция между аэропортами, на что сегодня уходят все их силы. Кроме того, московский хаб, способный предоставлять качественные и быстрые услуги, естественным образом привлечет зарубежные авиакомпании. Летать из Америки в страны Азиатского региона через Москву выгоднее, нежели через Франкфурт или Амстердам.

Рычаги влияния у государства на Шереметьево и Внуково есть, так как 100% акций первого принадлежит государству, а 75% акций второго — Правительству Москвы. Чтобы не оказаться на обочине глобальной сети авиаузлов в преддверии вступления России в ВТО, пора начинать объединительный процесс трех столичных аэропортов. Как? Через заключение между ними договора о стратегическом сотрудничестве с дальнейшим вовлечением в эту работу всех российских региональных узловых аэропортов, а в перспективе — создать Евроазиатскую ассоциацию авиаузлов с населением в 3,5 млрд. человек и ключевой ролью России, занимающей выгодное географическое положение с транссибирскими и кроссволярными маршрутами. Такой договор послужил бы юридической базой для сотрудничества московских аэропортов, стал бы локомотивом, который потянет за собой региональные узловые аэропорты и будет способствовать конкурентоспособности с европейскими и азиатскими авиаузлами.

Каковы же принципы подобного сотрудничества? Единая стратегическая цель и тарифная полетика, рациональное распределение авиаперевозчиков и маршрутной сети, ко-

ординация расписания, исключение соперничества и демпинга, конкуренция только по объему и качеству услуг. Должны быть созданы единые стандарты качества и технологий, единая политика и ротация в Московском авиаузле, российских и международных организациях транспортной отрасли, сотрудничество с региональными узловыми аэропортами.

Что касается единой тарифной политики, то ее можно достичь, если бы авиакомпании, выполняющие полеты в Москву, заключили стандартное соглашение IATA по наземному обслуживанию (IATA SGHA) с одним из трех аэропортов (условно его можно назвать «аэропорт-координатор»), которому остальные две делегировали бы такие права с ротацией в три года. В этом случае авиакомпании, выполняющие полеты одновременно в Шереметьево, Внуково и Домодедово, заключили бы одно соглашение SGHA с аэропортом-координатором, избегая необходимости заключения трех с аэропортами и множества с поставщиками услуг в каждом аэропорту. Аэропорт-координатор мог бы выступать агентом организацией — поставщиков услуг (авиационное и метеорологическое обеспечение, заправка авиаГСМ, обеспечение бортовым питанием, авиационная безопасность, организационное обеспечение полетов, обработка грузов, наземное обслужива-

ние), выполнял бы функции координации расписания, расчетов с двумя другими аэропортами и обслуживаемыми в них авиакомпаниями. При этом у авиакомпаний должен быть выбор: либо заключить одно соглашение SGHA на весь комплекс авиационных услуг во всех трех аэропортах, либо отдельные соглашения с каждым аэропортом и поставщиками услуг.

Московские аэропорты могли бы начать внедрение принципа рационального распределения авиакомпаний и маршрутной сети с Внуково, который отделен китайскими авиаперевозчиками (в Шереметьево выполняют полеты две китайские авиакомпании, в Домодедово — одна) и членами мировых альянсов. Конечно, нельзя сказать, что сейчас столичные аэропорты совсем уж ничего не объединяет. Это аварийно-спасательные учения на аэродроме, голландская компания Vanderlande Industries, занимающаяся производством и интеграцией автоматических систем обработки багажа, компания AMS Group, оказывающая рекламные услуги, но разве этого достаточно, чтобы обеспечить национальные интересы авиатранспортной отрасли? Пора столичным аэропортам выбрать одну стратегическую цель — прекращение Москвы в главный авиатранспортный узел России и СНГ, а также в крепкий Евроазиатский узел, который никому не удастся развязать.]



Особняк на Литейном

В. ХАВНИ, начальник Санкт-Петербургского авиационно-транспортного училища гражданской авиации

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОМУ АВИАЦИОННО-ТРАНСПОРТНОМУ УЧИЛИЩУ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМЕНИ ДВАЖДЫ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ГЛАВНОГО МАРШАЛА АВИАЦИИ А.А. НОВИКОВА ИСПОЛНЯЕТСЯ ТРИДЦАТЬ ПЯТЬ ЛЕТ. СРЕДИ ДРУГИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ОТРАСЛИ ОНО ЗАНИМАЕТ ОСОБОЕ МЕСТО, ПОТОМУ ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ В РОССИИ, ГДЕ ГОТОВЯТ СПЕЦИАЛИСТОВ СРЕДНЕГО ЗВЕНА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОВ, ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ И СЕРТИФИКАЦИИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АЭРОПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА. ЗДЕСЬ ЖЕ ОБУЧАЮТСЯ ВДУШИЕ БОРТПРОВОДНИКИ, ДИСПЕЧЕРЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, СПЕЦИАЛИСТЫ ПО ПРОДАЖЕ И БРОНИРОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК И УСЛУГ.

История училища началась в феврале 1972 года. В те годы в отрасли существовало более двух десятков средних и высших учебных заведений. И если с командно-руководящими кадрами проблем не было, то подготовка дипломированных специалистов среднего звена, отвечающих за организацию авиационных перевозок, практически отсутствовала. Между тем, нужда в них была огромная, поскольку воздушные перевозки стремительно росли, да и услуги гражданской авиации были доступны практически всем.

С учетом этих обстоятельств в МГА СССР было принято решение о начале подготовки специалистов по обслуживанию авиапассажиров на всех этапах воздушной перевозки. Приказом министра гражданской авиации СССР Б.П. Бугаева от 23 февраля 1972 года было создано Ленинградское авиационно-техническое училище гражданской авиации (ЛАТУ ГА). Эта дата и является днем его рождения.

Учебное заведение разместилось в особняке на Литейном проспекте, где раньше находилось Высшее авиационное училище ГВФ, которое в 1971 году получило статус академии и переехало в аэрогородок. Огромную работу по созданию и становлению училища проделал коллектив под руководством первого начальника училища, заслуженного работника транспорта РФ В.У. Григорюка. В кратчайшие сроки разрабатывались учебные программы и планы, создавался учебно-методический материал, оборудовались специализированные аудитории, кабинеты, лаборатории.

С 1 сентября 1972 года в училище началась подготовка авиационных кадров среднего звена по специальности «организация авиационных перевозок». Для сотрудников соответствующих служб, уже обладавших опытом работы, но не имевших специального образования, в 1973 году в училище создается заочное отделение, оно функционирует и сегодня.

Чтобы охватить все стороны обслуживания пассажиров не только на земле, но и в полете, коллективу

училища пришлось заняться подготовкой бортипроводников. При этом много внимания было уделено анализу как отечественного, так и зарубежного опыта, в частности, авиакомпания «Америсн Эрайвиз». Итогом этой работы стало решение о начале в 1976 году такой подготовки с выдачей диплома государственного образца и свидетельства бортипроводника III класса.

У бортипроводников есть две главные обязанности на борту воздушного судна. Первая – быть своего рода визитной карточкой авиакомпании. От того, как встретит пассажира у трапа, как его обслужит во время полета, зависит, выберет он эту же авиакомпанию в следующий раз или нет.

Вторая, но самая важная, – обеспечение безопасности пассажиров, что без высококвалифицированной специальной подготовки невыполнимо. Этим и занимается сегодня училище. У нас, к примеру, есть тренажер, имитирующий салон Ту-154, где отрабатываются стандартные процедуры и технологии обслуживания пассажиров, тренажер для отработки аварийного покидания воздушного судна, кабинет по отработке первичных навыков оказания медицинской помощи. Курсантов обучают и многому другому, с чем может встретиться бортипроводник во время полета. Даже приемлем самоборону, ведь на высоте десять тысяч метров миллионера или доктора не поставишь и не вызовешь.



Мы понимаем, рынок авиационных услуг стремительно расширяется, да и сама жизнь подсказывает: необходим более широкий круг учебных программ по самым различным направлениям деятельности авиационного персонала. Поэтому в 1994 году в училище была начата подготовка по специальности «управление движением воздушного транспорта». Выпускники получают квалификацию «диспетчер».

Профессия ответственная, где необходимы такие качества, как психологическая устойчивость, умение сосредоточиться, распределение и легкость переключения внимания. Все эти качества мы учитываем при наборе курсантов. Диспетчер не только должен обладать обширными знаниями, иметь практические навыки работы с экипажами воздушных судов, знать множество нормативных документов и инструкций, но и в совершенстве владеть профессиональным английским. Для этого в училище есть и необходимое оборудование, и тренажеры. Рабочие учебные места практически такие же, как и в реальных аэропортах. Это позволяет курсантам получать прочные практические навыки, отрабатывать как штатные, так и нештатные ситуации.

Сегодня одна из самых актуальных проблем в гражданской авиации — обеспечение авиационной безопасности, то есть предотвращение актов незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта. Обострение политических и социально-экономических проблем, появление зон конфликтных ситуаций, терроризм, захват заложников, криминализация общества — все это имеет место как в России, так характерно и для мирового сообщества. Объектом негативного воздействия этих факторов оказался и воздушный транспорт. Происходившие на борту самолета или в аэропортах инциденты вызывают огромный резонанс в обществе, влекут за собой тяжелые моральные, экономические и даже политические последствия. Россия активно совершенствует отечественную систему авиационной безопасности по многим направлениям, одним из основных звеньев которой как раз и является подготовка специалистов для служб авиационной безопасности. В училище с 1997 года действует учебная программа подготовки специалистов по авиаци-

онной безопасности на воздушном транспорте. Она дает выпускникам знания и навыки по защите деятельности национальной и международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Для подготовки таких специалистов в училище имеются специализированные аудитории и кабинеты. В ближайшей перспективе будет создан учебный тренажер, полностью оснащенный оборудованием и аппаратурой, которые используются в современных аэропортах.

Помимо указанных специальностей, училище ведет подготовку по следующим специализациям: лицензирование и сертификация авиационных работ, перевозок и услуг; бронирование и продажа воздушных перевозок и услуг; коммерческая деятельность авиакомпаний и аэропортов.

В учебном заведении созданы хорошие условия не только для занятий, но и для отдыха, спорта, культурного развития личности. Само место, где оно находится, а это центр Санкт-Петербурга, дает курсантам возможность соприкоснуться с мировыми шедеврами культуры и искусства. Есть в обиходе на Литейном и хорошая библиотека, спортивный зал, свое кафе «От винта».

Сегодня выпускников училища можно встретить практически в каждом аэропорту России. Немало их трудится в аэропортах ближнего и дальнего зарубежья, и отзывы о подготовке выпускников училища самые лучшие.

Успехи училища — это заслуга всего коллектива учебного заведения. Многие преподаватели и сотрудники за свой труд по подготовке кадров для гражданской авиации удостоены государственных наград и почетных званий, а первый начальник училища В.У. Григоров отмечен орденом Трудового Красного Знамени. Некоторые преподаватели и специалисты работают в училище с первых лет его создания. Это В.В. Логинова, Я.В. Куцев, Л.Г. Борисова, С.Д. Логиновский, Г.Н. Павлова, В.Н. Розанцева, Р.А. Дубек, А.С. Романов. В 2000 году за большой вклад в подготовку высококвалифицированных специалистов для гражданской авиации училищу присвоено имя дважды Героя Советского Союза, главного маршала авиации А.А. Новикова.]



Царский подарок

9 ФЕВРАЛЯ — ДЕНЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

Виктор КАРПИН

В январе заслуженному пилоту СССР Жоржу Константиновичу Шишкину исполнилось семьдесят лет. Из них сорок два года он провел за штурвалом самолета. В его биографии — организация и выполнение сложнейших полетов в районах Крайнего Севера, Западной Сибири, в Антарктиде. Он внес весомый вклад в подготовку авиационного персонала, за что удостоен Золотой медали Международного Биографического центра в Кембридже (Англия). Ж.К. Шишкину довелось первым в отрасли осваивать уникальный грузовой самолет Ил-76, который на долгие годы стал незаменимым транспортным средством не только в России, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья. О том, как начиналась эпопея с освоением Ил-76 — рассказ пилота.



В марте 1970 года в ОКБ С.В. Ильюшина приступили к созданию гражданской модификации военно-транспортного самолета Ил-76. Он был остро необходим при интенсивном освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири, а также в решении народнохозяйственных задач на Крайнем Севере и Дальнем Востоке.

В мае 1975 года началась пробная эксплуатация первого модернизированного самолета в Тюменском регионе. В ту пору я работал в Управлении летной службы министерства и все эти годы держал в памяти обещания, данное начальником УЛС МГА Б.Д. Грубиным, о том, что как только встанет вопрос о переучивании летчиков на Ил-76, я буду среди них одним из первых.

Прошли мы на Ташкентском авиазаводе теорию, настало время осваивать летную программу. А где и на чем? В гражданской авиации ни одного Ил-76 пока еще не было, а те, что должны поступить к нам,

будут готовы лишь в декабре. Пришлось идти на поклон к Генеральному конструктору Гевриху Васильевичу Новожилову, чтобы тот разрешил отлетать программу ввода в строй на их Ил-76Т, который так блестяще отработал в Тюмени в 1975 году. Новожилов пошел навстречу, но оказалось, что летного ресурса у этого «Ила», как говорится, кот наплаккал — всего 3 часа 40 минут.

Сели мы с заслуженным пилотом СССР Михаилом Кузнецовым из ГосНИИ ГА за стол и стали сочинять программу полетов, после которых получили бы право стать летчиками-инструкторами.

Пока мы с Кузнецовым и экипажами осваивали Ил-76, гражданская авиация готовилась к приему этой машины в эксплуатацию.

В середине декабря 1976 года из Ташкента в МГА пришло сообщение от руководства авиазавода, что для нас готовы два Ил-76Т и можно получать их. Не откладывая дела в долгий ящик, уже через день я

вылетел туда с экипажем из ГосНИИ ГА.

Прилетели. Пришли на завод. Встретились с экипажем из военной приемки. Встретили нас — а экипаж состоял сплошь из одних полковников ВВС — без особого почтения, но когда заглянули в наши документы, отношение к нам резко изменилось, да и было отчего. Миша Кузнецов уже был заслуженным пилотом СССР, я — старший пилот-инспектор МГА, а человек, занимавший такую должность, всегда очень высоко котиrowался в летных кругах. И началось: вопрос — ответ, вопрос — ответ.

— Какой полет?

— Почти три часа, — ответил я бодро.

Командир экипажа решил, что ослышался:

— Сколько-сколько?

— Почти три часа, — повторил я, не меняя тона.

Полковник бросил на меня взгляд, в котором смешались удивление, уважение, недоверие. Бог

знает что еще. Тем не менее, экзамен продолжался, но когда они убедились, что мы действительно готовы к приемке машины, командир сказал:

— И все же самостоятельно вас в полет не выпустим — полетим с вами.

Не знаю, что на меня нашло, но теперь уже я почувствовал себя хозяином положения:

— Что значит не выпустим? Зачем вы нам в кабине? Мы принимаем самолет, теперь он гражданский, а по закону — вот вам Воздушный кодекс СССР — иностранных людей в кабине пилотов быть не должно.

— Ну что ж, — полковник улыбнулся. — В таком случае ответственность с себя за ваш полет мы снимаем, а о том, лететь вам или не лететь, решение пусть принимает начальство.

— Кто может его принять?

— Главный инженер, кто-то из заместителей директора.

Поскольку вся эта эпопея началась с главного инженера, пошли мы с Кузнецовым к нему. Он прочитал все документы, которые мы ему принесли, поднял трубку телефона, набрал номер и сказал всего одно слово:

— Выпустить!

— Но, — Журавлев положил трубку и повернулся к нам, — в самолете мы вам навешаем комплект контрольно-записывающей аппаратуры, а после того, как вы самостоятельно слетаете, расшифруем его данные и тогда уже решим — отпускать вас в Тюмень или дать еще несколько тренировок. Идет?

Это было справедливое решение.

В то время завод работал в режиме глубокой секретности, даже радиопереговоры с «землей» были запрещены. Зашли мы в самолет, провели все необходимые операции, выгрузили на ВПП, переговорили с наземными службами на языке световых сигналов и, взлетев, ушли в зону. Отработали свое в соответ-

ствии с программой летных испытаний по приемке нового самолета, вернулись. Когда расшифровали записи, оказалось, что слетали мы «на отлично», а тот самый полковник ВВС, который не хотел нас выпускать в самостоятельный полет, только и произнес:

— Ну вы, парни, дайте!

Эта реплика сразу сняла весь холодок, возникший было между нашими экипажами, и через два дня, когда мы улетали, расставались уже друзьями.

Это случилось 21 декабря. Перегонять же новую машину по нашим законам можно было только в дневное время. Но в декабре, если ты даже вылететь на рассвете из Ташкента, то в Тюмень проешь — при самых благоприятных обстоятельствах — только вечером. Мы же вылетели в десять часов с минутами — то готовились к полету, заправляли самолет топливом, грузили «техническую аптечку» и т.д. — время потеряли. А когда прошел час полета, как назло, нам в лоб ударил встречный ветер, да какой — со скоростью 300 км в час! Наша путевая скорость упала до скорости Ил-18, так что в этом полете преимуществ Ил-76 погодой были сведены на нет. Естественно, надвигалась ночь и надо было уходить на запасной аэродром, но я успокоил экипаж:

— Ребята, все беру на себя. Только вперед!

Положили к аэродрому назначения глубокой ночью. Кузнецов по привычке, что любые нарушения от начальства лучше припрятать, говорит:

— Константинович, давай садиться с ходу — полоса по курсу. Тихонько сядем, зарулим.

— Миша, — я засмеялся, — какой там «тихонько»?! Нам же ждуть, понимаешь? Давай лучше пройдем над ВПП, покажем людям, что за зверь к ним прилетел, а уж потом садимся. Все службы ведь все равно на ушах стоят.

Так и сделали. Ошетинились всеми средствами механизации, включили фары, прошли над полосой... Как нам потом с восторгом рассказывали все, кто присутствовал при этом проходе первого Ил-76, зрелище оказалось незабываемым и незабываемым.

Наутро, 22 декабря, экипаж ГосНИИ ГА, теперь уже без меня, снова улетел в Ташкент и пригнал второй Ил-76. До сих пор я не представляю, как руководству гражданской авиации удалось тогда вырвать эти две машины, поскольку завод только осваивал их широкое производство. Это был царский предновогодний подарок нашей отрасли от МАПа и руководства [



Работу знаем, да кошелек скудноват...

Классификация ШТОВ

Свыше двадцати тысяч изданий, регламентирующих летную работу и техническое обслуживание воздушных судов, более четырех с половиной тысяч книг и учебных пособий по конструкции и эксплуатации самолетов, вертолетов, двигателей. Разными тиражами выходила эта литература, но независимо от их массовости каждое издание всегда готовилось к печати скрупулезно и тщательно. Таков итог работы издательства «Воздушный транспорт», которое в этом месяце отмечает свое 75-летие.

Беседуем с начальником издательства, заслуженным работником транспорта РФ Александром Головачанским.

— Александр Семенович, знакомы мы с Вами без малого тридцать лет. Не раз Вы со страниц журнала высказывали свое мнение по проблемам отраслевой печати, а вот сегодня повод для беседы — юбилей издательства. Поздравляем! С чего все началось?

— Если копнуть пласт истории, откроется, что еще в 1911 году было создано «Издательство Воздушного флота», просуществовавшее восемь лет, вплоть до 1919 года. После четырехлетнего перерыва, в 1923 году, выпуск литературы по тематике гражданской авиации стали заниматься отдельные издательские группы, пока в 1932 году их не объединили в единое целое — Редакционно-издательский отдел (Резидат) Аэрофлота. Задача ставилась вроде бы простая, но по масштабности и значимости, как и все в те годы, поистине грандиозная: создать всю авиационную литературу практически с нуля. Отрасли, как воздух, нужны были нормативные документы, учебные пособия, многое другое.

Разместился Резидат в Старопанском переулке. Мы и сегодня пока еще здесь располагаемся. На рубеже XIX-XX веков дом этот между Никольскими Воротами и Гостиным Двором построен по заказу купца Аршинова известным архитектором Федор Шехтель. Стиль «модерн» — с огромными зеркальными окнами, фасадом с пластической и фактурной обработкой, с изразцами

и гипсовым декором. Правда, когда наступили времена рыночные, у нас с отцами города по поводу этого великолепия появились разногласия, прежде всего, кому владеть этим зданием. Впрочем, о грустном потом...

— В работе издательства «Воздушный транспорт» есть, конечно же, своя специфика. В чем она?

— Авиация и книга — понятия неразделимые. Для непосвященных сказанное — пустой звук, но профессионалы знают, что представляет собой руководство по летной эксплуатации, наставление по производству полетов или, скажем, регламент техобслуживания воздушного судна. Тиражи подобных изданий редко бывают большими, навару от них, что сегодня стало основной заботой любого издательства, не получивши, но подготовить такие книги к печати, набрать их — работа адова, которую не сравнить с набором какого-нибудь детектива. Любая ошибка в наших изданиях — это прямая угроза безопасности полетов. Специфический текст, сотни цифр, формул, графики — здесь требуется высочайший профессионализм. Это поистине штучная работа, за которую не возьмется ни один наш коллега-издатель. А какая ответственность! Ведь порой даже от неправильно поставленной запятой может зависеть жизнь людей. Не могу сегодня не назвать тех, кто много лет про-



У нас с отцами города по поводу этого великолепия появились разногласия, кому владеть зданием в Старопанском переулке

работал в коллективе издательства, как и полным на то правом считаю настоящих профессионалами. Это Л. Свиридова, В. Зименкова, В. Аксенова, Н. Морозова, А. Горбунова, Н. Котенко, Н. Ладанова, В. Зайцева, Т. Забула, Л. Ларина, Г. Еремин, Г. Горюхова, М. Азарова, С. Лучников. Хочу вспомнить и тех, чьим трудом закладывался фундамент издательства, прежде всего первых его руководителей А. Данилова, Е. Баулина, А. Аслова, Н. Буладова, а также сотрудников В. Платонова, Л. Лапузу, Н. Дубкова, Б. Амелияшина, А. Кузнецова, И. Сантова, В. Мисейкина, А. Соловьева, В. Сесина.

— В начале 1978 года я пришел работать в только что созданную газету «Воздушный транспорт», и помнится, хозяйственные функции по ее выпуску тогда осуществляло все издательство...

— И по выпуску журнала «Гражданская авиация» тоже. Кстати, в отношении главного отраслевого журнала Редиздат выполнял эту роль еще с довоенной поры. Дело творческих мы, конечно же, не касались, но вели бухгалтерский учет и отчетность, держали связь с типографией, обеспечивали издание бумаги, экспедировали тираж. После создания газеты «Воздушный транспорт» аналогичную роль выполняли и в отношении нее. Тому предшествовал переход Редиздата в качественно новое состояние, в необходимости чего мне в свое время удалось убедить и министра гражданской авиации Б.П. Бугаева, и его заместителя. Было создано Центральное газетно-журнальное издательство «Воздушный транспорт», на которое возложили весь комплекс издательско-полиграфических услуг предприятий отрасли. Тогда был мощный пропагандистский механизм, служивший общему делу. Да и отрасль была на подъеме...

Увы, ныне времена другие. Далеко не каждый руководитель авиапредприятия в полной мере осознает значение отраслевого печатного слова. Рыночные реформы привели к серьезным изменениям в выпуске летно-технической документации, всей литературы по самолето-вертолетному парку и эксплуатации систем аэропортов. Как следствие того — издательский портфель стал скудеть.

Сколь непросто выживал в самые трудные годы журнал — говорить не мне, тебе лучше известно. На переломном этапе, как ты помнишь, мы разделились и финансово, и организационно, что было правильно, прежде всего с нравственной точки зрения. Но сплотились в

одной общей цели — словом бороться за будущее авиации России. Задачи издательства и сегодня, по сути дела, остаются прежними, но заказов на авиационную литературу стало крайне мало. В этих условиях пришлось искать новые формы и виды деятельности. Например, оказание маркетинговых и рекламных услуг, экспедирование своими силами продукции других издательств и предприятий, издание непрофильной литературы. Тем не менее, основной акцент, повторяю, прежний — издание литературы для отрасли. Для специалистов гражданской авиации.

На рубеже веков, когда страна стала повсеместно отходить от перестроечных и постперестроечных процессов, в обществе начал возрождаться интерес к ее истории. Многие события ушедших лет подверглись переосмыслению. Эти новые взгляды на развитие отечественной гражданской авиации нашли отражение в вышеуказанной в издательстве «История отечественной гражданской авиации», а также в юбилейных книгах — «Аэропорт Внуково», «Аэропроект», «Главное агентство гражданской авиации».

Особого внимания заслуживают два юбилейных издания, вышедшие в последние годы. Книга «XX век. Гражданская авиация России в лицах» являлась уникальным энциклопедическим изданием, не имеющим аналогов в нашей отрасли. Через жизнь лучших представителей гражданской авиации показана ее многолетняя и славная история. Подготовленная и выпущенная издательством книга «Гражданская авиация России. 80 лет» дает представление не только об истории отечественно-

го воздушного флота, но и картину сегодняшнего дня, состояния авиапарка, оборудования аэропортов, систем УВД, наземных инфраструктур. Эта книга получила многочисленные отклики не только в нашей стране, но и за рубежом.

— Какие работы выполняло издательство в последнее время, что в планах на будущее?

— Мы чутко реагируем на проводимые в стране политические и экономические реформы. Издательство в 2006 году выпустило ряд научных трудов «Совершенствованные системы обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов» (Научные труды ГосНИИ ГА), «Научно-технические разработки ОКБ-23 — КБ «Салют», «Эффективность эксплуатации воздушных судов на авиаработах», «Аэростатические летательные аппараты для отраслевой экономики». Вся книжная продукция издательства «Воздушный транспорт» конкурентоспособна как по полиграфическому исполнению, так и по цене. И это несмотря на то, что рынок диктует свои жесткие требования. Подчиняясь им, год от года совершенствуем выпуск рекламной продукции, расширяем ее ассортимент, улучшаем качество. По желанию заказчика, делаем для них рекламные модули с логотипами фирмы, которые часто разрабатывают наши специалисты.



Александр Головачанский:
— Мы и в дальнейшем также намерены обеспечивать отрасль необходимой литературой



Независимая на трудности, стараемся сохранить издательство как самостоятельное предприятие, чтобы сотрудники были обеспечены работой, а их заработная плата хоть в какой-то мере не только отвечала современному уровню жизни, но и своевременно выплачивалась.

На протяжении многих лет наш коллектив оказывает безвозмездную продовольственную помощь детсадам, детдомам, ПТУ, столовым для миллионных, заботится о храмах в Московской, Ярославской, Белгородской и других областях России.

К 60-летию Великой Победы выпустили «Книгу Памяти» и безвозмездно передали ее ветеранам. Эту работу высоко оценил Международный благотворительный фонд «Месяцати столетия». Ваш покорный слуга был удостоен ордена «Меценат» V степени («Серебряный крест»), а издательство внесено в «Золотую Книгу Наций».

В дальнейшем мы также намерены обеспечивать отрасль необходимой литературой, тем более что перед российской гражданской авиацией, кажется, наконец-то открываются неплохие перспективы, а значит, и издательство будет востребовано.

Но не все, к сожалению, складывается, как планируем. Приватизация, по теории призванная улучшить деятельность предприятия, грозит привести наш коллектив к разорению. Оказалось, что десятилетиями создаваемое издательством собственностью, то бишь наше здание, ему не принадлежит. Выкупить ее у государства сегодня под силу только тому, у кого моща потоньше. А наш кошелек, что и говорить, скудноват...

Не хочется в преддверии юбилей заканчивать беседу на такой минорной ноте, тем более что коллектив издательства не намерен смиренно ждать наступления конца. Надеемся на справедливое решение отцов города, и хочется верить, что так и будет. Иначе следующая страница истории нашего предприятия окажется недописанной.]



Самолет из легенды

К 80-летию создания самолета У-2 (По-2) конструкции Поликарпова Н.Н.

Из архива Бориса ОРТОВА

В конце двадцатых, начале тридцатых годов подлинный бум переживала отечественная легкомоторная авиация. Широкому ее развитию способствовали два обстоятельства. Это создание отличного 100-сильного авиамотора М-11 конструкции А.Д. Швецова и, конечно же, постройка с этим мотором двухместного учебного биплана У-2 конструкции Н.Н. Поликарпова. Первый полет самолет выполнял 7 января 1927 года, а его «крестным отцом» стал известный летчик Михаил Громов.

Новый летательный аппарат оказался отличным подарком отечественной авиации, подлинным чудом самолетостроения. Очень скоро он нашел широкое применение как учебный, санитарный, сельскохозяйственный, транспортный, связной. На У-2 летчики стали охранять от пожаров лесные массивы, вести разведку рыбных промыслов, помогать геологам. А когда началась Великая Отечественная война, самолет превратился в легкий ночной бомбардировщик.

Что же обеспечило летательному аппарату деревянной конструкции законное место в числе легендарных крылатых машин двадцатого века? Прежде всего У-2 был предельно прост в конструкции: каркас из сосновых реек, расчаленных проволочкой и обтянутый перкалем. Верхние и нижние консоли крыльев были одинаковы по размерам и

форме, что упрощало производство самолета. Не случайно всего было построено около сорока тысяч экземпляров этой машины.

Но главное, исключительно ценными оказались летные характеристики У-2, построенного прежде всего для учебных целей. Удачно выбранная центровка, подбор профиля несущих плоскостей, сильно увеличенная площадь хвостового оперения позволили самолету при взлетном весе 8909-1110 килограммов развивать скорость до 120 км/час, взлетать и садиться при разбеге и пробеге в 100-150 метров.

Все конструктивные особенности У-2 и особенно необычное для того времени большое оперение — результат серьезного изучения Поликарповым проблем штыпора. Не случайно он, будучи командирован на IV Международный авиационный конгресс в Риме, прежде всего заинтересовался маневренностью

самолетов, «резвостью и лихостью» их поведения в воздухе. Этими качествами и удивил У-2, сразу же прозванный летчиками «ванькой-встанькой». Его уникальная устойчивость сказывалась хотя бы в том, что самолет практически не сваливался в штыпор. Даже при полной потере скорости У-2 сам опускал нос и начинал снижаться.

В те годы это выглядело невероятным — ведь штыпор был бичом авиации. А тут даже насильственно заглаженный в режим авторотации У-2 выходил из штыпора без помощи летчика. «Вот я, истребитель», — рассказывал Валерий Чкалов, — летчик неплохой. Но одно время я никак не мог ввести У-2 в штыпор. Подошел к молодому пилоту, к ученику, и спросил: «Как ты это делаешь?» Он мне объяснил. Я поднялся на У-2 и, следуя его указаниям, отлично сделал это...»

Разумеется, способности летчика Н. Поликарпова не могли быть незамеченными специалистами авиации. В 1928 году У-2 принял участие в первой для Советской России международной авиационной выставке в Берлине. Вот выдержка из журнала «Флайт» (№4 от 11 октября 1928 г.): «...При старом режиме Россия не играла большой роли в отношении авиационных конструкций, исключая работы творца «гигантского» самолета — Сикорского, работающего в настоящее время в Америке. Но теперь Россия делает серьезные уси-





ля, и не безрезультатно, для того, чтобы дотянуть передовые европейские страны в отношении авиационной конструкции». А газета «Франкфурт-Цейтунг», словно игора «Флайту», отмечала: «Очень интересны также русские самолеты, например, маленький деревянный учебный биплан смешанной конструкции...»

А вот как отзывался о самолете Н. Поликарпова его товарищ по «авиации» — другой выдающийся конструктор Александр Яковлев: «...Летные характеристики У-2 оказались исключительно ценными для учебного самолета. Он прощал даже грубые ошибки в пилотировании. Он не входил в штопор, а при принудительном вводе сам выходил из него после опускания пилотом ручки. Скорость свободного снижения с выключенным мотором составляла один-два метра в секунду, то есть гораздо меньше, чем у парашютиста. При большом угле атаки и потере скорости У-2 опускал нос и вновь набирал скорость. В общем, У-2 оказался легким в управлении и безопасным самолетом с хорошей грузоподъемностью, простым взлетом и малой посадочной скоростью...»

Не случайно целое поколение наших летчиков начинало свой путь в небе именно с У-2 — кто в аэроклубе, кто в военной школе первоначального обучения, кто в летных училищах ГВФ. Так или иначе, мимо «небесного тихохода» не прошел никто. И на чем бы военные или

фестивно поражал его живую силу, склады с горючим и боеприпасами, транспорте. На У-2 летали во вражеский тыл, к партизанам и вели ближнюю разведку. Он служил ночным артиллерийским корректировщиком (вариант У-2НАК); оснащенный мощным громкоговорителем (вариант У-2ГН — «Голос неба»), использовался в пропагандистских целях; был штабным и связным самолетом (питиместный У-2ШС).

Любопытно и то, что из-за множества модификаций у тихохода У-2



гражданские летчики затем ни детали, как бы высоко ни поднимала их летная судьба, У-2 (По-2) навсегда оставался их первой любовью.

Созданный специально для первоначального обучения пилотов, У-2 стал отличным примером модернизации уже построенных самолетов. Так, только повышение мощности мотора М-11 со 100 до 160 лошадиных сил помогло увеличить его полезную нагрузку и сделать самолет способным к выполнению новых народнохозяйственных и боевых задач. А ведь за почти сорокалетний срок службы в его конструкции вносились не один десяток изменений, было создано несколько вариантов самолета. Одним из таких вариантов был ночной бомбардировщик У-2ВС, вооруженный пулеметом и поднимающий до 300 килограммов бомб. Снабженный шумозащитными экранами, он незаметно подкрадывался к позициям противника и эф-

(как ни у какого другого самолета) было несколько прозвищ — «кукурузник», «старшина» (очевидно, потому, что пилотами в военное время летали на нем преимущественно сержанты и старшины), «рус фанер» (так окрестили У-2 невольничавшие самолет фашисты)... Четырнадцать модификаций — только официальных(!) — зарегистрировано в авиационных справочниках. А сколько было выполнено переделок и доводок в авторемонтных мастерских и на ремонтных заводах гражданской авиации? Этого не знает никто.

Сегодня несколько этих уникальных крылатых машин восстановлено любителями-умельцами. И, глядя на них, хочется воскликнуть: «Это же и впрямь авиационное чудо!» Имя этому чуду — По-2. Так после смерти Николая Николаевича Поликарпова нарекли его учебный самолет У-2, ставший легендарной авиационной техникой.]

СТО СССР
Всесоюзное
объединение
гражданского
воздушного
ф л о т а

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Популярный
журнал
о авиации и
дирижабле-
строения
№ 3 июнь

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА: Москва, центр, Никольская, 6, ВОГВФ, тел. 5-83-43.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 6 р. 40 к., 6 мес. — 3 р. 20 к., 3 мес. — 1 р. 60 к.
Контоноррент ВОГВФ в Московской конторе Госбанна № 10079.

Гражданская авиация в третьем году пятилетки

26 мая с.г. Совет народных комиссаров СССР, вынося постановление, утверждающее трансфинплан ГВФ на 1931 г. констатировал, что «Союз ССР имеет в настоящее время полную возможность приступить к выполнению широкой программы аэрофикации, долженствующей содействовать ускорению темпов строительства социализма, экономии энергии при передвижении и усилению живой, почтовой и грузовой связи в СССР... Вместе с действующей к началу этого года сетью общая длина воздушных путей к концу 1931 г. составит свыше 40 тысяч км и выдвинет СССР по длине сети на 2-е место после Соединенных Штатов Северной Америки».

НАД СОВЕТСКОЙ ЗЕМЛЕЙ ДОЛЖНЫ И БУДУТ ЛЕТАТЬ СОВЕТСКИЕ ДИРИЖАБЛИ!

Опыт и тезнику передовых капиталистических стран в строительстве дирижаблей перенесем в советскую практику.

Все внимание сосредоточено на строительстве эскадрильи дирижаблей имени Ленина с головным дирижаблем «Ленин» и дирижаблями: «Сталин», «Старый большевик», «Правда», «Клим Ворошилов», «Колхозник» и «Осваиваем».

НЕПРОСТИТЕЛЬНАЯ ОШИБКА

Пилот Московского управления т. Жуков в своем последнем полете 16 мая форменным образом заблудился в трех сосисах. Вылетев на ЮГ-1 из Москвы, он вместо Орла попал на станцию «Льва Толстого». Ошибка вышла «незначительная», ему пришлось только сесть и спросить у жителей дорогу на Орел.

При посадке Жуков увидел, что горячего ему не хватает, и он долил в бак самолета автогорючего. Этим он совершенно испортил остаток горючего и моторы не запустились. Горючее на место посадки пришлось доставить из ближайшего пункта.

РАБОЧИЕ, СЛУЖАЩИЕ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТНИКИ

Что вы сделали, чтобы опыт вашей работы был достоянием всех рабочих, служащих и инженерно-технических работников ГВФ, чтобы образцы социали-

стического соревнования и ударничества линий вашего узла были известны другим организациям ВОГВФ? Написали ли вы об этом в журнал «Гражданская авиация»?

Активным участием в журнале превратим его в боевой орган борьбы за выполнение транспортного и финансового плана!

ЗАЕМ - ТРЕТЬЕГО, РЕШАЮЩЕГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ-

Добиться поголовного охвата всех авиаработников. Заем реализовать в кратчайшие сроки. «Не менее месячного заработка каждой государству».

ВЫЗОВ ДОМОХОЗЯЕК ЗАКАВКАЗЬЯ

25 мая на собрании домохозяек управления Закавказских воздушных сообщений женкомиссией была проведена досрочная подписка на заем «Третий, решающий».

Домохозяйки горячо откликнулись на требования передовых рабочих о вышуре «Третьего, решающего» и, в стремлении помочь социалистической стройке, единогласно подписались на заем. Результат подписки: 470 рублей на 24 чел.

Собрание постановило: вызвать через журнал «Гражданская авиация» на социальное соревнование по подписке на заем всех жен сотрудников Харьковского управления воздушных линий и ВС Баку. Женоргансатор КОРВИН.

ВВЕДЕНИЕ ФОРМЫ ОДЕЖДЫ РАБОТНИКОВ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

На основании постановления Совета труда и обороны от 18/III приказом по ВОГВФ за № 232 от 8 мая вводится специальная форменная одежда, обязательная для ношения при исполнении служебных обязанностей личным составом управляемой воздушных линий, а также руководителями и учащимися вузов, техникумов и школ ГВФ.

Запрещается ношение смешанной одежды: форменной и произвольной.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВИАЦИИ — НА ФОТО

Несмотря на ряд лет работы гражданской авиации у нас мало интересных фотоснимков, освещающих ее деятельность. Все экспедиции, перелеты, работа аэростанций и т.д. до сих пор не фотографировались. Всем управлениям и учебным заведениям ГВФ свою работу, достижения необходимо фиксировать фотоаппаратами. Особо интересный материал дадут нам каждая экспедиция по изысканию, первые рейсы, бытовые условия на периферии и жизнь школ.

Собирание фотоснимков, организация кружков фотокорреспондентов в развитии фотододела на местах и в центре — наши задачи.

Отразим в фотальбомах жизнь гражданской авиации. Создадим кадры фотокорреспондентов журнала «Гражданская авиация».





**Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и
Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов» (ТД ТОАП)**

**11.04.07-13.04.07 (3 дня) проводят курсы повышения квалификации
«Управление топливным обеспечением»**



ТД ТОАП является Стратегическим Партнером ИАТА в области обеспечения авиатопливом. Участие в этой программе открывает широкие возможности для сотрудничества с авиакомпаниями и предприятиями гражданской авиации по всему миру.

Курс проводит инструктор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) на английском языке с синхронным переводом на русский.

В рамках курса «Управление топливным обеспечением» будут предложены занятия по темам:

- спецификации авиационного топлива;
- эксплуатационная безопасность;
- работа с авиатопливом в аэропорту;
- работа с авиатопливом в авиакомпании;
- рациональное использование авиатоплива;
- ценообразование на авиатопливо;
- тендеры и переговоры на поставку авиатоплива;
- подготовка тендера;
- анализ предложений;
- принятие решения о поставщике;
- тренинг по закупкам авиатоплива.

Курс «Управление топливным обеспечением» будет интересен менеджерам по планированию и закупкам топлива, аналитикам топливного обеспечения, инспекторам по контролю над топливными поставками и страховыми операциями, финансистам, аудиторам, бухгалтерам, поставщикам топлива, группам наземного обслуживания ВС.

По окончании курса и сдаче экзамена слушателям выдается Сертификат ИАТА международного образца.

Стоимость участия 37 000 рублей (включая НДС 18%).

В стоимость включены: трансфер из Москвы до места проведения курса и обратно, размещение в комфортабельном одноместном номере, питание, материалы курса, услуги переводчика.

Место проведения: загородный отель Foresta Festival Park (с дополнительной информацией об отеле можно ознакомиться на сайте <http://www.festival.foresta.ru>).

Регистрация и оплата

Максимальное количество участников — 24 человека. Регистрацию и получение оплаты производит ТД ТОАП.

Для получения дополнительной информации просим связываться с Анной Захаровой телефон +7 (495) 612 5032, моб. 8 903 597 4707, факс +7 (495) 612 6062 e-mail: zaharova@tdtoap.ru



ГРАЖДАНСКАЯ Гражданская авиация

журнал
для профессионалов и
о профессионалах

По всем вопросам
обращайтесь:

125167, Москва, Ленинградский просп., д. 44а, стр. 3
Контактный телефон: (495) 612-11-47;
E-mail: anatology.40@bk.ru

Наши индексы:

70226
36809

2007
1931

76 лет

ГРАЖДАНСКАЯ  АВИАЦИЯ 80

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

МОСКВА