

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 4 (755) 2007

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

актуальная тема

Вакансия за штурвалом. Кто ее заполнит?

интервью номера

**Контроль и надзор —
не самоцель**

проекты

**Второе пришествие
дирижаблей,
или назад в будущее**

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»*

Устав о дисциплине:

запасной парашют или ностальгия по командно-административной системе?

На недавней коллегии Федерального агентства воздушного транспорта прозвучала мысль о том, чтобы в гражданской авиации опять ввели Устав о дисциплине. Такой документ действовал у нас в отрасли около пятнадцати лет — с мая семидесят пятого до конца восьмидесятых годов прошлого века. Устав предъявлял очень жесткие требования к нарушителям дисциплины, прежде всего к тем, чья работа связана с обеспечением безопасности полетов. Особенно сурово каралось употребление спиртных напитков. Причем не только при исполнении служебных обязанностей — наказанию подвергались и те, кто просто появлялся «под хмельком» на служебной территории аэропорта или авиапредприятия.

Шкала взысканий за проступки была очень широкой — от замечания и выговора до предупреждения о неполном служебном соответствии и увольнении. А подпункты «е» и «ж» пункта 17 были особенно круты по отношению к летному и диспетчерскому составу. В соответствии с ними пилотов и диспетчеров могли не только освободить от летной работы или управления воздушным движением, но и лишить соответствующего свидетельства. Для них это по существу означало потерю профессии.

На волне перестройки, когда самими кодовыми лозунгами стали демократия и свобода, Устав о дисциплине подвергся едва ли не повсеместной критике. Как правило, она носила откровенно тенденциозный и демагогический характер. Одновременно доставалось и тем, кто стоял на страже дисциплины и порядка — принципиальным, требовательным руководителям и политработникам. В итоге и Устав о дисциплине, и политорганы были ликвидированы. И вот теперь, спустя столько лет, идея о возрождении Устава о дисциплине снова «забродила» в умах.

Что же побуждает к этому? На той же коллегии высказывалась серьезная озабоченность по поводу безопасности полетов как важнейшего условия устойчивой работы гражданской авиации. Только в минувшем году произошло пять катастроф в коммерческой авиации и четыре в авиации общего назначения, в которых погибли 313 человек.

Как ни прискорбно, но главная причина большинства происшествий — так называемый человеческий фактор. И отнюдь не последнее место в нем занимает недисциплинированность летного состава. Дело доходит до отстранения от полетов экипажей воздушных судов, позволивших себе накануне «прилично» приложиться к бутылке. Один из ярких тому примеров — недавний случай в аэропорту Аэваля, получивший широкую огласку в прессе.

Командир корабля Ил-86 Василий Кабов, залетавший безаварийно в общей сложности более двадцати тысяч часов, считает подобные ситуации недопустимыми.

— Для многих летчиков моего поколения, — делится он, — авиа на вылет после похмелья считалась преступлением. И в этом смысле Устав о дисциплине был крайне необходим. Он позволял без лишней бюрократической волокиты, которая прощветает сегодня, решительно избавляться от всех злостных нарушителей.

Мощным рычагом укрепления дисциплины считает Устав и ветеран Аэрофлота, заслуженный работник транспорта России Георгий Уточев. Этот человек стоял у истоков многих партийно-государственных решений по проблемам развития советского воздушного транспорта, и его мнение — весьма авторитетно. Устав, считает он, сыграл выдающуюся роль в укреплении порядка во всех звеньях нашей гражданской авиации, способствовал выводу ее в число наиболее организованных и эффективных отраслей народного хозяйства страны. Развал Советского Союза, ликвидация Министерства гражданской авиации СССР и последовавшие за этим многочисленные реформы привели к децентрализации управления отраслью, резкому снижению дисциплины и потере богатейшего интеллектуального капитала, накопленного за многие годы. Поэтому возврат к Уставу о дисциплине, по его убеждению, мог бы возродить былую организованность и порядок. И в небе, и на земле.

А вот мнение руководителя Федеральной авиационной службы России Александра Нерадько:

— На железной дороге такой Устав есть. Между тем, на воздушном транспорте требования к дисциплине ничуть не ниже, если не выше...

Есть и явные возражения по поводу реанимации Устава. Тот же профсоюз авиационных диспетчеров, в отличие от профсоюза железнодорожников, который проявил солидарность с разработчиками Устава, не поддерживает эту идею. По его мнению, у работодателя и без того вполне достаточно прав для расторжения трудового договора с нерадивым работником.

Итак, что же это такое — Устав о дисциплине работников гражданской авиации? Спелый круг, запасной парашют, которые могут избавить нас от бед и неприятностей, порожденных рыночной воляностью и перманентным реформированием отрасли? Или все-таки это ностальгия отдельных руководителей по командно-административной системе, которая позволяла легко и просто загнать внутрь многие сложные проблемы вместо того, чтобы кардинально решать их? А что думаете вы, дорогие читатели?]

Анатолий ТРОФИМОВ



4 интервью номера

Контроль и надзор — не самоцель

10 события

Новости

19 проекты

Второе пришествие дирижаблей, или назад в будущее

12 актуальная тема

Кадровые дыры, кажется, залатают, но, судя по всему, не скоро

28 мировой воздушный транспорт

AIRBUS продает самолеты, но потуже затягивает пояс. Что кроется за «Планом Power 8»?

33 обратная связь

Тяжкое бремя аренды

А стоит ли овчинка выделки?

35 грузовые перевозки

Хватает конкурентов и за кордоном. Российские грузовые компании обновляют парк, лелея надежды удержаться на рынке

32 технологии

«Трещать по швам» расписание не будет

41 бизнес-авиация

Аэроплан не только для богатенького Буратино, или деловой подход к деловой авиации

46 мнение экспертов

Точка возврата пройдена

52 дата

По транссибирскому маршруту. 40 лет назад было открыто прямое воздушное сообщение между Москвой и Токио

55 далекое — близкое

План 1932 г. — план решительной победы на воздушно-хозяйственном фронте

На первой странице обложки: Фото Даниила КАРЕЛОВА (Издательский дом «Гражданская Авиация»)



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ №4 (755) 2007

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издаётся с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ

Издательский дом «Гражданская авиация»

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

Зам. главного редактора

Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАКИН
Виктор БАРХОТОВ
Сергей ИЛЬЧЕН
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ
Александр ЮРЧЕК

Внештатный гл. редактор

Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты

Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕШНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ

Главный художник

Александр ШИШКОВ

Дизайн и верстка

Елена ШИДРОВА

Редактор-стилист

Людмила МОШКИНА

Отдел рекламы и распространения

Екатерина ЗЛЬМАНОВИЧ
Рустам ХОСЕЙМЖИАН

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 125167, Москва, Ленинградский пр-т, д. 44а, стр. 3
Телефон/факс: (495) 612 1147
E-mail: info@da.ru, anafolyu40@bk.ru

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

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических выкладок,

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

При переписке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 02.04.2007 г. Завершено тиражом 7000. Отпечатано в типографии ЗАО «Центр оперативной полиграфии». Цена договорная.

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

Продать самолет — лишь полдела

Как организовать систему послепродажного обслуживания воздушных судов в эксплуатации?

Известно, что отечественные производители, выкатывая самолет за ворота сборочного цеха, практически не уделяли никакого внимания его послепродажному обслуживанию, перекладывая все заботы на плечи авиакомпаний. И это считалось в порядке вещей. Сейчас ситуация меняется. Чтобы «пристронуть» самолет эксплуатанту, нужно на годы вперед распisać порядок сервисного обслуживания, организовать доставку запасных частей и комплектующих. Такая система существует у западных авиастроительных фирм. А у нас Ту-214 проставала неделями в ожидании запчастей. По некоторым оценкам, на создание такой системы понадобится больше 50 млрд рублей.

Как справедливо считают в компании Airbus, которая не может пожаловаться на спрос на свои аэробусы, продать самолет — это еще полдела, если, конечно, вы надеетесь не потерять заказчика и убедить его впредь ни при каких обстоятельствах не обращаться в другую фирму. Просто сбить самолет с рук — это, по меньшей мере, непрофессионально.

В систему послепродажного обслуживания, как его понимают в Airbus, входит целый комплекс: подготовка летного и технического персонала, поставка запчастей, работа с заказчиком по модернизации самолетов, ремонт, решение всевозможных технических проблем. Подразделение компании, занимающееся работой с заказчиком, прежде всего послепродажным обслуживанием, — это своего рода мостик между производителем и клиентом. Каждый менеджер занимается конкретной программой и работает с определенной авиакомпанией. Главное, как считают в фирме, необходимо досконально понять, чего именно хочет заказчик. К примеру, требования клиентов из США резко отличаются от запросов, скажем, японских заказчиков. И тщательный анализ их пожеланий позволяет удовлетворять самые разнообразные «вкусы». При этом сотрудники подразделения всегда открыты для любых дискуссий и готовы на равных обсуждать спорные вопросы. А подсказывая заказчику, как лучше эксплуатировать самолет, они в значительной степени укрепляют репутацию фирмы.

Заказчиков приглашают в Тулузу, как правило, не более одного раза, но менеджеры по послепродажному

обслуживанию регулярно, по крайней мере, четыре раза в год, приезжают к эксплуатантам. Фирме гораздо выгоднее оплачивать расходы, связанные с поездками специалистов непосредственно к заказчикам, нежели часто приглашать их к себе. И неудивительно, что бюджет, выделяемый на это подразделение, — самый большой в компании.

Подход Airbus к ремонту воздушных судов абсолютно отличается от того, как это практиковалось в России. Если у нас в стране ремонт осуществляют на заводе, то Airbus ремонтные работы, какими бы сложными они ни были, производит на месте. Это означает, что эксплуатант должен иметь необходимое оборудование для проведения требуемого ремонта. Либо обратиться к другой авиакомпании, эксплуатирующей подобные самолеты и имеющей соответствующую техническую базу.

Узлы и агрегаты российских самолетов, выработавшие свой ресурс, через определенное время снимают с эксплуатации и заменяют на новые. На Западе подход иной: даже если какой-то прибор отработал довольно продолжительное время, он подлежит замене лишь в том случае, когда приходит в полную негодность — так называемое обслуживание «по состоянию». Причем, пришедшее в негодность оборудование Airbus заменяет непосредственно на базе заказчика. Такой подход в финансовом отношении клиентам более выгоден.

Короче говоря, каждый самолет, выпущенный Airbus, как, впрочем, и Boeing, не остается без внимания менеджера, занимающегося данной авиакомпанией, — от поставки до списания. Ведь за каждым экземпляром, поступившим перевозчику, нужен глаз да глаз в течение всего его жизненного цикла.

Для наших производителей авиатехники вопросы послепродажного сервиса долгое время представлялись довольно абстрактными. Однако, пусть и со значительным запозданием, к ним тоже постепенно приходит понимание, что без создания системы хорошей послепродажной поддержки на успех любой программы, прежде всего на международном рынке, можно не рассчитывать. Вот почему с самого начала в программу российского регионального самолета Superjet уже заложена вся послепродажная инфраструктура, в том числе сервисное обслуживание. Это позволяет надеяться, что самолетом, который его создатели считают «прорывным», заинтересуются серьезные заказчики.]

Контроль и надзор — не самоцель

Анатолий ТРОШИН

6 марта состоялось расширенное заседание коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с вопросом «Об основных итогах контрольно-надзорной деятельности Ространснадзора за соблюдением законодательства по обеспечению безопасности на транспортном комплексе России в 2006 году и задачах на 2007 год». С докладом на коллегии выступил руководитель службы, заслуженный военный летчик Российской Федерации **Геннадий Курзенков**. После заседания коллегии корреспондент журнала встретился с ним и попросил ответить на ряд вопросов.

— Геннадий Кузьмич, в докладе Вы затронули очень широкий круг вопросов, касающихся контрольно-надзорной деятельности на всех видах транспорта. Поскольку наших читателей прежде всего интересует состояние дел в гражданской авиации, не могли бы Вы вычленив авиационную составляющую? Тем более что по роду своей предыдущей деятельности Вы были самым непосредственным образом связаны с авиацией.

— Начнем с общих данных. На конец прошлого года, итоги которого подводились на заседании коллегии, в России было 184 эксплуатанта

ты. Кроме того, в минувшем году поступило девятнадцать заявок на получение сертификатов. При этом, пяти заявителям было отказано — компаниям «Орион-Х» (Москва), «СахаАЭРОтранс» (Якутск), «Ганимед» (Ейск), «АВИАРОСС» (Москва) и «Московскому авиационному центру». Три заявителя — «Аэрофлот-Плюс» (Москва), «Юг-Лайн» (Ейск) и «Аэролимузин» (Москва) — завершили прохождение процедур сертификации в самом конце года. А одиннадцать заявителей уже получили сертификаты. Среди них — «Башкортостан» (Уфа), «ТАНТК им. Бериева» (Таганрог), «Авиаград» (Челябинск) и ряд других.

Хабаровск и Новосибирск. Туда будут летать четыре «грузовика» ДС-10, а впоследствии — еще и МД-11. В будущем, возможно, начнет эксплуатироваться отечественный Ил-96-400, но это зависит не столько от компании, сколько от российского авиапрома. Будет самолет — начнутся и перевозки.

Показательно, что «Аэрофлот-Карго», помимо регулярных перевозок до этих пунктов, намеревается также развить фидерную сеть по доставке грузов вокруг них. При этом, кроме самолетов, планируется задействовать железнодорожный и автомобильный транспорт.

Создание компании «Аэрофлот-Карго» — существенный шаг вперед в сфере грузовых перевозок. Ведь до нее заказчики, а их число постоянно растет, могли рассчитывать лишь на чартерные рейсы или грузовые отсеки в пассажирских самолетах.

В 2006 году велась также работа по продлению сроков действия сертификатов. Такая процедура коснулась 101 эксплуатанта коммерческой гражданской авиации. Параллельно и сертификаты 46 эксплуатантов были внесены изменения. У одних это было связано с допуском к эксплуатации новых типов воздушных судов, у других — с изменением аэропорта базирова-

За минувший год Ространснадзор провел инспекцию 1611 воздушных судов на предмет оценки их летной деятельности. Результат удручающий: 155 воздушных судов отстранены от эксплуатации. Та же участь постигла сорок три аэродрома и посадочных площадок.

коммерческой гражданской авиации и 170 эксплуатантов авиации общего назначения. Подчеркну: речь идет лишь о тех эксплуатантах, которые имеют соответствующие сертификаты.

Интересный факт: в России появилась первая регулярная грузовая авиакомпания «Аэрофлот-Карго». Она уже запустила два регулярных грузовых рейса из Москвы в

ния или допуском к международным полетам.

Когда-то мы удивлялись огромному количеству летательных аппаратов авиации общего назначения (АОН) в развитых западных странах. Теперь и в России эта авиация набирает силу. Только за прошлый год выдано 87 свидетельств, дающих право на полеты АОН.

Однако не могу не сказать и о другой тенденции – разного рода нарушениях, допускаемых эксплуатантами. В ходе проверок, проведенных в прошлом году Счетной палатой и Генеральной прокуратурой были вскрыты более сорока нарушений российского законодательства. В число наиболее «отличившихся» попали Уральское, Южное, Северо-Западное и Северо-Восточное управления Госавианадзора.

За минувший год Ространснадзор провел инспекцию 1611 воздушных судов на предмет оценки их летной годности. Результат удручающий: 155 воздушных судов отстранены от эксплуатации. Та же участь постигла сорок три аэродрома и посадочных площадок. Кроме того, аннулированы девять сертификатов и три свидетельства эксплуатантов, вынесено двадцать четыре предупреждения и введено десять ограничений в деятельность эксплуатантов.

— В чем же причины столь непопулярных мер воздействия?

— Меры, действительно, не очень популярные, но иного выхода зачастую просто-напросто нет. Возьмем, к примеру, поддержание летной годности воздушных судов или организацию их технического обслуживания и ремонта. Разве можно доверять эксплуатанту, если он не может обеспечить выполнение всех нормативных требований по данным вопросам? Ведь это напрямую связано с безопасностью полетов, с сохранностью авиацион-



ной техники и жизнью людей. Вот и приходится, как говорится, резать по живому.

А взять организацию летной работы. Эта проблема всегда у нас в авиации стояла во главе угла. На ее решение не жалели ни сил, ни времени, ни денег, наконец. А что получается сегодня? В авиакомпаниях, располагающих высококвалифицированными кадрами и крепкой материально-технической базой, эта работа ведется планомерно и целеустремленно. И результаты очевидны. Совсем другая обстановка в маломощных компаниях, которые родились на волне рыночных реформ и еле-еле держатся на плаву. У них, как правило, нет ни достаточного кадрового потенциала, ни соответствующей базы. Более того, порой нет и желания соблюдать все нормы и правила. Главное для таких — прибыль,

достаточно вспомнить не такую уж давнюю катастрофу перегруженного Ил-76 в аэропорту Чкаловское, чтобы сделать выводы...

— Что касается уроков, то ответ на это уже дан. Все упирается в тот самый контроль за организацией и выполнением полетов, о котором мы только что говорили. Там, где он поставлен на должный уровень, нет никаких нарушений, а где «бал правят» либо неорганизованность, либо голый коммерческий интерес, все возможно.

Вот характерный случай. В октябре прошлого года в аэропорту Батагай в самолете Ан-12 компании «Авиалей НВ» наши инспекторы обнаружили 2,6 тонны сверхнормативного груза. Проверка показала, что работники почтово-грузового склада и службы авиационной безопасности Якутского аэропорта, где

«Эвенкия-Авиа», который отправлялся в грузовой рейс по маршруту Черемшанка–Ванавара. В сопроводительных документах было зафиксировано 6780 кг груза, а на самом деле оказалось 11398. Превышение почти в два раза! К чему это могло привести, догадаться нетрудно.

Кстати, за 2006 год специалисты Ространснадзора провели 1161 проверку в 444 аэропортах. 866 проверок касались аэропортовой деятельности, остальные — организации авиаперевозок. В результате по серьезным нарушениям было выдано 154 предписания. Их получили авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Домодедовские авиалинии», аэропорт Южный (Таганрог) и другие, а у ЗАО «Аэропортовые услуги» (Внуково), авиакомпании «Мавиал» (Магадан) и еще четырех эксплуатантов аннулированы сертификаты, дававшие право заниматься аэропортовой деятельностью.

Все упирается в контроль за организацией и выполнением полетов. Там, где он поставлен на должный уровень, нет никаких нарушений, а где «бал правят» либо неорганизованность, либо голый коммерческий интерес, все возможно.

Для руководителей некоторых авиакомпаний главное — прибыль, или как любят теперь говорить, минимизация расходов, а во всем остальном расчет на пресловутый русский «авось».

Итог же, как правило, печален.

— Геннадий Кузьмич, российская общественность возмущена авиационными катастрофами последнего времени — самолета А-310 компании «Сибирь» (57) под Иркутском, Ту-154М предприятия «Пулжово» в районе Донецка и совсем недавней Ту-134 авиакомпании «ЮТэйр» в Самарском аэропорту. **Ваша оценка этих событий?**

— Катастрофы, к сожалению, больно ударили по престижу гражданской авиации. Стараниями прессы, которая стала слишком падкой на сенсация, наша отрасль представлена едва ли не самой худшей в стране. Но это не должно вызывать у нас чувства обиды, а тем более желания затушевать недостатки и упущения в работе. Напротив, надо очень внимательно проанализировать причины и сделать все для того, чтобы исправить положение.

или как любят теперь говорить, минимизация расходов, а во всем остальном расчет на пресловутый русский «авось». Итог же, как правило, печален.

— Насколько мне известно, Ространснадзору приходится применять жесткие санкции к эксплуатантам за нарушения ограничений по перевозке грузов, а попросту говоря, за «перегруз». Неужели уроки прошлого не идут впрок? Ведь

проводилась загрузка воздушного судна, пропустили на служебную территорию автотранспорт заказчика без предварительного осмотра и взвешивания груза. А заказчику только это и было нужно. Для него самое главное — загрузить побольше, а заплатить поменьше. Ради этого многие идут даже на подкуп экипажей, что, увы, тоже не редкость!

В ноябре того же года уже после запуска двигателей был задержан самолет Ан-32 предприятия

О причинах катастрофы Ту-134 говорить рано — расследование еще продолжается. Совершенно ясно пока одно: экипаж попал в сложные, быстро меняющиеся погодные условия. Но катастрофы, как известно, никогда не происходят по одной-единственной причине, их всегда вызывают несколько неблагоприятных обстоятельств.

По результатам расследования двух других событий сделан вывод, что они связаны с ошибками экипажей. Однако не следует всю вину относить только на так называемый «человеческий фактор». Это самое простое — возложить всю ответственность на погибших. Человеку свойственно ошибаться, но ошибки можно эффективно предотвращать, если летчиков готовить к этому. Между тем запись внутренних переговоров того же пулковского экипажа показывают, что его готовность к действиям в крайне сложной обстановке оказалась очень низкой. Судя по всему, организацией летной работы в этой компании никто толком не занимался.

Кстати, летчиком-испытателем Владимиром Бирковым был сделан анализ наиболее крупных катастроф за последние двенадцать лет — А310 под Междуреченском, Ту-154 под Хабаровском, Ил-86 в Шереметьево и ряд других. Все они, в том числе и катастрофа пулковского Ту-154М под Донецком, имеют одну причинно-следственную связь: экипажи были не готовы, в том числе психологически, распознать начало развития критической ситуации и не знали, как из нее выйти. Этот вывод наглядно подтвердили результаты эксперимента на комплексном тренажере самолета Ил-86 после катастрофы этого воздушного судна в Шереметьево летом 2002 года. Из девятнадцати пилотов и восьми бортиновнеров, причем из разных авиакомпаний, практически никто не смог предотвратить аварийную ситуацию, аналогичную той, что

произошла. Вместе с тем, после тщательного разбора «полетов» на тренажере и демонстрации летчиком-испытателем методов пилотирования все экипажи без исключения справились с заданием. Стало быть, все дело в отсутствии обучения и тренировок по предупреждению попадания воздушного судна в сложные пространственные положения и безопасного вывода из них.

За рубежом это поняли давно. Не случайно даже конкурирующие между собой фирмы «Боинг» и «Эрбас» объединили усилия по разработке



программы тренировок по выходу из подобных ситуаций. Результат очевиден: за десять лет применения программы в подготовке экипажей число авиационных происшествий и инцидентов, связанных с попаданием воздушного судна в сложные пространственные положения и сваливание, уменьшилось в 2,5 раза.

Такая специальная программа нужна и у нас. Она должна включать три взаимосвязанных раздела: курс теоретической подготовки, курс тренировки на тренажере и курс летной подготовки. Причем, для отработки практических навыков необходим специальный универсальный тренажер. Его матема-

тическая модель должна быть адекватной поведению соответствующих типов воздушных судов. Нарботки по этой проблеме, причем не имеющие пока аналогов в мире, уже есть в ЛИИ им. М.М. Громова и ЦАГИ им. Н.Г. Жуковского. Дело лишь за «малым» — целевым финансированием, которого у нас всегда не хватает. На мой взгляд, помимо государственного бюджета, который должен стать главной составляющей, здесь нужны привлеченные средства страховых и авиационных компаний, других источников. Только общими усилиями можно поправить положение — это надо понять всем, кто озабочен состоянием безопасности полетов.

— Особую тревогу вызывает тот факт, что все три последние катастрофы произошли при выполнении регулярных рейсов. Уровень их организации и выполнения всегда был традиционным выше, чем, скажем, чартерных. Значит, где-то появилась самоуспокоенность, которой не должно быть?

— И это тоже. Но главным причина — наличие серьезных кризисных явлений в российской гражданской авиации. Начиная с организации летной работы и несовершенства парка воздушных судов и кончая потерей управляемости многими важными процессами. В ходе административной реформы ни в одном ведомстве федерального уровня не создано структурное подразделение, которое занималось бы идеологией совершенствования подготовки и переподготовки летного состава, обобщением опыта эксплуатации воздушных судов всех классов и типов. В лучшем случае это делается в авиакомпаниях, что не делает лишь немногим.

Сегодня на территории России имеется 145 авиационных учебных центров и более тридцати центров

по сертификации объектов гражданской авиации. Однако большая их часть свои функции либо не выполняет, либо выполняет формально. Именно накануне пяти катастроф в 2006 году центры сертификации эксплуатантов выдали положительные заключения авиакомпаниям, подтверждающие их способность обеспечивать надлежащий уровень безопасности полетов. А что на деле?

Проверками, проведенными в прошлом году, были выявлены серьезные недостатки в обеспечении безопасности полетов даже у ведущих российских авиакомпаний. Полеты зачастую выполнялись на неисправных воздушных судах, инциденты скрывались, средства объективного контроля использовались недостаточно.

Гражданскую авиацию «захлестнула» волна некондиционных деталей и агрегатов — так называемый контрафакт. Проблема отнюдь не новая, но эффективный заслон контрафакту поставить не удается. Одна из причин — бездельность эксплуатантов и центров по сертификации экземпляров воздушного судна, чем очень умело пользуются «дельцы от авиации», нанося прямой ущерб безопасности полетов.

— А что можно сказать об авиации общего назначения? Там ведь тоже не все гладко.

— Да, в авиации общего назначения за 2006 год произошло четыре катастрофы и две аварии. Жертв, разумеется, намного меньше — пять человек, но это не может служить утешением, ведь каждая человеческая жизнь бесценна.

Я уже подчеркивал, что число эксплуатантов в этой авиации постоянно растет и будет, безусловно, расти. Такова общемировая тенденция, и Россия — не исключение.

При этом надо учитывать, что будет расти число частных владель-

цев летательных аппаратов, которые прошли все процедуры легализации своей деятельности. Работа с ними осложнена рядом существенных проблем, одна из которых — несовершенство нормативно-правовой документации. Причем, не только той, что была разработана ранее, но и вышедшей в последнее время.

Некоторые горячие головы склоняются исключительно к запретительным мерам, но так ничего не добиться. Надо не запре-



щать полеты АОН, а четко прописать правила: как и на чем летать, где базироваться, как организовать контроль и т.д. Только так эти полеты можно направить в русло надежности.

— Геннадий Кузьмич, в предыдущем номере журнала мы опубликовали Федеральный закон «О транспортной безопасности». Его долго ждали, он очень трудно рождался, наконец, принят. Что, по Вашему мнению, нужно, чтобы он заработал?

— Хочу сразу подчеркнуть: само по себе принятие любого закона вовсе не означает, что он начнет

работать автоматически. К сожалению, немало замечательных, тщательно выверенных нормативных актов остаются на бумаге, превращаясь в громкую, но не претворенную в жизнь декларацию. Такова уж наша российская действительность. Тем не менее, хочется верить, что закон, имеющий самое непосредственное отношение к такой важнейшей сфере нашей деятельности, как авиационная безопасность, будет жизнеспособным.

Вдумайтесь в такую статистику: в минувшем году службами авиационной безопасности в аэропортах России досмотрено 35,9 млн пассажиров. При этом пресечено более 67 тысяч попыток провести на борт воздушных судов предметы и вещества, которые могли быть использованы для терактов и других противоправных действий. За год изъято 14,4 тыс. единиц оружия; 17 тыс. шт. боеприпасов; 0,46 тонны взрывчатых веществ; 8,6 тонны легковоспламеняющихся жидкостей и веществ; 2,9 тонны ядовитых, коррозирующих и других опасных веществ. К этому следует добавить более 3,8 тыс. колюще-режущих предметов и около 5,6 тыс. комплектов пиротехнических средств, которые могли создать угрозу безопасности жизни и здоровью людей. Было также 278 попыток совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, но все они успешно предотвращены.

С принятием закона работа по обеспечению авиационной безопасности получает не только прочную правовую основу, но и мощный импульс к ее дальнейшему совершенствованию. И в этом направлении уже многое делается. В частности, в рамках международного сотрудничества в области надзора и контроля за обеспечением авиационной безопасности Управление транспортной безопасности Ространснадзора наладило

взаимодействие с Управлением транспортной безопасности Министерства внутренней безопасности США. Теперь между дежурно-диспетчерской службой Ространснадзора и оперативным центром Управления транспортной безопасности США установлена «горячая линия» связи. Разработан также проект Меморандума (Соглашения) о взаимопонимании и оказании друг другу содействия в реализации мер по усилению авиационной безопасности. В нем предусматривается оперативный обмен информацией о возможных угрозах в международных аэропортах, из которых авианеперевозчики обоих государств выполняют полеты, а также определены совместные действия в случае необходимости. Проводится также работа по гармонизации российской системы надзора и контроля за состоянием авиационной безопасности с нормами ИКАО и ИАТА.

Надо сказать, что работа эта не только чрезвычайно важна, но и трудоемка. В первую очередь нам предстоит разработать и ввести в действие такие нормативные правовые акты, как Государственная (национальная) программа по авиационной безопасности, соответствующая требованиям Приложения 17 ИКАО; Государственная (национальная) программа контроля качества и Государственная (национальная)

ИКАО. Кроме того, нужно разработать и ввести в действие Федеральный закон «О защите деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Крайне необходимы также постановление Правительства России, определяющее полномочный орган в области авиационной безопасности, и постановление о государственных транспортных инспекторах, в том числе инспекторах по авиационной безопасности. Важную роль призваны сыграть Концепция надзора за транспортной безопасностью с использованием новых информационных технологий (Концепция дистанционного над-

то же время мы хорошо понимаем, что ссылки на отсутствие финансирования и нехватку кадров не всегда убедительны. Так что, выдвигая эти вопросы перед инстанциями, прежде всего рассчитываем на те силы и средства, которые у нас уже есть.

— Геннадий Кузьмич, а как Вы относитесь к проблеме реструктуризации Ространснадзора? Идут упорные разговоры о передаче, например, функций по проведению сертификации, которые изначально предписаны руководимой Вами службой, Федеральному агентству воздушного транспорта...

Не следует всю вину относить только на так называемый «человеческий фактор». Это самое простое — возложить всю ответственность на погибших.

зора), а также Ведомственная целевая программа по созданию системы государственного контроля в области авиационной безопасности.

— Но все это, видимо, невозможно реализовать без серьезных финансовых затрат и укрупнения Ространснадзора квалифицированными кадрами. Не так ли?

— Я сторонник преобразований, если они идут на пользу дела. Говорят, что Ространснадзор призван осуществлять лишь надзорные и контрольные функции, а всем остальным, в том числе и сертификацией, должны заниматься другие структуры. С этим можно согласиться, но контроль и надзор — не самоцель. Они являются лишь средством для улучшения работы любой структуры. В нашем случае — транспорта. Опыт, однако, показывает, что каждая реструктуризация в той или иной мере дестабилизирует работу инспекторских органов, приводит к потерям подготовленных кадров как в центральном аппарате, так и в регионах. Поэтому, прежде чем что-то менять, нужно сделать очень тщательный и непредвзятый анализ. И если он покажет целесообразность той или иной перестройки, тогда нужно принимать решение.]

Даже конкурирующие между собой фирмы «Боинг» и «Эрбас» объединили усилия по разработке программы тренировок экипажей по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения и предотвращению сваливания. Такая специальная программа нужна и у нас.

программа подготовки персонала, соответствующие требованиям того же семнадцатого Приложения

— Безусловно, нужны и средства, и специалисты. Без этого любое нужное дело заглохнет. Но в



У «АЭРОФЛОТА» ПОЯВИТСЯ НОВАЯ «ДОЧКА»

Компания «Аэрофлот — Российские авиалинии» готовит проект правительственной директивы по созданию дочерней дальневосточной авиакомпании. В нее должны войти «Дальavia», «Владивосток-авиа», «Сахалинские авиатрассы». Уже завершена оценка их активов, результаты направлены в Росимущество и в «Аэрофлот».



КАПО ВОЙДЕТ В СОСТАВ ОАК

Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) войдет в состав Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в апреле 2007 года, заявил президент Татарстана Минтимер Шаймиев в своем ежегодном послании Государственному Совету (парламенту) республики. Руководитель региона отметил, что «преобразования предприятия должны быть произведены с учетом интересов республики». За старейшим в стране авиационным объединением необходимо сохранить роль головного предприятия по строительству самолетов семейства «Ту» за счет увеличения выпуска Ту-214 до 12 штук в год и осуществления запуска в серийное производство Ту-334.

НОВОСТРОЙКА В ВУКОВО

Во Внукове установлены первые опоры наземной конструкции нового многофункционального почтово-грузового терминала, общая площадь которого составит 57 тысяч квадратных метров, емкость — две тысячи тонн. Его мощности будут способны обрабатывать 150 тысяч тонн грузов в год, 450 тонн в сутки. Разработанные технологические и проектные решения позволят перевезти через этот терминал все категории грузов, включая животных, растения, ценные, дипломатические, опасные, скоропортящиеся и другие виды грузов, требующие особых условий транспортировки, хранения, доступа и отдельных технологических решений. Общая территория складских помещений в терминале составит около 17,5 тысяч квадратных метров. Кроме того, в терминале предусмотрено создание центра таможенного оформления грузов, будет выделено порядка 20 тысяч квадратных метров площади для размещения агентских, брокерских, экспедиторских служб.

«СЕВЕРСТАЛЬ» БУДЕТ ЛЕТАТЬ В ДОМОДЕДОВО

Авиакомпания «Северсталь» с 27 марта 2007 года начнет выполнять регулярные авиарейсы из Череповца в аэропорт Домодедово. Это вызвано увеличением спроса на полеты через крупный транзитный узел Москвы в другие города России и за рубеж. Рейсы будут выполняться два раза в неделю на самолетах Як-40. Ранее авиакомпания выполняла полеты только в один аэропорт московского аэроузла — Внуково.

EADS И ОАК ПОДПИСАЛИ ЧЕТЫРЕ СОГЛАШЕНИЯ

Европейская аэрокосмическая и оборонная группа (EADS) и российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) подписали четыре соглашения о дальнейшем развитии программ сотрудничества. Первое определяет условия партнерства по программе Airbus A350 XWB. Компания Airbus предлагает российской промышленности выполнение 5% объема работ по проектированию и производству планера этих самолетов. Второе соглашение предусматривает создание в Дрездене совместного предприятия для организации в подмосковном городе Луховицы и в Дрездене центров по конвертации пассажирских самолетов семейства Airbus A320 в грузовые. Третье предполагает проведение совместного исследования рынка самолетов грузовой авиации и перспектив сотрудничества EADS и российской промышленности в этой сфере. Четвертое соглашение закрепляет перемены в составе акционеров Инженерного центра ECAR (Engineering Centre Airbus Russia). В рамках соглашения ОАК выкупает долю группы компаний «Каскол».

НАЗВАНЫ НАРУШИТЕЛИ ПРАВИЛ ПОЛЕТОВ

В числе 15 европейских авиакомпаний, которых Росавиация обвиняет в грубом нарушении правил полетов, оказались британская British Airways, немецкая Germanwings и испанская Iberia. Если они не исправятся, предупреждает российское ведомство, то им будет отказано в разрешении на полеты в российском воздушном пространстве. О нарушениях руководитель Росавиации А. Нерадько сообщил 13 марта в письме к президенту Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) М. Вапенхайму. В связи с выявленными нарушениями Росавиация потребовала от ЕКГА «немедительного принятия специальных мер».



В МОСКВЕ СОСТОИТСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР

В соответствии с «Планом действий по внедрению стандартов ИКАО по владению языком» 31 мая – 01 июня в Москве состоится Международный семинар «Языковые требования ИКАО: Что сделано?». Идея проведения семинара совместно выдвинута ИКАО, Росавиацией, Ространснадзором, Росавиацией и Партнерством «Безопасность полетов». Целью семинара является рассмотрение проблем языковой подготовки авиационного персонала, разработка тестов и обучение реферов для определения уровня владения английским языком, с учетом результатов, полученных за последний год. Семинар предназначен для специалистов авиакомпаний, аэропортов, предприятий по ОрВД, авиационных учебных центров, учебных заведений гражданской авиации, занимающихся вопросами обучения английскому языку и его использования в практической деятельности.

РАДИ ЭКОНОМИИ ВРЕМЕНИ

Международный аэропорт Домодедово совместно с авиакомпанией «Татарстан» начинает осуществление новой интермодальной программы «Из центра Москвы до Нижнего Новгорода за 140 минут». Также авиакомпания «Татарстан» запускает дополнительный рейс на направлении Домодедово–Казань. Общее количество рейсов теперь составляет четыре в неделю. Все они выполняются в рамках программы Air Rail Service.

Цель интермодальных проектов – экономия маршрутного времени авиапассажира при передвижении из центра Москвы в города вылета из аэропорта Домодедово по единому транспортному документу с максимально удобной стыковкой времени прибытия авиэкспресса и вылета самолета.

НЕ ВОШЛИ В ЧИСЛО КРУПНЕЙШИХ

Аэропорт Атланты вновь признан крупнейшим в мире по пассажирским перевозкам за 2006 год (85 миллионов пассажиров). На втором месте по объемам пассажирооборота аэропорт Чикаго О'Хейл (76 млн пассажиров). Далее лондонский Heathrow (67,5 млн). Крупнейшие российские аэропорты – московские Домодедово и Шереметьево – обслуживают примерно в шесть раз меньше пассажиров, чем Атланта.

ТОПЛИВО СТАНЕТ ДОСТУПНЕЕ

В Москве состоялось совещание рабочей группы, посвященное разработке и внедрению новых Федеральных Авиационных Правил (ФАП) в области обеспечения российских аэропортов авиационным топливом. В рабочую группу вошли ведущие сотрудники Минтранса РФ, ГосНИИ ГА, крупнейших нефтяных компаний, авиакомпаний, а также представители топливозаправочных комплексов (ТЗК). На совещании в числе других обсуждался вопрос о строительстве и бесперебойной работе альтернативных ТЗК, появление которых в российских аэропортах является непрерывным условием снижения цен на авиакеросин и повышения стандартов авиатопливообеспечения.

В результате совместной подготовительной работы всех заинтересованных организаций появятся новые Федеральные Авиационные Правила обеспечения авиационным топливом, которые, вероятно, станут составной частью ФАП «Авиатопливообеспечение полетов воздушных судов».

ЛИДЕРЫ ЛЕТАЮТ ВЫГОДНО

Компания «Владивосток Авиа» ввела новые правила поощрения своих пассажиров – участников программы «Лидер». Теперь число баллов стало зависеть не только от сезона и дальности полета, но и от стоимости билета.

В качестве поощрения компания предлагает три варианта: льготные тарифы на пролет в эконо- или бизнес-классе, повышение класса обслуживания на регулярных рейсах авиакомпании, увеличение нормы провоза багажа.

Последний пользуется самым большим спросом. На льготный пролет требуется накопить большее количество баллов. К примеру, для бесплатного пролета в Москву необходимо почти 20 тысяч баллов, а на повышение класса обслуживания – всего 5 тысяч.

Баллы, по сути, это мили между пунктами назначения. Например, между Владивостоком и Краснодаром 4339 миль – следовательно, столько же баллов зачислится участнику программы за полет в этом направлении. Количество начисленных баллов зависит также от сезона, в который вы совершаете полет.]

**ВЛАДИВОСТОК
АВИА**



самым большим спросом. На льготный пролет требуется накопить

большее количество баллов. К примеру, для бесплатного пролета в Москву необходимо почти 20 тысяч баллов, а на повышение класса обслуживания – всего 5 тысяч.

Баллы, по сути, это мили между пунктами назначения. Например, между Владивостоком и Краснодаром 4339 миль – следовательно, столько же баллов зачислится участнику программы за полет в этом направлении. Количество начисленных баллов зависит также от сезона, в который вы совершаете полет.]

Кадровые дыры,

кажется, залатают, но, судя по всему, не скоро

Владимир ПИТОВ

В конце февраля состоялось совещание Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса. Оно было проведено по инициативе Фонда «Партнер гражданской авиации» и по поручению Председателя Совета Федерации С. Миронова. Обсуждался один-единственный вопрос: кадровый дефицит в гражданской авиации. Так до чего же договорились, что решили?



Совещание было весьма представительным. Сам факт его проведения по поручению Председателя Совета Федерации, предопределил уровень участников – руководители Минтранса, Росавиации, Ространснадзора, Росаэронавигации, ведущих российских авиакомпаний и аэропортов, высших и средних учебных заведений отрасли, представители общественных организаций гражданской авиации.

Это вопрос в логической связи затрагивался год назад на заседании Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения.

Кроме того, летом прошлого года Совет Федерации обсудил и принял Постановление о мерах по обеспечению безопасности полетов и повышению конкурентоспособности гражданской авиации России. На обоих заседаниях отмечалось, что упразднение Министерства авиационной промышленности и Министерства гражданской авиации СССР было по своей сути ошибочным. Сегодня в гражданской авиации России и в авиационной промышленности сложилась тяжелая ситуация, вызывающая глубокую озабоченность как во властных структурах, так и в обществе в целом. Возникшие проблемы способны не только остановить раз-

витие отечественной авиации, но и привести к самым серьезным последствиям. Одна из этих проблем – кадровая, приобретающая с каждым днем все большую остроту. Основные ее грани были освещены в предыдущем номере журнала президентом Фонда «Партнер гражданской авиации» О. Смирновым. Тем не менее, кое-что следует напомнить, кое-что добавить.

Несмотря на ежегодный прирост объема авиаперевозок в России (8-10%), их абсолютное значение вызывает вполне обоснованную тревогу. И вот почему. Если в 1990 году их объемы в СССР и США были примерно сопоставимы,

**ЛЁТНОЕ ШАПИТО
«БАРАБАС»
ГОТОВИТ:**

ЛЁТЧИКОВ-НАЛЁТЧИКОВ
Инструктор Балакин (КОТ)

ЛЁТЧИКОВ-КЛОУНОВ
Инструктор Паэро

СТЮАРДЕСС ПО ВЫЗОВУ
Инструктор Мальвина

Можно приобрести
специальность
ПИЛОТ ВЕЛОСИПЕДА



то сейчас Россия сокрушительно проигрывает Америке (38 и 800 млн пассажиров в 2006 году). И будет проигрывать. Причина тому не только в пока еще низком платежеспособном спросе населения нашей страны. Не только в отсутствии конкурентоспособных самолетов отечественного производства — объем перевозок в России на «боингах» и «эрбасах» уже через полтора-два года, по мнению аналитиков, «зашкалит» за 70%.

Мы оказались еще и на грани кадрового голода, который полтора десятка лет «утолялся» за счет переизбытка подготовленных в советские времена специалистов. Списыва-



ется с летной работы ежегодно около 400 пилотов, выпускается же из учебных заведений всего около 200. Плюс снизившийся уровень качества подготовки выпускников летных учебных заведений, имеющих за плечами лишь половину налета часов, рекомендуемого ИКАО для получения свидетельства коммерческого пилота. Плюс, плюс, плюс...

Проблема рассматривалась на Экспертном совете в разных аспектах, с разных позиций. Вот точка зрения представителей учебных заведений. Ее озвучил ректор Ульяновского высшего авиационного



училища С. Красноя, руководителя Сасовского летного училища Е. Смольников и Егорьевского авиационно-технического колледжа А. Шмельков.

Новая программа подготовки коммерческих пилотов, предусматривающая 150-часовую летную практику каждого курсанта, создана, но переход на нее, как и повышение качества подготовки будущих пилотов, связаны со сложнейшими организационными, а главное — финансовыми проблемами. Мало того, что нет выпускного двухдвигательного самолета, соответствующего требованиям ИКАО. Само по себе повышение более чем в два раза учебного налета потребует уве-

личения самолетного парка и значительного дополнительного расхода авиаГСМ.

Крайне нужны также новые тренажеры, какой-то срок на их освоение. Даже переучивание инструкторов на старенький, но модернизированный тренажер Як-18 требует времени.

Система подготовки кадров в отрасли, к счастью, еще функционирует, хотя последние пятнадцать лет училища гражданской авиации владели жалкое существование. Но динамично развиваться без основательной поддержки она уже не может. Главная проблема — обеспеченность кадрами самих учебных заведений. Львиная доля преподавателей — пенсионеры, и если так пойдет дальше, наша гражданская авиация превратится в «беспилотную» — готовить молодую смену будет попросту некому. Зарплата пилота-инструктора в средних летних училищах — две с половиной тысячи рублей, командира летного отряда — три с половиной. В Ульяновском высшем авиационном училище этот порог ненамного выше. Укомплектованность инженерным составом — 60-70%. Не решив этой проблемы, нет смысла говорить о других. Вопрос поднимается на высших совещаниях и в кабинетах авиационных властей постоянно, но



ни рубль прибавки к нищенской преподавательской зарплате как не было, так и нет.

Осенью прошлого года Росавионавигация установила новые ставки и сборы за навигационное обслуживание в районе аэродрома, в которых о специфике учебных полетов просто забыли. Результат — ставки и сборы возросли почти в пять раз. На эти цели на 2007 год Ульяновскому училищу было выделено 3 млн 300 тыс. рублей, но что-



бы расплатиться по новым ценам, ему потребуется еще 16 млн. В 2008 году на это (при увеличении числа курсантов) потребуется уже 35 млн, в 2009 — 42 млн, а в 2010 — 45 млн рублей.

Стремительно стареет и ветшает материально-техническая база учебных заведений (бюджетное финансирование не составляет и 50% от реальной потребности). Например, в Егорьевском колледже два учебных Ту-154. Хорошо помню, как в начале 80-х их перелетали туда летчики-испытатели ГосНИИ ГА и сажали на... картофельное поле. Сейчас самолеты в дряхлом состоянии, но нет механизма получения спонсорских зачистей: хотя ресурс свой они и выработали, но в учебном процессе еще, наверное, могли

бы послужить. А нормы полного гособеспечения курсантов — обучение, питание? Они лишь декларируются, на практике же полного гособеспечения нет.

И все-таки говорить о потере учебными заведениями своего потенциала, о развале летно-методической школы, которой всегда гордилась наша отрасль и оспивать которую в гражданские летные вузы и училища СССР приезжали из многих стран мира, преждевременно. Как отметил один из участников совещания, «низкий поклон в ножки» тем преподавателям, пилотам-инструкторам, которые сохранили, что накапливалось и нарабатывалось десятилетиями. Во что сегодня нужно вдохнуть вторую жизнь...

Взгляд второй, со стороны авиакомпаний, для которых кадровый дефицит уже не отдаленное будущее, а тревожная реальность. Его изложили генеральные директоры авиакомпаний «Аэрофлот» В. Окулов и «ЮТэйр» А. Мартыросов.

Характерно, что оба заострили внимание прежде всего именно на первоначальной подготовке пилотов. Да, объемы перевозок в России увеличиваются, а потому востребованность летного состава будет постоянно расти. «Аэрофлоту», к примеру, на следующий год потребуется 234 пилота, в 2009 году — уже свыше 300. А в целом отрасли в 2008 го-



ду, по прогнозам аналитиков, будет необходимо более 500 пилотов.

Ресурсы привлечения летчиков из российской военно-транспортной авиации, из государства Содружества сегодня практически исчерпаны, авиакомпании могут рассчитывать лишь на отраслевые учебные заведения. Нужно радикально увеличить прием абитуриентов до 750 человек к 2009 году, до 1000 — к 2010-му. Пора пересмотреть программу подготовки летного состава и сократить ее время за счет интенсивности обучения. Солидарен был В. Окулов с ректором Ульяновского училища в том, что сегодня необходима и школа пилотов-инструкторов первоначального обучения, и



учебный центр для приведения уровня подготовки к соответствующим международным стандартам.

«Аэрофлот», кстати, показывает сегодня очень хороший пример кадровой политики. Между авиакомпанией и Санкт-Петербургским университетом гражданской авиации заключен договор на подготовку группы пилотов и оказание помощи в разработке новых программ. Аналогичным образом компания намерена построить свои отношения с Ульяновским училищем. Безусловно, это достойно подражания. Воз-



можно, система договоров между училищами и авиакомпаниями, аэропортами, авиаремонтными заводами на инвестирование подготовки специалистов для своих предприятий окажется одним из самых оптимальных путей утоления «кадрового голода». Естественно, при соответствующей законодательной поддержке, на что, увы, у нас в стране зачастую уходит годы.

А взять языковую подготовку летного и диспетчерского составов на 4-м рабочем уровне по шкале ИКАО? Овладение техническим английским в соответствии с международными правилами выпускниками инженерно-технических специальностей? Без этого качественно нового уровня подготовки кадров не достичь.

Интересное предложение, хотя и достаточно спорное, было высказано А. Мартыросяном. Призывая, что в СССР и в России сложился уникальный опыт функционирования государственных учебных заведений, занимающихся подготовкой летного состава, он предложил интегрировать в него и опыт мировой. За рубежом существует немало частных учебных заведений, которые готовят сначала пилотов-любителей, а из них — уже коммерческих пилотов. Молодой человек сам оплачивает получение свидетельства пилота-любителя, набирает необходимый балл для того, чтобы снова взять кредит и инвестировать его в свое обучение как коммерческого пилота. И приступив к работе, выплачивает этот кредит. Основой таких коммерческих школ могли бы стать учебные центры авиакомпаний.

И вообще, в этом деле, считает он, необходимо бизнес-искусство минимализма. Положено по документам ИКАО десять процентов балла коммерческому пилоту на выпускном самолете, так зачем же строить программы летной подготовки иначе? Выбирая самолеты первоначального обучения, выпускные самолеты надо, конечно же, исходить в первую очередь из того, насколько они отвечают современному уровню, но при этом не забывать и о цене, которая должна быть



как можно ниже. Только тогда обучение в коммерческих летных школах будет доступным.

Что же, и такой взгляд на проблему имеет место быть, но... Впрочем, о том ниже.

Наконец, взгляд третий — взгляд чиновника, «государства» человека, от которого многое зависит, но который далеко не все может. В равнодушии к проблеме ни на йоту нельзя упрекнуть ни Минтранс, ни Росавиацию, ни Ространснадзор и Росавроавиацию. Их представляли Б. Король, А. Юрчик, Г. Курзенков, А. Нерадько. И каждый по-своему был прав.

Позиция Минтранса: разработать перечень мероприятий по обес-



печению безопасности полетов. Многие из них касаются учебных заведений. На основании требований правительства об университетских комплексах проведен анализ структуры образовательных учреждений и образовательных программ. До конца текущего года формирование вертикально-интегрированных образовательных комплексов будет завершено. Проблемы учебных заведений гражданской авиации Минтранс хорошо известны, к примеру, состояние самолетно-моторного парка училищ (из 220 воздушных судов исправны только 60, остальные подлежат ремонту, но значительная часть их должна быть списана). Есть план, по которому в этом году училища могут получить 25 самолетов Як-18, в следующем — 35. Есть и понимание того, что этим числом воздушных судов можно «прикрыть» лишь минимальную потребность в авиационной технике, которая необходима, чтобы приступить к выполнению программ по 150-часовому налету в соответствии с требованиями ИКАО.

Прорабатывается и техническое задание на выпускной самолет, хотя есть проблемы с финансированием. Начинается разработка технического задания на новый самолет первоначального обучения с учетом мнения специалистов учебных заведений. Их финансовые проблемы, в том числе «зарплатные дыры», Минтрансу тоже известны. Более того, у министерства сложились тесные и постоянные контакты с авиакомпаниями, а формы взаимодействия, оказания помощи с их стороны в настоящее время прорабатываются. Все, оказывается, известно Минтрансу, непонятно лишь, почему заместитель министра транспорта Б. Король назвал доклад О. Смирнова, где все эти проблемы были поставлены четко, конкретно и грамотно, «популистским».

Кадровый дефицит коснулся сегодня и диспетчерского состава,

Средний возраст почти трети диспетчеров по управлению воздушным движением — 48 лет. Из года в год увеличивается возрастная группа диспетчеров старше 50 лет, и по возрасту (медицинским показаниям) ежегодно будут уходить с работы свыше 330 человек. При этом из учебных заведений ежегодно выпускается не более 220 молодых специалистов.

Сфера аэронавигации не дотируется из государственного бюджета, львиная доля средств, которые зарабатывает Госкорпорация по ОРВД, расходуется на профессиональную подготовку. Открыта соответствующая специальность в МГТУ ГА, выделены средства на создание там современного тренажера. Тренажерная проблема решается и в Санкт-Петербургском университете гражданской авиации, поскольку без хорошей тренажерной подготовки нельзя в полной мере обеспечить безопасность полетов.

По мнению Ространснадзора, отечественная система подготовки кадров нуждается в серьезных реанимационных мерах. Как это делать, представляют все, но решений, куда делать и кому, крайне мало. Да, Минтрансом разработан комплекс мер по подготовке и переподготовке персонала, однако заметных мер от их внедрения отрасль пока не ощутила.

Так ли? Мнение Росавиации — категорически противоположное. Все вопросы, поднимающиеся на Экспертном совете, «в той или иной степени реализуются».

Мысль, чтобы пилот вкладывал деньги в свое образование, интерес-



на. Можно создать сеть коммерческих школ, и прежде чем юноша соберется поступать в учебное заведение гражданской авиации, он должен будет пройти курс начальной подготовки за свой счет. Это значительно уменьшит нагрузку на бюджет. Выход, казалось бы, блестящий, можно аннулировать. Но если трезво проанализировать ситуацию в нашей стране, то чадю, чьи родители могут вложить несколько десятков



тысяч долларов в его летное обучение, на сто процентов пилотом работать не будет. Он выучится, чтобы управлять собственным самолетом.

Прежде всего надо сохранить государственную систему подготовки летного состава. Реально до 2010 года набор курсантов в летные училища довести до 500 человек. Потенциальные возможности учебных заведений, как и программа закупки самолетов, пусть не очень современных, но хороших (модернизированный Як-18Т), позволяют это сделать. Нужно лишь добиться бюджетного финансирования на горюче-смазочные материалы, техобслуживание и ремонт, на заработную плату инструкторского, инженерно-технического составов. Минфин как бы и не против увеличения зарплаты этим специалистам, но предлагает создать новую тарифную сетку.

Что это значит? Очень просто: одним (преподавателем, не занятым на учебно-летной работе) зарплату урезать, другим (инструкторскому составу) прибавить...

Столько экспертов, столько и мнений. Один за минимизацию летной подготовки – дескать, авиаконники должны обучать молодого пилота сами. Другие говорят – нет, давайте готовить по максимуму. Чем больше будет вкладываться бюджетных средств, тем большая ответственность за безопасность полетов ляжет на плечи государства. Право на жизнь есть у обоих мнений, но пока что дальше «обмена мнениями» дело не идет.

Подведем итог: совещание Экспертного совета было созвано, чтобы выработать пути решения кадровой проблемы, объединить усилия всех сторон – Минтранса, авиационных властей, учебных заведе-

ний, эксплуатантов. Удалось ли? Ответ дать непросто, хотя по итогам совещания и выработаны четкие рекомендации правительству, Минтрансу, Министерству промышленности и энергетики, Минздраву, Минобороны. Именно от них зависит, удастся ли залатать кадровые «дыры» в гражданской авиации и насколько скоро.]

От редакции: 23 марта по итогам совещания Экспертного совета Председатель Совета Федерации С. Миронов направил Председателю Правительства Российской Федерации М. Фрадкову рекомендацию по изменению ситуации в гражданской авиации. Он попросил премьер-министра дать соответствующие поручения по реализации рекомендаций, выработанных участниками совещания.

Новости "Центральной нормативно-методической библиотеки по поддержанию летной годности воздушных судов на базе компьютерных технологий"

Вышел очередной выпуск новой серии «Стандарты». В выпуск входит «Электронная база данных стандартов, распространяющихся на деятельность авиационных предприятий ГА, и нормативно-методических документов по стандартизации», созданная на основании письма Минтранса России от 24.12.2002г. № 24.7-2927А «О создании электронной базы данных по стандартам, используемым при поддержании летной годности гражданских воздушных судов».

СТАНДАРТЫ



СТАНДАРТЫ

Уважаемые специалисты гражданской авиации!

Деятельность авиации немислима без стандартов. Знаете ли вы, что в течении последних двух лет произошла самая крупная за последние десятилетия реформа в этой области? О ее масштабе можно судить по тому, что не стало самого Госстандарта...

В очередной выпуск базы включены вышедшие в 2006 году стандарты серии ЕСКД: ГОСТ 2.952-2006, ГОСТ 2.953-2006, ГОСТ 2.104-2006, ГОСТ 2.610-2006, а также новые стандарты по системе качества и менеджменту риска (ГОСТ Р 40.093-2005, ГОСТ Р ИСО 9001 (ИСО 9001:2000), ГОСТ Р ИСО/ТО 10014-2005, ГОСТ Р 51901.4-2005 (МЭК 62198-2001)) и по информатике (ГОСТ Р 7.0.2-2006, ГОСТ Р 7.59-2003 и др.). Существенно дополнен блок стандартов для ТЭК и расширен блок отраслевых стандартов (ОСТ 1 и ОСТ 54).

Подписка на «Бюллетень ЦНМБ ПЛГ ВС» серии «Стандарты» – это самый простой, удобный и дешевый способ всегда иметь в своем авиационном предприятии библиотеку стандартов, актуальность которых гарантирована.

На 01.04.07 База содержит более 2200 полных факсимильных электронных копий стандартов (ГОСТ, ГОСТ Р, ГОСТ ИСО, ГОСТ Р ИСО), более 600 стандартов авиационной промышленности (ОСТ-1), более 80 отраслевых стандартов ГА (ОСТ-54) и документов по стандартизации гражданской авиации, а также ряд законодательных актов РФ и нормативных документов по вопросам стандартизации и технического регулирования в Российской Федерации. Перечень всех включенных документов согласован с главным метрологом ГА РФ и УНПЛГ ФСНСТ МТ РФ.

По вопросам подписки обращайтесь по адресу:

Москва, 125993, ГСП-3, Ленинградский пр., д.37, корп.1, к.171

Тел.(7-495) 155-58-49, факс (7-495)155-67-27 e-mail: avia-media@ciwivia.ru, <http://Lib.Avia-Media.Ru>

Приглашаем на работу авторов, П-шников и др.!

Подробности см. на сайте <http://Rabota.Avia-Media.Ru>



Второе пришествие дирижаблей, или назад в будущее

Геннадий АРАУЛОВ

В АПРЕЛЕ ЭТОГО ГОДА ИСПОЛНЯЕТСЯ 75 ЛЕТ СО ДНЯ ПЕРВОГО ПОЛЕТА СОВЕТСКОГО ДИРИЖАБЛЯ В-4, ВЛІСАВШЕГО ЗАМЕТНУЮ СТРАНИЦУ В ИСТОРИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ. В СВЯЗИ С ЭТОЙ ДАТОЙ УМЕСТНО ОБРАТИТЬСЯ К ИСТОРИИ ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, ПЕРЕЖИВШЕЙ ПЕРИОДЫ ПОДЪЕМА И ЗАКАТА.

Первый полет дирижабля Анри Жиффара состоялся в 1852 году, а в 1899 году Сантос-Дюмон облетел на дирижабле Эйфелеву башню. Тогда это сочли чудачеством, но с 1900 года началась эра Фердинанда Цеппелина, дирижабл которого в Первую мировую войну превратились в грозное воздушное оружие.

Первый советский дирижабль был построен в 1923 году, а в 1937 году взлетел дирижабль В-6, удививший мир рекордной продолжительностью полета 130 часов. В СССР в то время воздухоплавание получало мощную государственную поддержку. Вокруг предприятия «Дирижаблестрой» вырос подмосковный город Долгопрудный, где было построено 12 дирижаблей.

Разработкой самого большого из них В-6 руководил легендарный итальянский конструктор и поллярник Умберто Нобиле.

Последовавшая серия аварий и катастроф дирижаблей в тридцатых годах вызвала рост недоверия к этому виду воздушного транспорта и поставила точку в их победном шествии. Фильм о гибели 6 мая 1937 года под Нью-Йорком гиганта

«Гинденбург» (LZ-129), всплывшего как фанел при причаливании после перелета через Атлантику, десятки раз обошел все киноэкраны мира и до сих пор поражает воображение. В катастрофе погибли 35 человек из 97 находившихся на борту. До сих пор точно не установлена причина катастрофы. По одной из версий, взрыв произошел не без помощи авиакомпаний, устранивших конкурента в борьбе за трансатлантические перелеты. Так или иначе, но сформировалось устойчивое мнение, будто дирижабль обладает принципиально неисправимыми пороками. Дирижабли стали «вымирать» подобно мамонтам, начался период упадка дирижаблестроения, которому способствовал безудержный прогресс авиации.

Прошли годы, и теперь мы стоим на очевидном новом витке развития этих экстраординарных средств передвижения. За прошедшее время технический прогресс подарил множество решений, которые позволили нейтрализовать многие присущие дирижаблям прошлого недостатки. Современные оболочки прочны и держат газ месяцами и даже годами. На смену водороду пришел негорючий гелий. Достижения современного приборостроения, электротехники, радио- и навигационного оборудования, развитие электродистанционных и волоконно-оптических систем управления, достижения аэродинамики и авиационных материалов следят к минимуму остроту проблем, когда-то поставивших крест на развитии дирижаблестроения. Сейчас в мире действуют 140-150 дирижаблей, последние шесть лет их число ежегодно удваивается. В основном их выпускают в США (4 компании), Германии (Zeppelin), Франции (Volris), Великобритании (ATG) и России (фирмы «Аэростатика» и «Авгурь-РосАэроСистемы»). В США в последние 5-7 лет дирижаб-

лестроение стало полномасштабной индустрией.

В чем причины возрождения дирижаблестроения? На этот вопрос отвечает академик РАН Юрий Рыков, ректор Международного инженерного университета. В свое время, будучи ректором МАИ, он руководил программой создания оригинального аэростатического летательного аппарата диаметром 40 метров «Термоплан», так что о проблемах и перспективах дирижаблестроения знает не понаслышке. «Достоинства у дирижаблей, — говорит Юрий Алексеевич, — очень много». Это вертикальный взлет и посадка, что позволяет доставлять грузы по принципу «от двери к двери», большая грузоподъемность, высокая безопасность, а главное — экономичность. Дирижабль экономичнее вертолетов в 17 раз, самолетов в 5-7 раз, поскольку он держит себя в воздухе сам, а не держится за счет сжигания топлива. Внедрение систем глобального позиционирования GPS и нашей ГЛОНАСС решает проблему аэронавигации. Для России с ее бездорожьем дирижабль может являться единственным средством передвижения в районах Сибири и Дальнего Востока. Еще одна область применения дирижаблей — использование на строительном-монтажных работах, для размещения летающих пунктов наблюдения и ретрансляционных центров. Словом, дирижабли могут занять нишу, которую заполнить не в силах ни один другой летательный аппарат.

Сейчас коллектив, возглавляемый Ю. Рыковым, работает над проектом дирижабля классической схемы длиной 47 метров. Проект выполнен на 80%, есть двигатели, воздушные винты, оболочка, оперение, построена кабина и тренажер. Есть оборудование для сборки оболочки. Для завершения работы нужны средства, но их пока нет, уже два года как строительство прекращено. Повторяется судьба «Термоплана», на завершение работ по которому в 1991 году тоже не хватило средств.

По мнению вице-президента НПО «РосАэроСистемы» Митяна Талесникова, в современном мире начала быстро расти потребность в летательных аппаратах, способных совершать продолжительные полеты на малых высотах, небольших скоростях, с минимальным уровнем вибрации и высокой степенью безопасности. Такими аппаратами могут быть исключительно дирижабли. Производство высококачественной аэрофотосъемки, мониторинг состояния электрических линий и трубопроводов, картографирование местности, лазерное сканирование объектов, поиск полезных ископаемых, экологический контроль, обеспечение безопасности общественных мероприятий — вот далеко не полный список задач, решение которых остро необходимо в гражданском секторе. Крайне привлекательным и актуальным представляется применение дирижаблей для элитар-

Михаил Талесников:
— В настоящее время разработано большое количество проектов различных дирижаблей. Но к сожалению, сегодня в России существует только одна фирма, которая производит, испытывает и сертифицирует дирижабли — это группа компаний «АВГУРЬ-РосАэроСистемы»



ного туризма и рекламных кампаний. В военной области с помощью дирижаблей с успехом могут быть решены задачи длительного патрулирования и охраны объектов, разведки, обнаружения мин и составления карт минаемых полей, а в перспективе, с появлением транспортных аппаратов большой грузоподъемности, и оперативной переброски войск и боевой техники.

Обособленной и чрезвычайно привлекательной выглядит перспектива создания высотной аэростатической платформы, или, иными словами, стратосферного дирижабля. Применение такого аппарата взамен геостационарного спутника Земли может открыть новую эру в области телекоммуникаций, различных видов связи, оборонных технологий. Реализацией этого проекта занимается ряд ведущих государственных и частных компаний США, Китая, Японии, Кореи, Израиля и стран Евросоюза.

Общие тенденции в развитии воздухоплавания не обошли и нашу страну. Еще в тридцатые годы провозгласил века Уберто Нобиле говорил: «...В мире существует еще по крайней мере одна страна, где дирижабли могли развиваться и широко с пользой применяться. Это — Советский Союз с его обширной территорией...»

Слова знаменитого итальянца в полной мере сохранили свою актуальность и для современной России.

В 1991 году начал свою деятельность Воздухоплавательный Центр «АВГУРЪ». За пятнадцать лет этой организации удалось создать самое большое в мире конструкторское бюро по проектированию воздухоплавательной техники, полностью оснастить и владеть уникальное производство по изготовлению аэростатных оболочек, сертифицировать учебный центр для обучения летного и технического состава, наладить широкую кооперацию как с российскими, так и зарубежными

Юрий Рыжов:
— Дирижабли — это область, где мы еще не успели отстать от конкурентов и могли бы даже их опередить

компаниями и преобразоваться в группу компаний «АВГУРЪ — РосАэроСистемы». За эти годы группой создано более двадцати типов привязных аэростатов. Был построен, испытан и запущен в эксплуатацию самый крупный из когда-либо построенных в России аэростатный комплекс «Пума». Объем его оболочки 12 000 куб. м. С помощью «Пумы» можно поднимать различные виды полезной нагрузки весом до 1,8 тонн на высоту 3,5 км, обеспечивая ее необходимым питанием и системой передачи данных. Этот аэростат работает с серьезной наземной инфраструктурой, что дало повод специалистам называть его «маленьким Байконуром». Впервые в истории России был получен европейский Сертификат Типа на пассажирский привязной аэростат АЛ-30.

Впечатляющие успехи были достигнуты и в дирижаблестроении. На авиасалоне МАКС-2001 был представлен первый пилотируемый дирижабль производства «АВГУРЪ — РосАэроСистемы» — АУ-11 с объемом оболочки 670 куб. м. Это экспериментальный одноместный аппарат, оснащенный такими современными системами, как устройство изменения вектора тяги, оболочкой с двумя баллонетами, позволяющей эффективно осуществлять балансировку дирижабля. На аэродроме Рамenskое в 2005 году на АУ-11 был установлен мировой рекорд скорости для аппаратов этого класса.

На МАКС-2003 был представлен двухместный дирижабль АУ-12 с объемом оболочки 1250 куб. м, а уже на следующем авиасалоне в 2005 году с помощью этого аппарата



осуществлялись мероприятия по обеспечению безопасности и наблюдению. По итогам этих работ была получена благодарность от организаторов авиашоу. В ноябре 2006 г. Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) на АУ-12 был выдан Сертификат Типа, что позволило начать его серийное производство. Символично, что вручение этого сертификата происходило на воздухоплавательной базе близ города Кирожач, где сейчас проходит сертификационные испытания многофункциональные испытания многофункциональный десятиместный дирижабль — АУ-30.

Дирижабль АУ-30 — гордость фирмы «Ангур». Он способен совершать полеты на дальность до 1600 км со скоростью 70 км/час и в перегоночном варианте с дополнительными топливными баками — до 2500 км. Продолжительность полета при скорости 70 км/час составляет 24 часа. Дирижабль АУ-30 — многофункциональный, может выполнять патрульные, рекламные, пассажирские и транспортные полеты. Имея оболочку 5200 куб. м, он оснащен по последнему слову техники, что позволяет эксплуатировать аппарат при плохой видимости, в сложных метеословениях. Недаром французский ученый и путешественник Жан-Луи Этьен после тщательного изучения мирового рынка выбрал именно его для полярной экспедиции на Северный Полюс, намеченной на 2008 год. Экспедицию патронируют прези-

дент Ассоциации поларников, заместитель председателя Госдумы РФ Артур Чилингаров и советник президента Франции князь Монако Альберт II. Дирижабль для Крайнего Севера, как шутят в «Авгуре», будет «на меху». Это будет серийный аппарат, но балластный бак станет использоваться как топливный, в кабине появится более мощная отопительная система, дополнительные средства навигации и связи, исследовательское оборудование. На борту северного АУ-30 разместятся 2 пилота и 4 исследователя.

Автору этих строк повезло: случилось стать свидетелем полета АУ-30, состоявшегося минувшей зимой. Скажу, что более впечатляющее зрелище, чем взлетающий дирижабль, трудно представить. Сначала не верится, что эта огромная машина высотой с 5-этажный дом и длиной 50 метров вообще может оторваться от земли. Но вот завертелись, взметая клубы снега, пропеллеры двух 170-сильных двигателей LOM-Praha M332, пилот переводит их в вертикальное положение, и корабль плавно, без каких-либо видимых усилий, отрывается от земли и уже через минуту-другую уходит ввысь, закладывая круг над летной базой.

Стараясь привлечь к созданию транспортных дирижаблей нового поколения лучшие силы страны, группа компаний «АВГУРЬ – РосАэроСистемы» объединила усилия с компанией «Аэростатика» по реализации проекта 25-тонного дирижабля А-06, разработанного профессором А.Н. Кириллиным. Одновременно в недрах КБ «АВГУРЬ-РосАэроСистемы» разрабатывается новейший транспортный дирижабль, который сможет совершать взлет и посадку с неподготовленных площадок, без использования причальных мачт, что обеспечит уникальную автономность этого воздушного судна. Успешное

воплощение в жизнь данных проектов станет серьезным шагом к созданию больших транспортных дирижаблей грузоподъемностью двести и более тонн.

Не остался в стороне от внимания конструкторов и проект создания стратосферного дирижабля, раскрывает планы НПО «РосАэроСистемы» Михаил Талесников. В настоящее время разработана концепция аппарата с рабочим названием «Беркут», а также оригинальная система его старта и приземления. К сожалению, финансовыми партнерами этого проекта на сегодняшний день являются исключительно зарубежные компании.

Тем не менее, подчеркивает Талесников, мы с оптимизмом смотрим в будущее и сохраняем уверенность, что понимание важности раз-

Александр Кирилин:
— Фирма «Аэростатика» уже построила 2 дирижабля для Минобороны РФ, имеет восьмилетний опыт эксплуатации дирижаблей, в том числе трехлетний опыт коммерческих полетов над Москвой. Сейчас мы работаем над четырьмя новыми проектами

опыт их эксплуатации, в том числе трехлетний опыт коммерческих полетов над Москвой. Сейчас НПФ «Аэростатика» работает над четырьмя проектами. Это многоцелевой полужесткий дирижабль А-300М грузоподъемностью до 1,5 тонн; многоцелевой жесткий дирижабль А-06 грузоподъемностью до 25 тонн (при участии ЗАО «ВЦ «АВГУРЬ»); транспортный жесткий дирижабль большой грузоподъемности А-35 (до 200 тонн) и высотный (Н = 20 км) дистанционно-управляемый дирижабль ВД «Аэростатика».

Дирижабль А-300М имеет несколько вариантов компоновки гондолы, в том числе два варианта VIP-салона на восемь пассажиров. Он способен садиться на площадку малого размера (диаметром до 10 метров), включая морское побережье, горные склоны и даже



вения воздухоплавательной отрасли очень скоро придет и к российским инвесторам.

Что касается разработок научно-производственной фирмы «Аэростатика», то она уже на протяжении более пятнадцати лет в кооперации с МАИ занимается научными исследованиями, проектированием, изготовлением и эксплуатацией дирижаблей нового поколения. Фирма уже построила два аппарата — «Аэростатика-1» и «Аэростатика-2» для Министерства обороны России. Более того, уже есть восьмилетний

крыши гостиниц. Его может приваривать к причальным устройствам всего один человек. В качестве топлива используется обычный автобензин, что обеспечивает ему независимость от аэродромного базирования. Приоритетные области использования: туризм, реклама, геологоразведка, охрана границ, мониторинг окружающей среды.

Дирижабль А-06 имеет три варианта исполнения: туристической, транспортной и патрульной. В зависимости от назначения снабжается одной или двумя гондолами.

Основная гондола состоит из вилотской кабины и двух пассажирских отсеков (или отсеков специального назначения), вмещающих от 24 до 34 человек. Дополнительная гондола — съёмная. Она имеет размеры 40х9 метров и может использоваться для экскурсионных полетов («летающий ресторан» на 100-120 персон), круизных полетов, в том числе на Северный Полюс (каютный вариант гондолы на 20-36 туристов) и специальных экспедиций (мобильный госпиталь, дрейфующая поларная станция и т.п.).

Дирижабль А-06, грузоподъемностью 25 тонн и длиной 140 метров, разрабатывается «Аэростатиком» вместе с НПО «РосАэоСистемы». Основное его назначение — доставка грузов по принципу «от двери к двери», без перегрузки. Он сможет находиться в воздухе до 15 суток,

путешествия на дирижаблях на базе транспортного варианта А-35 разрабатывается восьмиверсусный кризисный лайнер («Летающая гостиница»), предназначенный для длительных континентальных и межконтинентальных круизов, полетов к Северному Полюсу и вокруг земного шара. Помимо комфортабельных кают на этом летательном аппарате предусмотрены рестораны и бары с танцевальными площадками, прогулочные палубы, соларий под открытым небом, верхняя открытая смотровая площадка, кинотеатр, тренажерный зал, сауна.

Что можно сказать по этому поводу? Уж не прожектер ли автор, не новый ли Жюль Верн? Нет, проект отнюдь не футуристический. В 30-е гг. прошлого века дирижабль «Граф Цеппелин» (LZ-127) совершил кругосветное путешествие,

оригинальный проект, о котором мы уже упоминали, и достойный того, чтобы рассказать о нем более подробно. Это дискообразный воздушный корабль «Термоплан», о котором нам рассказал генеральный директор ЗАО «КБ «Термоплан» Юрий Ишков. Летательный аппарат представляет собой дискообразный корпус с жестким периметром (ферма) и мягкими оболочками сверху и снизу, имеющими в поперечном сечении форму чечевицы. Оболочки разделены между собой диафрагмой, одна из оболочек заполняется гелием и поддерживает на плаву сам «Термоплан», вторая заполняется выхлопными газами силовой установки и уравновешивает груз. «Изюминкой» проекта является использование горячих выхлопных газов для создания подъемной

Летно-технические характеристики проектов дирижаблей фирмы «Аэростатика»

Характеристики	Тип дирижабля			
	А-300М полужесткий	А-06 жесткий	А-35 жесткий	ВД «Аэростатика» жесткий
Объем корпуса, куб. м	6000	60 000	352 000	352 000
Длина дирижабля, м	58	140	251	251
Высота дирижабля, м	18	34	59	53
Максимальная крейсерская скорость полета, км/час	104	160	165	140
Полезная нагрузка, тонн	1,5	До 25	До 200	1,0
Кол. перевозимых туристов	8-12	До 120	От 140 до 1000	—

экипаж разместится в комфортабельных каютах.

Транспортный дирижабль А-35 грузоподъемностью до 200 тонн спроектирован на основе технических решений, заложенных в аппарате А-06. Его объем почти в шесть раз, а линейные размеры корпуса и оперения в 1,8 раз больше, чем у прототипа. За основу взята силовая установка дирижабля А-06 на базе экономичного многотопливного двигателя В-92.

С учетом особой коммерческой привлекательности воздушных

залетал за десять лет 1700 тыс. км и перевез на регулярных маршрутах в Южную Америку и США 13 000 пассажиров. Возил туристов и «Гинденбург» (LZ-129). И сегодня один из новых «Цеппелинов» обслуживает рекламную туристическую фирму в Японии, второй летает на юге Германии и в Швейцарии, третий работает на знаменитую алмазодобывающую фирму «Де Бирс». Кстати, есть несколько заказчиков, которые планируют использовать для зантного туризма и российской АУ-30. Есть еще один

силы. Это новшество позволяет уменьшить массу водяного или сыпучего балласта на 70-75%, то есть радикально решить проблему балласта по сравнению с обычным дирижаблем. Аэродинамическое качество диска в 7-10 раз выше, чем у «сигары» того же объема, что позволяет поднимать до 20% взлетной массы только «на аэродинамический» диск. В 1992 году в ангаре Ульяновского авиационного комплекса была почти полностью завершена сборка экспериментального аппарата АЛА-40 диаметром

40 метров, который был показан тогдашнему президенту России Борису Ельцину. Огромная «летающая тарелка» произвела большое впечатление на окружающих. Параллельно был разработан проект «АЛА-600» грузоподъемностью 600 тонн. К сожалению, работы по этому проекту прекращены.

А что же делается по проектированию и строительству дирижаблей за рубежом? Передо мной яркая цветная обложка последнего, мартовского номера журнала «Airship», на которой изображен парящий в небе Калифорний дирижабль «Aeros 40D Sky Dragon» производства американской компании Worldwide Aeros Corp. Дирижабль небольшой, мягкой схемы (так называемый Blimp), объем его оболочки 2833 куб. м., длина 46,6 метра, максимальная скорость тоже небольшая – 82 км/час, полезная нагрузка – 980 кг. Силовая установка

состоит из двух поршневого двигателей Teledyne Continental IO-240. В мощностью по 125 л.с. Этот дирижабль сертифицирован FAA, выполнен по самой современной технологии, существенно уменьшающей нагрузку на пилотов. О новых разработках компании рассказал нам посетивший редакцию журнала «Гражданская авиация» ее менеджер по маркетингу Эдвард Пекзнер. Компания создана эмигрантами из бывшего СССР и возглавляет ее выпускник Львовского политехнического института Игорь Пастернак. В годы перестройки он с Геннадием Вербой, ныне возглавляющим группу компаний «АВГУРЬ-РосАэроСистемы», создал компанию Aeros, но развернуться ей в полную силу не удалось. В 1993 году Пастернак с ближайшими коллегами эмигрировал в США, где продолжил начатую работу. Дирижабли с маркой Aeros можно

встретить в разных странах мира, в том числе в Германии, Франции, Канаде, Израиле.

Worldwide Aeros Corp участвует также в конкурсе, объявленном Пентагоном, на строительство огромного военно-транспортного дирижабля, и в котором участвует также компания Lockheed Martin. Победитель получит многомиллионный контракт на создание гигантского дирижабля грузоподъемностью от 500 до 1000 тонн по программе Walrus, одобренной конгрессом США. Это чудо воздухоплавательной техники будет способно перебросить по воздуху на дальность до 16 000 км, за 3-7 дней тяжелую военную технику и войска в любую «горячую точку» планеты для борьбы с терроризмом и его покровителями. Пентагон может заказать 15-20 таких летающих гигантов на сумму 11-13 млрд долл., так что есть за что бороться.]

АВИАКОМПАНИЯ «**БАРКОЛ**» — ЗВОНИТЕ КРУГЛОСУТОЧНО

Перевозка **VIP** - пассажирское осуществляется на комфортабельном самолете **Як-40**



121351, г. Москва ул. Ярцевская, дом 8,
подъезд 2
тел/факс: 149-06-37, 233-86-76, 141-52-04
e-mail: info@barkol.ru
<http://www.barkol.ru>
p/c4070281040000000196
в ОАО КБ «Стройкредит» г. Москва
к/с 30101810500000000718
БИК 044585718
ОГРН 1027739762126
ИНН 7731246570
КПП 773101001
ОКОНХ 51300
ОКПО 45131610

МЫ ДОСТАВИМ ВАС В НУЖНОЕ ВАМ МЕСТО В НАЗНАЧЕННОЕ ВРЕМЯ!

Продолжают поступать отклики на интервью с президентом Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации» Олегом Смирновым «У критической черты, или смертельные объятия государства». Напомним, оно было опубликовано в январском (№1, 2007 г.) номере журнала и вызвало широкий резонанс. Это вполне понятно, поскольку проблема, затронутая О. Смирновым, в значительной мере определяет будущее большинства российских региональных аэропортов.

Тяжкое бремя аренды

Вологодская область — одна из крупнейших в России. Ее размерам могут позавидовать многие европейские государства. Территория ее 145,7 тыс. кв. км. Ранее, до 1996 года, Вологодские авиапредприятия имело разветвленную сеть аэропортов местных воздушных линий (более 30) с базовым аэропортом в Вологде. Только благодаря поддержке областной администрации в сложных экономических условиях авиапредприятие сумело выжить и сохранить наиболее значимые аэродромы для самолетов Як-40 — в Вологде, Великом Устюге, Кичменгском Городке, Вытегре, а также две вертолетные площадки, расположенные на бывших аэродромах Нюксеница и Тотма.

Авиация для нашей области необходима. Жители некоторых ее районов вынуждены добираться до областного центра на автобусе, а это больше десяти часов. Проблемы сохранения авиапредприятий и аэропортов назрели давно, и вопросы, затронутые в статье «У критической черты», требуют немедленного решения. Иначе на гражданской авиации в российских регионах можно поставить крест.

До отмены в Налоговом кодексе РФ льгот по налогам на земли аэропортов проблема имущественно-земельных отношений для нашего предприятия остро не стояла. Предприятие было освобождено от земельного налога, арендная плата за федеральное имущество была невысокой. Но мы предвидели, что рано или поздно эти проблемы возникнут. И с 2001 года (сразу же после введения Земельного кодекса РФ) постоянно поднимали вопросы земельных отношений перед различными органами Росавиации и Росимущества. Но в ответ получали отписки, различные распоряжения и запросы, все более запутывающие суть дела.

Необходимо было привести землепользование в соответствие со сложившейся обстановкой и потребностями авиапредприятия с учетом безопасности полетов. Но любое изменение границ земельных участков, даже незначительное, автоматически ведет к бессрочному (постоянному) пользованию и арендным отношениям с установленной в муниципальных образованиях арендной платой, значительно превышающей 1,5%.

Далее: на землях аэропортов расположены объекты других организаций, занятых в авиационной инфраструктуре (региональная поисково-спасательная база, Вологодский центр ОВД, метеоагентство и т.п.), но налог на землю платит только ОАО «Вологодское авиационное предприятие». Как разделить землю аэропорта? Как будет производиться оплата земель общего пользования? Что делать с землями, не участвующими в авиационном производстве? Арендная плата за неиспользуемые земли ложится тяжелым бременем на наше предприятие.

Необходимо решить вопрос перевода земель, занятых объектами гражданской авиации, с земель поселений в земли транспорта. А кто будет заниматься разделением земельных участков аэродромов и кто должен оплачивать расходы на землеустроительные работы (территориальное управление Росимущества или авиапредприятие)? Наконец, какова будет арендная плата за землю? По вопросам предоставления льгот по оплате аренды земли были направлены письма в Законодательные органы области, муниципальных образований, а также проведены встречи с главами муниципальных образований и законодательных органов, но только в двух районах были предоставлены незначительные льготы. Поэтому ставки на землю должны устанавливаться централизованно, их величина должна быть минимальной. Местной власти нужно предоставлять право только полной отмены этих ставок или их снижения. Решать нужно и вопросы списания федерального имущества, не используемого авиапредприятием, и даже находящегося за пределами нашего землепользования, но числящегося в договоре аренды федерального имущества. Мы провели независимую экспертизу стоимости списываемого имущества, но территориальное управление по федеральному имуществу не дает разрешения на его списание под предлогом, что в стоимость не включена рыночная стоимость земли под ним.

По всем этим вопросам нет позиции государственных органов, и мы вынуждены заниматься земельными отношениями на свой страх и риск. Авиапредприятие по состоянию на 1 января 2006 года имело земли под

аэродромами 563 га с кадастровой стоимостью более 104 млн руб. Налог и арендная плата за земельные участки составили более 1,5 млн руб. за год.

В 2003 году комитетом по управлению имуществом Вологодской области, а в дальнейшем территориальным управлением федерального агентства по управлению федеральным имуществом было начато проведение землеустроительных работ по аэродромам для разграничения государственной собственности на землю. Но оно так и не закончено. Землей под аэродромами по-прежнему распоряжаются главы муниципальных образований. На землях аэродромов Тотьмы и Нюксеница уже строятся малоэтажные жилые дома и коттеджи, а арендная плата за земельные участки под вертодромами и складами ГСМ для авиапредприятия составляет в Тотьме 7% от кадастровой стоимости, а в Нюксенице 58%.

Территориальным управлением федерального агентства по управлению федеральным имуществом по Вологодской области арендная плата за федеральное

имущество (ВПП) в 2006 году увеличена в 21 раз (с 8564 руб. до 177336 руб. в год).

Чтобы сократить все более возрастающие расходы на землю ОАО «ВАП» вынуждено заниматься оформлением в аренду земельных участков только под объектами своего предприятия. Это дает возможность значительно сократить арендную плату, а другим организациям авиационной инфраструктуры заниматься оформлением земельных участков под своими зданиями и сооружениями и оформлять в собственность свои объекты.

Оформление земельных дел требует значительных денежных затрат и занимает длительное время. От межвания земельных участков до регистрации договоров аренды проходит два года. Точечное разделение земельных участков аэропортов не решает в полной мере проблем имуществом-земельных отношений. Это может дать повод главам муниципальных образований использовать земли аэропортов в других целях.

Для упорядочения имуществом-земельных отношений в аэропортах необходимо немедленно принять закон о передаче региональных аэропортов и аэропортов МВЛ в областную собственность, на законодательном уровне плата за аренду под объектами различных землепользователей авиационной инфраструктуры должна быть принята на уровне не более 0,075%. Земли под объектами федеральной или областной собственности не должны облагаться арендной платой. Необходим механизм резервирования земельных участков, не используемых в настоящее время в производственной деятельности, но дающих в будущем возможность проведения реконструкции аэропорта. Эти земли также не должны облагаться арендной платой.

Надо разработать механизм и определить законодательно перевод земель поселений в земли транспорта (занятые объектами авиации). Или арендная плата за земли поселений не должна превышать арендной платы за земли транспорта. Нужен и механизм оплаты за земельные участки на аэродроме различными землепользователями.

И последнее: считаем, что при передаче авиапредприятий и их федерального имущества в областную собственность нельзя разделять их на аэропорты и авиакомпания. Если это сделать, то летать в аэропорты МВЛ будет некомфортно. Выполнять рейсы протяженностью в один час с регулярностью один-два раза в неделю желающих не найдется. Усложнится финансирование авиации из местного бюджета, так как кроме аэропортов придется дотировать и социально-значимые авиационные перевозки.

Юрий ПАВЛОВИЧ,
генеральный директор

ОАО «Вологодское авиационное предприятие»

75th ANNIVERSARY OF NOVOTEL

ЮБИЛЕЙ НОВОТЕЛЬ
МОСКВА ЦЕРЕМЕТЬЕВО

22-28 АПРЕЛЯ

ОКУНИТЕСЬ В АТМОСФЕРУ
КУЛЬТУР РОССИИ И ФРАНЦИИ.

Выставка живописи,
художников и музыки Моцарта,
концерт русской классической музыки и
музыкантов шоу в ресторане Котте Жардин.

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ
К ЗАХВАТЫВАЮЩЕМУ
ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ДВУХ КУЛЬТУР,
ТАКИХ РАЗНЫХ, ТАКИХ БЛИЗКИХ.

NOVOTEL

tel: +7 (495) 634 10 00, fax: +7 (495) 634 10 02/04, E-mail: novotel.moscow@novotel.ru, www.novotel.ru

В мартовском (№3, 2007 г.) номере «Гражданской авиации» была опубликована статья «Получит ли Bombardier самарскую прописку?». В ней повествовалось о намерении владельца «Базового элемента» Олега Дерипаски перенести производство самолета Dash 8 Q300 на самарский завод «Авиакор». Редакция получила множество откликов на эту статью. Публикуем одно из мнений.

А СТОИТ ЛИ ОВЧИНКА ВЫДЕЛКИ?

По моему мнению, с технической точки зрения эта затея невыполнима. Я даже не уверен, что инициаторы задуманного проекта реально представляют себе, с чем именно им придется столкнуться. Кстати говоря, когда на «Авиакоре» готовились к запуску в серию Ан-140, мне приходилось там часто бывать и я имел возможность наблюдать, как «новые русские» с «Сибирского алюминия» вынимали сердцевину из руда корпусов, заливали новые полы, устанавливали новое оборудование и новую оснастку. Теперь придется делать то же самое. В случае если сделка с Bombardier будет заключена, то придется купить у канадцев и все чертежи, в частности, на оснастку, которую придется изготавливать в соответствии, естественно, с этими чертежами. Мы видели чертежи этой фирмы, и могу с полным основанием сказать, что это очень специфические чертежи, требующие соответствующего переосмысления и перевода в нашу систему. А сделать это можно двумя способами: либо перепроектировать в нашей системе, либо — полностью перейти на их систему. Но тогда возникает вопрос: какая в этом случае будет у нас метрология — двойная, какие средства измерения и т.п. Поверьте, предстоит

решить массу трудноразрешимых вопросов. Мы, работая над нашим проектом Superjet, с подобными проблемами постоянно сталкивались, решая, к примеру, какие нормы будем заказывать — наши отечественные, где это возможно, а где-то придется соглашаться на зарубежные. Иначе получается, что роль российской стороны сводится лишь к предоставлению корпусов, где будет размещено производство, на котором будут работать наши люди — проще говоря, это будет аутсорсинг. А все остальное предоставит канадцы. Что касается материалов, то если мы собираемся использовать их в конструктивных решениях Bombardier, то необходимо провести весь цикл квалификационных испытаний, в ходе которых надо будет доказать, что наши материалы имеют аналогичные характеристики, либо придется завозить их из Канады. Как видите, лицензионное производство западного самолета в России сопряжено с множеством проблем, решить которые в принципе вполне возможно, но есть ли в этом такая уж острая необходимость?

Игорь ВИНЮГАНЦЕВ,

ветеран авиа-представител по координации программ поддержки программы Airbus Superjet-100 (SBO) «Гражданские самолеты СРСА»



АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР МОСКОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ИНСТИТУТА

Лицензия АУЦ №00183
Сертификат авиационного учебного центра №018
Сертификат МАК №21



Авиационный учебный центр МАИ проводит языковую подготовку авиаспециалистов совместно с Мельбурнским Королевским Технологическим Университетом (RMIT), Австралия, по следующим программам:

- Квалификационное тестирование **RELTА**
- Многоуровневый курс «**Общий английский язык**»
(уровни: *beginner, elementary, pre-intermediate, intermediate, upper-intermediate, advanced*)
- Многоуровневый курс «**Общий английский язык авиационной направленности**»
(уровни 1–6 по шкале ИКАО)
- Фразеология радиосвязи на английском языке (для пилотов)
- Фразеология радиосвязи на английском языке (для авиадиспетчеров)
- Технический (авиационный) английский язык
- Курс переподготовки преподавателей АУЦ по методике преподавания авиационного английского языка

АУЦ МАИ проводит квалификационное тестирование **RELTА** (RMIT English Language Test for Aviation) для пилотов и специалистов ОВД на определение уровня профессионального владения английским языком по шкале ИКАО

AIRBUS продает самолеты, но потуже затягивает пояс

Что кроется за «Планом Power 8»?

Игорь ГРИГОРЬЕВ

22 марта авиакомпания «Аэрофлот-Российские авиалинии» подписала с европейской авиастроительной компанией Airbus Меморандум о взаимопонимании, предусматривающий поставку национальному российскому перевозчику 22 самолетов A350XWB. Таким образом, «Аэрофлот» наконец определился с выбором нового дальнемагистрального лайнера, первый из которых авиакомпания получит в 2014 году.

Не давая всесторонней оценки этому событию, все же отметим, безусловно, крупный успех Airbus в его многолетней деятельности по продажам своих самолетов в России. Особенно учитывая тот факт, что сегодня западноевропейская авиастроительная компания переживает далеко не лучшие времена своей истории.

В ПОИСКАХ РЕЗЕРВОВ

В конце февраля Airbus представил Европейскому рабочему совету план реструктуризации компании под названием Power 8 и одновременно объявил о формировании своей новой структуры производства и управления. За день до этого план был единогласно утвержден советом директоров концерна EADS.

Power 8 направлен на оптимизацию деятельности как Airbus, так и всего концерна в целом. Выполнение этого плана позволит эффективно решать серьезные проблемы, связанные с низким курсом доллара, возросшей конкуренцией, финансовой нагрузкой, вызванной задержками в поставках суперлайнера A380, а также с необходимостью привлечения инвестиций в будущем. План включает в себя широкий спектр мероприятий, направленных на значительное снижение издержек, преобразование существующей бизнес-модели компании, а также на дальнейшее развитие международной партнерской сети. Реализация плана позволит Airbus сосредоточить ресурсы в ключевых областях деятельности и ликвидировать неэффективные составляющие



существующей структуры. План Power 8 нацелен на обеспечение полной интеграции промышленных активов Airbus за счет создания межнациональных комплексных специализированных центров вместо национальных подразделений компании. Эти мероприятия будут последовательно проводиться в течение нескольких лет, и направлены на дальнейшее расширение сферы влияния Airbus.

В соответствии с этим планом руководство Airbus намерено приступить к претворению в жизнь программ, направленных на радикальное сокращение издержек и увеличение доходов компании. И резуль-

татом всех этих мероприятий должно стать повышение показателя EBIT — доход без учета налогов и оплаты процентов по кредитам — на 2,1 млрд евро, начиная с 2010 года, а также дополнительного притока денежных средств в размере 5 млрд евро в период с 2007 по 2010 годы. Значительное снижение расходов будет достигнуто за счет сокращения численности персонала компании на 10 тыс. человек. Включая сотрудников, временно нанятых на работу и работающих по субконтрактам. Для снижения накладных расходов и, в особенности, численности персонала в первом квартале нынешнего года потребуется 680 млн евро.

Главные акционеры EADS довольно единодушно поддержали План Power 8. Руководитель EADS и одновременно президент Airbus Луиз Галлуа хотя и отметил, что в минувшем году компания добилась превосходных показателей по поставкам и продажам самолетов, тем не менее дал понять, что «если мы не начнем действовать немедленно, будущее нашей компании окажется под вопросом. Мы все понимаем, что процесс реструктуризации должен проводиться в тесном взаимодействии с организациями, осуществляющими контроль за социальной сферой».

Финансовая отчетность компании за 2006 год содержит отрицательные показатели EBIT. А в связи с задержками поставок A380 компания уже начинает испытывать значительную потребность в денежных средствах. А ведь еще требуются солидные инвестиции для реализации существующих и перспективных программ, в особенности для программы A350XWB.

Ощутимый удар по Airbus нанесло падение курса доллара — всего за шесть лет это привело к снижению конкурентоспособности европейской компании по сравнению с Boeing на 20%. Самолеты Airbus на

80% производятся в европейской зоне, а потому падение курса доллара по отношению к евро неизбежно приводит к удорожанию «эрбасов». Как заметил Луиз Галлуа, «мы больше не можем себе позволить производить самолеты с затратами в евро, а продавать их по таким же, как у Boeing, ценам в долларах». Ему вторит финансовый директор EADS и Airbus Ханс-Петер Ринг: «В случае, если план Power 8 не будет реализован в кратчайшие сроки, рентабельность нашей компании резко снизится по сравнению с отраслевым уровнем в целом и не будет отвечать нашим ожиданиям. Это абсолютно неприемлемая ситуация, которая не может продолжаться долго».

В чем же конкретно заключается план Power 8, с претворением которого в жизнь Airbus связывает столь большие надежды на будущее?

Для снижения накладных расходов руководство компании решилось на крайне непопулярные и болезненные меры — в течение четырех лет провести постепенное сокращение десяти тысяч рабочих мест. В подразделении Airbus Deutschland намечено уволить около 3700 человек, в Airbus France — 3200, в Airbus UK — 1600, на центральном предприятии компании — около 1100 и в Airbus Espana — около 400. Из числа сотрудников фирмы, подлежащих увольнению, примерно пять тысяч временно принятые на работу или работающие по субдоговорам. Увольнение этих категорий начнется уже в ближайшее время. Такая же судьба постигнет и остальных пять тысяч человек, которые состоят в штате компании. При этом приоритет отдастся уходу по собственному желанию. Переговоры с сотрудниками, подлежащими увольнению, начнутся в ближайшее время. Заметим, что в настоящее время в Airbus работает примерно 57 тысяч постоянных сотрудников, еще 30 тысяч работают на предприятиях



компания в различных странах по субдоговорам.

При этом руководство Airbus не намерено прибегать к принудительному увольнению своего персонала. Однако если в течение предстоящих 12-18 месяцев достичь предусмотренного планом сокращения расходов не удастся, то будут приняты другие средства для выполнения намеченного плана. Причем Луи Галлуа вообще максимально смягчить социальные последствия предстоящих увольнений и действовать при этом в тесном контакте с профсоюзами. Кроме того, руководство намерено сохранить существующий баланс между странами, фирмы которых и создали Airbus.

Уже сейчас предприятия меры по радикальному сокращению затрат и жесткому контролю за расходованием средств. В частности, приостановлен набор новых сотрудников, заморожена зарплата руководителей компании на этот год, урезаны также расходы общего характера. Специалисты Airbus и концерна EADS совместно разраба-

тывают стратегию по использованию различных услуг и ресурсов.

В Power 8 включены модули, направленные на оптимизацию работы предприятий и обеспечение перехода к новой структуре. Так, цикл разработки нового самолета будет сокращен с 7,5 до 6 лет при одновременном внедрении эффективных процессов проектирования с привлечением партнеров на условиях распределения рисков. За счет проведения этих мероприятий производительность конструкторских подразделений должна повыситься на 15%. Введение принципов бережливого производства и проектирования на всех предприятиях компании поднимет, как планируется, общую производительность труда к 2010 году на 16%. Также наметено сократить затраты компании, связанные с поставками материалов для производства и консолидировать сеть поставщиков. Для увеличения денежных средств решено уменьшить объемы оборотного капитала и усилить контроль над расходами во всех подразделениях.

Концентрация на главных направлениях деятельности станет основой стратегии, принятой для создания семейства самолетов A350XWB. — компания определит, какие компоненты целесообразно производить самостоятельно, а что следует приобретать у сторонних поставщиков. Примерно 50% производства планера этого лайнера будет передано партнерам Airbus, работающих на условиях распределения рисков. Единовременные издержки составят 1,8 млрд евро, капитальные затраты — 600 млн евро, что в два раза больше, чем в рамках предыдущих программ.

Что касается международного партнерства, то Airbus намерен провести реструктуризацию своих предприятий и выбрать наиболее сильных партнеров для сотрудничества на долгосрочной основе. По словам г-на Галлуа, Airbus будет преобразован в предприятие с развитой сетью партнеров, и уже при разработке A350XWB будет использована новая бизнес-модель. «Наша компания, — подчеркнул он, —



передает значительный объем работ поставщикам первого уровня, что позволит эффективнее распределить инвестиции, риски и объемы работ. Мы создадим для этой программы консолидированную сеть поставщиков».

Руководство компании полагает, что иного пути в решении накопившихся проблем просто не существует. Airbus намерен продать часть своих заводов-поставщиков, отказаться от услуг некоторых субпоставщиков совсем, заменить их аналогичными предприятиями в Индии, Китае, Республике Корея или России.

Глава компании считает, что пришла пора определиться с концепцией партнерских отношений. Задел заказов обеспечивает компанию работой минимум на пять лет при сохраняющемся очень высоком спросе на «эрбасы». Сейчас компания приступила к реализации программы A350 и готова, по словам президента, разделить открывающиеся возможности с надежными партнерами. Как, очевидно, и риски. А в качестве одного из этих «надежных партнеров» Луи Галлуа хотел бы видеть российский авиационный сектор. И в этом, думается, нет ни малейшего преувеличения.

А ПОЧЕМУ БЫ НЕ В РОССИИ?

По заключению экспертов, из-за того, что доллар сейчас значительно дешевле евро, это неизбежно сказывается на стоимости продукции Airbus, производство самолетов которого практически все сосредоточено в европейской зоне. И в результате создание «эрбасов» обходится европейцам дороже, чем производство «бойнгтов» американской компании, которая все свои лайнеры производит в долларовой зоне или частично в странах, где национальная валюта стабильно привязана к американской. Понятно, что в конечном итоге получается так, что рентабельность



производства самолета у Airbus на треть ниже, чем у главного конкурента.

Выход из сложившейся ситуации напрашивается сам собой: перенести производство в страны с менее дорогой рабочей силой. И одним из наиболее привлекательных вариантов может стать Россия, имеющая высококвалифицированные кадры, богатые традиции в авиастроении и незагруженные производственные мощности.

Как мы уже отмечали, Airbus неоднократно пытался вовлечь российских авиастроительные предприятия в свои программы («ОАК: разбер перед взлетом», ГА, № 2, с.г.). Но ни в одной из них отечественный авиационный сектор на основе разделения рисков принять так и не удалось. Россия недвусмысленно дала понять своим западноевропейским партнерам, что если они действительно заинтересованы в сотрудничестве, то совсем неплохо бы перенести в нашу страну и производство «эрбасов». Другими словами, участвовать в программе лишь в качестве поставщика комплектующих России явно недостаточно.

Однако, подписанное 22 марта между «Аэрофлотом» и Airbus со-

глашение, предусматривающее приобретение российской авиакомпанией 22 самолетов A350XWB, как нам кажется, предоставляет российскому авиационному сектору, в лице ОАК, более конкретные возможности с нулевого цикла включиться в разработку и производство «эрбасов» нового поколения. Об этом, в частности, велась предварительные переговоры еще в конце декабря прошлого года в Тулузе между представителями EADS и ОАК. Сегодня перед российской авиастроительной корпорацией открываются новые вполне реальные перспективы принять участие в создании европейского самолета. К тому же Airbus предложил нашему авиационному пятипроцентное участие в программе A350XWB, что выражается весьма внушительной суммой.

Если ОАК по-деловому, конструктивно отреагирует на предложение европейских авиастроителей, то для Airbus это будет весомым подспорьем в осуществлении Плана Power 8. При этом ОАК получит реальный шанс, которым грех пренебречь: более глубоко интегрироваться в мировую авиастроительную индустрию. Выгода, думается, обещает быть обоюдной.]

«Трещать по швам» расписание не будет

Андрей ГОНЧАРОВ, Анна МАТРЕВА
разработчики системы «АЭРО»

Для бесперебойного и четкого управления авиапредприятиями обычно приходится решать три вопроса: как сделать так, чтобы план не расходился с фактом; как согласовать интересы разных подразделений; как получить достоверную и оперативную отчетность.

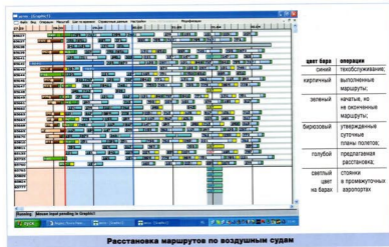
Как правило, страсти кипят вокруг создания, коррекции и контроля сезонного расписания — основного плана работы авиапредприятия. Расписание — дело непростое. В основе его создания лежат три основных принципа — эффективность загрузки парка воздушных судов, построение коммерчески выгодных маршрутов и, конечно, обеспечение безопасности полетов. Кроме того, надо согласовать с аэропортами график полетов, рассчитать возможности самолетного парка с учетом выполнения необходимых регламентных работ и возможностей авиационно-технических подразделений, численности летного состава и т.д.

Но вот расписание составлено, казалось бы, все задачи решены, можно расслабиться. Не тут-то было. Не успела высохнуть типографская краска, как начинается коррекция расписания. Кто-то из специалистов

авиакомпания неправильно спрогнозировал загрузку маршрутов, кто-то не запланировал длительную доработку по воздушным судам, либо какой-то аэропорт сдвинул слоты. Любая коррекция сезонного расписания вызывает волну нестыковок, и все это валом, каждый день и час, ложится на плечи сотрудников центра управления полетами.

Как избежать подобных проблем или, по крайней мере, максимально сократить их число? Какой инструмент может помочь устранить расхождения между планом и фактом? Как определить причины и виновников возникающих отклонений?

Нужна единая информационная система управления расписанием, отслеживающая и оперативно учитывающая все необходимые параметры. Система, помогающая различным структурным подразделениям авиакомпании говорить на одном языке и в режиме online видеть



влияние своих действий на деятельность других служб, принимать решения на основе единой логики. В этом случае можно использовать единые методы контроля и оценки ситуации, во всех службах компании вводить единые ключевые показатели (KPI/ISIC) и на основе данных такой программы вести расчет прямых затрат. Основной упор делается не на то, чтобы определить проблемы и в последний момент «вывалить» их в центр управления полетами. Задача системы в том, чтобы в

часки будет контролировать загрузку парка и возможность выполнения расписания.

Созданию и внедрению таких систем до недавних пор препятствовало то, что заказчиками их выступали, как правило, отдельные службы, а не авиапредприятие в целом, плюс целый ряд субъективных факторов. Между тем, за рубежом подобные информационные системы (AirOps, keops, Jeresson) используются давно и дают авиаперевозчикам хороший экономический эффект.



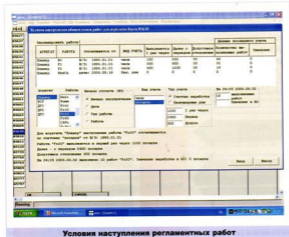
работе любого сотрудника компании не было ошибок, приводящих к сбоям. Если же проблемы все-таки возникают из-за внешних факторов (опоздание по метеословению, поломка и пр.), система автоматически рассчитывает новый вариант суточного плана полетов, позволяющей выполнить расписание имеющимся парком. Проблемы в системе должны устраниваться, а не копиться.

Словом, в центральной информационной системе должно учитываться все, что связано с составлением и коррекцией расписания. А именно: оценка его экономической эффективности, проверка возможности выполнения, график работы аэропортов и приходящие от них извещения об изменениях в режиме их работы (НОТАМ), график технического обслуживания воздушных судов, информация о плановой загрузке. Система должна в режиме реального времени обрабатывать информацию о фактическом времени прилета и вылета самолета по точкам маршрута, вести данные по длительности технологических графиков для разных типов воздушных судов и разных аэропортов. Любая новая информация, поступающая в такую систему, автоматиче-

ски вполне сопоставима с ними по функциональности, контролю возможных ошибок пользователей и визуализации сбойных ситуаций, по сервисному обеспечению, адаптируемости и цене ответственная информационная система «АЭРО», предназначенная для комплексного управления деятельностью авиакомпании. Она осуществляет перспективное, среднесрочное и оперативное планирование и контроль их выполнения. «АЭРО» позволяет оперировать минимумом самолетного парка и работает в реальном времени.

Программный комплекс системы состоит из ряда модулей. Например, ведения графика модернизации воздушных судов и справочной информации по аэропортам на основании поступающих от них сведений. Причем, конфликтные ситуации по закрытию аэропортов наглядно визуализируются. Есть в системе и модуль ведения электронных регламентов агрегатов воздушных судов (история и наработка агрегатов, благодаря чему автоматически рассчитывается график техобслуживания).

Модуль создания расписания позволяет формировать новые маршруты и записывать их в формате SSIM-



Условия наступления регламентных работ

файла. При этом задаваемые характеристики расписания контролируются на соответствие сводкам из аэропортов. Особую роль играет модуль модификации маршрута. Возмозженный в нем, дает возможность проводить любые изменения расписания. При этом система проверяет корректность проводимых модификаций с учетом имеющихся ограничений и автоматически устраняет возникающие конфликты, производя необходимые сдвиги времени вылета-прилета самолетов на последующих этапах маршрута. Данные об изменениях заносятся в журнал модификаций, где автоматически фиксируется их тип, причина и инициатор.

Модуль расстановки воздушных судов под рейсы работает с учетом расписания, технологических графиков их обслуживания, сроков проведения регламентных работ и графика ввода-вывода в эксплуатацию самолетов. Система автоматически расставляет воздушные суда под рейсы, минимизирует необходимые переуливания, определяет типы технологических графиков. Система «АЭРО» может эффективно использоваться для аэропортов с разнесёнными терминалами. Также оператору предоставляется удобный интерфейс перестановки маршрутов с одного воздушного судна на другое. Модуль обработки входящих телеграмм позволяет получать их, обрабатывать и применять в оперативном режиме (телеграммы MVTAD, MVTAR, DEP, ARR и их русифицированные аналоги). Результаты мгновенно визуализируются на диаграммах Гантта. Оценку точности выполнения основного расписания и причин его

сбоев дает модуль план-факт анализа. Система содержит еще два функциональных модуля — контроля коммерческой загрузки и передачи исходной информации.

Приведем несколько примеров взаимодействия данных, поступающих в базу системы из различных блоков. Предположим, задерживается поступление самолета с тяжелых форм регламента. Новые сроки вводятся в информационную систему «АЭРО», и она автоматически предлагает новое решение выполнения расписания имеющимся парком с минимальными отклоне-

ниями от утвержденного ранее плана.

Итак, скажем, самолет задерживается в одном из аэропортов многопелечного маршрута. Программа автоматически проведет модификацию времени вылета из последующих точек с учетом технологических графиков и режима работы аэропорта. При этом создаются необходимые телеграммы, которые в зависимости от настройки отправляет оператор, либо сама система. На диаграмме Гантта модифицированные маршруты выделяются цветом, система рассчитывает время прилета самолета в базовый аэропорт и контролирует возможность выполнения этим бортом следующего рейса. При возникновении конфликтной ситуации система дает оценку возможности ее решения за счет перестановки кольцевых маршрутов для бортов данного типа. Если решения найти не удастся, предлагается минимальная задержка. В результате расписание корректируется заранее, а не в последний момент.

Тестирование системы «АЭРО» специалистами одной из крупнейших российских авиакомпаний показало, что она дает сотрудникам разных служб возможность видеть всю картину в целом и учитывать специфику работы отдельных подразделений. Интегрировать систему в общее поле данных любой авиакомпании несложно. Программа не требует промежуточной переработки информации, а принимает данные из внешних источников в их стандартах. Результаты работы системы могут передаваться как во внешние информационные системы, так и в корпоративное хранилище данных.]

Хватает конкурентов и за кордоном

Российские грузовые компании обновляют парки, делая надежды удержаться на рынке

Игорь ГРИГОРЬEV

Подоже, специализированные грузоперевозчики, которые прежде выполняли лишь международные чартерные полеты и обслуживали потоки предпринимчивых «челноков», наконец-то начинают формировать систему грузовых перевозок на регулярных линиях. И неслучайно, что две главные российские грузовые авиакомпания, понемногу начинающие осваивать новые для себя рынки, недавно широко представили собственные концепции работы на перспективу.

ABC-BOEING: НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

12 марта Группа компаний «Волга-Днепр» подписала контракт в 1,4 млрд долл. с корпорацией Boeing о размещении заказа на пять дальнемагистральных грузовых самолетов Boeing 747-8 Freighter. Соглашением также предусмотрен опцион на приобретение еще пяти машин этой модели. Новые самолеты пополнят парк компании AirBridge Cargo — дочернего подразделения ГрК «Волга-Днепр». Поставка первого самолета в рамках этого контракта ожидается в феврале 2010 года, остальные поступят в парк в 2011-2013 годах. Опцион может быть реализован до 2015 года.

Не менее примечателен и второй контракт, заключенный между этими партнерами, — о резервном использовании самолетов An-124-100 в логистике производства новейшей модели Boeing 787 Dreamliner.

Решение о запуске программы регулярных грузовых перевозок созрело у руководства ГрК «Волга-Днепр» осенью 2002 года. Несмотря на то, что на рынке уникальных крупногабаритных грузов эта компания практически не имела себе равных в мире, цель вторгнуться на рынок регулярных грузоперевозок



не давала покоя этой компании. Уже очень заманчив этот рынок. Судите сами: если рынок уникальных сверхтяжелых грузов оценивается в 900 млн долл., а к 2020 году достигнет внушительной суммы в 3 млрд долл., то рынок регулярных грузоперевозок генерального груза неизмеримо завлекательнее — 50 млрд долл. Согласитесь, есть за что поломать копыта. А поскольку амбиций этой компании не занимать, то руководство Группы справедливо решило, что и дальше безропотно уступать конкурентам столь лакомый кусок авиагрузового бизнеса, и даже не поучаствовать в дележе этого пирога, было бы форменным преступлением. Тем более что по прогнозам в ближайшие 20 лет ожидается впечатливший рост грузовых перевозок.

Приводя аргументы в пользу регулярных авиагрузоперевозок, президент Группы Алексей Исайкин в качестве примера обычно приводит Cargolux Airlines. Эта авиакомпания из маленького Люксембурга, с населением всего-то около 370 тыс. человек, на своих 14 самолетах Boeing 747-400F умудряется ежегодно зарабатывать почти миллиард долларов. А место, занимаемое на мировом рынке российскими грузоперевозчиками, не в коей мере не соответствует их потенциальным возможностям.

Выступая на прошлогоднем авиафоруме «Крылья России», Алексей Исайкин отмечал, что если совокупная доля России в сегменте уникальных и негабаритных перевозок рамповыми самолетами пре-

вышает 75%, то на мировом рынке регулярных грузовых перевозок доля российских авиакомпаний крайне низка — 0,9%. И для ее увеличения требуется создать конкурентоспособный парк, органично сочетающий отечественную и не имеющую аналогов в России западную авиатехнику, а также организовать сеть грузовых хабов.

О том, насколько последовательно ГрК «Волга-Днепр» осуществляет поставленные цели, можно судить по амбициозным свершениям AirBridge Cargo (ABC), которая всего за три года сумела заставить о себе заговорить, установив прочные деловые связи с ведущими глобальными и региональными фрейт-форвардерскими компаниями. ABC безбоязненно взялась за новое для себя дело с намерением не много не мало добиться глобального перераспределения существующего в мире грузопотока из Азии в Европу и Америку. Повидно, что регулярные грузоперевозки имеют ряд кардинальных отличий от чартерного бизнеса, чем, собственно, успешно и занимается «Волга-Днепр». Поэтому менеджмент решил образовать отдельную компанию, которой предстояло стать первым российским грузоперевозчиком, выполняющим регулярные полеты на маршрутах между Азией и Европой.

Начав с двух самолетов Boeing 747-200F выпуска 1984 года, купленных на вторичном рынке у Alitalia, ABC довела число «грузовиков» этой модели до четырех. Уже в

марте ожидается приход в парк еще двух самолетов, а в ноябре — трех «боннигов» новейшей версии «747-400ERF» грузоподъемностью 118 т, их компания берет на условиях операционного лизинга. С февраля 2010 года начнутся поставки «747-8F», который может брать на борт груз в 139 т.

Постоянно развивается и маршрутная сеть ABC. В настоящее время самолеты компании регулярно летают в западном направлении в аэропорты Франкфурта, Амстердама и Люксембурга, на востоке — в Нагоя (Япония) и в три ключевых пункта Китая — Пекин, Шанхай и Гонконг. В качестве хаба используется Красноярск, из которого расходятся европейские и азиатские маршруты ABC. С приходом новых дальнемагистральных самолетов, прежде всего «четырёхсоток», маршрутная сеть значительно расширится за счет кроссполярных трасс. В ноябре планируется начать полеты в Канаду и США. В качестве вариантов рассматриваются Монреаль и Торонто в Канаде и Хьюстон — в Штатах. Именно с Хьюстоном компания связывает главные свои надежды, поскольку этот город на Юге США является основным экспортером оборудования для нефтегазовой отрасли, которое наиболее востребовано в России. Несмотря на то, что из Хьюстона на «Русланах» уже доста-

валось крупногабаритное оборудование, существует большой грузопоток, связанный с нефтегазовой индустрией, который перевозится регулярными рейсами.

Впрочем, бизнес-схема развития парка ABC предусматривает эксплуатацию смешанного парка самолетов — трансконтинентального «747» различных модификаций (здесь все ясно, и план четко разработан на несколько лет вперед) и самолет для коротких линий, который по фидерным маршрутам должен доставлять грузы к хабовым центрам. Больше всего для этой цели подошел бы Ту-204-100С, но с его серийным производством возникло немало трудностей. Об Ан-148 в грузовом варианте пока можно говорить чисто теоретически, а самолет для фидерных линий компании требуется уже сейчас. Рассматриваются и западные аналоги, так что окончательное решение будет зависеть от способности отечественного авиапрома вовремя предоставить нужный ABC продукт.

Короче говоря, с пополнением своего парка новыми экономичными самолетами ABC связывает большие надежды, не сомневаясь, что заставит старожилы регулярно рынка грузоперевозок с собой считаться.

На вопрос, каким образом столь дорогостоящая сделка будет профинансирована и откуда «Волга-

На вопрос, каким образом столь дорогостоящая сделка будет профинансирована и откуда «Волга-Днепр» возьмет средства на это, Алексей Исайкин (крайний справа) не без юмора ответил: «Из тумбочки наших заказчиков»



Днепр» возьмет средства на это, Алексей Исайкин не без юмора ответил: «Из тумбочки наших заказчиков». Дескать, мы привыкли опираться на результаты собственного бизнеса и от этой привычки не намерены отказываться. Но как быть с таможенными пошлинами, установленными на импортную технику, которая вместе с НДС составляет около 40 процентов от стоимости самолета? По словам руководства компании, бизнес-модель предусматривает использование России в качестве базовой точки для связи с другими странами. Поэтому существуют таможенные режимы, которые позволяют эксплуатировать эти самолеты, не имеющие к тому же отечественных аналогов, без выплаты таможенных платежей. Ну а регистрировать купленные самолеты где-нибудь в Багаме российским перевозчикам приходится потому, что западные инвестиционные и лизинговые компании заинтересованы в том, чтобы их вложения не пропали в случае каких-то форс-мажорных ситуаций — ведь Россия пока так и не присоединилась к Кейптаунской конвенции.

Что же касается второго контракта, заключенного с Boeing, — о резервном использовании Аи-124-100 в логистике производства лайнера 787 Dreamliner, то этот контракт важен с различных точек зрения. Прежде всего, один из гигантов мирового авиастроения заключил контракт на использование «Русланов» по гарантированному долгосрочным заказам — ведь соглашение будет действовать в течение всего жизненного цикла программы «787». Таким образом, «Русланы», которые уже прекрасно зарекомендовали себя в чартерных перевозках негабаритного груза, переходят в финансово более стабильную и менее подверженную различным рискам категорию. Несмотря на то, что американцы

для транспортировки узлов и компонентов на линию окончательной сборки в Эверетт построили специальный «грузовик» — LSF, также наше «Русланы» станут большим подспорьем в этой программе.

...А «АЭРОФЛОТ» ПРЕДПОЧИТАЕТ MD-11

19 декабря минувшего года самолет «Аэрофлот-Карго» выполнил первый рейс под своим флагом по маршруту Москва-Гонконг. А в марте эта авиакомпания осуществила первые регулярные грузовые рейсы по маршруту Москва-Хабаровск и Москва-Новосибирск. Самолеты DC-10-40F будут выполнять по одному рейсу в неделю в Хабаровск и по два — в Новосибирск. В дальнейшем предполагается увеличить частоту полетов в Новосибирск до пяти еженедельных рейсов, а в Хабаровск — до трех.

Внутренние регулярные грузовые авиарейсы — это новый вид бизнеса, не имеющий аналогов в России. Если прежде в Новосибирске и Хабаровске подразделение грузовых перевозок «Аэрофлота» при полетах между Европой и Азией выполняло только технические посадки, то теперь перевозки грузов в эти пункты выполняются на регулярной основе. Кроме того, компания рассчитывает организовать фидерную сеть по доставке грузов в близлежащие пункты, используя также железнодорожный и автотранспорт.

С этой целью компания планирует открыть новый региональный хаб в Хабаровске и приступить к дальнейшему развитию существующего хаба в Новосибирске. Маршрутная сеть будет пролетать из Хабаровска через Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Якутск, Магадан, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск и Владивосток. Из Новосибирска — через Омск, Томск, Кемерово, Новокузнецк, Барнаул, Красноярск и Иркутск.

В настоящее время «Аэрофлот-Карго» располагает четырьмя «грузовиками» DC-10-40 грузоподъемностью до 65 тонн, которые прежде находились в парке «Аэрофлота». Их провозные емкости позволяют транспортировать и крупногабаритные грузы. Но главные свои надежды компания связывает с тремя MD-11 — дальнемагистральными самолетами, способными перевозить до 91 тонны груза. Эти самолеты компания берет в операционный лизинг у Boeing Capital. По словам гендиректора «Аэрофлот-Карго» Андрея Горяшко, эти машины обеспечат заметное увеличение провозных возможностей для перевозки грузов из Европы в Японию и Республику Корея. Достаточно сказать, что когда первый MD-11 начнет совершать по три еженедельных рейса в эти страны, грузовые емкости компании увеличатся на 90 тонн в неделю на каждом направлении — в целом на 180 тонн. Две другие машины этой модели будут введены в эксплуатацию также в нынешнем году. Концепция «Аэрофлот-Карго» заключается, как пояснил Андрей Горяшко, в том, чтобы оперировать меньшими емкостями, но большими частотами.

В середине сентября, когда в парке появятся второй MD-11, «Аэрофлот-Карго» откроет регулярные полеты в США. Без преувеличения, это станет этапным событием для российских грузооператоров. Полеты будут осуществляться по линии Trans Pacific по маршруту Хабаровск—Анкаридж—Чикаго—Анкаридж—Хабаровск. Причем, новый рейс, который будет выполняться дважды в неделю, планируется совместить с существующей сеткой регулярных маршрутов из Европы в ЮВА — в Хабаровск самолет приходит из Гонконга, а из Хабаровска летит в Сеул.

Несколько лет назад «Аэрофлот» сделал акцент на перевозку грузов на борту рейсовых пас-

сажирских самолетов. Обладая разветвленной сетью международных маршрутов для перевозки пассажиров и располагая изрядными провозными мощностями в грузовых отсеках своих авиалайнеров, «Аэрофлот» имел все основания надеяться на развитие рынка трансфертных перевозок, особенно между европейскими и азиатскими пунктами. Однако впоследствии в перевозках грузов на пассажирских самолетах возникли проблемы. Так, замена A330 и «737-300» на семейство A320 привела к понижению уменьшению провозных емкостей примерно на 40%, поскольку в эти аэробусы, кроме багажа пассажиров, груз поместить нельзя. Следовательно, ту прежнюю линию, которую в «Аэрофлоте» последовательно проводили в течение нескольких лет, пришлось менять, учитывая снижение трансфертных операций в базовом аэропорту «Шереметьево».

В феврале «Аэрофлот-Карго» получила от китайских властей свидетельство эксплуатанта CSAR-129 как иностранный авиаперевозчик, поскольку до того времени полеты выполнялись под флагом материнской компании. Тем самым была завершена сложная и многоступенчатая процедура сертификации. Этот документ подтвердил полное соответствие дочерней авиакомпании международным требованиям в отношении высоких стандартов безопасности и качества полетов. В начале марта начались полеты из Москвы в Сеул, пока еженедельно, а в дальнейшем частота увеличится до 4-х рейсов в неделю.

...Итак, две российские авиакомпании начинают активно вторгаться на тот рынок, который прежде был для них фактически недостижим. И естественно напрашивается вопрос: сумеют ли они, с повятым энтузиазмом рванувшись на завоевание очень соблазнительного рынка регулярных грузоперевозок, устоять

на нем и не начать конкурировать между собой? Ведь этот рынок далеко не бездонный. Что касается азиатского рынка грузоперевозок, то в настоящее время он переживает спад, который в первую очередь объясняется перенасыщенностью провозных мощностей. В частности, появилось много новых китайских перевозчиков, которые без особых церемоний врываются на рынок, имея 5-6 новейших «747». Очень агрессивно ведут себя и корейские авиакомпании.

По мнению гендиректора AirBridge Cargo Дениса Ильина, конкуренция с «Аэрофлот-Карго»



Концепция «Аэрофлот-Карго», считает генеральный директор компании Андрей Горшко, заключается в том, чтобы оперировать меньшими емкостями, но большими частотами

существует только на российском рынке, на котором, впрочем, сейчас вполне достаточно места и для аэрофлотовцев, и для АВС. А вот на зарубежных рынках конкуренты совсем другие, и их хоть отбавляй. — Cargolux, Lufthansa Cargo, Cathay Pacific Cargo, Nippon Cargo Airlines, Air China Cargo и другие.

А разборки с «Аэрофлотом» на международных трассах, уверен Денис Ильин, ни к чему конструктивному не приведут. В то время пока российские перевозчики будут выяснять между собой отношения, а то и затевать рыночные свари, вместо того чтобы заняться реальной конкуренцией с зарубежными компаниями, те, естественно, не премнут такой благоприятной для них ситуацией воспользоваться. Хотя бы потому, что ресурсов для конкурентной борьбы у глобальных перевозчиков гораздо больше, чем у российских. Вот ведь пока наши пассажирские перевозчики занимались дележкой рынка, а же Lufthansa отхватила 25% пассажирских перевозок на Россию...

И в самом деле, неужели нашим грузоаэрофлотчикам не хватает конкурентов на мировом рынке, чтобы заняться соперничеством между собой? Вместо того, чтобы сообща противостоять экспансии зарубежных авиакомпаний.

«ВОЗДУШНЫЕ ГРУЗОВИКИ» ИДУТ НАРАСХВАТ

По прогнозу Boeing, ежегодный прирост грузоперевозок до 2024 года составит 6,2%. При этом наиболее бурный рост ожидается в Китае (10,6% в год) и на азиатских маршрутах (8,5%). А вот в Северной Америке и Европе темпы роста будут даже отставать от общемировых.

Что же касается парка специализированных грузовых самолетов, то к 2025 году он удвоится — с 1760 машин до 3530. Произойдет это за счет широкофюзеляжных самолетов средней (32-64 т) и большой грузоподъемности (свыше 64 т) — их количество увеличится с 47 до 64%. Доля узкофюзеляжных самолетов малой (менее 27 т) и средней грузоподъемности (27-54,5 т) снизится с 53 до 36%.

Прогноз Airbus несколько более умерен — европейцы полагают, что

в ближайшее двадцатилетие объем мировых грузовых перевозок (в тонно-километрах) будет возрастать на 6% в год, что потребует поставки 3580 воздушных «грузовиков». Причем лишь 800 единиц, или 22% от этого числа, будут новыми, а пополнение мирового парка будет происходить в основном за счет конвертации пришедших с вторичного рынка пассажирских и грузопассажирских авиалайнеров.

Потребность мировой индустрии воздушных перевозок в пассажирских и грузовых самолетах сверхбольшой вместимости Airbus оценивает в 1660 единиц на сумму 503 млрд долл. — 20% от общей стоимости всех прогнозируемых к поставке новых самолетов в предстоящие 20 лет. Потребность в крупных грузовых самолетах с коммерческой нагрузкой свыше 120 т составит около 400 единиц.

Таким образом, если среднегодовые темпы роста окажутся на уровне 6%, то тогда в течение предстоящих 20 лет перевозки увеличатся без малого в три раза. Однако даже если и Boeing, и Airbus ошибаются, и рост не превысит, скажем, 3,5% в год, то и в этом случае грузоперевозки, по меньшей мере, удвоятся. Несложный анализ наводит на мысль, что прогнозируемый основными конкурентами рост грузоперевозок на ближайшее двадцатилетие неизбежно приведет к увеличению парка грузовых самолетов, несмотря на стагнационные процессы в отрасли, наблюдаемые с 2000 года.

Любопытно, что аналитики весьма авторитетной компании Air Cargo Management Group вовсе не считают предполагаемый ежегодный рост грузоперевозок в 6% чрезмерным. К тому же он уже наблюдался в 2002 году, вследствие чего перевозчики смогли компенсировать потери предыдущего года.

Кроме того, заметная тенденция авиакомпаний к приобретению более вместительных «грузовиков»

с большим суточным налетом дает основания для подобных благоприятных прогнозов. Поэтому заключение ASMG о том, что мировой парк грузовых самолетов увеличится более чем вдвое — с 1656 до 3675 единиц — представляется, на наш взгляд, вполне реальным.

Наиболее высокий спрос на новые грузовые самолеты — более половины всех заказов — ожидается в классе самолетов большой грузоподъемности. На их приобретение перевозчикам придется потратить примерно 2/3 всей суммы, которую авиакомпания выложит за грузовые самолеты. Объем мировых грузоперевозок (в тонно-километрах) будет возрастать быстрее, чем пассажирских, — на 5,9% в год. Это потребует поставки более 700 новых самолетов и переоборудования 2400 эксплуатируемых авиалайнеров в грузовой вариант.

Следовательно, подытоживает ASMG, при 6-процентном ежегодном росте грузоперевозок и необходимости замены устаревших самолетов на новые нужно дополнительно еще 3100 машин — в среднем по 155 «грузовиков» в год. Впрочем, этот прогноз, пожалуй, излишне оптимистичен, но даже если ежегодный рост составит 3,5%, то к 2024 году дополнительно понадобится не менее 1675 самолетов — примерно по 85 в год.

Как отмечалось, парк грузовых самолетов в основном будет пополняться за счет конвертируемых в грузовой вариант пассажирских версий. Сегодня около находящихся в эксплуатации «грузовиков» переоборудованы из пассажирских и грузопассажирских самолетов. И тенденция достаточно устойчива.

В первую очередь это касается сегмента узкофюзеляжных самолето-

Если рынок уникальных сверхтяжелых грузовых перевозок оценивается сегодня в 900 млн долл., а к 2020 году достигнет внушительной суммы в 3 млрд долл., то рынок регулярных грузовых перевозок неизмеримо завлекательнее — 50 млрд долларов.

Очевидно, что ожидаемый спрос на грузовые самолеты будет вызван увеличением валового национального продукта и соответственно ростом рынка и необходимостью замены устаревшей авиатехники. В настоящее время парк составляет около 700 узкофюзеляжных самолетов ранних выпусков («707», «727», DC-8 и DC-9) и примерно 300 широкофюзеляжных («747-100/200», DC-10). К тому же многие из этих машин находятся в эксплуатации более 30 лет. Около половины из них уже в ближайшие пять лет подлежат замене и свыше 80% — в течение десятилетия. Для их замены в последующие 20 лет потребуются 1100 «воздушных грузовиков».

которые в основном используются для региональных экспресс-перевозок.

Как правило, такому конвертированию подвергают самолеты, отлетавшие 15-20 лет. Наиболее подходящими для этой цели являются «737-300» и «757-200». После соответствующего переоборудования они еще могут прослужить до 2020-х годов. Подождал бы, впрочем, и «737-400», но пока эту модель экономически невыгодно трансформировать в грузовой вариант, поскольку ее остаточная стоимость еще достаточно большая. То же самое касается и семейства A320 — эти узкофюзеляжные воздушные суда слишком молоды для того, чтобы превращать их в «грузо-

янки». Правда, Airbus уже разработал программу конвертации пассажирских аэробусов семейства A320 в грузовые модификации. И в этой многообещающей программе Airbus предложил России роль лидирующего партнера, и в прошлом году совместная рабочая группа, в которую входят представители EADS и «Иркут», разработала технико-экономическое обоснование этого проекта.

А вот в сегменте широкофюзеляжных грузовых самолетов средней грузоподъемности (от 32 до 64 т) Airbus имеет существенное преимущество перед Boeing. Достаточно назвать программу производства A300-600 для трех крупнейших экспресс-перевозчиков — FedEx, UPS и DHL. На своем предприятии в Дределе концерн EADS развернул широкую программу по конвертации самолетов A300B4,

израильская компания IAI, получив сертификат, занимается конвертированием «767-200» и вместе с Boeing подумывает над тем, чтобы заняться трансформированием более вместительных пассажирских «767-300» в грузовые. К тому времени остаточная стоимость этой модели снизится настолько, что будет выгодно переоборудовать ее в грузовую версию.

Ну а уж в сегменте широкофюзеляжных самолетов большой грузоподъемности (свыше 64 т) Boeing доминирует безоговорочно. И, по-видимому, лидировать будет до выхода на трассы A380F, поставки которого задерживаются почти на два года. В мире сейчас летает около 280 грузовых «747», из которых примерно сотня «747-400F», которые продолжают пользоваться большим спросом. К тому же очень удобным для конвертирования счи-

тываете выпускаемой модели «747-400». И ведь не прогадал: один из ведущих азиатских грузоперевозчиков Cathay Pacific Cargo вместе с другим авиакомпаниями региона разместила заказ на более чем 24 переоборудованные машины. Эти работы будут производиться в Китае, на предприятии Таесо в Ксиане.

Два года назад Boeing начал предлагать заказчикам грузовую версию «777». Первые поставки запланированы на конец будущего года — это будет переоборудованная версия «777-200LR». По грузоподъемности машина на 10% уступает «747», зато обладает лучшей экономичностью. Совсем не исключено, что в отдаленной перспективе некоторую часть грузового рынка оттянут на себя A330-200. Но это произойдет не раньше, чем через десяток лет, когда остаточная стоимость этих аэробусов позволит превратить их в грузовые версии.

Однако существует определенный сектор рынка грузовых перевозок, который вполне успешно обслуживается турбовинтовыми самолетами. Если прежде для этой цели использовались старые 30-70-местные машины (Fokker F-27, Convair 580/640, Shorts 330/360), то теперь разработаны программы переоборудования для ATR 42/72, BAe ATP, EMB-120 и Saab 340. Аналогичная программа предусмотрена и для F 50. Совместное предприятие Alenia Aeronautica — EADS постоянно увеличивает число конвертируемых самолетов ATR 42 и ATR72. А фирма American Ultracraft работает над созданием своего самолета FF-1080, который предназначается для доставки грузов по фидерным маршрутам к узловым базам.

По мнению аналитиков, в течение последующих двадцати лет из-за увеличения объемов грузоперевозок и для замены устаревших самолетов потребуются несколько сотен турбовинтовых самолетов грузоподъемностью 2,2-9 тонн.]

По прогнозу Boeing прирост грузовых перевозок до 2024 года составит 6,2%.

Наибольший прирост ожидается в Китае (10,6% в год) и на азиатских маршрутах (8,5%).

Что касается парка специализированных грузовых самолетов, то в 2025 он удвоится — с 1760 до 3530 машин. Произойдет это за счет широкофюзеляжных самолетов средней (32-64 т) и большой (свыше 64 т) грузоподъемности. Их количество увеличится с 47 до 64%. Доля узкофюзеляжных самолетов малой (менее 27 т) и средней (27-54,5 т) грузоподъемности снизится с 53 до 36%.

A300-600, A310-200 и A310-300 в грузовые.

Значительно более скромными выглядят успехи Boeing с «767», хотя долгосрочные прогнозы использования этой машины в грузовом варианте достаточно благоприятные. Американцы разработали программу переоборудования своих авиалайнеров этой модели совместно с фирмой AeronaVali. А

тается MD-11. По прогнозам, к 2010 году в эксплуатации будут находиться примерно 300 «747F» и 150 MD-11. Тогда как противостоять им будет — и это в лучшем случае — не более двух дюжины A380F. А через несколько лет придет пополнение в виде сотни авиалайнеров «747», главным образом, модели «-200». Несколько лет назад Boeing запустил программу конвертации и

Аэроплан не только для богатенького Буратино, или деловой подход к деловой авиации

Говорят, у султана Брунея сто личных самолетов. Он богат, ему можно. По сравнению с ним Россия «бедная», поскольку у нас всего полсотни частных и корпоративных самолетов класса «бизнес-джет». Но это лишь видимая часть айсберга. На деле же родное Отечество демонстрирует мировому авиационному сообществу чуть ли не самый высокий рост деловых перевозок, хотя явление это для России сравнительно новое. Рассказывает Президент Национальной ассоциации деловой авиации России (НАДА) Владимир Лебедев.

Действительно, спрос соотечественников на услуги деловой авиации год от года увеличивается. Считается, что этот показатель очень четко характеризует состояние экономики страны — если она на подъеме, на «взлетный режим» выходит и деловая авиация. Хотя, конечно же, говорить, что в этой сфере перевозок в России проблем нет, нельзя. Есть — и немалые, но о них — позже. Вначале — о термине «деловая авиация».

Согласно документам Европейской ассоциации бизнес-авиации (ЕВАА), бизнес-авиация — «это сектор авиации, относящийся к воздушным судам, эксплуатируемым или используемым компаниями для перевозки пассажиров и багажа (груза), а также как дополнительный инструмент ведения бизнеса, в котором выполняются полеты, в основном, не предназначенные для общественного использования. При этом уровень подготовки пилотов бизнес-авиации должен быть не ниже «коммерческого пилота» (CPL) с правом выполнения полетов по приборам».

Это определение практически полностью совпадает с формулировкой Американской ассоциации бизнес-авиации (НБАА), что свидетельствует о высокой степени гармонизации нормативных документов, которыми руководствуются зарубежные участники рынка деловой авиации.

Владимир Лебедев:
— Самый беглый анализ в сравнении с европейским и мировым опытом позволяет сделать вывод — в России деловой авиации «как бы и нет»

В Воздушном кодексе Российской Федерации деловая авиация одновременно присутствует в двух сегментах: в коммерческой авиации и в авиации общего назначения (АОН), имея при том те же характерные особенности, которые присущи для западной бизнес-авиации. Однако деление отечественной гражданской авиации по коммерческому признаку и несовершенство системы нормативных документов, регламентирующих деятельность отечественных операторов деловой авиации, как раз и являются источниками большинства проблем. Вывод — деловая авиация России может и должна руководствоваться теми же принципами, стандартами и технологиями, что и зарубежная бизнес-авиация.

Каков же уровень развития деловой авиации в России? Самый беглый анализ в сравнении с европейским и мировым уровнем позволяет сделать еще один вывод — в России деловой авиации «как бы и нет». Официально зарегистрированы всего около 15 операторов, эксплуатирующих в общей сложности порядка 50 воздушных



судов. Двенадцать из них иностранного производства. Средний возраст самолетов деловой авиации, парк которых в основном сформирован на базе Ту-134, Як-40 и Як-42, составляет восемнадцать-двадцать и более лет. В то же время парк воздушных судов бизнес-класса в Европе насчитывает 2800 единиц при среднем возрасте восемь лет (официальные данные ЕВАА). В США более девяти тысяч воздушных судов бизнес-класса.

Правда, объективности ради отмечу, что средний возраст воздушных судов, используемых для деловых авиалиний во всем мире, также составляет восемнадцать лет. Но, в отличие от российских, они изначально были спроектированы и произведены как воздушные суда делового класса с соответствующими характери-

чем неуклонно продолжает сокращаться. По моим личным и, признаюсь, довольно пессимистичным оценкам правильно было бы ориентироваться на оценку в 4-5% от текущего объема рынка. Все идет к тому, что мы «по-степенно уступаем небо России» иностранцам.

Впрочем, вернемся к анализу официальной статистики отечественной деловой авиации. Давно уже не секрет, что как по объективным, так и по субъективным причинам большое число воздушных судов административного класса, владельцами которых де-факто являются российские физические и юридические лица, имеют иностранную регистрацию, базируются и обслуживаются за рубежом. Там же, естественно, платятся налоги, зарплата авиационному персоналу. Другими словами, эти воздушные суда являются составной частью зарубежной, прежде всего, европейской деловой авиации.

По экспертным оценкам из числа приближается к 350. Причем, только за два последних года количество самолетов, приобретенных за счет средств российских заказчи-

ков, составляет порядка ста штук! По неофициальным сведениям, на ведущих авиазаводах мира россиянами уже размещены заказы на приобретение воздушных судов бизнес-класса различного типа вплоть до 2010 года от 70 до 200 штук. Кроме того, наступил бум покупки вертолетов зарубежного производства (Eurocopter, Robinson). Отечественные интересанты приобретают 6-8 вертолетов в месяц.

Невольно возникают вопросы риторического порядка: сколько из них официально регистрируется в Российской Федерации, сколько летает в воздушном пространстве России и на каком основании, когда отечественная промышленность будет способна производить авиатехнику подобного класса? Но на риторические вопросы, как известно, ответов не бывает.

Все, о чем говорил, пусть даже и в негативных тонах, свидетельствует не только о предельно высоком потенциале развития российского рынка деловой авиации, но и о насущной необходимости его регулирования. Ведь все большее число владельцев воздушных судов административного класса стремится расширить географию их применения, максимально полно использовать в качестве «летающего офиса» для более эффективного ведения своего бизнеса, нежели в качестве «дорогой игрушки».

Еще раз подчеркну, что одной из основных причин, препятствующих регистрации и использованию этого парка воздушных судов в качестве российских, является несовершенство законодательной и нормативной базы. Она, безусловно, должна соответствовать международным стандартам и рекомендуемой

По количеству самолето-вылетов деловой авиации (в среднем в год от 40 до 50 тысяч по России) мы колоссально отстаем от Европы, где по итогам 2005 года эта цифра составляла 620 тысяч самолето-вылетов.

стиками, а не переделаны в последствии путем салонного тюнинга из обычных пассажирских самолетов.

Теперь посмотрим на состояние рынка деловых авиалиний в России. На протяжении 2002-2006 годов он динамично развивался с темпом 20-40% в год (различные цифры соответствуют различным экспертным оценкам). По мнению же экспертов нашей Ассоциации, ориентироваться надо скорее на осторожную оценку 23-25%. Для сравнения: рынок деловых авиалиний Европы растет с темпом 6% в год (данные ЕВАА) и считается одним из наиболее динамичных.

По количеству самолето-вылетов деловой авиации (в среднем в год от 40 до 50 тысяч по России) мы колоссально отстаем от Европы, где по итогам 2005 года эта цифра составляла 620 тысяч самолето-вылетов.

Существенный рост количества самолето-вылетов воздушных судов деловой авиации можно проиллюстрировать на примере аэропорта Внуково. Однако при пиковых нагрузках (до 100 самолето-вылетов в сутки) уже ощущаются ограничения пропускной способности аэропорта. Для справки. Общее число полетов деловой авиации в Московском аэроузле по итогам 2006 года составляет 20 тысяч, где доля аэропорта Внуково — 70%.

И снова вынужден обратиться к грустной для России статистике. Из-за небольшого количества операторов деловой авиации и даже с учетом отдельных чартерных рейсов, выполняемых крупными российскими авиакомпаниями, доля отечественных авиалиний на рынке деловых полетов, совершаемых на территории Российской Федерации, не превышает 10%. При-

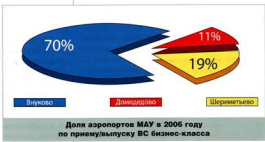
практике ИСАО. Проблема эта затрагивает интересы и влияет на результаты бизнеса всех отечественных операторов.

А далее — ничуть не менее значимые проблемы, которые никак не обойти, если всерьез заниматься развитием деловой авиации. Прежде всего это несовершенство структуры управления гражданской авиацией России, в которой практически не находится места АОН и деловой авиации. А игнорирование реальных и бесконтрольность в авиации всегда заканчивались тяжелыми последствиями, что и проявилось в серии катастроф с воздушными судами АОН и деловой авиации, особенно в последние два года.

К слову, в начале этого года представители Ассоциации и другие члены Межведомственной экспертной группы по проблемам АОН в порядке инициативы предложили создать в состав-

ной федерального законодательства иностранными операторами, своевременного выявления и пресечения «серого каботаж».

А несовершенство таможенной и налоговой политики, законодательства о собственности в отношении приобретения воздушных судов деловой авиации зарубежного производства? Неприсоединение Российской Федерации к Кейптаунской конвенции, законодательная



ве Миватранс России, Росавиации, Ространснадзора и Межгосударственного авиационного комитета отдела, специализирующиеся на вопросах авиации общего назначения, в том числе деловой авиации. Нет у нас и четких регламентов взаимодействия участников рынка деловых авиационных перевозок с авиационными властями по различным вопросам подготовки и выполнения полетов, а также авиационной инфраструктуры, необходимой для деятельности деловой авиации и АОН в целом и учитывающей их специфику. Не говорю уже о явно слабом уровне взаимодействия авиационных властей, Федеральной таможенной, Федеральной налоговой, Пограничной и других причастных федеральных служб по вопросам контроля за соблюдением требова-

нерешенность вопроса с государственной регистрацией прав собственности на воздушные суда, как следствие — отсутствие эффективных схем кредитования и лизинга авиатехники — все это препятствует своевременному обновлению и наращиванию отечественными эксплуатантами парка воздушных судов.

Добавим к сказанному крайнюю разобщенность и несогласованность действий профессиональных авиационных сообществ. По этой причине не удается сформировать действенный инструмент отстаивания их консолидированных интересов, прежде всего в законодательных и исполнительных органах государственной власти. Нет у нас и системы подготовки авиационных кадров именно под специфику деловой авиации и АОН в соответствии с международными требованиями.

В 2005-2006 годах Правительство Российской Федерации, министерства и ведомства, намереваясь успешное, приступили к изучению и решению проблем отечественной авиационной отрасли, включая авиацию общего назначения и деловую авиацию. В числе предпринятых шагов, в которых принимали участие специалисты нашей Ассоциации, — разработка изменений и дополнений в Воздушный кодекс, которые несколько об-

легчи деятельность российских операторов, в первую очередь АОН. При Минтрансе России создан Совет по совершенствованию функционирования гражданской авиации и рабочая группа по развитию авиации общего назначения, включая деловую авиацию. Создана и результативно функционирует Межведомственная экспертная группа по поиску путей решения проблем и координации соответствующих работ в сфере АОН, в состав которой также входят представители нашей Ассоциации. Разработан проект федерального закона «О развитии полетной авиации в Российской Федерации», положения которого предусматривают вариант объединения усилий отечественных производителей и эксплуатантов авиационной техники по решению проблем развития АОН, включая деловую авиацию. Наконец, при федеральных органах исполнительной власти сформированы общественные советы, в состав которых входят представители профессиональных объединений, в том числе Национальной ассоциации деловой авиации.

Что же, с точки зрения большинства членов Ассоциации и экспертов, сегодня наиболее актуально? Речь идет о совершенствовании законодательной и нормативной базы деятельности деловой авиации и АОН в целом. Подчеркну, что существуют и конкурируют между собой два альтернативных подхода.

Первый вытекает из объективной реальности, что воздушные суда административного класса в большин-

стве для деловой авиации. Другими словами, лишь после разработки (но предельно оперативной и качественной) правил эксплуатации, налаживания эффективного контроля деятельности российских авиационных операторов (во без очередного «зарегулирования») возможна безопасная и эффективная деятельность любого российского субъекта АОН и деловой авиации как на территории России, так и за рубежом.

Что сделано Ассоциацией деловой авиации по данному и другим направлениям? Начиная с момента преобразования нашего авиационного сообщества в марте 2006 года в Национальную ассоциацию деловой авиации России, удалось рассмотреть, в том числе в рамках работы Межведомственной экспертной группы, проекты ряда федеральных законов и нормативных актов. Замечания и предложения были переданы разработчикам. Мы провели также инвентаризацию результатов работ по совершенствованию нормативной базы АОН и деловой авиации, выполненных различными министерствами, ведомствами, НИИ, общественными организациями и профессиональными сообществами. Разработан перечень нормативных документов (ФАПов), издание которых признано первоочередным для поддержания нормального функционирования отечественной АОН и деловой авиации. Поскольку процесс создания и утверждения любого нормативного акта у нас в стране может длиться годами, приняты решение о разработке дополнений к уже имеющимся ФАПам. Участвовали мы и в обсуждении проекта Концепции создания аэронавигационной системы России, разработанной Росаэронавигацией.

Недавно Ассоциация провела первую отраслевую конференцию

«Деловая авиация России: состояние, проблемы, перспективы развития». К ее подготовке и проведению мы привлекли не только участников рынка деловых перевозок, но и профильные федеральные министерства, ведомства, профессиональные ассоциации, зарубежных специалистов. Это позволило создать реальную информационную и дискуссионную площадку, которая будет функционировать на регулярной основе.

Среди задач Ассоциации на ближайшую перспективу назову содействие скорейшему принятию федерального закона «О регистрации прав собственности на воздушные суда и сделок с ними» и активизацию процесса по присоединению России к Кейптаунской (2001 года) конвенции. Будем оказывать максимальную поддержку и помощь авиационным властям России по формированию нормативной базы деятельности АОН и деловой авиации России. При этом особое внимание обратим на разработку требований по контролю деятельности эксплуатантов, использующих воздушные суда иностран-

Несовершенство законодательной и нормативной базы затрагивает интересы и влияет на результаты бизнеса всех отечественных операторов.

стве своем иностранного производства. Раз так, значит, нужно оперативно и максимально полно снять все препятствия по нацеливанию рынка России данной техникой. В том числе путем снижения или полной отмены таможенных и налоговых барьеров. Максимально расширить права полетов по России частных воздушных судов, в том числе иностранной регистрации, другими словами, открыть воздух для всех и для каждого.

Второй подход не отрицает «жизненной» необходимости решения таможенных и налоговых проблем. Предполагается не одновременно, конечно же, а ступенчато создать в России необходимые условия для формирования цивилизованного рынка деловых авиаперевозок. При этом в первую очередь и как можно быстрее необходимо усовершенствовать, а в ряде случаев создать «с нуля», законодательную и нормативную базы функционирования деловой авиации и АОН, соответствующую наземную и воздушную инфраструктуру, сформировать систему подготовки авиационных кадров

ного производства, на максимальный учет предложений профессиональной авиационной общественности. Ассоциация будет также заниматься обобщением, анализом и разъяснением государственным органам потребностей российских эксплуатантов деловой авиации в области таможенной и налоговой политики.

Важная задача участников рынка деловой авиации России — поддержка конкретных действий и проектов, направленных на совершенствование наземной и воздушной инфраструктуры, в первую очередь в регионах России. Большой интерес представляет участие в реализации Транспортной стратегии Российской Федерации и ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». Это развитие региональной инфраструктуры, создание и наращивание потенциала транспортных коридоров деловой авиации («Север-Юг», «Запад-Восток»), привлечение дополнительного транзитного потока полетов, осуществляемых зарубежными операторами деловой авиации. Они сегодня огибают Россию с юга из-за отсутствия у нас функционирующей по международным стандартам наземной инфраструктуры.

Необходимо отметить поддержку государством и Ассоциацией инвестиционного проекта федерального масштаба «Система деловой авиации России» (СДАР). Реализация его даст возможность системно и, в основном за счет частного капитала, решить задачи, востребованные всем авиационным сообществом. Механизм государственно-частного партнерства позволит финансировать работы по созданию сети наземной и воздушной инфраструктуры для нужд деловой, региональной и малой авиации, характеристики которой соответствуют самым высоким международным требованиям по безопасности и уровню сервиса, по формированию новых внутрироссийских маршрутов и международных транспортных коридоров. Под контролем и при участии государственных органов будет профинансирована научно-исследовательская работа по комплексному совершенствованию отечественного авиационного законодательства и его интеграции с международными стандартами. Реализация проекта создаст много новых рабочих мест, сформирует сеть специализированных учебных и технических центров, а бюджеты различных уровней получат новые источники значительных доходов.

Кроме того, Ассоциация будет участвовать в подготовке отечественных инспекторских кадров для деловой авиации, в создании в России системы независимого производственного аудита IOSA и IS-BAO, в планировании и проведении комплекса мероприятий по подготовке России к предстоящей проверке авиационной деятельности комиссией ИКАО и устранении фактов «серого каботаж».

Нынешним летом под эгидой и в рамках авиасалона МАКС-2007 пройдет специализированная выставка Ассоциации «Деловая авиация России-2007», на которой будет организовано проведение очередной (второй) Конференции Ассоциации.

Стратегическая цель Национальной ассоциации деловой авиации России — перевод ее деятельности в формат и стандарты саморегулируемой организации, которой государство сможет делегировать часть своих функций.]

Наиболее популярные зарубежные самолеты бизнес-авиации:

1. Learjet 45
2. Cessna Citation Bravo
3. Hawker 400 XP



ТОЧКА ВОЗВРАТА пройдена

Валерий ШЕЛКОВНИКОВ,

член Правления Всемирного фонда безопасности полетов,

Сергей МЕЛЬНИЧЕНКО,

эксперт Исследовательской группы ИКАО по определению требований к владению языком

Меньше года осталось до вступления в силу требований ИКАО к владению английским языком пилотами воздушных судов и авиадиспетчерами на четвертом рабочем уровне. Это означает, что они должны профессионально владеть не только фразеологией радиосообщения, но и свободно объясняться на английском языке в нестандартных ситуациях. Столь жесткие требования продиктованы самой жизнью, когда языковые неточности при радиосвязи экипажей с диспетчерскими пунктами приводили к тяжелейшим последствиям. Именно об этом рассказывают авторы в своей статье.

Стресс, плохой английский и гильотина безопасности

10 сентября 1976 года в 11 часов 14 минут 48 секунд две метки от воздушных судов на экране радиолокатора Загребского центра управления воздушным движением (УВД) слились вместе и... исчезли, навсегда унеся 176 человеческих жизней. На тот период это было самое крупное столкновение самолетов в мире.

Средний сектор центра обслуживания диспетчер Эркавеч, помощником его был диспетчер Пелин. В верхнем секторе полетами руководил диспетчер Тасич, помогал ему диспетчер процедурного управления Хохберг, который незадолго до трагедии неожиданно покинул рабочее место, поставив Тасича в труднейшую ситуацию.

Самолет Trident 3В британской авиакомпании British European Airways следовал рейсом ВЕА476 из Лондона в Стамбул на шельоне 330. Самолет югославской авиакомпании DC-9 взлетел из Сливца (курорт на Средиземном море) и следовал рейсом JP550 в Бонн. Находясь в среднем секторе, экипаж получил команду занять шельон 260 и задержаться на нем. Заняв шельон 260, командир DC-9 запросил дальнейший набор для занятия крейсерско-

го шельона. Однако все шельоны были заняты: на 280 — египетский самолет, на 310 — греческий из Афин в Вены, были и другие воздушные суда.

Обдумывая решение, Эркавеч предложил командиру более высокого шельон 350, что было принято. Однако шельон 350 находился в зоне ответственности диспетчера верхнего воздушного пространства Тасича, и занятие этого шельона требовалось согласовать с ним. Попытка согласования не удалась — в силу большой загруженности Тасич на запросы не отвечал. Не дождавшись ответа, Эркавеч поручил своему помощнику Пелину подойти к Тасичу и согласовать шельон.

По объяснению Пелина, около 10:07 он подошел к пультам верхнего сектора (это примерно в метре от его рабочего места), держа в руках стрип рейса JP550, и спросил Тасича, можно ли дать набор шельона 350 для DC-9. Тасич взял стрип из рук Пелина, посмотрел в него и спросил, где находится борт. Пелин указал на экране метку, подходящую к Костайнице, и Тасич ответил: «Пусть набирает». Увидев на экране борт, который шел со стороны Метлицы, Пелин указал на него

Тасичу, который сказал: «Пусть сначала разойдутся».

Пелин вернулся к экрану среднего сектора, чтобы убедиться, что он верно указал Тасичу на экране верхнего сектора на метку от DC-9. Потом снова вернулся к Тасичу, они дождались, пока метки разошлись, после чего Тасич сказал: «Пусть набирает». Пелин обратился к Эркавечу и сказал: «Да, давай набор».

Нарушив одно из главных правил «Никогда не управляй воздушным движением в чужой зоне!», Эркавеч совершил роковую ошибку: дал команду командиру рейса JP550 занимать шельон 350, а Пелин проинформировал центр УВД Вены о том, что рейс JP550 войдет в их район ответственности на шельоне 350.

В это время британский самолет уже следовал в верхнем воздушном пространстве Загребского центра УВД на шельоне 330. Для командира Тавна и второго пилота Хелма то был обычный полет — они многократно летали по этому маршруту. Несмотря на сильную загруженность диспетчеров, очень сложную воздушную обстановку, необходимость осуществлять визуальную и радиосмотровительность, атмосфера в пилотской кабине британского лайнера была расслаб-

ленно-монотонной. Второй пилот читал газету. «Послушайте, командир, — сказал он, — вчера восемь человек погибли в авиационной катастрофе в вертолете, который перевозил в госпиталь раненых пассажиров, попавших в автомобильную катастрофу». «Да... несчастные, это был не их день», — промывчал командир. Пренебрегая написанными кровью законами безопасности, правилом «See and Avoid» («Смотря и избегая»), которое им вдалбливали в лучших авиационных центрах, британцы были беспечны.

Между тем командир югославского DC-9 Крумпак продолжал набирать заданный эшелон 350. За 2 минуты 48 секунд он, покинув эшелон 290, занял эшелон 310 и получил указание Эржавеча перейти на частоту диспетчера верхнего воздушного пространства.

Продолжая набор эшелона 350, Крумпак пытается установить контакт с Тасичем, но безуспешно. Тот был слишком занят, он «разруливал» сложную обстановку, ведя интенсивный радиообмен с экипажами других рейсов. Самолеты следуют со скоростью 15 километров в минуту, на встречных курсах, Тасич спешит.

Наконец DC-9 установил связь с диспетчером верхнего воздушного пространства и должен был пересесть на высоту 32500 футов. Чтобы убедиться, не ослышался ли он, Тасич переспросил экипаж: «Какова Ваша текущая высота?» Крумпак спокойным тоном ответил: «327».

Осознание катастрофически быстро приближающейся трагедии (два самолета неслись на встречных курсах в одну точку пересечения воздушных трасс практически на одной высоте — югославский на 327 и британский на 330), вызвало у Тасича мгновенный стресс, и, забыв английский язык, он перешел на хорватский язык. Команда Тасича, произнесенная на хорватском, не была стандартной для международного центра управления воздушным

движением, где весь радиообмен должен вестись на английском языке. Все 176 человек, находившиеся в двух самолетах, погибли. Только маленькая девочка и женщина были найдены живыми, но вскоре и они скончались.

Комиссия по расследованию назвала причины: ошибочные действия при управлении воздушным движением, невыполнение требований со стороны экипажей обоих воздушных судов по осмотрительности. Особо подчеркивалось, что в самый критический момент Тасич

тавались на борту, можно было вылетать из Тенерифе сразу. Однако рулежные дорожки были плотно заняты другими воздушными судами. Это означало, что экипажу PanAm надо было рулить в обратном направлении по ВПП 30 для дальнейшего взлета с нее. Однако выход на ВПП был блокирован «бонингом» KLM. Рейсу PanAm пришлось ждать почти два часа, пока все пассажиры KLM (кроме одного) не вернулись на борт и не была произведена дозаправка. После этого экипажу KLM было разрешено рулить в обратном

В самый критический момент Тасич вместо английского языка перешел на хорватский. Это отняло хоть какую-то надежду на то, что британский экипаж поймет, что именно он является тем вторым самолетом, и предпримет маневр по уклонению. Все 176 человек, находившиеся в двух самолетах, погибли.

вместо английского языка перешел на хорватский. Это отняло хоть какую-то надежду на то, что британский экипаж поймет, что именно он является тем вторым самолетом, о котором говорил Тасич, и предпримет маневр по уклонению.

Рейтинг из ада: крупнейшая катастрофа за всю историю авиации

На следующий год, 27 марта 1977 года, в 12:30 в здании аэровокзала аэропорта Лас-Пальмас взорвалась бомба. Из-за предупреждений о возможном повторном взрыве аэродром был закрыт. Большое количество самолетов было направлено на запасной аэродром Тенерифе. Среди них Boeing 747 (рейс KLM 4805, следовавший из Лос-Анджелеса) и Boeing 747 (рейс PanAm 1736, следовавший из Нью-Йорка).

Аэропорт Лас-Пальмас вновь открылся для полетов в 15:00. Поскольку пассажиры рейса PanAm ос-

направлении по ВПП 30 и в конце нее выполнить разворот на 180 градусов. Тем временем видимость в Тенерифе стала резко ухудшаться.

Через три минуты после этого (в 17:02) рейсу PanAm 1736 было разрешено следовать за бортом KLM по ВПП 30. Экипажу PanAm дано указание освободить ВПП и об освобождении доложить. В 17:05:44 KLM 4805 доложил готовность к взлету и получил указания диспетчера о схеме вылета.

Второй пилот KLM, датчанин по национальности, повторил указания и добавил: «We are now at take off (Мы сейчас на взлете)». Диспетчер, испанец по национальности, приняв информацию, полагал, что экипаж KLM находится на исполнительном старте и ждет разрешения на взлет. Однако KLM начал разбег для взлета. Диспетчер, зная, что PanAm 1736 все еще рулит по ВПП, на информацию KLM ответил: «OK! Stand by for

take off. I will call you (O'кей! Ожидайте взлет, я вас вызову!»).

Это сообщение совпало с передачей экипажа PanAm: «А мы все еще рулим по ВПП» и вызвало резкий, свистящий звук в кабине экипажа KLM, который продолжался примерно 3,74 секунды. Вышка Тенерифе отреагировала: «ПА 1736, доложите, когда освободите ВПП». А экипаж PanAm в свою очередь: «O'кей, доложим, когда освободим». Это вызвало озабоченность у бортинженера KLM, спросившего у командира: «Значит, он еще не освободил?» После того, как он повторил свой вопрос, командир выразительно ответил: «Да освободил, освободил».

За несколько секунд до столкновения экипаж KLM увидел «бонинг» PanAm, который все еще рулил навстречу по ВПП. Экипаж попытался уйти с набором и оторвался от ВПП. Экипаж PanAm немедленно повернул самолет вправо и

интерпретации терминологии радиодиагона. Вместе с некоторыми другими совпавшими обстоятельствами преждевременный взлет самолета KLM привел к столкновению с самолетом PanAm, который все еще находился на ВПП.

Пустые баки — кричи: «Mayday, mayday, mayday», а не миндальничай!

25 января 1990 года слабое знание английского языка сыграло ключевую роль в катастрофе, произошедшей в США. Из-за сложнейших метеоусловий Boeing 707 колумбийской авиакомпании Avianca, вылетевший из Боготы (Колумбия) в аэропорт Нью-Йорка (JFK), три раза направлялся в зоны ожидания, проведя там в общей сложности 1 час 17 минут.

Находясь третий раз в зоне ожидания в 72 километрах к югу от JFK, экипаж получил сообщение от диспетчера, что время нахождения в

Второй пилот ответил: «We'll be able to hold about five minutes, and our alternate airport was Boston, but we can't do it now... we run out of fuel now». (Мы можем находиться в зоне ожидания около пяти минут, запасной был Бостон, но сейчас мы туда уже не сможем... у нас заканчивается топливо.)

Диспетчер дал курс для выхода на посадочную прямую, однако в связи с интенсивным движением вынужден был дать команду о развороте на 360 градусов.

При заходе на посадку по инструментальной системе ИЛС командир, не увидев на высоте принятия решения полосы и посадочные огни, ушел на второй круг. При этом он дал команду второму пилоту сообщить службе УВД об аварийной ситуации на борту.

После доклада о «неуверенном заходе» второй пилот вместо объявления аварийной ситуации сообщил диспетчеру: «We're running out of fuel, sir». (У нас заканчивается топливо, сэр.) Командир, однако, проигнорировал это, не сказав ни о том, что кончается топливо, а о том, что ситуация уже аварийная. То есть, следовало говорить «MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, we are running out of fuel». А чтобы ситуация не доводила до этого, о малом остатке топлива нужно было сообщить намного раньше.

Командир, не зная английского, полагал, что второй пилот доложил о необходимости аварийной посадки. Диспетчер ответил: «Я отведу вас на 15 миль к северо-востоку, а потом верну на заход, это устроит вас с вашим топливом?» «I guess so, thank you very much (Полагаю, да, большое спасибо)», — ответил второй пилот. Командир, не получив вразумительного ответа от второго пилота, спросил на испанском бортинженера: «¿Чо диспетчер сказал?» «Парень зол», — ответил бортинженер. У него, очевидно, возникло абсурдное чувство вины за допол-

Чтобы осознать трагедийность последующей ситуации, отметим самое существенное — командир воздушного судна не владел английским языком. Связь вел второй пилот, одновременно выполняя роль переводчика для командира. Погибли 73 человека из 158 находившихся на борту, остальные были покалечены.

дал полный газ. Самолет KLM взлетел, но его фюзеляж ударился о хвостовую часть фюзеляжа PanAm, разрушив его и оторвав хвост. Самолет KLM пролетел неуправляемо 150 метров и упал, проехал еще 300 м и загорелся. 583 человека погибли.

Комиссия по расследованию определила причину: «Самолет KLM взлетал без разрешения на взлет, в полной уверенности, что такое разрешение было дано. Это стало результатом недопонимания между диспетчером и экипажем KLM, которое возникло из-за неправильной

зоны будет увеличено. Второй пилот ответил: «Ah, well. I think we need priority (А, так, полагаю, нам нужно внеочередное обслуживание)», и получил ответ: «Roger. How long can you hold and what is your alternate?» (Понял. Как долго вы можете находиться в зоне ожидания и какой у вас запасной аэродром?)

Чтобы осознать трагедийность последующей ситуации, отметим самое существенное — командир воздушного судна не владел английским языком. Связь вел второй пилот, одновременно выполняя роль переводчика для командира.

нительную работу для диспетчера из-за неудавшегося захода.

Через минуту диспетчер дал курс внеочередного выхода на посадочный курс, но было уже поздно. На удалении 12 миль к юго-востоку от аэродрома выключился третий и четвертый двигатели, а затем и оставшиеся два. В 21 час 34 минуты на курсе 250 с убранным шасси самолет ударился о лесистый холм на северо-востоке аэродрома. Погибли 73 человека из 158 находившихся на борту, остальные были покалечены.

В окончательном докладе комиссия по расследованию назвала вероятные причины: неспособность экипажа адекватно контролировать количество топлива, а также неспособность языковыми средствами сообщить диспетчеру о малом его остатке и аварийной ситуации на борту. Второй пилот вместо указания командира заявить об аварийной ситуации смог только сказать, что на борту заканчивается топливо. После ухода на второй круг из-за ограниченности языковых средств он не смог сообщить диспетчеру, что ситуация становится катастрофической. А испаноговорящий командир по-английски понимал только цифры, да и то не всегда. По существу он исполнял указания второго пилота, но и тот не всегда правильно переводил команды диспетчера.

Ситуация весьма напоминает российскую. Необходимо помнить: если хотя бы один член экипажа не может вести связь на любом этапе полета — безопасность полета резко падает!

Не знаешь английского — летай по аулам!

12 ноября 1996 года ошибка в переводе с английского языка информации диспетчера привела к гибели 349 человек в результате столкновения Boeing 747 авиакомпании Саудовской Аравии и ИЛ-76Т авиаком-

пании Казахстана. Ночью, в облаках Boeing 747 после взлета из аэропорта Дели набрал заданный эшелон 140 по стандартной схеме. Завидев его, экипаж попросил дальнейший набор, но получил команду следовать на нем из-за встречного движения.

Экипаж ИЛ-76Т снижался для захода на посадку в Дели. Диспетчер дал команду занять эшелон 150 и предупредил, что встречный борт находится на эшелоне 140. Бортрадист запросил диспетчера о местонахождении встречного. Диспетчер сообщил: «Traffic is eight miles now, flight level one four zero (Борт сейчас в восьми милях, эшелон 140)».

Экипаж казахского ИЛ-76Т ошибочно понял информацию диспетчера как разрешение на снижение и занятие эшелона 140. Бортрадист, обнаружив, неладное, крикнул своим коллегам: «Сохраняйте 150, не снижайтесь!» За секунды до столкновения командир перевел самолет в набор. Но было поздно.

Это третья катастрофа в мире по количеству погибших за всю историю авиации. Ее основная причина — плохое знание английского языка: таков вывод комиссии по расследованию.

После катастрофы Индия официально потребовала от Ассамблеи ИКАО принятия жестких мер к языковым знаниям пилотов и диспетчеров, чтобы те могли вести уверенную связь на английском языке как в простых, так и в нестандартных ситуациях.

Трагедия заставила эту страну принять исключительные меры к нарушителям требований к владению английским языком, не дожидаясь наступления установленного Ассамблеей ИКАО срока. Так, в феврале 2007 года авиационные власти Индии из-за плохого знания английского языка прервали контракт более чем с 25 пилотами из стран бывшего СССР, работавших в индийских авиакомпаниях.

Что делалось в СССР?

В соответствии с приказом министра гражданской авиации СССР от 7 декабря 1988 года ежегодно сто диспетчеров управления воздушным движением направлялись для изучения английского языка в учебный центр «Англо-Континентал» (Великобритания). Этот центр был включен в Перечень учебных заведений, одобренных Советом ИКАО, как наиболее продвинутое учебное заведение по обучению английскому языку. Причем, вначале на обучение направляли три группы преподавателей английского языка из наших учебных заведений и учебно-тренировочных центров, а уж потом — диспетчеров на восьминедельные курсы «Английский язык при управлении воздушным движением». Только за период с 1988 по 1996 год такие курсы окончили около 2,5 тыс. авиаспециалистов.

Министр подписал также приказ об обязательном участии наших диспетчеров в ежегодных Европейских чемпионатах по футболу среди центров управления воздушным движением. Кто-то скажет, причем тут футбол и английский язык? Задумка была очень ценная: общаться с европейскими диспетчерами, которые свободно говорили по-английски, наши ребята получали прекрасный тренинг.

Первыми в Европейском чемпионате приняли участие диспетчеры из Киевского центра управления воздушным движением и стали... чемпионами. Однако вернувшись домой, они с горечью рассказывали, что к ним относились как к «подставкам» из футбольной команды киевского «Динамо»: великолепное мастерство, но... плохой английский. Тем не менее, польза от этого была очевидна.

Полезным было и включение пункта о знании английского языка в ежегодные Конкурсы профессионального мастерства среди диспетчеров. Это в значительной степени

заставляло «подтягиваться» участников конкурсов.

Потом стали практиковаться так называемые безалотные обмены делегациями с зарубежными центрами УВД. Особенно эффективными были семейные выезды, по сколько давали возможность общаться в неформальной обстановке, где разговорные навыки усваиваются легче всего.

Результаты такой практики изучения английского оказались очень быстро, и уже в 1990 году президент Международной федерации ассоциаций линейных пилотов сообщил, что пилоты иностранных авиакомпаний, выполняющих полеты через воздушное пространство СССР, отмечают значительное улучшение знания английского авиационного языка у советских диспетчеров. Вывод напрашивается сам собой: можно ведь, если захотеть, решить любую задачу.

Россия за год до установленного срока

Соответствие новым языковым требованиям ИКАО стало сложным испытанием практически для всей нашей гражданской авиации. Первые три года многие думали, а некоторые продолжают и по сей день считают, что дату ввода требований либо перенесут, либо отменят вообще. Однако ИКАО твердо намерена сохранить дату 5 марта 2008 года.

те договорились об отмене требований к снижению шумов, так «несправедливо» и «неожиданно» предъявленных к российской технике. Результат известен: теперь в Европу из России летают не сверхшумные Ту-134, а «бонинги» и «эрбасы». Потом мы в свежном порядке устанавливали радиостанции, оборудование для полетов в регионах, использующих сокращенные минимумы вертикального шлоелирования, системы предупреждения столкновений в воздухе TCAS и другое оборудование в соответствии с международными стандартами. Не хотелось бы думать, что и с английским все повторится по старой схеме, которую в последнее время почему-то называют «русским менталитетом».

Приложение 6 к Чикагской Конвенции устанавливает ответственность руководителей авиапредприятий и организаций по обслуживанию воздушного движения за то, чтобы их пилоты и диспетчеры владели английским языком на четвертом рабочем уровне. В складывающихся условиях для многих авиационных специалистов новые языковые требования могут стать непреодолимым препятствием. Ситуация усугубляется еще и тем, что некоторые руководители не хотят вкладывать средства в людей предпензионного возраста (а их на предприяти-

Некоторые авиакомпании установили жесткое требование — если у тебя нет четвертого уровня, ты у нас летать не будешь. Но это единичные авиапредприятия, с очень высокой заработной платой, которой не брезгуют и пилоты из самого дальнего зарубежья. Опыт показывает, что люди поднимаются с третьего до четвертого уровня буквально за шесть недель обучения с отрывом от работы. Такие авиакомпании «Проблему-2008», можно сказать, решили уже сегодня.

Другие, хотя и оплачивают обучение своих пилотов, но сталкиваются с другой проблемой: далеко не все из них способны достичь заветной планки. К сожалению, английский язык может стать тем элементом профессионального отбора, который не учитывался в те времена, когда на летную работу брали в первую очередь здоровых летчиков, не очень обращая внимание на их способности к изучению языков.

Однако даже те, кому язык дается легко, находятся в сложной ситуации. Имеющиеся в стране программы еще очень далеки от содержания от того, что рекомендуется изучать «Руководством по внедрению требований ИКАО к владению языком». Стало модно не упоминать этот документ в очередной программе обучения, как и не привести трехстраничный список его лексических тем, однако на деле такое перечисление никак не подкреплено содержанием программ. Человек, даже прекрасно освоивший такую программу, не будет знать целых пластов авиационной лексики. И если его знания будут проверяться по серьезной тестирующей системе, будь она российская или зарубежная, то положительный результат вряд ли будет очевиден... Конечно, можно смастерить проверочный тест «на коленке», который будет вполне по силам для каждого пилота или диспетчера, но это будет полной про-

Во всем мире людей сначала обучают общему языку, и только после достижения третьего уровня начинается авиационная составляющая.

Мы, как обычно, идем своим особым путем.

Куда он нас приведет в этот раз?

Тем не менее, наша любимая национальная привычка наступать на грабли продолжается. Еще свежи в памяти задания правительства — послать в Европу ответственных авиационных руководителей, чтобы

их немало), которые проработают после этого буквально пару лет. Такими говорят: «Выучите язык самостоятельно, а мы вам оплатим все затраты». Однако вряд ли это поможет решить проблему.

фанацией идеи ИКАО об обеспечении языковой безопасности при выполнении полетов.

Нерешительность некоторых руководителей в отношении языковых вопросов понять не сложно — они не являются специалистами, но от них ведь и не требуется глубокого понимания процессов обучения и тестирования. Зато прислушиваться к мнению преподавателей и экспертов-лингвистов, работающих в авиационной отрасли, необходимо.

В стране, к сожалению, до сих пор практикуется система препода-

вания 60 часов, то этого достаточно лишь для того, чтобы поставить «галочку» в отчете — делалось ведь. Однако серьезным специалистам очевидно, что за это время перейти на более высокий уровень невозможно.

Мы, как обычно, идем своим особым путем. Куда он нас приведет в этот раз?

Только не надо в направлении... зада

На международном семинаре по проблемам английского языка, ко-

му он не выполняется?» По мнению ИФАПА, это был очень мудрый шаг. Если бы приказ работал, огромное количество российских пилотов уже в течение десятка лет могли бы практически использовать знания английского языка и осуществлять радиосотвечительность в воздушном пространстве. Сейчас же в России ситуация, как в Загребском центре в 1976 году!

В заключение Рик Валдес рассказал такую историю. В одной из стран Юго-Восточной Азии друзья пригласили его в ресторан. При выходе была надпись: «For restrooms. Go back toward your behind». Что в переводе означало: «В туалеты. Пройдите назад в направлении вашего зада».

Времени выполнить резолюцию Ассамблеи ИКАО мало, но оно есть. Только не надо в направлении... зада!



Таков печальный итог непонимания между экипажем и диспетчером по управлению воздушным движением

вания, когда фразеология радиосообщения на английском языке учат в подавляющем большинстве люди, которые сами эту связь никогда не вели. Абсурдно представить ситуацию, когда курсанта-пилота обучает инструктор, не умеющий пилотировать самолет, а курсанта-диспетчера — специалист, не умеющий развести две метки. Авиационным английским зачастую занимаются преподаватели, не знакомые с авиацией. Такая система не в состоянии обеспечить выполнение новых языковых требований ИКАО.

Во всем мире людей сначала обучают общему языку, и только после достижения третьего уровня начинается авиационная составляющая. Для изучения языка нужно время и деньги. Если для перехода с одного уровня на другой предусмат-

рирует Партнерство «Безопасность полетов» проводило совместно с ИКАО в 2006 году, представитель Международной ассоциации федераций линейных пилотов (ИФАПА) Рик Валдес объявил об одном из направлений политики ИФАПА: «Важно, чтобы пилоты в любое время полностью представляли ситуацию, складывающуюся при УВД. Недопустимо, если радиосвязь между другими воздушными судами и органом УВД ведется на непонятном языке».

В перерыве конференции он задал вопрос: «Нашей ассоциацией известно о существовании с 1995 года приказа министра транспорта Российской Федерации об обязательном ведении радиосвязи в верхнем воздушном пространстве на международных трассах. Поче-

В «Руководстве по предотвращению авиационных происшествий» ИКАО имеется замечательная мысль: «Если, по Вашему мнению, безопасность слишком дорого обходится, значит, Вы не знаете, что такое авиационное происшествие».]

От редакции: В Москве уже не первый год успешно функционирует авиационный учебный центр английского языка «КомпЛэнг». Он располагает всем необходимым для высококачественного обучения пилотов и диспетчеров в строгом соответствии с рекомендациями ИКАО. Есть в нем и курсы для преподавателей авиационного английского языка. Подробности на сайте: www.complang.ru

По транссибирскому маршруту

40 лет назад было открыто прямое воздушное сообщение между Москвой и Токио

Анатолий ИВАНЕНКО, начальник историко-архивного отдела «Аэрофлота»

Фото из личного архива Василия АВДЕЕВА и архива музея «Аэрофлота»

В канун 1968 года в одной из самых популярных и читаемых в Японии газет «Асахи» было опубликовано обращение премьер-министра страны к избирателям, которое многих удивило и озадачило. Впервые за многие годы после окончания Второй мировой войны глава правительства говорил о необходимости развития деловых и политических отношений между Советским Союзом и Японией. При этом он высоко оценивал технические достижения СССР, в том числе в области гражданской авиации. Причиной тому послужило открытие прямого воздушного сообщения между Москвой и Токио на самом совершенном и комфортабельном по тем временам самолете Ту-114.

Этому событию предшествовали долгие и нелегкие переговоры. Они начались еще в 1963 году. Возглавлял их начальник Управления международных воздушных линий (УМВЛ) «Аэрофлота» Виктор Данилыч. В составе советской делегации были Георгий Усачев, который планировался на должность первого представителя «Аэрофлота» в Японии, и Вячеслав Грязнов. В дальнейшем переговоры вел новый начальник УМВЛ Александр Беседин.

Наконец, 21 января 1966 года межправительственное соглашение о прямом воздушном сообщении между СССР и Японией было подписано. Полеты решали выполнять на Ту-114. Пилотировать самолет должны были советские летчики, а вот бригады бортировщиков были смешанными — от «Аэрофлота» и авиакомпаний «Джал». Доходы и расходы между компаниями делились поровну. Через два года «Аэрофлот» и «Джал» намеряли начать раздельные полеты.

Нало сказать, что к тому времени летчики «Аэрофлота» накопили уже немалый опыт сверхдальних перелетов на самолете Ту-114. Экипажами, которые возглав-

ляли Александр Витковский, Василий Тонушкин, Харитон Цховребов, были проложены маршруты на Кубу, в Соединенные Штаты Америки, Гвинею, Гаю, многие другие страны. В одном из рейсов экипаж Цховребова совершил очень сложную посадку в аэропорту Рио-де-Жанейро, который с трех сторон окружен горами.

Садлись ночью, да еще в плохую погоду. В какой-то момент Ту-114 начал заваливаться на бок. С верхних полок посыпался мелкий багаж. Некоторые пассажиры мысленно стали прощаться с жизнью. Но тут машина выровнялась и плавно заскользила навстречу взлетно-посадочной полосе. Приземлились плавно, как это умеют делать настоящие асы.

Когда Харитона Николаевича спросили, не слишком ли он рисковал, пилот ответил, что хорошо изучил возможности Ту-114, поэтому был уверен, что все пройдет, «как по маслу». Так оно и вышло.

О посадке Ту-114 в Рио-де-Жанейро вспомнили весной 1966 года, когда в Москве шли затяжные переговоры о начале полетов на линии Москва-Токио. Японская делегация вдруг заявила, что посадить тяжелый Ту-114 в



Участники технического перелета на Ту-114 по маршруту Москва-Токио-Москва. Слева направо: бортирщик Г. Кузнецов, японский пилот-инструктор Эм Мори, заслуженный пилот Х. Цховребов, командир корабля В. Тонушкин и японский авиаспециалист Ти Огава после приземления в аэропорту Шереметьево



Руководитель советской делегации, начальник УМВЛ Александр Беседин (второй справа) на переговорах с руководством компании «Джал». Первый слева — старший вице-президент компании «Джал» г-н Асадо

аэропорту Ханеда будет невозможно. Аэродром чрезмерно перегружен, к тому же очень близко расположен к Токио. «Редко какому экипажу удается с первого захода зайти на посадку, а уж такой машине, как Ту-114, там просто не развернуться», — уверяли японские специалисты.

Чтобы убедить японцев, нужны были доводы с точными расчетами на руках. И тут министр гражданской авиации Евгений Логинов вспомнил о Харитоне Цховребове. Маршал вызвал летчика к себе в кабинет. Харитон Николаевич подтвердил, что расчеты на посадку и взлет в аэропорту Ханеда имеются, однако они требуют пилотирования Ту-114 на уменьшенных скоростях и с меньшим радиусом разворотов. Но поверят ли всем этим выкладкам японцы?

Логинов позвонил Туполеву. В тот же день Цховребова принял заместитель генерального конструктора Сергей Егер. Вскоре был получен официальный ответ: конструкторское бюро гарантирует безопасность полетов на уменьшенных скоростях. Этого оказалось достаточно, чтобы японская делегация дала «добро» на полеты Ту-114 в Токио.

10 августа 1966 года по маршруту Москва—Токио был выполнен технический рейс. Перед экипажем (командир корабля Василий Товушкин и старший летный руководитель — командир корабля Харитон Цховребов) была поставлена задача: теперь уже на практике

проверить точность расчетов. Все они блестяще подтвердились, и после этого «Аэрофлот» начал готовиться к выполнению регулярных пассажирских рейсов.

Как вспоминает первый генеральный представитель «Аэрофлота» в Японии Василий Авдеев, информация о том, что организованы прямые пассажирские полеты из Москвы в Токио, в Японии была встречена скептически. Во многих токийских газетах печатались материалы, что затея с беспосадочным перелетом — очередной пропагандистский блеф Советов. Что посадить тяжелый турбовинтовой Ту-114 в местном аэропорту технически невозможно. Поэтому наблюдать за тем, как советские летчики потерпят фиаско, в аэропорту Ханеда собралась едва ли не все японские репортеры.

Первый рейс из Москвы в Японию состоялся 17 апреля 1967 года. Ту-114 пилотировал экипаж под управлением Харитона Цховребова, который и на этот раз посадил тяжелый самолет мастерски, чем вызывал бурю восторга у встречающих. Делегацию возглавлял министр гражданской авиации Евгений Логинов.

Пассажиры этого рейса принимали как самых почетных гостей. В центральной гостинице Токио от имени авиакомпаний «Джал» и «Аэрофлот» был устроен торжественный прием. Во главе празднично украшенного стола красовался макет Храма Василия Блаженного изю льда, в основание которого была помещена чаша с черной икрой.



Проводы первого гостевого рейса по маршруту Токио—Москва в аэропорту Ханеда

Перед возвращением в Москву министр поставил перед представительством «Аэрофлота» в Японии новые задачи. В первую очередь, добиться максимальной загрузки рейсов. Во-вторых, увеличить частоту полетов. А еще развивать отношения с авиационными властями Японии и коммерческими структурами.

Что касается первой задачи, то тут особых проблем не было. Уже на первом регулярном рейсе была стопроцентная загрузка. Более того, столько же пассажиров записалось в лист ожидания. Японцы были в восторге от путешествия по трансibirскому маршруту. Многие впервые в жизни видели из иллюминатора самолета такие бескрайние просторы. К тому же японцам очень понравился советский самолет. Они ласково называли его «одзин сан» — «дедушка». В этом что-то было.

Начав полеты, наши летчики делали все, чтобы доказать: с «Аэрофлотом» можно иметь дело. Достаточно сказать, что практически все до единого полеты выполнялись строго по расписанию. Японцы даже шутили, что по рейсу Москва-Токио можно проверять часы.

Два года совместных полетов «Аэрофлота» и авиакомпании «Дельта» на линии Москва-Токио подтолкнули руководство Аэрофлота к необходимости кардинальных перемен в области воздушных сообщений. В первую очередь намечалось начать полеты из третьих

стран в Токио транзитом через Москву, что требовало в корне изменить работу наземных служб в аэропорту Шереметьево. В частности, создать транзитную зону, сократить время заправки самолета горючим, бортовым питанием. Но главное — изменить психологию людей, заставить их не на словах, а на деле заняться коммерцией, бронированием мест, продажей билетов.

Не у всех работников предлагаемые новшества нашли понимание и поддержку. Были руководители, которые обвинили инициатора перемен Василия Алдеева в авантюризме и других смертных грехах. Но, в конце концов, трезвый расчет и прагматизм возобладала. Спустя время были открыты полеты на линии Париж-Москва-Токио и Лондон-Москва-Токио, которые положили начало трансibirскому маршруту.

С той поры утекло немало воды. Сегодня из Москвы в Токио «Аэрофлот» летает ежедневно на самых современных самолетах — Boeing 767 и A320. Только за два последних года на этой линии перевезено 65 тысяч пассажиров, сотни тонн почты и грузов. С каждым годом все больше японцев стремятся посетить Россию, как и раньше Японию. Маршрут между Москвой и Токио еще называют «маршрутом дружбы». Ветераны «Аэрофлота», кто 40 лет назад открывал первые беспосадочные полеты в страну Восходящего солнца, считают для себя это главной наградой.]

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

+ **Delta** =



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС™

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES и AEROFLOT
15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ
...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

Мы предлагаем железнодорожные билеты по России и СНГ.

...ЗАМЕДИЛИТЬ 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.

«ДЕТ» 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 «ДЕТ»:

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

М.КРОПОТКИНСКАЯ
тел.742-76-06

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

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

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

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU

СТО СССР
Всесоюзное
объединение
гражданского
воздушного
флота

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Популярный
журнал
авиации и
дирижабле-
строения
1931 г.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА: Москва, центр, Никольская, 6, ВОГВФ, тел. 5-83-41.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 6 р. 40 к., 6 мес. — 3 р. 20 к., 3 мес. — 1 р. 60 к.
Контокоррент ВОГВФ в Московском конторе Госбанка № 10079.

ПЛАН 1932 г. — ПЛАН РЕШИТЕЛЬНОЙ ПОБЕДЫ НА ВОЗДУШНО-ХОЗЯЙСТВЕННОМ ФРОНТЕ

КОНТРОЛЬНЫЕ ТОЧКИ ВОГВФ НА 1932 г.

Следу указаниям директивных органов, «Гражданская авиация Союза ССР должна уже в 1933 г. догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны».

Трудность этой задачи усугубляется тем, что еще в 1929/30 г. наша гражданская авиация занимала одно из последних мест в ряде наиболее развитых стран мира. Если по длине сети мы отставали сравнительно немного, то это отставание особенно сильно отразилось в интенсивности воздушных сообщений.

В 1932 г. намечается оборудовать и открыть для эксплуатации 46 новых участков воздушных линий общей протяженностью около 35 тыс. км. Вместе с существующими и открываемыми в 1931 г. линиями, СССР будет обладать сетью воздушных сообщений в 75-80 тыс. км, что выдвигает его по абсолютной длине воздушных путей на первое место в мире.

На борьбу с авариями

- аварийность ставит под удар транзитный план ВОГВФ
- авариям по вине летного состава и по так называемым «техническим причинам» должен быть положен конец
- огонь по халатности и расхлябанности

Перед нами ряд фактов первого полугодия 1931 г. 28 февраля с.г. пилот Куцый на самолете Р 1-370 при почтовом рейсе в Харьков попал в снегопад и бурю, машину прижало, после чего, коснувшись земли, самолет скатотировал. Авария произошла по вине пилота, который, получив сводку о погоде к 9 час, вылетел в 12 час, зная о том, что погода неустойчива и всякое промедление повлечет за собой неприятные последствия, что на деле и подтвердилось.

Затем идет ряд аварий из-за халатности летного состава, игнорирования наставлений по полетной службе, плохого технического обслуживания, слабой дисциплины, пьянок и т.д. Таким образом уродливые явления «добраго старого времени» и, в довершение всего, пьянка сказываются и по сей день в виде аварий и поломок самолетов и моторов.

Четко обслуживать площадки

26 мая с.г. при рейсовом полете из Казани в Свердловск на Янаульском аэродроме потерпел аварию самолет АНТ-9, управляемый Водопьяновым. Самолет сторел. Основной причиной аварии явилась недостаточная четкость в обслуживании посадочной площадки. Обслуживавший площадку телеграфист гр. Еремия, не имея совершенно никакой инструкции, хотя и имел их при себе. Еремия систематически пьянствовал и опаздывал к приему самолетов.

Приказом правления ВОГВФ пилот Водопьянов за нарушение летной инструкции, повлекшее стопроцентную аварию самолета, снят с летной службы на пассажирских самолетах с объявлением ему строго выговора с предупреждением.

Начальник контрольного пункта Янаул Еремия снят с работы как несоответствующий своему назначению.

ХРОНИКА ВОГВФ

Экспедиция т. М.Т. Снепнева — по изысканию гидролинии Якутск-Булуи-Хатанга выехала по Лене из Усть-Кута в Якутск.

Китайско-Германским об-вом воздушных сообщений «Евразия» в Китае открыто воздушное почтовое обслу-

живание на линии Маньчжурия-Пекин-Тяньаньору-Нанкин-Шанхай.

Плата за почтовые посылки взимается как за обычное загранпочтовое отправление с доплатой за каждые 10 г одной рейхсмарки.

Почтовые отправления должны быть отправлены на Берлин или Кенигсберг, откуда они направляются через Москву, Иркутск и Маньчжурию в точно установленные сроки, причем общая продолжительность перевозок, например Берлин-Шанхай, не превышает 7 дней.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА

Не допускать вмешательства в деятельность ГВФ

За последнее время имел место ряд случаев незаконных распоряжений местных властей органам Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота о предоставлении самолетов и т.д.

Ввиду того, что права вмешательства в хозяйственную деятельность гражданского воздушного флота никому не предоставлено, приказом правления предложено без разрешения начальника объединения или его заместителей никому самолетов не предоставлять.

Всякого рода требования на самолеты для надобностей, не предусмотренных планами органов ВОГВФ, должны направляться начальнику объединения, в экстренных случаях — по телеграфу.

Не допускать ношения знаков военных различий в ГВФ

Ввиду того, что установленные случаи ношения некоторыми работниками гражданского воздушного флота знаков различия, установленных для них по последней должности в РККА до перехода в резерв, приказом правления от 16 июня №276 категорически предлагается сотрудникам ГВФ не допускать впредь ношения военных знаков различия.

Лица, замеченные в нарушении этого приказа, будут привлекаться к ответственности.

АЛЕКС. ЛАПИН ДЕЗЕРТИРЫ

ВОГВФ ведет большое строительство. Стройки являются ударными, и в горячую пору, в разгар строительства, инженеры строительного управления ВОГВФ Рожнов и Щеглов дезертировали.

Рожнов и Щеглов — два опытных специалиста. Образование получили в советских учебных заведениях и отказались работать на соци-

алистической стройке, не захотели выехать из Москвы. Их дело недавно разбирали товарищеский суд ВОГВФ.

Товарищеский суд постановил:

1. Рассматривать поступок гр. Рожнова М.В. несовместимым с званием советского специалиста и члена профсоюза.

2. Просить правление ВОГВФ уволить с работы в органах ВОГВФ гр. Рожнова с передачей всех материалов в центральную комиссию по чистке совпарбата.

В отношении инж. Щеглова суд постановил:

1. Считать гр. Щеглова антиобщественником, недостойным звания советского специалиста.

2. Просить правление ВОГВФ уволить гр. Щеглова с работы в органах ВОГВФ и направить гр. Щеглова в распоряжение НКТруда, передавая в последний весь материал по его делу.

Правильное решение. Больше ничего не скажем.

МОСКОВСКИЙ АЭРОПОРТ К КОНЦУ ПЯТИЛЕТКИ

Предотвратить срывы строительства

Московский гражданский аэропорт начал существовать с открытия воздушной линии Москва-Берлин о-вом «Дерулуфт» с 1922 г. Территориально он не был разграничен с центральным аэродромом им. Фрунзе. По своему хозяйству и территории он не был аэропортом, а являлся лишь аэростанцией, заключавшейся в деревянном полугоразатанном домике в несколько комнат с огражденным местом для публики, имел отдельные ворота и два деревянные ангара малого пролета.

Открытие Укрвоздухпутьем и «Добролетом» аэроплатформы Москва-Харьков-Минеральные Воды и Москва-Ташкент, возросшая потребность в ремонте своего аэропарка — заставили гражданскую авиацию расширить свое хозяйство, построить аварьремонтные мастерские и территориально выделиться от центрального аэродрома, пользуясь общим летным полем.

Строительство аэропорта, начатое с текущего года, предусматривает затрату 4,5 млн. руб. только в одном 1931 г., а с ранее вложенными составит 6 млн. руб. Вся же потребная сумма на строительство с 1932 г. выразится около 12 млн. руб.

С 1933 г. Узловой московский аэропорт перестает быть только узловым: благодаря географическому положению на международных дорогах из Европы в Азию, он станет международным.

* В тексте сохранена орфография 1931 г.



1931

июнь

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

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: anatoly.40@bk.ru



Наши индексы:

70226

36809

2007

1931

76 лет



ГРАЖДАНСКАЯ  АВИАЦИЯ
АВИАЦИОННО-ПРОМЫШЛЕННОЕ КОМПЛЕКСНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ГОСУДАРСТВЕННОЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

В ИНТЕРЕСАХ
ОТРАСЛИ
И ПАССАЖИРА

ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK



2 РЕЙСА

Билет недействителен в случае переноса и не подлежит приложению к тарифным условиям перевозчика. This ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless purchased from the issuing carrier or its authorized travel agent.

2 FLIGHTS

123056, Москва,
ул. Большая Грузинская, 59.

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

