

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 5 (756) 2007

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Уступят ли российские «Илы» и «Ту» свое место «эрбасам» и «боингам»?

актуальная тема

Летать или не летать?

Крылья России
Заветный приз
лучшим!

КМВ

ПС-90А

издается с 1931 года

ОБНОВЛЕННАЯ
ВЕРСИЯ



9 мая

День Победы

У кого из нас не встрепенется сердце при взгляде на эти снимки. Наш фотокорреспондент Валентин Гребнев сделал их во Внуковском авиагородке, где установлена стела в честь гражданских авиаторов, погибших на фронтах Великой Отечественной войны.

Уже в этот незабываемый день — 9 мая — ежегодно проходят торжественные встречи ветеранов. Сегодня День Победы отмечается 62-ой раз, но для каждого из нас, несмотря на боль и горечь утрат, он по-прежнему самый светлый и самый волнующий праздник.

Низкий поклон вам, защитники Родины,
за ваши жертвы и вашу верность Отчизне!

Вечная слава тем, кто остался на полях сражений!

ВИАЖАМ И
КИ В ВЕЛ
КОМПАНИИ



Обновленная версия журнала: что вы о ней думаете?

Дорогие друзья!

Вышел уже пятый номер «Гражданской авиации» — наша обновленная версия. В конце прошлого года мы поделились с вами своими задумками — сделать журнал современнее, красочнее, актуальнее. К его выпуску подключились свежие силы, прежде всего художники-дизайнеры. Появились и новые журналистские перья, — на наш взгляд, не только острое, но и аналитические.

Удалось ли нам шагнуть вперед, не распыляясь по дороге творческий багаж прежних лет? Смогли ли мы преумножить все ценное и полезное, что было наработано за 76 лет жизни журнала?

Вопросы отнюдь не риторические. Чтобы уверенно идти дальше, нам очень важно знать ваше мнение. В конце концов, именно вы — и наши судьи, и наша опора, и наша гарантия на выживание.

Недавно мне позвонил министр гражданской авиации СССР 1990-1991 гг. Борис Егорович Пяноков. Познакомившись с журналом в конце сороковых годов еще курсантом Егорьевского авиационно-технического училища, все последующие годы он не ралучался с ним. Перешагнув множество служебных ступенек — от авиатехника до министра, а журнал все время не только держит в поле зрения, но и тесно сотрудничает с ним. Много лет был членом редакционной коллегии, написал десятки статей, участвовал во многих беседах за «архутным столом»... Кому, как не ему, судить о нашем издании!

Прямо скажу: отзыв Бориса Егоровича порадовал. Похвалив в целом обновленную версию, он по-доброму оценил содержание и оформление журнала, назвал особо удавшиеся, на его взгляд, публикации. Но в то же время заметил, что в облике издания потерялось что-то привычное и родное, с чем он, да и другие ветераны, свыклись за многие годы. По названию вроде бы та же «Гражданская авиация», а по «одежке» что-то незнакомое, как бы чужое.

Положью мысль высказал и председатель ЦК Общероссийского профсоюза авиаработников Борис Алексеевич Кремнев. Журнал он знает помельше, чем Пяноков, но тоже не один десяток лет. Да и в редакционный совет входит по сей день.

— Почему бы при всех новациях в оформлении, которые я непременно поддерживаю, не сохранить прежний логотип? — заметал он. — С вышешним начертанием «Гражданской авиации» утрачена прежняя индивидуальность журнала, он «теряется» среди других современных изданий.

Принципиально не хочу «отбиваться» от таких суждений. Наверное, в них есть рациональное зерно, хотя, конечно же, журнал прежних лет выглядит, мягко говоря, архаично. А что скажете по этому поводу вы?

А вот письмо в редакцию из Чебоксар бывшего командира Ту-154, влетавшего почти 25 тысяч часов:

«...Ваш журнал, вернее наш журнал, выписываю очень давно. Журнал мне очень нравится, и я с удовольствием его читаю, а в данный момент он остался единственной нитью, которая таких, как я, связывает с текущей жизнью гражданской авиации. Многих наших товарищей, с которыми мне приходилось трудиться, уже нет с нами. Ушел от нас и наш главный министр Бугаев Б.П., при котором прошла основная моя аэрофлотская жизнь. Почему-то в СМИ про него ничего не сообщали, даже москвичи и то не знали. Спасибо Вам, что сделали это... Желаю Вам и Вашему коллективу дальнейших успехов в вашей благородной работе.

С уважением, ваш постоянный читатель Сусликов В.М., 24.03.07 г.»

Письмо пришло к нам, что называется, «самотеком», и это особенно ценно. Выражая автору самую искреннюю признательность, хотелось бы обратиться к действующим пилотам, инженерам, техникам, руководителям авиакомпании: а как отнеситесь вы к новой версии журнала, что вас в нем не устраивает, о чем бы хотели прочитать в следующих номерах? И еще: как его получите — по подписке или иным путем? Что нужно сделать нам, дабы каждый номер непременно попадал в ваши руки? Кстати, журнал не трудно выписать как в почтовых отделениях связи, так и непосредственно в редакции. А познакомиться с ним можно, кроме того, на всевозможных выставках: отдел распространения «Издательского дома «Гражданская авиация» активно занимается этим. К примеру, авиакомпания «Тюрк Хава Йоллари» («Турецкие авиалинии») увидела наше издание на туристической выставке 21-24 марта 2007 г. И сообщила в редакцию, что «заинтересована в рекламе, а также в получении журнала на регулярной основе».

Итак, обновленная версия журнала совершила уже пятый «рейс». От вас, дорогие читатели, во многом зависит, будут ли успешными ее новые «полеты». Пишите нам, звоните, делитесь оценками. Будем только рады. Наши контактные телефоны и адрес электронной почты — на титуле.]

С искренним уважением

Антоний ТРОШИВИН



3 актуальная тема

Летать или не летать?

16 взгляд

Любую цену за прибыль, или подайте на человеческий фактор

30 крылья россии

Заветный приз — лучшим!

32 безопасность полетов

Неутешительные итоги

36 авиакомпании

«Таймыр» — покоритель полюса. И не только!

Дешевле — только на своих двоих

47 юбилей

*Один из тех, кто превратил Землю в шар
К 100-летию со дня рождения
Георгия Байдукова*

55 далекое — близкое

Работа воздушных линий ВОГВФ

9 интервью номера

Василий БАБАСКИН: «Можно сказать, что этого делать нельзя. Но запрет — еще не гарантия...»

14 события

Новости

20 авиапарк

Ту-334: быть или не быть?

26 обратная связь

Письма читателей

42 наземная техника

А где же российские производители?

50 круглый стол

*Кто раскошелится
на «прорывной» проект?*

52 страницы истории

Самая первая, самая протяженная

На первой странице обложки: Фото Михаила ТАРАСЕНКО



Гражданская Авиация №5 (756) 2007

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ

ООО «Редакция журнала
«Гражданская авиация»»

ИЗДАТЕЛЬ

Издательский дом
«Гражданская авиация»»

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

Зам. главного редактора

Владимир ШМОТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАСКИН
Виктор БАРХОТОВ
Сергей ИЛЬИЧЕВ

Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Сергей КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЖКО
Валерий ОКУЛОВ

Помощник гл. редактора

Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты

Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕШНЕВ
Игорь ПРИГОРЬЕВ

Главный художник

Александр ШИШКОВ

Дизайн и верстка

Елена ШИШКОВА

Редактор-стилист

Людмила МОЩНА

Отдел рекламы и распространения

Лебовь ПОЛЕТАЕВА
Рустам ХОБЕИХОДЖИН

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 125167, Москва,

Ленинградский пр-т, д. 442, стр. 3
Телефон/факс: (495) 612 1147
E-mail: info@idga.ru, anatoly.40@bk.ru

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору за
соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия.
Свидетельство о регистрации
ПН №ФС 77-18753 от 26.10.2004 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 под-
лежащих открытой публикации.

Мнения авторов не всегда совпадают
с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на
«Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 28.04.2007 г.
Заказный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Центр аэрокосмической полиграфии».

Цена договорная.

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

Летать или не летать?

Гражданский авиационный комплекс: состояние, проблемы, задачи законодательного регулирования

Сергей МИРОНОВ,

Председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации

В НАШЕЙ СТРАНЕ С ЕЕ ОГРОМНОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ, ГИГАНТСКИМИ РАССТОЯНИЯМИ МЕЖДУ ДЕЛОВЫМИ И КУЛЬТУРНЫМИ ЦЕНТРАМИ РЕГИОНОВ ОСОБУЮ РОЛЬ ИГРАЕТ ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ. БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО ЕЕ СОСТОЯНИЕ ИМЕЕТ БОЛЬШОЕ ЗНАЧЕНИЕ НЕ



Сегодня гражданская авиация ежегодно увеличивает объемы авиаперевозок в среднем на 10 процентов. Это значительно выше среднемировых показателей и, казалось бы, позволяет говорить об успешном развитии отрасли.

Однако надо отдавать себе отчет в том, что гражданская авиация работает в сложнейших условиях. Платежеспособный спрос на транспортные услуги ограничен, перевозки слишком дороги для значительной части населения и предприятий. Различные виды транспорта жестко конкурируют между собой за рубль потребителя. Начавшаяся реструктуризация авиационной промышленности открывает для российской авиации хорошие перспективы в обозримом будущем, однако сегодня создает для авиапредприятий определенные трудности. Но, без сомнения, одна из самых сложных проблем отрасли — это то, что в силу ряда причин управляемость и координация деятельности гражданского авиационного комплекса недопустимо ослаблены. С учетом всех этих факторов надо признать, что ситуация в отрасли близка к кризисной.

Одна из основных проблем гражданской авиации — состояние парка воздушных судов. Эксплуатируемая техника не соответствует ни экономическим, ни техническим требованиям сегодняшнего дня. Парк гражданской авиации России является одним из самых устаревших среди развитых стран мира. Ежегодно из его состава выбывают в среднем 115 самолетов, а пополнение новой техникой ничтожно мало. С начала 1990-х годов, более чем за 15 лет, российская авиационная промышленность выпустила всего 36 воздушных судов 1-3 классов. Российские авиационные предприятия работают в условиях крайне низкой загрузки производственных мощностей — по оптимистическим оценкам около 30%. При таких объемах производства оку-

ТОЛЬКО ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЭКОНОМИКИ, НО И ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛЬНОГО ЕДИНСТВА ГОСУДАРСТВА, КОТОРОЕ ВО МНОГОМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ НАЛИЧИЕМ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ИНТЕРЕСОВ, ХОЗЯЙСТВЕННЫХ И ПРОСТО ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ.

пить даже простое воспроизводство своей технической базы для предприятий крайне сложно. А осуществить необходимую модернизацию производства и увеличить пополнение парка воздушных судов новыми самолетами для отечественных авиазаводов, если они будут оставлены на произвол рыночных сил, экономически невозможно. Ключевая роль в решении этой задачи должна принадлежать государству.

В отсутствие активной и комплексной поддержки отрасли со стороны государства транспортные компании пытаются найти простое и, казалось бы, очевидное решение этой сложнейшей проблемы. Таким решением стала достаточно широкая закупка воздушных судов иностранного производства.

За последние десять лет в страну было ввезено из-за рубежа 166 бывших в употреблении самолетов. Они составляют уже около 10 процентов эксплуатируемых воздушных судов страны и вывозятся до 30 процентов всех пассажирских авиаперевозок. В следующем году их количество значительно увеличится, а к концу 2010 года, по прогнозам спе-

циалистов, объем пассажирских перевозок на воздушных судах иностранного производства превысит 60 процентов. А ведь в течение многих десятилетий гражданской воздушный флот был нашей гордостью и состоял только из отечественных самолетов!

Сохранение и углубление такой тенденции привело бы к окончательному разрушению чрезвычайно важной для экономики нашей страны высокотехнологической отрасли — гражданского авиастроения. Этого допустить нельзя. Для того чтобы сохранить за Россией статус авиационной державы, мы должны в ближайшее время не только решить проблемы обновления воздушного транспорта и повысить конкурентоспособность отечественной авиации, но и обеспечить высокую безопасность полетов.

Еще одна проблема, которая требует срочного решения и повышенного внимания со стороны государства — это обеспечение безопасности полетов. Показатели в этой сфере за 2006 год и прошедший период текущего года являются неудовлетворительными за последнее десятилетие. Мы должны сделать все, чтобы создать надежные гарантии безопаснос-

пассажиров».

Касаясь такой болезненной темы, очень важно правильно расставить акценты. После каждого трагического происшествия в СМИ детально разбирается вопрос о техническом состоянии самолета, потерпевшего аварию. Однако, по мнению специалистов, около 72% авиационных происшествий вызваны ошибками летного состава. И даже в тех случаях, когда сыграли роль какие-то неисправности воздушного судна, сам факт, что оно с этими неисправностями было допущено к полету, говорит о человеческих недоработках со стороны как технических специалистов, так и управления.

Здесь хотелось бы поделиться с таким соображением. Откровенно говоря, когда излишне смакуются авиационные катастрофы отечественных самолетов и замалчиваются аналогичные случаи с самолетами ведущих зарубежных фирм, то невольно закрадываются мысли о недобросовестной конкуренции за огромный российский рынок.

Специалисты знают, и наши граждане также должны знать, что надежность самолета и его эксплуатационная пригодность практически не зависят от возраста машины

чем, скажем, выпуска текущего года.

Но здесь в нашей стране возникает целый комплекс труднопреодолимых препятствий. Многоочисленность хозяев авиационной техники и производителей запасных частей со своими финансовыми интересами; недостаточная эффективность контроля; как следствие — теневой рынок с контрафактной продукцией, различными спекуляциями и многое другое, недопустимое в авиации.

Отмечу, что за всем этим стоят конкретные люди: руководители, бизнесмены, лицензионщики, контролеры и другие ответственные лица. То есть на первый план выходит человеческий фактор. Когда речь заходит об авиационных происшествиях, то словосочетание «человеческий фактор» применяется в основном к тем, кто находился в кабине самолета или у диспетчерского пульта. Но, на мой взгляд, ответственность за жизнь людей должны разделять и должностные лица, работающие в отраслевых управленческих структурах, которые по общему признанию далеко не совершенны.

А это значит, что необходимо решительно изменить мотивацию всех тех, от чьих решений и действий зависит безопасность полетов. Ответственность — финансовая, административная, а для кого-то и уголовная, за каждое летное происшествие должна стать настолько серьезной, а главное, неотвратимой, чтобы с ней не шла ни в какое сравнение возможная экономия на топливе, запчастях, подготовке профессионалов и т.д.

Если, например, в нашем Воздушном кодексе материальная ответственность авиакомпании за гибель пассажира была установлена на уровне 100 тыс. руб., то в США установленный государством размер компенсаций достигает 3

Когда излишне смакуются авиационные катастрофы отечественных самолетов и замалчиваются аналогичные случаи с самолетами ведущих зарубежных фирм, то невольно закрадываются мысли о недобросовестной конкуренции за огромный российский рынок.

сти в гражданской авиации, исключать гибель людей. Я полностью согласен с Президентом России, который считает, что «...в этой сфере нет и не может быть мелочей. Нельзя экономить ни на топливе, ни на подготовке летного состава, ни на ресурсе техники. Речь о жизни наших граждан — и экипажей, и

(даты ее изготовления). Состояние авиатехники, главным образом, определяется степенью истощения ресурса отдельных агрегатов и систем. Главное — своевременная замена частей самолета, выработавших свой ресурс. Если это требование соблюдается, техника 20-летней давности не менее надежна,

млн. долларов. Понятно, что в таких условиях обеспечение безопасности, принятие профилактических мер, которые позволят предотвратить угрозу гибели пассажиров, становится для авиакомпаний не только моральным, но и главным финансовым приоритетом. Не копируя зарубежный опыт механически, мы должны, тем не менее, использовать выработанные в мировой практике организационные механизмы обеспечения безопасности полетов.

Учитывая важность и неотложность накопившихся проблем, Совет Федерации неоднократно обращался к проблемам гражданской авиации. Так, на заседании 14 июля 2006 года наша палата рассмотрела вопрос и приняла постановление по гражданской авиации, в котором дала конкретные рекомендации Правительству Российской Федерации, направленные на обеспечение безопасности полетов и повышение конкурентоспособности гражданской авиации. Целый комплекс предложений был высказан и в ходе «правительственного часа» на этой теме на заседании Совета Федерации 6 октября 2006 г.

Уверен, что нам нужен комплексный подход в решении проблем авиации. Необходимо ввести государственное регулирование во всей отрасли: от производства самолетов до безопасности полетов, а также решить вопросы о финансировании отрасли и подготовке квалифицированных кадров. Все это мы должны обеспечить на законодательном уровне.

Определенная реакция со стороны Министерства транспорта Российской Федерации уже есть, хотя многие вопросы решаются медленно. Например, достигнуто взаимопонимание по вопросу о необходимости повышения суммы страхования жизни пассажиров авиарейсов. Я предлагал повысить ее до 10 млн руб. Эта сумма получа-

ется, если использовать международную методику определения ущерба от гибели человека, с учетом среднего уровня доходов населения России. Минтранс предложил установить компенсацию на уровне 75 тыс. долл., то есть около 2 млн



руб. Это уже большой шаг вперед по сравнению с нынешними 100 тыс. руб., который способен повлиять на мотивацию авиакомпаний и их управленцев. Если же компания не в состоянии обеспечить страхование жизни людей по этим нормам, она должна лишиться соответствующей лицензии.

Важным шагом к решению накопившихся проблем стало создание Объединенной Авиастроительной Корпорации, в состав которой вошли ведущие российские авиазаводы и конструкторские бюро (всего около 20 компаний). 90 процентов акций корпорации находится в собственности государства. Я думаю, что это отличный шанс для российских авиастроителей вернуть утраченные позиции и составить достойную конкуренцию крупнейшим авиакорпорациям США и Евросоюза.

27 февраля 2007 года в Совете Федерации состоялось совещание на тему «Основные направления совершенствования подготовки летного и инженерно-технического персонала для гражданской авиа-

ции России» в рамках Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса при Председателе Совета Федерации. Оно стало самым представительным собранием работников гражданской авиационной отрасли за последние годы. В его работе участвовали руководители авиакомпаний, авиапредприятий и летных учебных заведений всей страны, а также руководители Минтранса России и федеральных агентств: Росавиации, Ространснадзора и Росаэронavigации.

По итогам совещания были приняты рекомендации, включающие ряд законодательных инициатив. Мы предложили разработать целевую программу подготовки летного и инженерно-технического состава гражданской авиации, а также программу социальных гарантий для них. Уверен, что совместными усилиями мы способны изменить ситуацию к лучшему.

В ходе совещания отмечалось, что сегодня Россия — единственная авиационная страна в мире, которая не имеет профильного полномочного государственного органа по регулированию деятельности гражданской авиации. Это весьма специфическое направление регулируют несколько государственных органов — Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральная авиационная служба. Должная координация между ними отсутствует. Действующая у нас система государственного регулирования отрасли носит размытый и разобщенный характер. Такое положение во многом привело к снижению требовательности и ответственности за безопасность полетов. Сегодня многие специалисты, руководители государственных

структур и даже сами летные экипажи высказываются за введение в гражданской авиации дисциплинарного устава, подобного тому, который действовал в СССР. Думаю, что такая инициатива в качестве одной из реальных мер заслуживает поддержки.

В системе безопасности требуются также безотлагательные структурные изменения. Сегодня, согласно рекомендациям Международной организации гражданской авиации, расследованием авиакатастроф во всем мире занимаются специальные независимые государственные структуры. Например, в США — это Национальный совет безопасности полетов, который расследует летные происшествия. Он подчинен Президенту страны и подотчетен Сенату. Решения Национального совета безопасности полетов обязательны для выполнения всеми учреждениями страны. У нас таким органом в свое время был Госавианадзор при Совете Министров СССР.

Действующая у нас система государственного регулирования отрасли носит размытый и разобренный характер. Такое положение во многом привело к снижению требовательности и ответственности за безопасность полетов.

Сегодня многие специалисты, руководители государственных структур и даже сами летные экипажи высказываются за введение в гражданской авиации дисциплинарного устава, подобного тому, который действовал в СССР.

Мы неоднократно заявляли, что необходимо воссоздать единую службу по безопасности полетов для всех видов авиации. Сейчас в России авиакатастрофы расследуют государственные структуры, которые по своим функциональным обязанностям сами должны нести ответственность за авиакатастро-

фы. Поэтому трудно рассчитывать на объективность в расследовании, когда речь идет о защите чести мундира. Но не раскрытые истинные причины авиакатастроф могут привниться вновь. Кстати, ни в одном из действующих на сегодня нормативно-правовых актах не установлено, что рекомендации комиссии, расследовавшей катастрофу, обязательны для выполнения всеми другими смежными с авиацией учреждениями. В этой правовой абсурд должны быстрее вмешаться законодатели, и мы это сделаем.

•
Обеспечение безопасности полетов невозможно рассматривать в отрыве от темы подготовки кадров. Говоря о кадровой проблеме в авиации, в первую очередь надо обратить внимание на тех, кто находится в пилотских кабинках.

Стареют не только самолеты, но и экипажи. Если раньше 50-летний командир воздушного судна был исключением, то сегодня — это

средний возраст командира корабля. До сих пор гражданская авиация комплектовалась кадрами за счет избытка авиаспециалистов, который образовался в результате обязательного падения объемов авиане перевозок в 90-е годы, сокращения военной авиации. Наличие большого количества безработных пило-

тов, соглашающихся на скромные условия, породило благодущие у владельцев воздушных судов. Казалось, так будет всегда, и незачем тратиться на подготовку новых специалистов. Однако сегодня кадровый резерв опытных летчиков полностью исчерпан.

Между тем за годы реформ в отрасли отсутствовала взвешенная кадровая политика. Сегодня отрасли не хватает кадров инженерно-технического профиля, диспетчеров по управлению воздушным движением, профессиональных техников и рабочих. Многие специалисты не имеют базового образования. Наиболее сложная обстановка с кадровым пополнением в аэронавигационной сфере и в области подготовки летного и инженерно-технического состава складывается в Западной Сибири, в Якутии и на Дальнем Востоке. Как раз там, где без авиации не обойтись.

Сегодня все летные училища гражданской авиации отстали по основным показателям на десятилетия. Они выпускают в год всего 220 пилотов, а выбывают по естественным причинам ежегодно 400 высококлассных специалистов. Надо также учесть, что растет отток опытных российских пилотов в Индию, Вьетнам, Южную Корею, где заработная плата и социальные условия лучше, чем у наших ведущих авиане перевозчиков. Поэтому необходимо наращивать прием в авиационные вузы до уровня не менее 700 человек в год.

Нужны срочные меры и по повышению уровня подготовки специалистов. Летчики должны в совершенстве владеть сложной современной техникой, поэтому раньше в учебных заведениях придерживались принципа опережающего обучения. Студенты имели возможность знакомиться с новейшей техникой, которая только еще должна была сойти с конвейера. А сейчас средств, выделяемых госу-

дарством, хватает лишь на поддержание старых тренажеров в рабочем состоянии. Обучение ведется на самолетах 50-летней давности. Бюджетное финансирование на эти цели сведено к минимуму, заработная плата пилотов-инструкторов, авиатехников и преподавателей явно не соответствует их квалификации и ответственности работы. В результате страдает кадровый состав этой категории педагогов. А ведь известен принцип авиации: инструкторами в училищах должны работать только лучшие из лучших.

Особо следует сказать о самом главном в учебном процессе подготовки пилотов и командиров воздушных судов — это обеспечение безопасности. Обучение экипажей действиям при отказах авиатехники в полете излишне упрощено, летная дисциплина ослабла.

Кроме того, требования Международной организации гражданской авиации предписывают для получения свидетельства коммерческого пилота налет не менее 150 часов. А учебные заведения нашей гражданской авиации выпускают пилотов, имеющих налет всего лишь 60-80 часов.

С учетом расширяющихся международных связей, в том числе организации зарубежных рейсов, использования зарубежной техники, необходимо создавать на базе действующих летных училищ центры обучения летного состава с углубленным изучением английского языка. Это будет выгодно и государству, и авиакомпаниям. Иначе может получиться так: самолеты есть, а летать на них будут иностранные пилоты, знающие русский язык. В Германии таких «русскоязычных» специалистов уже готовят, причем немало — около 60 человек в год.

Процесс подготовки авиационных кадров длительный и не завершается получением диплома. По

объективным данным, на профессиональное становление пилота, командира воздушного судна или диспетчера по управлению воздушным движением требуется от 10 до 12 лет. Поэтому кадровая политика и программа подготовки должны быть рассчитаны на длительную перспективу, значительно превышающую планку в 12 лет.

Действовать нужно, не откладывая, потому что сегодня ситуация еще не стала безвыходной. Пока еще в основном сохранился достаточный потенциал наших летных и инженерно-технических учебных заведений и вполне

денежные ресурсы. Законодательная поддержка в этом вопросе обязательно нужна, и она будет.

Вместе с тем следует отметить, что, несмотря на трудности, переживаемые системой подготовки кадров для гражданской авиации, за последнее время в результате принимаемых мер положение начало несколько выправиться. Введен новый курс подготовки диспетчеров управления воздушным движением в Московском государственном техническом университете гражданской авиации. В Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации соз-

Стареют не только самолеты, но и экипажи. Если раньше 50-летний командир воздушного судна был исключением, то сегодня — это средний возраст командира корабля.

можно восстановить то, что было утрачено.

Сегодня для исправления ситуации Министерство транспорта Российской Федерации разработало комплекс мер по кадровому обеспечению гражданской авиации. Думаю, что на её реализацию положительное влияние должен оказать новый подход к формированию федерального бюджета. Основной финансовый документ страны сейчас планируется и утверждается на три года. А это позволит разумно распорядиться государственными денежными средствами на более длительную перспективу. Появляется реальная возможность заметно повлиять на решение кадровой проблемы.

При этом надо проводить четкую государственную политику, которая будет стимулировать частные авиакомпании инвестировать свои средства в отечественную подготовку летных кадров. А не готовить специалистов за рубежом (как это бывало), направляя туда колоссальные

денежные ресурсы. В конце апреля там состоялся финал второго Всероссийского конкурса профессионального мастерства диспетчеров управления воздушным движением. Это пусть пока скромные, но реальные результаты начатой работы, возросшего внимания государства к проблемам авиационной отрасли.

В силу геополитического положения наша страна просто обязана обеспечить подготовку авиационных специалистов всех профессий, отвечающих самым современным требованиям. Но для этого, прежде всего, нужна финансовая поддержка государства на приобретение учебных самолетов нового поколения, тренажеров и другого современного оборудования. Вложенные средства (как государственные, так и авиакомпаний и авиапредприятий) на целевую подготовку кадров окупятся в короткий срок.

Из-за дороговизны билетов в сравнении с уровнем доходов

основной массы населения гражданская авиация стала в России видом транспорта, которым в основном пользуются наиболее обеспеченные граждане. Показательная в этом отношении территориальная структура пассажирских перевозок. Московские аэропорты и Санкт-Петербургский аэропорт Пулково перевозят почти 80% авиапассажира страны, и удельный вес перевозок пассажиров через эти аэропорты продолжает расти. Соответственно доля летающих граждан в других регионах неуклонно падает. Один за другим тасят посадочные огни аэропорты на крайнем Севере, в Сибири, в других районах нашей страны. Вместе с аэропортами исчезают с карты страны неболь-

действия, то завтра россияне, оторванных от основных коммуникаций, станет еще больше.

Исправить ситуацию помогло бы принятие федерального закона об аэропортах. Проект этого закона направлен в Государственную Думу, но пока лежит там без движения. До сих пор нет и постановления Правительства Российской Федерации о безвозмездной передаче субъектам Федерации региональных аэропортов, которые находятся в федеральной собственности.

Сегодня рассматриваются различные проекты возрождения региональных перевозок. Один из них — «Губернские авиалинии». Он предусматривает создание сети связанных между собой транзитных

которая предусматривает создание по всей территории страны авиационных транзитных и пересадочных узлов — так называемых аэропортов-хабов. Но возникает вопрос — кто будет доставлять жителей отдаленных районов России к этим «хабам» и обратно от них к населенным пунктам? Безусловно, эту задачу должна решать малая гражданская авиация.

По расчетам специалистов, потенциальная емкость рынка перевозок на местных воздушных линиях более 10 миллионов пассажиров в год. Вот она — база для дальнейшего роста перевозок на магистральных маршрутах!

В заключение мне хотелось бы остановиться еще на одной проблеме. Мы часто говорим о необходимости сохранения преемственности поколений и традиций. История российской и советской авиации — гордость нашего народа. Вся страна звала своих героев — летчиков, испытателей, конструкторов. Молодые люди увлекались спортивной авиацией, было множество технических кружков, секций авиамоделирования, аэроклубов. Молодежь мечтала о полетах и воплощала свою мечту в жизнь. Думаю, что нам необходимо возродить славные традиции ДОСААФ, помочь существующим молодежным авиационным спортивным и техническим организациям, создавать новые аэроклубы. Несомненно, они станут «кузницей» кадров для нашей авиации. Причем не только для «малой», но и для «большой», значение которой для России трудно переоценить.

На риторический вопрос — «летать или не летать?» ответ может быть только один — летать! Того требуют экономика, политика, задачи развития нашей страны и динамизм всей нашей жизни, и, что очень важно, социальное самочувствие нашего общества.]

В России, где более 60% территории недоступно иным видам транспорта, кроме воздушного, стремительно (почти в шесть раз за десять лет) сократилась сеть аэропортов, обслуживающих местные воздушные линии. В результате 12 миллионов человек не имеют круглогодичного доступа к основным наземным коммуникациям — железным и автомобильным дорогам.

шие города и поселки. Ведь в условиях нашей страны в одном ряду с понятием «градообразующее предприятие» логично видится понятие «жизнеобеспечивающий аэропорт».

В России, где более 60% территории недоступно иным видам транспорта, кроме воздушного, стремительно (почти в 6 раз за 10 лет) сократилась сеть аэродромов, обслуживающих местные воздушные линии. В результате 12 миллионов человек не имеют круглогодичного доступа к основным наземным коммуникациям — железным и автомобильным дорогам. Если на это не обратить должного внимания сегодня, не принять решительных

указов, где авиакомпания предполагают разместить свои филиалы. Сеть предлагается проложить по линиям Санкт-Петербург — Хабаровск с ответвлениями в европейской части страны в сторону Мурманска, Краснодара, Минеральных Вод, а в Сибири и Дальнем Востоке — в сторону Сургута и других городов.

Проект социально ориентирован, так как предусматривает низкие тарифы. Есть и другие, возможно, более удачные проекты. Существенно то, что все они прибыльные.

Наряду с этим, наконец, появилась программа модернизации транспортной системы России.

Василий БАБАСКИН:

«Можно сказать, что этого делать нельзя. Но запрет — еще не гарантия...»



Анатолий ТРОШИН, фото Михаила ТАРАСЕНКО

Это интервью пришлось брать на борту Ту-154 в рейс Москва-Минеральные Воды. Другой возможности пообщаться с генеральным директором ФГУП «Кавминводавиал», заслуженным пилотом России Василием Бабаскиным найти не удалось. То он на строительной площадке реконструируемого аэровокзального комплекса, то поехал проконтролировать отсыпку грунта на будущей взлетно-посадочной полосе, то на несколько дней застрял в министерских или правительственных кабинетах в Москве...

Выручил мобильный телефон. Узнав о чем речь, Василий Викторович предложил: — Сегодня вечером возвращаюсь домой. Махнем вместе в Минводы, по дороге и поговорим. Так и сделали. Когда Ту-154 занял заданный эшелон, мы, чтобы не мешать пассажирам, пристроились на откидных креслах между пилотской кабиной и бизнес-салонном и начали разговор. До этого мне не раз приходилось писать о делах минераловодских авиаторов. О том, как боролись они

за выживание в сложный перестроенный период. Как осваивали новую отечественную авиатехнику. Как прокладывали первые международные маршруты. Наконец, как отстаивали структурную целостность предприятия... И все это у минводцев получалось как нельзя лучше. Вот и национальную премию «Крылья России» по итогам 2006 года получили сразу в двух номинациях: пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе 2 (объем перевозок от 0,5 до одного млрд пассажиро-кило-



метров) и пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях в той же, второй группе (объем перевозок от 200 до одного млрд пассажиро-километров). А потому свой первый вопрос задал о том, не появилась ли в коллективе самоуспокоенность, нет ли кое у кого головокружения от успехов?

— Меня всю жизнь учили, что в авиации нет ничего страшнее, чем самоуспокоенность и зазнайство, — ответил Бабаскин. — Приятно, конечно, что объемы пассажирских перевозок за прошлый год выросли на 20 процентов.

Утешают и результаты работы в начале 2007 года. Первый квартал, как известно, всегда трудный — от сезонности перевозок нам куда не деться — но на этот раз дела идут неплохо. Повысили загрузку кресел, на 28,5 млн рублей сократили расходную часть.

Радует, что динамично повышается уровень профессиональной подготовки специалистов, прежде всего летного состава. В собственном авиационно-учебном центре проводим обучение по трем основным направлениям: подготовка, переподготовка и повышение квалификации кадров. Это пилоты, диспетчеры, авианиженеры и техники, бортпроводники, кассиры, организаторы перевозок... Центр оснащен компьютерами, видео- и проекционной аппаратурой, есть тренажерные комплексы.

Важнейшая наша задача — безопасность полетов. Ее решаем ежедневно, ежeminутно занимаются все службы. Безопасность складывается из многих факторов: подбора и расстановки кадров, состояния авиатехники, оснащения служб современными техническими средствами диагностики и многих других. На все это ежегодно тратим до 200 млн рублей.

Словом, коллектив занят делом и на лаврах почивать не собирается.

— Хорошо, а как обстоят дела с реструктуризацией предприятий? В составе ФГУАП «Кавминводоавиана» всегда входили летный отряд, два аэропорта — в Минеральных Водах и Ставрополе, агентство воздушных сообщений, авиационно-техническая база, авиационно-учебный центр...

— Вопрос предельно ясен. Процесс разделения предприятий гражданской авиации на аэропорты и авиакомпании, по-моему, наконец-то завершился. Не буду судить о других регионах, но в наших условиях такое разделение было бы большой ошибкой. Можно разделить на части и приватизировать сапожную мастерскую или трамвайное депо. Тут все понятно: зачем государству брать на себя лишнюю заботу. А единая авиационная структура в условиях нашего административного округа имеет не только социально-экономическое, но и стратегическое значение. Она неотделимая составная часть обеспечения государственной безопасности. И меня вдохновляет, что нашлись в стране умные люди, которые это поняли.

Это — во-первых. А во-вторых, начиная с девятости первого года, мы не попросили у государства ни одного рубля. Как бы тяжело ни было, все средства и на зарплату, и на развитие зарабатываем сами. Научились зарабатывать!

Более того, будучи самым крупным налогоплательщиком в городе, даем за год в бюджет порядка 200 млн рублей. Педагоги, врачи, все бюджетники ждут, когда мы заплатим, и мы ни разу их не подвели.

А наша социальная сфера? Предприятию удалось сохранить Дворец культуры, музей, медицинскую часть, детский садик, пансионат в Теберде. Причем в детском саду родители оплачивают лишь десютую часть содержания ребенка, остальные расходы взыла на себя

компания. При разделе предприятия все это было бы потеряно.

— С реструктуризацией все ясно. А что делается на ваших «ударных стройках»?

— Пока все идет по намеченным графикам. Реконструкция аэровокзального комплекса рассчитана на восемнадцать месяцев. Он не только обретет суперсовременный облик, но и будет оснащен новейшим оборудованием регистрации пассажиров и обработки багажа, автоматической системой информации, пунктами таможенного и паспортного контроля, аппаратурой «Антитеррор». Уверен, это позволит значительно улучшить

идет полным ходом. Технические характеристики новой ВПП позволят принимать как отечественные, так и зарубежные воздушные суда всех типов. А прудумованное проектом современное навигационное оборудование даст возможность сертифицировать аэропорт по третьей категории ИКАО. Это, несомненно, будет большим шагом вперед. Ведь аэропорт Минеральные Воды по праву называют воздушными воротами Северного Кавказа России. Сотни тысяч людей прибывают ежегодно на отдых и лечение в Кисловодск, Железноводск, Ессентуки, Пятигорск, а также на горнолыжные курорты в Теберду, Домбай,

Строющаяся взлетно-посадочная полоса будет оснащена навигационным оборудованием, позволяющим сертифицировать аэропорт по третьей категории ИКАО. Это сделает его по существу всепогодным.

как уровень обслуживания пассажиров, так и условия труда персонала. Мы надеемся, что новый аэровокзальный комплекс позволит предоставить гостям Кавказских Минеральных Вод услуги по самым высоким международным нормам.

— Расходы на реконструкцию мест предприятия «Кавминводоавиана»?

— Нет. Это делает инвестор, с которым заключен соответствующий договор Росимуществом. Комплекс сдан в долгосрочную аренду, а проект реконструкции согласован по всем статьям, включая технологические тонкости. Нас такой вариант вполне устраивает, как, впрочем, и другие заинтересованные стороны.

Что касается взлетно-посадочной полосы, то там работа тоже

Архыз, Приэльбрусье. Уникальные минеральные источники и мягкий климат привлекают к нам и зарубежных гостей. Не случайно мы выполняем рейсы в 25 стран мира, а также имеем лицензию на полеты в 48 городов России и стран Содружества. Так что вторая взлетно-посадочная полоса, да еще оснащенная по третьей категории, по существу сделает наш аэропорт всепогодным, а стало быть, еще более привлекательным не только для россиян, но и для иностранцев.

— Василий Викторович, «Кавминводоавиана» было лидером освоения отечественных самолетов нового поколения — Ту-204. Помнится, вы «стучались во все двери», чтобы пополнить их парк, но так и «застрелили» на двух машинах...



ВМЕСТЕ С АЛЬЯНСОМ SKY TEAM

В апреле исполнился год, как «Аэрофлот» официально стал десятым членом ведущего международного альянса авиаперевозчиков Sky Team. Главным результатом его работы в альянсе стало существенное расширение спектра услуг и получение российскими пассажирами дополнительных удобств в полетах по всему миру. Это стало возможно благодаря доступу к маршрутной сети альянса, насчитывающей 728 пунктов в 149 странах. Пассажиры «Аэрофлота» оценили и участие через программу «Аэрофлот-Бонус» в единой зачетной системе бонусных программ авиакомпаний — членов альянса.



За прошедший год «Аэрофлот» успешно интегрировался в систему современных технологий альянса в области сервиса: введены электронные услуги по саморегистрации пассажиров через киоски и Интернет; реализована технология «интерлайн электронного билета» с партнерами по альянсу Aeromexico, Delta, Continental Airlines, KLM, Korean Air и Northwest Airlines. Для эффективного внедрения единых технологий альянса в «Аэрофлоте» действует программа «Амбассадор», направленная на обучение персонала по стандартам Sky Team.

Российский национальный перевозчик участвует в коммерческих проектах Sky Team. Например, тарифные продукты «Европейский Airpass», «Азиатский Airpass», «Американский Airpass» предусматривают льготные перевозки для пассажиров, совершающих один межконтинентальный перелет и минимум три внутри континента. Проекты «Глобальные корпоративные контракты» и «Global Meetings» позволяют привлечь корпоративных клиентов и участников крупных международных мероприятий. Участие в совместной программе альянса по предоставлению компенсаций в случае задержки, отмены или перебронирования рейса, а также в программе «Трансферный продукт» направлено на повышение качества и условий обеспечения транзита.

«Аэрофлот» участвует также в совместных рекламных кампаниях на ключевых рынках, в программе отчетов по опросам и жалобам, проектах по совместному размещению авиакомпаний альянса в аэропортах.

В настоящее время авиаперевозчик сотрудничает с компаниями альянса Sky Team на 15 линиях, в том числе на семи прямых между Москвой и пунктами партнеров (Париж, Сеул, Прага, Амстердам, Рим, Милан, Карловы Вары). За счет код-шеринговых соглашений существенно возросла частота рейсов «Аэрофлота». С 1 июня 2007 г. он планирует открыть полеты из Санкт-Петербурга в Мюнхен, Берлин и Гамбург. А до конца летнего расписания 2007 года в совместную эксплуатацию с компаниями альянса будет включено еще 80 маршрутов. Благодаря участию в программах альянса за истекший год, «Аэрофлот» получил значительную прибавку в транзитных пассажирах. Это позволило увеличить общее количество пассажиров, перевезенных в 2006 году на десять процентов.

В планах «Аэрофлота» дальнейшее развитие соглашений о совместной эксплуатации авиалиний.



ЕЩЕ ОДИН ДИПЛОМ ДОМОДЕДОВУ

Международный аэропорт Домодедово признан авиакомпанией Brussels Airlines «самым инновативным аэропортом» по результатам ежегодного конкурса. Он проводится авиакомпанией среди аэропортов, в которые она выполняет полеты. Домодедово



ДОМОДЕДОВО

был номинирован в трех из девяти категорий конкурса, однако награжден дипломом именно в номинации «самый инновативный аэропорт». В конкурсе принимали участие более 70 аэропортов Европы и Африки, в которые выполняет рейсы Brussels Airlines. По словам представителя авиакомпании, аэропорт реагирует на все запросы быстро, инициативно. Практически нет жалоб к качеству обслуживания пассажиров, багажа, это же относится и к взаимному обслуживанию воздушных судов.



ИЗ ТОКИО — В НИЖНИЙ НОВГОРОД

Японская авиакомпания ANA изучит вопрос о возможности организации прямого авиарейса Токио–Нижний Новгород. С такой инициативой выступило само руководство авиакомпании в ходе визита официальной делегации Нижегородской области в Японию, который состоялся в середине апреля. Возможность организации прямых авиарейсов между Нижним Новгородом и японскими городами неоднократно обсуждалась



в течение года до визита нижегородской делегации с авиакомпаниями ANA, JAL и руководством префектуры Мияги. Японский Совет дружественных обменов (FEC) также поддержал вопрос об открытии прямого авиарейса Токио–Нижний Новгород. Об этом 9 апреля на состоявшейся в Токио Японо-российской конференции и Форуме по проблемам России заявил председатель Японо-российской комиссии по экономическим и культурным вопросам при FEC, бывший Посол Японии в РФ Такехиро Того.



НОВЫЙ СЕРТИФИКАТ КАЗАНСКОГО АЭРОПОРТА

ОАО «Международный аэропорт Казань» получило сертификат соответствия на службу организации перевозок, дающий право деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, почты и груза при внутренних и международных воздушных перевозках, в том числе обработки опасных грузов. Сертификация была проведена в соответствии с нормативно-технической документацией и работами по обслуживанию отправляемых и прибывающих почты и груза.



ШЕРЕМЕТЬЕВО ВЫИГРАЛО СУД

Федеральный Арбитражный Суд Московского округа призвал объявление компании «Шереметьево-Карго» в адрес аэропорта Шереметьево о злоупотреблении доминирующим положением ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» на рынке погрузки-разгрузки авиагрузов незаконным. Решение кассационного суда поставило точку в разбирательствах по этому вопросу, которые длились полтора года. Кассационный суд Московского округа призвал предыдущие судебные акты и решение антимонопольного органа незаконными. ОАО «Шереметьево-Карго» вместо диалога с аэропортом избрало тактику давления на ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» со стороны антимонопольного органа. Отмененные судебные акты – яркий пример неправильного применения антимонопольного законодательства.



АЭРОПОРТ ПСКОВ ГОТОВИТСЯ К РЕГУЛЯРНЫМ РЕЙСАМ

В аэропорту Псков ведется подготовка к организации регулярного авиарейса по маршруту Псков–Москва. Предприятие несколько лет

не занималось регулярными пассажирскими перевозками, поэтому ведется ремонт перрона, готовятся технические службы. Утвержден победитель конкурса на определение перевозчика по авиамаршруту Псков–Москва–Псков. Им стала авиакомпания «Выборг». Таким образом, псковичи будут летать на самолете Ил-114, рассчитанном на 50 мест. Напомним, что в регионе принята областная целевая программа «Развитие авиационных услуг в Псковской области на 2007-2009 годы», согласно которой на первом этапе потери авиаперевозчику будут компенсироваться за счет средств областного бюджета из расчета 5 млн рублей в год. Общий объем финансирования программы – 38,2 млн рублей, в том числе внебюджетные средства – 23,2 млн рублей.



ВПЕРЕДИ — РЕКОНСТРУКЦИЯ

ОАО «Международный аэропорт «Волгоград» планирует обновить свои активы. На прошедшем заседании совета директоров была представлена и обсуждена программа аэропорта до 2012 года. В нее входит масштабная реконструкция, которая позволит увеличить прием самолетов, а следовательно, и доходы предприятия. Это, в частности, ремонт здания аэропорта, завершение строительства грузового терминала и новой взлетно-посадочной полосы. Основная часть работ будет осуществляться за свой счет, хотя планируется привлечение средств Федерального бюджета и инвесторов.



ИЗ МИНСКА В МОСКВУ СТАНУТ ЛЕТАТЬ ЧАЩЕ

С 15 мая авиакомпания «Белавиа» вводит дополнительную частоту на линии Минск – Москва. Таким образом, количество рейсов между двумя столицами вырастет до четырех в день. Дополнительный рейс будет выполняться на современном и комфортабельном самолете

CRJ-100 в аэропорт



БЕЛАВИА

Шереметьево-1. Ввод

дополнительного рейса

позволит пассажирам максимально эффективно использовать время при деловых поездках, а также увеличит количество стыковочных рейсов как через Москву, так и через Минск. Самолет рассчитан на перевозку 50 пассажиров: десять человек в бизнес-классе и 40 в экономическом.]

Любую цену за прибыль, или подайте на человеческий фактор

Владимир ШИТОВ

БОЛЕЕ 50 высококвалифицированных российских пилотов за последние два года перешли на работу в иностранные авиакомпании. Между тем, по самым скромным подсчетам подготовка каждого из них обошлась нашему государству примерно в триста тысяч долларов. Итого: более 15 миллионов долларов было подарено зарубежным авиаперевозчикам «богатой» на летные кадры России. Перечень таких «подарков» можно было бы и продолжить...

В начале 80-х была в нашем журнале рубрика «Два мира — две действительности». Для нее мы писали «разоблачительные» материалы о том, как хорошо жить в стране развитого социализма, то есть в СССР, и как плохо там, за «бутром», где все свободы поправны, где права честных простых людей ничем не защищены. В редакции даже шутили, дескать, как

ловко у нас научились Конституцию СССР на гонорар перекладывать.

Времена изменились, и теперь взираем за тот же «бутом» уже совершенно другими глазами. Особенно после серии тяжелейших катастроф самолетов российских авиакомпаний, одной из основных причин которых неизменно признавался так называемый человеческий фактор...

Фактор этот, как известно, — понятие многогранное. И одна из таких граней — насколько социально защищенным ощущает себя человек. В разных российских авиа-

компаниях, в разных регионах страны эти ощущения у летного состава тоже разные.

Простой пример: две авиакомпании эксплуатируют одну и ту же технику, скажем, самолет Ту-154М. Экипажи летают по одним и тем же маршрутам, руководствуются одними и теми же летными правилами, одним Воздушным кодексом. Налет месячный — одинаковый. Вибрацию, солнечную радиацию, шумы и другие негативные факторы в одинаковой мере испытывают экипаж как одной авиакомпании, так и другой. Вот только зарплаты у



правом пользуются лишь летчики, не достигшие 45-летнего возраста.

Почем здоровье для пилота?

Вернемся к началу — переходу российских летчиков в зарубежные авиакомпании. Речь идет о тех, кто, что называется, в «самом соку». Эти люди уже имеют очень хороший опыт летной работы, переучились на «бонити» и «эрбасы», да и четвертый рабочий уровень английского по шкале ИКАО, владение которым всеприменным условием станет для остальной части российских пилотов лишь с 5 марта 2008 года, ими уже преизобилует. Уходит в основном в авиакомпании Юго-Восточной Азии, к так называемым лоукостерским перевозчикам. Не беда, что те летают за дешево, зато экипажам своим платит вполне достаточно, хорошо понимая, что дешевизна перелета для пассажира ни на гран не должна отражаться на его безопасности.

А чем мы можем закрывать кадровые бреши? При почти полном забвении кадровой политики, при том полуническом существовании, которое полтора десятка лет влечет наши отраслевые учебные заведения (см. «Гражданская авиация» №№3, 4 2007 г.), для крупных российских авиакомпаний последняя надежда на компании региональные. А кто будет летать в регионал? «Деды», которым год, два, три до пенсии, да молодежь, вчера закончившая училище.

По мнению некоторых профсоюзных лидеров, нас очень скоро ждет «размывание» региональных авиакомпаний, катастрофическое сокращение в них наиболее подготовленной, опытной части летного состава и даже полное сворачивание их деятельности.

К этим словам стоит прислушаться, как и к мнению о необходимости скорейшего внедрения в отрасли так называемых минимальных социальных гарантий. Иначе российские пилоты будут летать в зарубежных

авиакомпаниях, в чужом небе, а в нашем прочно «обсуюются» иностранные перевозчики.

Можно ли решить эту проблему? Думается, можно. Есть понимание всей ее значимости у российских авиаперевозчиков, у руководства отрасли. Есть рекомендации коллегии Росавиации о введении гарантированной системы оплаты труда летного состава. Есть уже и положительный опыт, пока, правда, крайне редкий: фиксированная оплата труда существует в «КД авиа», гарантированную оплату (до 60 часов) ввела авиакомпания «Сибирь», за 30 гарантированных часов платит ГТК «Россия», за 60 — «Домодедовские авиалинии». Там руководство понимает, сколь важно закрепить летные кадры. Некому будет занять место за штурвалом — не снадут и новые самолеты.

Некоторое время назад руководство Росавиации обратилось в Фонд развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации» с просьбой помочь с разработкой минимальных социальных гарантий для летного состава. Фонд привлек к этой работе специалистов высочайшего профессионального уровня. Предложенный ими «пакет» минимальных социальных гарантий был согласован в Миндтрассоцзащиты, представлен в Росавиацию и Минтранс. Более того, опять-таки по просьбе Росавиации, Фонд «Партнер гражданской авиации» сейчас выполняет аналогичную работу по социальным гарантиям для инженерно-технического состава. Кажется, лед тронулся? Лишь бы не затерялись эти важные документы в кипе бумаг когонибудь «столоничальника», лишь бы не канули в Лету!

Да, хотя бы две составляющие из всего пакета минимальных социальных гарантий могли бы резко улучшить положение дел с летными кадрами — гарантированная оплата труда и страхование по медицин-

ским показателям. Но есть и еще ряд моментов, о которых стоит поговорить.

Страхование потери лицензии по медицинским показателям не только позволит социально защитить пилота, но и кардинально пересмотреть Федеральные авиационные правила по медицинскому обеспечению летного состава. Появится нормальный рыночный инструмент контроля за его здоровьем.

Обратимся вновь к опыту зарубежному. При наступлении подобного страхового случая любая страховая компания на западе прежде всего займется анализом режима труда и отдыха летного состава в авиакомпании. И если обнаружит, что были допущены нарушения трудового законодательства, к авиакомпании будут применены соответствующие меры. Не оттого ли западные перевозчики стараются дружить с профсоюзами и не допускают отклонений ни от трудового законодательства, ни от достигнутых с профсоюзами договоренностей (по-нашему, коллективных договоров).

Но если страховщик докажет, что конкретное физическое лицо вело образ жизни, отрицательно сказавшийся на его здоровье, это также может привести к снижению суммы страховой выплаты. Отличная рыночная мера, которая держит в «тонусе» и авиаперевозчика, и пилота.

В России эта мера, увы, пока не прижилась. У нас существует лишь одна сторона данного вопроса — директивная. Называется она врачебно-летная экспертная комиссия (ВЛЭК), которых в стране 44. Это комиссии региональных управлений, авиакомпаний, авиационных предприятий. В зависимости от состояния здоровья пилота они выносят вердикт «годен» или «негоден». Бывает, еще и промежуточное решение об обследовании пилота с последующим освидетельствованием. Но это в теории, на

практике же врачевно-летные экспертные комиссии предпочитают выносить только первые два решения, и зачастую с летной работы списывается очень дорогой «человеческий материал». Летчики, которые могли бы пройти реабилитацию и восстановить свое здоровье, оказываются на улице. Почему? Авиакомпаниям финансово невыгодно тратить на это средства. Страховщик же был бы вправе направить пилота на альтернативное медицинское обслуживание, дабы не было сомнений, что вердикт «негоден к летной работе» предвзятый. Он бы мог и выделить средства на его восстановительное лечение. Вот нормальный рыночный подход к «человеческому материалу», где деньги делают все, чтобы сберечь летный состав.

Надо отдать должное, что по аналогичному пути давно идут «Аэрофлот», ГТК «Россия», «Домодедовские авиалинии», «КрасЭйр».

Извольте обеспечить

Что было в СССР? Конечно, такого понятия, как минимальные социальные гарантии не существовало. Но заработная плата гарантированно устанавливалась Министерством гражданской авиации, и уровень ее не зависел от того, работает пилот в Москве или, скажем, в Норильске. Да, были определенные различия по часовым поясам, но это другое дело, как и то, что зарплата летчика записала прежде всего от его классности. Была и единая санитарная норма налета по всем типам самолетов. Социальных стандартов как бы и не было, но в то же время они существовали, и это работало на безопасность полетов.

Рыночные условия многие социальные завоевания тех времен перечеркнули, они были забыты, проигнорированы. Поэтому-то система обеспечения летного состава минимальным пакетом социаль-

ных гарантий сегодня столь необходима. Вряд ли стоит, да и вообще невозможно, наверное, вернуться к тому, что было раньше. Вряд ли можно согласиться и с мнением государственных чиновников, утверждающих, что у российских пилотов, слишком низкая производительность труда, дескать, нагоним по этому показателю Запад, тогда и будем жить, как они. Полноте, догоняли уже и перерогнали. Средний налет в «Люфтганзе» сегодня 700 часов, в «САС» и в «ФедЭкс» — 680. Единственная компания, где средний налет выше (800 часов) — «Бритни Эрэйз». Да и то лишь на

одном типе — Boeing — 747-400. А если взять авиакомпанию «Аэрофлот», то средний налет экипажей за 2005 год на Ту-154М составил 750 часов. Вот вам и низкая производительность труда!

И еще. Минимальные социальные гарантии летного состава должны стать одной из составляющих в перечне требований для получения авиакомпанией свидетельства эксплуатанта. Можете обеспечить минимальный их набор — летай на здоровье. Но, увы, пока, к сожалению, мы до этого еще не дожили.]

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



Более 360 эбонентов экономят своё время, пользуясь нашим информационным сопровождением - это авиационные власти и большинство авиапредприятий России, многие из СНГ и дальнего зарубежья.

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ

эталонной типовой эксплуатационной документации (по 60 типам ВС).

БАЗЫ ДАННЫХ

нормативных документов гражданской авиации (для пилотов, инженеров).

ВИДЕОФИЛЬМЫ

для летного состава, электронные скрины по заказам авиапредприятий.



По вопросам подписки обращайтесь по адресу:
Москва, 125983, 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@civivia.ru, <http://Lib.Avia-Media.Ru>

Приглашаем на работу авторов, IT-шников и др.!
Подробности см. на сайте <http://Rabota.Avia-Media.Ru>

Ту-334: быть или не быть?



Почему этот долгожданный лайнер никак не может выйти на трассы?

Игорь ГРИГОРЬЕВ,

фото пресс-службы ОАО «Туполев»

Судьбу Ту-334 иначе как злосчастной не назовешь. А ведь этот лайнер, появившись вовремя, сумел бы потягаться и с Boeing, и Airbus за рынок ближнемагистральных 100-местных реактивных самолетов.

Достаточно сказать, что разработка Ту-334 началась еще в 1989 году. Он предназначался на замену Ту-134 и Як-42. Уже тогда ощущалась острая необходимость в самолете, который был бы на уровне мировых стандартов — по топливной эффективности, эксплуатационной технологичности, комфорту и другим параметрам. Более того, АНТК им. А.Н. Туполева опережал на 5-6 лет все иностранные фирмы, у которых подобного аналога не существовало. Эта перспективная машина предназначалась для перевозки 102 пассажиров на расстояние до 2500 км (впоследствии дальность полета увеличили до 3150 км).

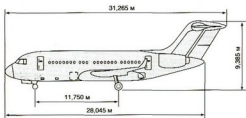
Летом 1995 года самолет впервые продемонстрировали на земле.

Первый полет сначала намечался на 1991 год, но из-за ставшей хронической к тому времени болезни отечественного авиапрома — недофинансирования, которое сократилось более чем в 30 раз — самолет поднялся в воздух лишь 8 февраля 1999 года. Было упущено очень дорогое время для продвижения этой машины на зарубежные рынки, которые тогда нуждались в самолете такого класса. Но свято место пусто не бывает, и эту перспективную нишу застолбили за собой американцы и западноевропейцы.

Детские Boeing — модель «717-200» — до «брака по расчету» с поглощенной компанией McDonnell Douglas скромно именовалась MD-95-30ER, но затем брэнд при-

шло сменить. В июне 1998 первая машина сошла со сборочной линии, а в сентябре того же года совершила первый полет. Год спустя первый серийный самолет поступил авиакомпании AirTran Airlines, заказавшей полсотни «717». Эта машина с максимальной взлетной массой 52 т, рассчитанная на перевозку 106 пассажиров в стандартной двухклассной компоновке, летала на расстояние 2545 км, но большим спросом не пользовалась, и в начале 2006 года ее выпуск был прекращен. Любопытно, что руководство Boeing объяснило столь скорый конец этой модели тем, что перевозчики стали предпочитать более вместительные ближнемагистральные самолеты, а также возросшей активностью производителей региональных самолетов — бразильской Embraer и канадской Bombardier, которые от выпуска 70-90-местных машин все активнее стали переходить к моделям на 108-110 пассажиров, вторгаясь в чужую нишу.

Прямым конкурентом «717» стал аэробус A318, поступивший в эксплуатацию в конце 2002 года — 107 мест в двухклассной конфигурации,



максимальная взлетная масса 59 т, дальность полета 3250 км.

Самолет-горемыка

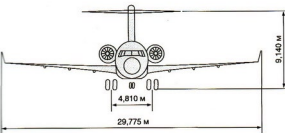
Программа создания Ту-334, как, впрочем, и многих других оте-

сутствие средств фирма так и не смогла.

Еще до распада Союза в качестве завода по серийному производству этого самолета был определен Киевский авиационный завод

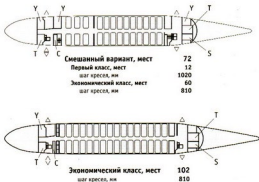
«Авианте» удалось собрать первый опытный экземпляр, но вопрос о начале серийного производства так и не был решен.

Вот тогда-то с инициативой развернуть производство на своих производственных мощностях выступило руководство РСК «МиГ». В октябре 1999 года правительственным постановлением организацию серийного производства Ту-334 и его модификаций возложили на «МиГ». Расчет, очевидно, заключался в том, что РСК будет инвестировать производство Ту-334 за счет средств, полученных от продажи по экспортным контрактам продукции военного назначения. И действительно, в 2001 году корпорация заключила

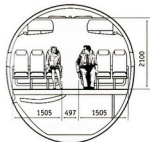


чественных гражданских самолетов, испытала на себе все катаклизмы переходного периода при реформировании авиапрома — отсутствие единого заказчика и недостаток госфинансирования. Это привело к недопустимо затянувшейся паузе между постройкой первого опытного образца и началом его летных испытаний, не говоря уже о сертификации.

Несмотря на то, что туполевская фирма разработала очень многообещающую модель ближнемагистрального самолета нового поколения, по экологическим требованиям соответствующую Главе 4 ICAO, запустить ее в серию из-за



Y — кухня, T — туалет, С — гардероб, S — служебное помещение



(ныне КиАЗ «Авианте»), на котором была проведена технологическая подготовка для выпуска этих машин. После распада СССР производство решено было перенести на Таганрогский авиационный завод. Однако ни одного самолета этот завод так и не построил. В кооперационной программе участвовал самарский «Авиакор», но сборка там не намечалась. Впоследствии на

контрактов более чем на 900 млн долларов, что, конечно, должно было способствовать значительному ускорению темпов работ по программе Ту-334. Микояновцы тогда не подкачали, вложив около 47 млн долларов в строительство нового сборочного корпуса в Луковницах и подготовили площадку. Короче говоря, все было готово для сборки шести машин в год. Однако без

финансовой поддержки государства завершить программу в срок не удалось, хотя сертификацию машины авиапарк провозгласил приоритетной программой.

Между РСК «МиГ» и ОАО «Туполев» было заключено лицензионное соглашение об исключительном праве на использование технической документации, производство и продажу Ту-334-100. Компании подписали также договор об инвестировании РСК 25 млн долларов на проведение сертификационных работ, и с учетом бюджетного финансирования сертификацию планировалось завершить в 2003 году. Кроме того, корпорация практически полностью выкупила техническую документацию у «Авианта».

На киевском заводе было полностью подготовлено серийное произ-

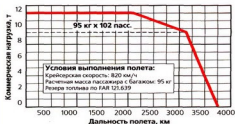
дали компанию под амбициозным названием «Национальный проект 334». Учредителями стали РСК «МиГ», ОАО «Туполев» (по 27,75% акций), авиакомпания «Аэрофлот», «Атлант-Союз» (по 4,5%), ЗАО «Ближнемагистральный самолет» (26,5%), а также консалтинговые компании «Финпроект» и «Центр фундаментальные технологии» (по 4,5%). Столь представительный «симбиоз» поставил целью ускорить запуск в серию этого самолета, проведение маркетинговых исследований и взаимодействие с потенциальными заказчиками. На полном серьезе обсуждалась возможность выхода Ту-334 на международный рынок, тем более что еще в сентябре 2001 года РСК «МиГ» подписала с западноевропейским концерном EADS меморандум о сотрудничестве в рамках программы Ту-334. EADS

но крупносерийное производство позволило бы снизить стоимость до 12-13 млн долл. Участники проекта ратовали за введение специального экономического режима для производства Ту-334, обосновывая свои претензии тем, что этот ближнемагистральный самолет имеет все шансы стать самым массовым гражданским самолетом России и сохранить воздушное пространство страны за отечественными самолетами как минимум на 20-30 лет. В общем, планы носили поистине глобальный масштаб, и казалось, что Ту-334 энтузиасты наконец-то поставят «на крыло». Но дело кончилось ничем — удалось, правда, привлечь некоторые средства от заинтересованных предприятий, однако этого было явно недостаточно, а надежда на господдержку проекта оказалась, как всегда, тщетной.

Лишь в конце декабря 2003 года многостворчатый Ту-334 получил наконец сертификат типа и сертификат типа по шуму на местности. Приобретать этот самолет, поистине, тогда никто особенно не рвался, но 15 апреля 2005 года премьер Михаил Фрадков подписал постановление о разрывании производства Ту-334 на казанском авиазаводе (КАПО им. С.П. Горбунова). Выпуск первой серийной машины был запланирован на первый квартал 2007 года — через восемь лет после первого взлета и почти через четыре — после получения сертификата типа! Но даже и в эти сроки уложиться, как видим, не удалось.

Непросто подсчитать, во что обошлась разработка этой программы — называлась цифра, превышающая 100 млн долл. Десятки выброшены бюджетные деньги на ветер, а voz и ныне там. И вообще, что предпринять с этой поистине роковой программой?..

В этой связи вспоминается выступление на одном из форумов председателя Экспертного совета по вопросам авиационно-космическо-



Зависимость коммерческой нагрузки от дальности полета

водство узлов и компонентов для Ту-334: изготовили пять комплектов крыльев, столько же комплектов хвостов, два фюзеляжа. Да и опытная машина под номером «005», на которой впоследствии проводились сертификационные испытания, также была построена на «Авианте». Но на этом все и закончилось, и киевский завод прекратился на выпуск Ан-148.

В июле 2003 года для эффективной реализации программы массового производства Ту-334 даже соз-

брал на себя часть функций по маркетингу самолета на международном рынке и проведению сертификации по европейским стандартам летной годности. Широкоуещательно заявлялось, что с 2006 года будет ежегодно выпускаться 16-32 машины с тем, чтобы к концу 2008 года выполнить намеченную программу в сотню самолетов.

Казалось, с запуском все ясно, проблема заключалась лишь в цене — 16,5-17,5 млн долл. за штуку было для заказчиков слишком накладно,



Пилотская кабина самолета Ту-334 оснащена новым интегрированным комплектом пилотажа-навигационного оборудования

го комплекса Госдумы РФ **Александра Белоусова**. Депутат признавал, что выделяемые из госбюджета средства на развитие авиапрома негужены, идут они на затыкание дыр, и по большому счету их можно было бы вообще не давать, поскольку положение дел в отрасли они все равно не изменят. А уж если давать, то с таким расчетом, чтобы получить какой-то более менее реальный результат. И с этим мнением несли бы согласиться. Весьма кстати депутат вспомнил о тех проектах, на которые государство дало внушительные суммы, а они либо были признаны неудачными и их приостановили, либо бюрократические проволочки превратили перспективные разработки в невостребованный в сегодняшних условиях продукт.

Взять, к примеру, турбовентиляторный авиадвигатель НК-93, разрабатываемый в «СНТК им. Н.Д. Кузнецова». Разработчики этого чудо-двигателя уверили, что он будет на 25% экономичнее своих аналогов. Проект финансировался государством до 2003 года, а потом работа над ним приостановилась. И требуется еще 50 млн рублей, чтобы этот двигатель установить на «летающую лабораторию». И кто, вопрошая депутат, понесет ответственность за те немалые средства, которые в течение 20 лет исправно выделялись на НК-93? Да и судьба всего кузнецовского КБ не внушает оптимизма.

Затронул депутат А. Белоусов и программу Ту-334. С благородным негодованием он восклицал: зачем мы этот самолет столько лет финансировали, раз сейчас его посчитали коммерческим проектом. Дескать, кто хочет — пусть им и занимается. Однако заметил, что все хорошо делать вовремя, не ссылаясь при этом на издержки эпохи экономических перемен и последствия брошенного государством на произвол судьбы российского авиапрома. Тернистый путь Ту-334 во многом объясняется тем, что самолет чрезмерно долго — почти 10 лет — сертифицировался, а это произошло потому, что в этот важнейший процесс было вложено недостаточно средств. А когда он наконец прошел все круги сертификация, решили вдруг переложить дальнейшие инвестиции в его создание на будущих эксплуатантов. Несомненно, что в вопросах финансирования Ту-334 негативную роль сыграли и дублирование указаний, а то и откровенные противоречия в управленческих кругах.

Пойдите на взлет!

По мнению гендиректора межгосударственного ОАО «Авиапром» **Константина Казеннова**, недопустимая задержка с реализацией программы Ту-334 произошла не из-за того, что кто-то ставил этой машине палки в колеса, а потому что не хватало денег. Да и откуда им взяться, если с 1991 года в течение восьми

лет бюджетные ассигнования на весь авиапром составили всего три млрд рублей. Несмотря на то, что с выходом на рынок Ту-334 изрядно запаздвал, этот самолет, тем не менее, уже имеет сертификат летной годности и требует лишь минимальных дополнительных инвестиций для развертывания его серийного производства. Исследования, проведенные ОАК, показали, что авиакомпания — в основном Восточного региона — заинтересована в этой машине, спрос на нее оценивается примерно в 350 единиц. И потому было бы спортивно утверждать, что отрасль работает исключительно на SuperJet, хотя именно с этим проектом связывают главные надежды на возрождение отечественного авиапрома.

Интерес представляет и прогноз — на наш взгляд, отнюдь не бесспорный — продаж российских гражданских самолетов до 2012 года, сделанный рейтинговым агентством «Эксперт РА». Так вот, в обзорном периоде авиакомпаниям понадобится 51 самолет Ту-334, стоимость каждой машины оценивается в 22 млн долл. По результатам опроса, проведенного ОАК, российские авиакомпании готовы купить 114 авиалайнеров этой модели.

Что касается спроса на Ту-334, то главный конструктор ОАО «Туполев» **Игорь Калыгин** настроен очень оптимистично. В конце января нынешнего года первый вице-премьер Сергей Иванов поручил Минэкономразвития, Роспрому и Минтрансу подтвердить намерения авиакомпаний в

Московский государственный технический университет гражданской авиации МГТУ ГА

объявляет набор студентов по специальностям

Дневная и заочная формы обучения

- Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей
- Техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов
- Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования
- Менеджмент организации

Дневная форма обучения

- Прикладная математика
- Вычислительные машины, комплексы, системы и сети
- Безопасность технологических процессов и производств
- Связи с общественностью (на платной основе)
- Информационная безопасность телекоммуникационных систем (для граждан России)
- Аэронавигационное обслуживание и использование воздушного пространства (для проживающих в Москве и Московской области)
Свидетельства о ЕГЭ не принимаются.

Факультеты:

- Механический
- Авиационных систем и комплексов
 - Прикладной математики и вычислительной техники
- Менеджмента и общественных коммуникаций
- Обучения иностранных граждан
 - Заочный



Адрес:
125993, ГСП-3, Москва,
Кронштадтский бульвар,
дом 20

**Телефоны приемной
комиссии:**
458 7547,
с 25 июня по 10 августа –
459 0740

E:mail:
rectorat@mail.mstuca.ru

<http://www.mstuca.ru>

Имеются платные подготовительные курсы
тел. 459-07-29.

Прием заявлений

на дневную форму обучения —
с 20 июня по 15 июля,
на заочную —
с 1 ноября по 15 декабря.

Вступительные экзамены

На дневную форму обучения
проводятся с 16 июля по математике и
физике, русскому языку (только
свидетельства ЕГЭ).

На специальность
«Связи с общественностью»
— русский язык,
— история России,
— английский язык.

На специальность «Аэронавигационное
обслуживание и использование
воздушного пространства»
вступительные испытания:
— английский язык,
— русский язык (диктант),
— математика.

Все экзамены проводятся в письменной
форме.

На заочную форму обучения
вступительные экзамены проводятся с
16 декабря по математике (письменно)
и русскому языку (диктант).

Обучение на бюджетной основе.
Имеется платное обучение на
контрактной основе для граждан РФ,
СНГ и дальнего зарубежья.

Экзамены проводятся в филиалах МГТУ ГА

(на дневное обучение — в Москве, на заочное — в филиалах) по адресам:

344066, г. Ростов-на-Дону, просп. Шолохова, 262, Аэропорт, филиал МГТУ ГА;
664012, г. Иркутск, ул. Коммунаров, 3, филиал МГТУ ГА; а также в ЗПК по адресу:
677000, г. Якутск, просп. Ленина, 22, офис 100, Департамент при президенте республики Саха
(Якутия) по прогнозированию подготовки и расстановки кадров (на дневное — учеба в Москве).

В апрельском номере журнала был поставлен актуальный вопрос перед поставщиками авиационной техники о том, как организовать систему послепродажного обслуживания воздушных судов в эксплуатации. В настоящее время большая часть поставок гражданских самолетов осуществляется через лизинговую компанию «Ильюшин Финанс Ко». О том, как она делает это, рассказывает заместитель генерального директора «ИФК Техник» (дочерней фирмы «Ильюшин Финанс Ко») Александр ЕМЦОВ.

Лед тронулся, поставки начались

ОАО «ИФК» поставляет авиакомпаниям самолеты Ил-96-300, Ил-96-400, Ту-204, Ту-214, а в перспективе будет поставлять Ан-148 и Суперджет-100. Начиная с 2004 года, два самолета Ил-96-300 были переданы в «Красноярские Авиалинии», четыре самолета Ту-204-300 — в авиакомпанию «Владивосток Анна», три Ил-96-300 — на Кубу. В этом году планируется поставить Ил-96-400 в авиакомпанию «Атлант-Союз».

Главные требования эксплуатантов состояли в том, чтобы поставщик обеспечивал послепродажное поддержание летной годности (ПЛГ) не хуже, чем это делается за рубежом. В первую очередь это обеспечение годового налета на воздушное судно типа Ил-96-300 или Ту-204-300 от трех до пяти тысяч часов в год при сравнительно низких удельных расходах топлива от 19 до 23 г/пассажиро-км. Тогда эксплуатация этих воздушных судов при хорошей коммерческой нагрузке становится рентабельной.

Уровень этих задач несколько не снижается при эксплуатации поставляемых воздушных судов и на Кубе, несмотря на удаленность эксплуатанта от основных поставщиков и огромные сложности, связанные с оперативными действиями по поддержанию летной годности в режиме on-line через таможенку с ее весьма не простыми ограничениями. Учитывая эти проблемы, ОАО «ИФК» в 2004 году создало дочернюю компанию ЗАО «ИФК Техник».

Что необходимо новой российской авиационной технике, чтобы достичь высоких показателей эксплуатации?

В числе главных требований — обеспечение высокой исправности и регулярности вылетов самолетного парка. Классические подходы, когда в период гарантии неисправные изделия должны бесплатно восстанавливаться поставщиком, не спасали от простоев авиатехники. Соответственно — и от задержек вылетов. Эксплуатанты давно, и не раз, ставили вопрос обеспечения эксплуатации поставленной авиатехники консигнационными складами. Однако, несмотря на неоднократные начинания, они так и не были созданы по чисто финансовым соображениям. И только ОАО «ИФК», взяв кредит, на практике решило складскую

проблему для всех слагаемых в лизинг и проданных самолетов.

По основным взаимосогласованным позициям, поставку выполняем в срок от трех часов до суток. И более чем за два года ни разу не нарушили своих обязательств. По отдельным согласованным позициям сроки поставки комплектующих иногда увеличиваются до семи суток, что, впрочем, также удовлетворяет обе стороны.

К примеру, склад на Кубе (более чем 200 позиций покупных комплектующих изделий) функционирует круглосуточно, выдаются они в течение часа после обращения эксплуатанта. По некоторым позициям проводим поставки со склада из Москвы. Пока находимся на стадии работы с гарантийной техникой, но по окончании гарантии нам придется еще и организовывать ремонт покупных комплектующих изделий.

Анализ работы по их поставкам взамен отказавших более чем за двухлетний период показал, что этот метод достаточно эффективен для выдерживания высокой исправности парка. Особенно, если это закреплено в рамках договора, когда обе стороны аккуратно относятся к своим обязательствам, тем более по оплате.

Еще один камень преткновения — таможенка. Правила, изложенные в Таможенном кодексе РФ, практически полностью лишают нас возможности эффективно эксплуатировать поставляемую за рубеж российскую авиатехнику. Если в ближайшее время не дать нам определенных (абсолютно законных!) исключений, боюсь, подобные поставки прекратятся. Ведь есть же исключения по линии военных поставок, в том числе по авиации и, что удивительно, даже на западную авиатехнику. Так почему это не разрешено нам?

Далее: пора отходить от прежней схемы складского обеспечения. Как показала практика, традиционные склады стоимостью в два-три миллиона долларов для двух-трех самолетов эксплуатируются крайне неэффективно. Выход — в создании пульной системы поставок из централизованного склада при минимуме локальных складов. Причем, не готовыми изделиями, а субмодулями, платами. Заменять отказавшие субмодули следует с использованием взаимных автоматизированных

систем контроля (НАСК), выпуск которых уже освоила наша промышленность. Совместно с НПО «Бета ИР» мы организовали эксплуатационную проверку такой системы. Убедились: она значительно более продвинута по сравнению с существующими образцами. Если устранить выявленные недостатки, то с ее помощью можно будет уверенно проводить II уровень ремонта. Другими словами, восстанавливать отказавшие изделия путем замены микросхемы или субмодуля и после проверки работоспособности на НАСК допускать их к эксплуатации. Такой подход буквально в разы уменьшит затраты на поддержание летной годности цифровых комплексов. Таких, как автопилоты, системы электронного отображения, комплексные информационные системы сигнализации, системы самолетовождения и др. А техническое обслуживание и поддержание летной годности бортового радиоэлектронного оборудования сегодня как раз одна из основных статей расходов эксплуатантов по поддержанию летной годности воздушных судов.

Мы сейчас интенсивно работаем над созданием, приобретением и введением в действие автоматизированных средств измерения, наземных комплексов, с помощью которых нам удалось бы поддерживать летную годность изделий не только отечественного, но и зарубежного производства в таких системах, как TCAS, EGPWS, RDR-4B, MMR-74 и др. Иными словами, ЗАО «ИФК Техник» занято созданием системы складов с приделанной ей функций ПУЛА, обеспечением всей эксплуатируемой новой авиатехники покупными комплектовыми изделиями по типу западной системы «AOG — aircraft on ground». Для того, чтобы склады были укомплектованы необходимыми изделиями, отслеживаем надежность эксплуатируемой под нашей эгидой авиатехники, знакомимся с другими данными по однотипной технике. А поскольку обобщение всех этих материалов без информационно-управляющей системы «ИКАР» невозможно, работаем со специалистами ГосНИИ ГА по разработке и внедрению у нас этой системы, выстроенной под наши задачи.

С другой стороны, занимаемся также созданием организации по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР) для восстановления работоспособности отказавших покупных комплектующих изделий, находящихся на складах, либо по займам эксплуатантов. Хотим оснастить ее наземными автоматизированными системами контроля, позволяющими производить восстановление покупных комплектующих изделий по II уровню ремонта. Делаем это с учетом перспективы поставок новых российских воздушных судов как на внутренний, так и на зарубежные рынки.

Второе очень важное направление деятельности ЗАО «ИФК Техник», созданное по требованию эксплуа-

тантов, — инжиниринг. Это выполнение достаточно сложных работ по поддержанию летной годности поставляемых воздушных судов, которые либо сам эксплуатант сделать не может, либо ему это невыгодно. Это, в первую очередь, создание базы по техническому обслуживанию и ремонту поставляемой авиатехники. Согласно ФАП-11 эксплуатант обязан выполнить оперативное техобслуживание. Без готовности к этому он сертифицирует эксплуатанта не оформит, соответственно, и летать не сможет. А вот периодическое обслуживание ФАПы позволяют выполнять в других сертифицированных центрах. Так было в течение полутора лет с авиакомпанией «КрасЭйр», когда периодическое обслуживание Ил-96-300 авиакомпании с помощью «ИФК Техник» было организовано в ЗАО «АТБ Домодедово». Но подготовка к техническому обслуживанию, обеспечение расходными материалами, организация устранения сложных дефектов, конструктивно-производственных недостатков лежало на нас, благодаря чему самолеты на периодическом техническом обслуживании не простояли ни одного лишнего дня.

Так было и с кубинскими самолетами. Их периодическое техническое обслуживание также было организовано в АТБ Домодедово с аналогичным сопровождением. Пока ни один эксплуатант на нашу деятельность не обжаловал.

В ближайшее время предстоит подобная работа по самолетам Ту-204-100, которые вскоре будут поставлены на Кубу. Так сокращаются сроки освоения эксплуатантами новых типов авиатехники.

Когда готовили к периодическим формам авиационно-техническую базу в Гаване, разработали перечень средств специального наземного обслуживания. Часть их имеется в производстве, их легко заказать. Но многие из этих средств в России не производится, и с этой проблемой пришлось разбираться нам. Это касается установок по обслуживанию высоконапорных частей воздушных судов, наземных установок для обслуживания гидросистем и многого другого. Сюда относится и тиражирование автоматизированных систем для обслуживания систем по расшифровке средств объективного контроля типа Winar-32, автоматизированной системы диагностирования двигателя ПС-90 «Диагноз-90», а также информационно-управляющей системы «ИКАР» для сопровождения ТОиР, включая новые задачи. Для полной подготовки кубинской АТБ нам еще предстоит организовать обучение кубинских инженеров и техников в России, специалистов по эксплуатации информационно-управляющих систем, а также сопровождение установки и наладки нового наземного оборудования «Кристалл-50Ф» для промывки фильтров и много другого. Мы обеспечивали также работу российских специалистов

на Кубе по замене двигателей и вспомогательных силовых установок.

Отдельно хочу остановиться на устранении сложных дефектов и конструктивно-производственных недостатков. Ранее подобными вопросами занимались рабочие группы по новым типам авиатехники, созданные министерствами гражданской авиации и авиационной промышленности. В группу входили полномочные представители основных поставщиков (заводов-изготовителей планера, двигателей, штурманско-навигационного оборудования, вспомогательных силовых установок, систем развлечения пассажиров, кресел и т.д.). Но с ликвидацией этих министерств рабочие группы исчезли. Эксплуатант остался один на один с поставщиком авиатехники и подчас ему очень трудно организовать устранение сложных дефектов.

А у ЗАО «ИФК Техник» особое положение. Мы выставляем поставщику наши требования и делаем ему соответствующие заказы. Когда возникает вопрос, требующий принятия незамедлительных мер, кроме нас, по существу, никому воздействовать на поставщика так, чтобы недостатки были устранены незамедлительно. Примеров тому можно было бы привести множество.

Чаще всего системы, в которых возникали сложные дефекты, отработывали и вводили в эксплуатацию несколько фирм изготовителей и разработчиков. Скоординировать такую работу без остановки парка воздушных судов пока удавалось только нам. Разбираемся с сутью дефектов часто прямо под самолетом. На Кубе у нас постоянно работают как минимум два специалиста самой высокой квалификации, ранее занимавшие должности начальников цеха, смены, лаборатории или других подразделений АТБ. Во все

организации направляли расшифровки средств объективного контроля. В Москве обеспечивали глубокую проработку материалов, подготавливали документы по устранению дефектов, находили нужные агрегаты, перепрограммировали их и далее организовывали отправку нужных специалистов на Кубу. Вопросы координации по устранению конструктивно-производственных недостатков и дефектов у нас на постоянном контроле.

Наши специалисты разработали по российским требованиям «Руководство АТБ по деятельности и по качеству» для проведения сертификации АТБ авиационными властями Кубы. Специалисты ЗАО «ИФК Техник» участвуют в исследовании отказавших покупных комплектующих изделий на заводах-изготовителях России на стороне эксплуатантов по их доверенности, добиваясь принятия действенных мер.

Примером может послужить случай повреждения самолета Ил-96-300 на Кубе, когда под нашим руководством был организован выпуск документации на ремонт и восстановление самолета. Любые вопросы, которые поднимают кубинские коллеги, оперативно прорабатываем, находим решения. Это сверка эксплуатационной документации, подписание документов у российских авиационных властей. Мы также взяли на себя обязательства по обеспечению поставок на ремонт покупных комплектующих изделий на Кубу и обратно, включая работу с таможей.

Главное для нас — выработка политики взаимоотношений с поставщиками и разработчиками авиатехники, создание новой философии технического обслуживания и ремонта с учетом лучших достижений в этой области как в нашей стране, так и за рубежом.

С сумой по миру из-за полутора процентов

«3 ардом динамита», который, без сомнения, подорвет экономику российских аэропортов и пустит их по миру, назвал в своей статье «У критической черты» («Гражданская авиация» №1, 2007 г.) президент Фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов. Дело в том, что Минэкономразвития предложило размер арендной платы, исчисленной от кадастровой стоимости земельного участка аэропорта, — полтора процента. Деньги для аэропорта сумасшедшие...

Недавно администрация ФГУП «Аэропорт Иркутск» распространила официальное заявление о необходимости снизить ставку земельного налога для предприятий с 1,5 до 0,3 % от кадастровой стоимости земли.

Как говорится в заявлении, с 1 января 2006 года предприятия и организации гражданской авиации, владеющие аэродромами и аэропортами, уже должны были выплачивать земельный налог в полном объеме. Аэропорт Иркутск в прошлом году из 76 млн рублей налога выплатил в городской бюджет 36 млн. Кроме того, в настоящее время предприятию начислен штраф в размере 8 млн рублей. Как отмечают авторы заявления, руководство предприятия в прошлом году обращалось в администрацию Иркутска и городскую Думу с просьбой рассмотреть вопрос о снижении ставки земельного налога для земель, находящихся в режимной зоне аэропорта, в пределах, допустимых действующем законодательством. Но, увы!..

В редакцию поступают отклики на опубликованные в мартовском и апрельском номерах журнала материалы «В кадровом шторме» и «Кадровые дыры...». В них шла речь об очень острой на сегодняшний день проблеме подготовки пилотов и других специалистов для отрасли, о судьбе учебных заведений гражданской авиации. Вот один из таких откликов.

Летчики, конечно же, нужны, а инженеры?

Вопрос подготовки летных кадров, безусловно, очень важен, но нельзя забывать и об инженерно-техническом персонале. От инженеров и техников, от их знаний, квалификации и опыта в значительной мере зависит безопасность полетов. Профобразование должно соответствовать потребностям авиапредприятий, и потому за последние годы наш университет начал обучение по целому ряду новых специальностей. Так, в связи с обострением террористической опасности на воздушном транспорте стали готовить специалистов по инженерно-техническому обеспечению авиационной безопасности. По просьбе Комитета ГСМ Ассоциации «Аэропорт» организовали подготовку инженеров по эксплуатации объектов и систем топливообеспечения. Начли также подготовку специалистов по аэронавигационному обслуживанию для Московского центра автоматизированного управления воздушным движением. В этом году выступил и первый специалист по связям с общественностью, многие из которых уже трудоустроились в московских авиапредприятиях. Планируем готовить специалистов по организации перевозок, которые очень необходимы московским аэропортам.

Заметно возросла потребность авиапредприятий и в инженерах по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. Каждый год мы получаем на них много заявок, особенно с периферии. Чувствуется, что именно там эта проблема стоит очень остро. Однако не все предприятия могут обеспечить молодым специалистам приемлемые условия оплаты труда и быта. Поэтому желающих идти работать на такие предприятия, даже среди тех выпускников, которые были привлечены на обучение в зональных приемных комиссиях, не так уж и много.

До 1991 года выпускники учебных заведений, как правило, направлялись в авиапредприятия по месту их приема, но после отмены обязательного распределения ситуация резко изменилась. Выход — целевой набор, при котором заключается договора между предприятием, студентами и учебным заведением. По таким договорам предприятие частично оплачивает обучение студентов, включая их стипендию. Студенты же после окончания вуза должны отработать определенный срок на предприятии.

Теперь об обратной связи вуза с предприятиями отрасли. Ранее существовала система анкетного опроса, при которой предприятия оценивали уровень подготовки специалистов и давали рекомендации по совершен-

ствованию учебного процесса. Сегодня эта система утрачена. Наши попытки в течение ряда лет возродить ее не увенчались успехом. Кадровые службы не хотят участвовать в этой работе. Надо на отраслевом уровне возродить систему анкетного опроса авиапредприятий. Мы же вполне готовы выполнять их пожелания. На наш взгляд, предприятие само должно четко сформулировать свои требования и заранее, уже на 4-м курсе, отбирать студентов, которых в дальнейшем трудоустроит. Такие студенты учатся по индивидуальным планам, производственные практика, курсовое и дипломное проектирование выполняются по конкретным заданиям, что существенно сокращает срок адаптации выпускников.

Несколько слов о серьезной проблеме, связанной с подготовкой специалистов по техническому обслуживанию и ремонту. Для их практического обучения используются реальные самолеты и вертолеты, которые фактически выполняют функции инженерно-технических тренажеров. В давние времена существовала практика, когда учебные заведения получали воздушные суда, авиационное и радиоэлектронное оборудование практически одновременно с их вводом в эксплуатацию. Сегодня, конечно, трудно рассчитывать на получение новых типов самолетов, тем более иностранного производства. Но и проводить занятия на технике, которая из-за интенсивного использования в учебном процессе уже пришла в негодность, тоже не имеет особого смысла. Ее необходимо заменить на работоспособную, хотя бы из числа тех воздушных судов, которые выводятся авиакомпаниями из эксплуатации. Ведь подготовить хорошего авиационного специалиста эксплуатационного профиля невозможно, если он в процессе обучения самостоятельно не работал на действующем самолете, не получил хотя бы первоначальных навыков по техническому обслуживанию.

В какой-то степени проблему можно решить, используя электронные тренажеры. В нашем университете создается такой электронный тренажер, но, к сожалению, эта сложная и дорогостоящая работа идет медленно, так как держится исключительно на энтузиазме преподавателей, а Росавиация уже три года не выделяет на нее ни копейки.]

Владимир ВОРОБЬЕВ,
ректор Московского государственного технического
университета гражданской авиации, профессор

Заветный приз — лучшим!

Владимир ШИТОВ, фото Дениса КАРЕЛОВА

В НАЧАЛЕ АПРЕЛЯ в Московском международном Доме музыки в торжественной обстановке прошла десятая (юбилейная) церемония вручения национальной авиационной Премии «Крылья России-2006», учрежденной журналом «Авиатранспортное обозрение», консультационной компанией INFOMOST и Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта России.

Более 200 гостей собралось на церемонию — руководители авиакомпаний, аэрокосмической промышленности, авиационной администрации страны, представители российских и зарубежных деловых и финансовых кругов. По итогам прошлого года за обладание Премией «Крылья России» боролись 27 авиакомпаний, подавших заявки на участие в конкурсе в девяти номинациях. Победители и лауреаты конкурса были определены тайным голосованием членов Общественного совета, в состав которого входит около ста человек: независимые эксперты в области воздушного транспорта, представители органов власти, общественных организаций отрасли, ветераны гражданской авиации, журналисты. Было отмечено, что российский рынок авиаперевозок в 2006 году можно оценивать двояко. С одной стороны продолжался рост объемов перевозок и по экономическим показателям год можно назвать удачным. Пассажирские перевозки выросли на 9,5%, грузовые — на 3,4%. Российские авиакомпании выжили, несмотря на то, что цены на услуги монополий поставщиков превысили разумные пределы. Около двух

десятков авиаперевозчиков успешно занимались модернизацией своего парка воздушных судов. Проводились структурные изменения, шла подготовка к внедрению новых перевозочных технологий. С другой стороны, год минувший обнажил проблемы регулирования авиатранспортного процесса, уже длительное время лизорадавшие отрасль. Из-за ряда трагиче-

ских событий чрезвычайно остро встал вопрос о состоянии системы управления безопасностью полетов, скорейшей адаптации российской гражданской авиации с передовой мировой практикой. Прежде всего, это внедрение стандартов безопасности полетов IOSA, электронного билетоформления, присоединение к программам повышения ответственности за задержки рейсов, страхование авиационных рисков. Генеральным спонсором конкурса выступил крупнейший коммерческий банк России «Внешторгбанк», спонсорскую поддержку оказал Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов», Страховая группа «Алико-Афес», лизинговая компания «Илькович Финанс Ко», британская фирма Rolls-Royce и ЗАО «Гражданские самолеты Сухого».

Третий год подряд партнером конкурса

десятков авиаперевозчиков успешно занимались модернизацией своего парка воздушных судов. Проводились структурные изменения, шла подготовка к внедрению новых перевозочных технологий.

С другой стороны, год минувший обнажил проблемы регулирования авиатранспортного процесса, уже длительное время лизорадавшие отрасль. Из-за ряда трагиче-



является Верхнесалдинское металлургическое производственное объединение, которое изготовило уникальные призы для победителей из широко применяемого в авиационной промышленности титанового сплава.

Торжественную церемонию награждения вел известный музыковед и телеведущий Святослав Болза, и проходила она в сопровождении камерного оркестра «Виртуозы Москвы».

Итак, победителями и дипломантами премии «Крылья России» стали:

«АЭРОФЛОТ-РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ» — авиакомпания года, пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе 1 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ более 1 млрд пкм).

Дипломанты — «Уральские авиалинии», «Дальавиа».

«КАМНИНВОДИАВИА»

— авиакомпания года, пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе 2 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,5 до 1 млрд пкм). Дипломанты — «Аэрофлот-Норд» и «Аэрофлот-Дон».

«КД АВИА» — авиакомпания года, пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе 3 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,2 до 0,5 млрд пкм). Дипломанты — «Сибавиатранс», «Татарстан».

«САРИТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» — авиакомпания года, пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе 4 (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,02 до 0,2 млрд пкм). Дипломанты — «Полет», «Сахалинские авиатрассы».

«АЭРОФЛОТ-РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ» — авиакомпания года, пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях в группе 1 (объем пассажирских перевозок на МВЛ более 1 млрд пкм). Дипломанты — «Алантик-Союз», «Уральские авиалинии».

«КАМНИНВОДИАВИА» — авиакомпания года, пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях в группе 2 (объем пассажирских перевозок на МВЛ от 0,2 до 1 млрд пкм). Дипломанты — «Аэрофлот-Дон», «Дальавиа».

«ВОЛГА-ДНЕПР» — авиакомпания года, грузовой перевозчик на внутренних и международных воздушных линиях (объем грузоперевозок более 50 млн ткм). Дипломант — «Полет».

ОАО «НЕФТЕГОГАНСКИЙ ОБЪЕДИНЕННЫЙ АВИАОТРЯД» и **«ОРЕБУРГУРСКИЕ АВИАЛИНИИ»** — дипломанты в номинации авиакомпания года — участник обслуживания отраслей экономики России.

РОССИИ



«РУСЛАЙН», «ТУПЛАВ Эйр» — дипломанты в номинации авиакомпания года — деловая авиация.

Кроме того, оргкомитет конкурса «Крылья России» поощрил ряд авиакомпаний специальными дипломами. Компания «Авиалинии Кубани» получила диплом «Уверенное развитие», «Алавия» — диплом «Этикет без границ», «Таймър» — диплом «Покорители волею», «Якутия» — «Обращенные в будущее».

Журнал «Авиатранспортное обозрение» в честь десятилетия Премии учредил собственные награды. Желая отметить вклад зарубежных компаний в развитие сотрудничества на российском рынке авиаперевозок, издание наградило своими дипломами авиакомпании Air France и Uzbekistan Airways. А учрежденный журналом приз пассажира симпатий по результатам проведенного интернет-опроса получила авиакомпания «Трансаэро».

Подразделем победителей!]

Неутешительные итоги

Геннадий АРАТОВ

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ (МАК) ОПУБЛИКОВАЛ ДОКЛАД «СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ «СОГЛАШЕНИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА» В 2006 ГОДУ». В ДОКЛАДЕ ДАЮТСЯ ОБЩАЯ ОЦЕНКА И ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ АВАРИЙНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СОГЛАШЕНИЯ, РАССМАТРИВАЮТСЯ КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ОТРИЦАТЕЛЬНО ВЛИЯЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ, ДАЮТСЯ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЕЕ ПОВЫШЕНИЮ.

В 2006 году в гражданской авиации государств-участников Соглашения произошло 33 авиационных происшествия (АП), в том числе семнадцать катастроф, в которых погибли 466 человек. При этом при выполнении регулярных пассажирских перевозок произошло четыре АП и три катастрофы (погибли 409 человек). На нерегулярных пассажирских перевозках произошла одна катастрофа (погибли три человека).

В 2005 году было 25 авиационных происшествий, из них 13 катастроф, в которых погиб 101 человек. Таким образом, показатели безопасности полетов в 2006 году, по сравнению с 2005 годом, значительно ухудшились. А при выполнении регулярных пассажирских перевозок в 2006 году погибло вдвое больше пассажиров, чем за предыдущие десять лет.

Проанализируем некоторые катастрофы 2006 года.

Катастрофа самолета HS-125-700A 2 января 2006 года в районе аэропорта Харьков. Самолет зарегистрирован в государстве Аруба и эксплуатировался в авиакомпании «АВКОМ – коммерческая авиация». Катастрофа произошла при выполнении нерегулярного пассажирского рейса, при заходе на посадку, в результате потери управляемости воздушного судна из-за несинхронного выпуска закрылков. Самолет уклонился от курса посадки влево и столкнулся с землей. Расследование

катастрофы до настоящего времени не завершено. Агрегаты уборки и выпуска закрылков направлены на исследование в американскую фирму-изготовитель. Исследование проводится с участием представителей FAA и NTSB (США).

Катастрофа самолета А320 3 мая 2006 года авиакомпании «Армэвиан» Республики Армения в аэропорту Сочи. Согласно Заключение Окончательного отчета по расследованию экипаж выполнил маневр с набором высоты по прекращению захода на посадку при погодных условиях хуже установленного метеоминимума. Разворот с набором высоты с выключенным автопилотом выполнял командир воздушного судна. На фоне повышенного психоэмоционального напряжения он потерял контроль положения самолета по крену и тангажу. Это привело к началу развития особой ситуации. Воздействия командира на органы управления по тангажу были недостаточными, чтобы предотвратить переход ситуации в катастрофическую. Положение усугубилось отсутствием необходимого контроля со стороны второго пилота за параметрами снижения (тангаж, высота, вертикальная скорость) и должной реакции экипажа на сигнализацию об опасной близости земли. Самолет столкнулся с водной поверхностью и разрушился. Все находившиеся на борту 113 человек погибли.

Катастрофа самолета А310 9 июля 2006 года авиакомпании

«Сибирь» (57) при посадке в аэропорту Иркутск. Самолет зарегистрирован во Франции. Причиной катастрофы стали ошибочные и бесконтрольные действия экипажа на пробеге после посадки самолета в конфигурации с деактивированным реверсом тяги одного двигателя. После приземления самолета командир экипажа при управлении реверсом правого двигателя непроизвольно и бесконтрольно переместил рычаг управления тягой левого двигателя, реверс которого был деактивирован, из положения «малый газ» в положение значительной прямой тяги. Со стороны второго пилота также отсутствовал должный контроль за параметрами работы двигателей и скоростью движения самолета. В итоге, несмотря на достаточный резерв времени, экипаж не принял необходимых мер по переводу левого двигателя на «малый газ» или выключению двигателя. Самолет на большой скорости (примерно 180 км/ч) выкатился за пределы ВПП, столкнулся с бетонным ограждением и строениями, разрушился и сгорел. Погибли 125 человек.

Катастрофа самолета Ту-154М 22 августа 2006 года российской авиакомпании «Пулково» в Довещкой области. Ее причиной явился вывод самолета при полете в штурвальноном режиме на критические углы атаки и режим сваливания с последующим переходом в плоский штопор. При обходе зон грозовой деятельности и турбулен-

твности экипаж допустил раскачку самолета по тангажу и выход за эксплуатационный диапазон углов атаки. В Руководстве по летной эксплуатации самолета Ту-154М и программах подготовки экипажей не было необходимых рекомендаций по особенностям его пилотирования в продольном канале и использовании механизма электротриммирования. Что касается отработки навыков пилотирования в штурманском режиме на больших высотах и углах атаки, то это никогда не делалось из-за отсутствия тренажеров, пригодных для таких упражнений. При неудовлетворительном взаимодействии в экипаже отсутствовал контроль за скоростью полета, а указание Руководства по летной эксплуатации не допускать попадания самолета в режим сваливания не было выполнено. В результате ситуация перешла в катастро-

говорило, что их стало больше, чем в прошлом году. Ухудшился и относительный показатель аварийности Кк – количество катастроф на 100 000 летных часов. За 2006 год он составил – 0,25 (рис. 2), а за 1996–2005 гг. 0,04.

Для сравнения на рис. 3 приведены данные по тому же относительному показателю для авиаконпаний Австралии и США за период с 1995 по 2004 гг. (По материалам журнала «Aviation Safety World», октябрь 2006 г.) Наибольшая величина этого показателя в Австралии отмечена в 1996 году, когда на 100 000 летных часов пришлось 0,4 катастрофы. В США низкое значение коэффициента равно 0,2 (1995 и 1996 гг.).

За 2000–2006 гг. в гражданской авиации государства-участников Соглашения с тяжелыми транспортными самолетами 1-3 классов при пассажирских перевозках произошло

26 авиационных происшествий, в том числе 16 катастроф, в которых погибли 928 человек. За этот же период в мире произошло 110 катастроф (погибли 5131 человек). Таким образом, доля государства-участников Соглашения в мировой аварийности составила около 15%. Это несоразмерно большая цифра, если учесть, что объем перевозок, который выполняется государствами-участниками Соглашения, всего 2% от мирового. Доля катастроф в общем массиве АП государства-участников Соглашения составляет 62%, то есть больше половины. А для примера, в США за этот же период она чуть больше 6%. Характерно, что в 2000, 2002 и 2003 гг. катастроф в гражданской авиации при регулярных пассажирских перевозках государства-участников Соглашения вообще не было. В России такими же «чистыми» были 2004 и 2005 годы. Это позволяло строить оптимистичные прогнозы, но 2006 год, к сожалению, эту тенденцию сломал.

В сфере пассажирских (регулярных и нерегулярных) перевозок, выполняемых тяжелыми транспортными самолетами 1-3 классов в гражданской авиации государства-участников Соглашения, в 2006 году по отношению к 2005 году увеличилось количество АП и катастроф (рис. 1). На рис. 4 приведена статистика количества АП с человеческими жертвами на 100 000 летных часов в полетах, выполняемых

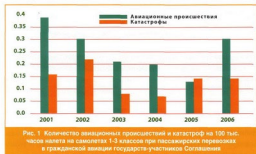


Рис. 1. Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов полета на самолетах 1-3 классов при пассажирских перевозках в гражданской авиации государств-участников Соглашения

фическую. Самолет с большой вертикальной скоростью столкнулся с землей. Погибли 170 человек.

Расследование катастрофы Ан-74-200 23 апреля 2006 года в Камеруне (владелец Харьковской авиационный завод, эксплуатант – авиаконпания Libyan Arab Air Force) при выполнении грузового рейса не закончено, и причина ее пока не установлена. Расследование проводят авиационные власти Камеруна.

Итак, вернемся к катастрофам на регулярных авиалиниях. Мы уже

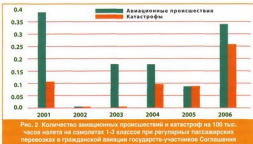


Рис. 2. Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов полета на самолетах 1-3 классов при регулярных пассажирских перевозках в гражданской авиации государств-участников Соглашения

всеми операторами Австралии и Канады в период с 1995 по 2004 гг. (по данным Австралийского комитета по безопасности на транспорте).

Недостатки, которые были выявлены при анализе эксплуатации тяжелых транспортных самолетов, можно объединить в следующие группы.

Во-первых, стареющий парк. В большинстве государств-участников Соглашения 70% перевозок осуществляется на воздушных судах разработки 60-70-х гг. прошлого века, которые не только не соответствуют современным требованиям, но и выработали значительную часть своего ресурса. Их замена явно

за последние десять лет практически свернута, либо проводится недопустимо низкими темпами.

Во-вторых, на рынке комплектующих изделий отсутствует эффективная система противодействия производству и сбыту неаутентичной продукции. Хотя по этому фактору прямых авиационных происшествий не было, тем не менее, такие случаи при расследованиях отмечаются регулярно.

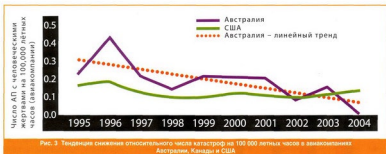
В-третьих, не разработана и не принята значительная часть нормативно-правовых актов, предусмотренных воздушным законодательством в ряде государств-участников Соглашения. Другая часть

сти полетов, особенно в мелких авиакомпаниях.

Не все в порядке и со средствами навигации. В ряде регионов они не только не соответствуют возможностям современных воздушных судов, но и не обеспечивают точности полетов по маршруту.

К основным типам событий, с которыми пришлось иметь дело в последние годы, относятся: сваливание воздушного судна, потеря пространственной ориентировки, не выдерживание глиссады при заходе на посадку.

Более 80% происшествий были связаны с нарушениями и отклонениями в действиях летного состава.



происходит неудовлетворительными темпами. При этом отсутствует авторский надзор за поддержанием летной годности эксплуатируемых воздушных судов со стороны предприятий промышленности. Не принимаются должные меры по устранению отказов и недостатков, выявленных в эксплуатации. Отсутствует система послепродажного обслуживания на протяжении всего жизненного цикла самолетов и вертолетов.

Во-вторых, система подготовки персонала не в полной мере соответствует потребностям авиационной промышленности. Работа по совершенствованию программ подготовки летного состава, в том числе по обработке действий в особых условиях полета,

устарела, не гармонизирована с международными стандартами. Достаточно сказать, что в России действует Наставление по производству полетов 1985 года.

Есть и другие негативные факторы, в частности, сокращение количества аэродромов. Причем не все из них имеют искусственные ВПП и системы светосигнального оборудования для круглосуточного обеспечения полетов. Износ ВПП с искусственным покрытием достигает до 85%.

Сказывается и высокая цена на авиатопливо, затраты на которое составляют от 40 до 60% от общих эксплуатационных расходов. Это приводит к недопустимой экономии средств на обеспечение безопасно-

сти полетов. Это говорит о его недостаточной профессиональной подготовке, непонимании экипажами, например, особенностей выполнения полетов со скольжением, полетов над безориентирной местностью, особенно в новых условиях на малой высоте. Действующая система подготовки авиационного персонала не соответствует современным потребностям. Наиболее подготовленные кадры уходят в иностранные авиакомпании, и проблема нехватки кадров стала решаться путем упрощенного переучивания членов летных экипажей быстрыми темпами. Командиры воздушных судов нередко вводятся в строй, минуя стадию выполнения полетов, в качестве вторых пилотов. С ростом

объемов пассажирских перевозок на самолетах западного производства проявляются тревожные тенденции, связанные с неграмотной эксплуатацией этих машин из-за недостаточных знаний экипажами устройства их систем и оборудования, а также предписанных процедур.

Анализ происшествий показывает, что особые случаи, в которые экипажи попадали в последние годы, при правильных действиях, как правило, не являлись критичными. При наличии соответствующей теоретической и практической подготовки вообще можно было бы избежать попадания в подобные ситуации. В частности, под Донецком, по

Повторяемость происшествий по одним и тем же причинам свидетельствует о слабой профилактической работе по их предотвращению. Говоря об этом, надо отметить, что рекомендации комиссий по расследованию реализуются очень медленно и часто не полностью. Обратная связь о том, приняты рекомендации или нет, часто отсутствует.

Растет количество инцидентов, обусловленных отказами техники, что свидетельствует о снижении уровня поддержания летной годности воздушных судов. Система, которая должна это обеспечивать, должным образом не работает. Оценка влияния отказов и неисправностей

во приводит к выполнению полетов с так называемыми отложенными дефектами. Укоренилась практика полетов с продленными отложенными дефектами. Авиакомпании приобретают контрафактные детали у недобросовестных поставщиков, что неоднократно отмечалось при расследованиях АП.

По результатам анализа МАКом было сформировано около тридцати направлений, которым надо следовать авиапредприятиям в работе по обеспечению безопасности полетов. За период с 1992 по 2006 гг. МАК расследовал 386 авиационных происшествий. По результатам этих расследований разработано более



Рис. 4 Тенденция снижения относительного числа катастроф на 100 000 летных часов всех операторов Австралии, Канады и США

заключению профильных НИИ гражданской авиации и промышленности, вплоть до начала сваливания Ту-154М можно было вывести из этих критических режимов.

Продолжают повторяться происшествия и инциденты из-за непонимания экипажами и, как следствие, несоблюдения ими рекомендаций Руководства по летной эксплуатации и эксплуатационных ограничений. К этой же категории можно отнести и непонимание экипажами особенностей полетов со скольжением. Во всех подобных случаях комиссии по расследованию происшествий указывали на необходимость обучения и тренировки летных экипажей.

на летную годность и безопасность полетов не носит систематического характера. Контроль за доработками конструкции и соответствующей технической документации осуществляется плохо.

Особо подчеркнем, что в расследованиях нештатных ситуаций не всегда участвуют представители ОКБ, разработчиков и изготовителей авиатехники. Со стороны промышленности требуется более оперативное реагирование на факты серьезных инцидентов и активное участие специалистов в работе комиссий по расследованию.

В условиях дефицита запчастей необходимость срочного устранения и локализации дефектов неред-

ко приводит к выполнению полетов с так называемыми отложенными дефектами. Укоренилась практика полетов с продленными отложенными дефектами. Авиакомпании приобретают контрафактные детали у недобросовестных поставщиков, что неоднократно отмечалось при расследованиях АП.

Каковы же главные уроки 2006 года? Не следует кидаться в крайность и делать скоропалительный вывод, что наша авиация дошла до последней черты. Было бы разумнее рассматривать этот год как предупредительный звонок, к которому надо непременно прислушаться и срочно нейтрализовать все негативные системные факторы. К сожалению, начавшийся 2007 год еще раз подтверждает значимость этого сигнала.]

«Таймыр» – покоритель

Анатолий ТРОШИН

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АВИАКОМПАНИЯ «ТАЙМЫР» ОБРАЗОВАНО В МАРТЕ 2002 ГОДА. НА БАЛАНС КОМПАНИИ В ТО ВРЕМЯ БЫЛО ПЕРЕДАНО ДВАДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ ВЕРТОЛЕТА Ми-8, ИЗ КОТОРЫХ «НА КРЫЛЕ» НАХОДИЛОСЬ ТОЛЬКО ОДИННАДЦАТЬ. ВОСЕМЬ ТРЕБОВАЛИ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА, ТРИ ГОТОВИЛИ К СПИСАНИЮ, А ОСТАТОЧНЫЙ РЕСУРС ЕЩЕ ДВУХ ИСЧИСЛЯЛСЯ ДЕСЯТКОМ ЧАСОВ. В СТРУКТУРУ «ТАЙМЫРА» ВОШЛИ, КРОМЕ ТОГО, АЭРОПОРТЫ ВАЛЕК И ДУДИНКА, КОТОРЫЕ ТОЖЕ ДЫШАЛИ НА ЛАДАН. ИЗНОС ИХ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ СОСТАВЛЯЛ 70-80 ПРОЦЕНТОВ. ЗА МИНУВШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ КОМПАНИЯ, ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, СМОГЛА ПРОЧНО СТАТЬ НА НОГИ, А ПО ИТОГАМ КОНКУРСА «КРЫЛЬЯ РОССИИ-2006» ЗАВОВАЛА ДИПЛОМ «ПОКОРИТЕЛИ ПОЛЮСА». РАССКАЗЫВАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «ТАЙМЫРА» СТАНИСЛАВ БАРБАШИН.



0сновной акционер нашей компания – крупнейшее в России ОАО «Горно-металлургическая компания «Норильский никель», – начал **Станислав Барбашин.** – Именно оно вдохнуло в «Таймыр» новую жизнь. Мы получили заем в размере 160 млн

рублей, который в первую очередь направили на восстановление вертолетного парка. Сегодня у нас двадцать одно пригодное к эксплуатации воздушное судно – пятнадцать вертолетов Ми-8Т и шесть Ми-8МТВ. Существенно укреплена и материально-техническая база аэропортов. За пять лет в ремонт их

зданий и сооружений вложено около 40 млн рублей. Порядка 100 миллионов за тот же срок затрачено на приобретение нового оборудования и спецтехники. Теперь аэропорт Дудинка может уверенно принимать вертолеты всех типов, а также самолеты Ан-2, Ан-3, Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-74 и Як-40. В аэропорт

полюса. И не только!



Валек, кроме вертолетов, летают самолеты Ан-2 и Ан-3.

Но главный капитал компании — это люди. Нам удалось сохранить весь кадровый летный и инженерно-технический персонал. Наши экипажи — одни из первых в отрасли освоили полеты на вертолетах Ми-8 и Ми-8МТВ за Полярным кругом и в

Арктике, а это очень непростое дело. Опыт ветеранов успешно осваивает молодежь. Не случайно из 97 человек летного состава пятьдесят один — специалисты первого класса. Первую категорию имеют семнадцать инженеров из двадцати пяти. Высокой квалификацией отличаются и авиатехники.

— Станислав Евгеньевич, ваша компания отмечена дипломом «Покорители Полюса». Надо полагать, полеты на «макушку земли» — главный вид выполняемых вами работ.

— Не только. Авиакомпания прежде всего обеспечивает воздушные перевозки в интересах



нашего главного акционера — горно-металлургического комбината «Норильский никель» и его структурных подразделений. В частности, регулярно доставляем вахтовые бригады и грузы на буровые и перекачивающие станции «Норильскгазпрома».

Кроме того, тесно сотрудничаем с администрацией Таймырского автономного округа — перевозим пассажиров по местным воздушным линиям, доставляем почту и грузы в отдаленные поселки, оленеводческие и рыболовецкие бригады. На долю компании приходится 50,5% грузопассажирских вертолетных перевозок Красноярского края.

Особая статья — выведение санитарных заданий. В наших условиях без авиации обойтись просто невозможно. В аэропорту Дудинка организовано круглосуточное дежурство экипажа вертолета. Только в прошлом году они выполнили 91 рейс по срочным вызовам. По существу это полеты по сигналу «SOS».

Авиакомпанией интенсивно осваиваются также новые районы выполнения авиационных работ. Это Мурманская область и Ханты-Мансийский автономный округ, где мы начали выполнять полеты год назад. А в феврале этого года наш вертолет Ми-8МТВ, оборудованный для VIP-перевозок, обеспечивал работу оценочной комиссии Международного олимпийского комитета в Сочи. Для нас это было не только ответственным, но и почетным делом, с которым мы справились успешно.

Что касается полетов к Северному полюсу, то «Таймыр» имеет в этом деле большой опыт. Наши экипажи обслуживают уникальные экспедиции. В частности, по заданиям Экспедиционного центра Арктики и Антарктики «Полюс» совершались перелеты по маршруту Норильск—Диксон—остров Средний—

мыс Арктический—временная ледовая подбаза на дрейфующей льдине, которая находилась примерно на 89 градусах северной широты. Затем с нее выполнялись полеты по поиску льдины для дрейфующего аэродрома «Борнео» в районе Северного полюса. А когда эта льдина была найдена, наши специалисты занимались организацией строительства и обустройства ледового аэродрома. С него обеспечивалась бесперебойная работа научных, экологических, биологических, спортивных, туристических и других экспедиций в Северном Ледовитом океане и в районе Северного полюса. При этом гарантировалась полная готовность для осуществления спасательных операций или эвакуации путешественников с любой точки в радиусе не менее 400 километров от аэродрома. По завершении работ компания участвовала в закрытии этого аэродрома и доставке людей и оборудования по обратному маршруту в Норильск.

— Наш журнал неоднократно писал о сложнейшей обстановке в отрасли с кадрами авиаспециалистов. Их острую нехватку испытывают даже московские авиакомпании. А как же удастся решить эту проблему у вас, за Полярным кругом?

— Откровенно говоря, мы не придумали ничего нового, а лишь строго соблюдаем трудовое законодательство в сфере оплаты труда и выполнения государственных гарантий для работников Крайнего Севера. И, конечно же, безусловно выполняем условия Коллективного договора между администрацией и трудовым коллективом компании. Иными словами, не формально, а на самом деле обеспечиваем социальное партнерство между работодателем и работниками.

Дешевле — только на своих двоих

Ну очень смешные цены предлагает NIKI

Игорь ВАСИЛЬЕВ

Как мы уже сообщали, с 30 марта еще одна зарубежная авиакомпания, осуществляющая перевозки по сниженным тарифам (low-cost), выходит на российский рынок. Это австрийская NIKI. И судя по заявлениям, которые сделал на презентационной пресс-конференции в Москве ее владелец Ники Лауда, компания готова конкурировать на авиалинии между Веной и Москвой как с Austrian Airlines, так и с «Аэрофлотом».

Ники Лауда — легендарная фигура в мире автомобильного спорта, трехкратный чемпион мира в гонках Формулы-1. В 70-80 годы он был не менее популярен, чем сегодня Михаэль Шумахер.

Собрав весомый урожай лавровых венков на различных трассах мирового автомобильного дерби, Ники решил покорить и воздушные трассы. Еще в 1979 году он основал собственную авиакомпанию Luda Air и, получив лицензию пилота коммерческих авиалиний, начал выполнять чартерные полеты на самолетах Fokker 27. Особенно запомнился ему рейс в Олимпийскую Москву, куда он доставил лошадь австрийской спортсменки, участвовавшей в соревнованиях по выездке. Однако затем Лауда вновь вернулся в автоспорт, чтобы в третий раз завоевать чемпионский титул.

После того, как в 2003 году он продал свою авиакомпанию холдингу Austrian Airlines Group, Ники решил попытать счастья в бизнес-сегменте

low-cost и три года назад основал компанию NIKI. Девиз нового перевозчика «Double Satisfaction» («Двойная выгода») гарантировал клиентам не только доступные цены, но и первоклассный сервис, несмотря на то, что лоукостеры изысканным сервисом пассажиров как раз и не балуют. В апреле 2004 года компания начала так называемые полеты City-Shuttle, связавшие Вену с Цюрихом, Римом, Парижем, Франкфуртом и Пальма-де-Майоркой. Еще одним направлением в этом сегменте становится Москва, полеты в которую будут выполняться с частотой шесть рейсов в неделю.

Сегодня самолетный парк NIKI состоит из шести аэробусов A320 (180 кресел), одного A321 (210) и одного A319 (150). Причем парк очень молодой — средний возраст не превышает одного года. В минувшем году компания перевезла 1,3 млн пассажиров, в этом — надеется, что перевозки составят не менее 1,7 млн. Произошла парадоксальная ситуация, как с юмором пояснил Лауда. Основанная им



Трехкратный чемпион мира в гонках Формулы-1 Ники Лауда решил теперь попытать счастья в бизнес-сегменте low-cost и три года назад основал авиакомпанию NIKI

когда-то Luda Air и сейчас вполне успешно функционирует, имея 14 самолетов и обслуживая 130 пунктов в 66 странах. А теперь вот конкурирует с компанией NIKI, владельцем которой частенько и сам, имея солидный налет в 15 тысяч часов, садится в командирское кресло и пилотирует самолеты своей компании. Кстати говоря, и в техническом рейсе в Домодедово он сам управлял аэробусом и остался очень доволен условиями посадки и имеющимися в столичном аэропорту средствами радионавигационного обеспечения.

Вторгнувшись в очень популярный в Европе сегмент low-cost, Ники Лауда вместе с немецкой компанией Air Berlin, начавшей в прошлом году регулярные полеты в Москву, по существу создал первый европейский альянс дискаунтеров. Это дало возможность партнерам совместно использовать стыковочные аэропорты в Пальма-де-Майорке и Нюрнберге, скоординировать расписания полетов и иметь единую инфраструктуру. По 17 направлениям NIKI летает совместно с Air Berlin в континентальную Испанию и Португалию.

— Для нас, как организаторов большой агентской сети, — это необычный проект, считает президент Транспортной Палаты Сергей Ильичев. — И вот почему, Авиакомпания, которая позиционирует себя как low-cost, тем не менее, представляет пассажирам достаточно серьезный сервис, включая бортытапане, ассортимент которого практически не отличается от предлагаемого традиционными авиакомпаниями. Как пояснил С. Ильичев, в ближайшей перспективе на рейсы компании будут введены электронное билетоформление.

Что же касается установленных NIKI тарифов на маршруте Вена—Москва—Вена, то они у компании необычайно низкие — от 99 до 499 евро. И чем раньше пассажир бронирует билет на рейс, тем дешевле ему поездка обойдется. Но в любом случае, пообещал Ники Лауда, тарифы его компании всегда будут на 30% ниже, чем у обычных перевозчиков, а примерно 10-15% билетов будут продаваться по самым низким ценам.

Ну а что же на маршруте между Москвой и Веной предлагает Austrian Airlines? Как нам сообщили в представительстве ААА, минимальный тариф экономического класса — 299 евро плюс аэропортовые сборы, что в сумме составляет 376 евро. Разница в цене достаточно внушительная. Заметим, что ААА летает по трассе между столицами двух стран трижды в день.

На вопрос «ГА», какой результат деятельности его компании на российском рынке, во всяком случае, в первое время, можно считать вполне удовлетворительным, Ники Лауда ответил так. По его мнению, компания будет весьма довольна, если удастся достичь коэффициента загрузки на каждом рейсе 78-81%.

Директор аэропортового комплекса «Домодедово» Сергей Рудаков констатировал, что потребность в рынке низкотарифных перевозок в

России есть, о чем свидетельствует паломничество западных доукостеров. Что ж, в таком случае аэропорты должны развивать необходимую инфраструктуру, чтобы в полной мере удовлетворить спрос. Так, в Домодедовском аэропорту сооружается специальный сектор, который будет адаптирован

для обслуживания дискаунтеров. По убеждению Сергея Рудакова, приход на рынок низкотарифных перевозчиков не только приводит к перемещению пассажиров между авиакомпаниями, но и способствует увеличению объема пассажиропотока на данном направлении. К примеру, на линии Москва—Берлин—Москва после того, как на нее вышел малобюджетник Germanwings Express, Air Berlin и Germanwings, количество пассажиров возросло на 29%. Тогда как в предыдущие годы, когда берлинское направление обслуживали только Lufthansa и «Аэрофлот», рост составлял 12-13%. И цифры эти весьма красноречивы. Короче говоря, концепция low-cost позволяет значительно расширить рынок воздушных перевозок, чем грех не воспользоваться в будущем и российским дискаунтерам.]



А где же российские производители?

Геннадий АРИТОВ

При знакомстве с нашими аэропортами бросается в глаза обилие наземной аэродромной техники с яркими лейблами иностранных фирм и почти полное отсутствие техники отечественного производства. Почему кругом одни иностранцы? Где же наши производители?

После развала СССР — рассказывает генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» ГА Виктор Горбачев, — из пяти заводов гражданской авиации, специализировавшихся на производстве наземной аэропортовой техники в России осталось только два: №31 (г. Шелково) и №408 (г. Москва). Остальные оказались за рубежом, и все оборудование, производимое ими, в частности, трапы LAS-1 производства бывшего завода № 85 (г. Рига), теперь Россия покупает за валюту. Поэтому неудивительно, что рынок аэропортовой техники заполнили иностранные производители, уже прочно занявшие свои позиции не только в России, но и в аэропортах всего мира.

И действительно, трудно найти крупный аэропорт, где бы не встретились телескопические трапы фирмы «ТиссенКрупн АГ» или снегоуборочные машины фирмы «Бошунт АГ». Характерно, что иностранные производители постоянно совершенствуют свою продукцию, внедряя смелые инновационные решения.

К числу таких фирм-новаторов относится немецкая фирма Goldhofer, о продукции которой рассказал Константин Васильев, глава московского офиса фирмы INR, являющейся официальным представителем Goldhofer в России.

Фирма Goldhofer выпускает широкий спектр самого современного наземного аэропортового оборудования. Она одной из первых в 1989 году поставила на мировой

рынок революционный по тому времени продукт — безводильный тягач для первичных операций и буксировки на большой скорости, который сейчас предлагается в нескольких вариантах для различных типов воздушных судов. Буксировщики типа AST-1, AST-2 и AST-3, выбор которых зависит от массы воздушных судов, могут использоваться для буксировки самолетов Boeing 767, Boeing 747, DC-10, MD-11, A330, A340 и даже A380.

Еще один всемирно известный бренд, который представляет INR, — перронный автобус Neoplan, который по праву считается лидером в своей области. Автобус оснащен многими полезными новшествами, удобен в эксплуатации, обеспечивает высокий уровень комфорта для пассажиров и своим появлением украсит любой аэропорт. Поставщиком этих аэропортовых новинок выступает фирма INR GmbH. Она же поставляет на рынок России и СНГ и другое оборудование.

Уж если речь зашла о безводильных буксировщиках, нельзя обойти молчанием французскую фирму TLD. Генеральный директор представительства TLD в России Сергей Гершанов отметил, что хотя инициатором создания безводильных тягачей TLD не является, но именно она стала лидером их производства. На сегодня она поставила в аэропорты мира 412 тягачей типа TPX-100, -200, -500, -500S. Последний справится с гигантским A380.

Работает фирма и на рынке СНГ: два года тому назад она поставила первый такой тягач в аэропорт

Борисполь (Украина), который сейчас накатал там 5000 часов. Еще через год — в аэропорт Алма-Аты. Аэропорт Курумоч (Самара) тоже решил рискнуть — он получит безводильный тягач в ближайшее время.

TLD поставляет и другое аэропортовое оборудование: самоходные пассажирские трапы, контейнеропогрузчики, багажные тягачи, установки воздушного запуска, источники аэродромного питания, тележки для доставки бортового питания, кондиционеры для пассажирских салонов воздушных судов. Фирма имеет свои заводы во Франции, Китае, США и Канаде. Исторически сложилось так, что в крупных европейских странах образовались десятки фирм по производству самой разнообразной аэродромной техники. Раз в два года они собираются в Мюнхене, где выставляют на общее обозрение свои новинки. Даже такие небольшие страны, как Финляндия и Норвегия (с населением 4-5 млн человек), тоже производят собственную технику для обслуживания аэропортов. Технический директор Ассоциации «Аэропорт» ГА по наземному оборудованию Юрий Сивко в середине марта 2007 года в составе группы работников аэропортов России и СНГ посетил Финляндию по приглашению фирм VALTRA и Keniga. Первая производит многофункциональные тракторы, которые можно использовать для содержания аэродромов. Вторая — производитель жидкого химического реагента для борьбы с гололедом



**Перронный автобус Neoplan
фирмы Goldhofer**

на аэродромных покрытиях. Сейчас они работают на Европу, но рассматриваются предложения о поставках в Россию и СНГ.

Еще раньше, в начале декабря 2006 г. Юрию Сивню довелось побывать в одном из аэропортов Норвегии по приглашению фирмы Overgaard AS, где была показана снегоуборочная техника. Фирма производит шестико-продукционные и фрезерно-роторные снегоочистители различной производительности. Механическая уборка снега с помощью плугов, шеток, роторов и мощного воздушного потока позволяет обходиться без дорогостоящих химических реагентов, наносящих вред окружающей среде. Снегоуборочную технику производит и финская фирма Patria Vammis. Каким же общий вывод из этих поездок? «Производство аэропортовой техники в европейских странах находится на самом высоком уровне, техника для содержания аэродромов продолжает совершенствоваться и развиваться, — говорит Сивню. — В России техника для содержания аэродромов практически не выпускается. Складывается впечатление, что у Федеральных властей гражданской авиации нет понимания проблем аэропортов. Доходов у аэропортов с трудом хватает,

чтобы хоть как-то выжить. Удушающие налоги, которыми обложили аэропорты, не оставляют им средств на развитие и приобретение современной техники».

Такое же мнение сложилось и у Николая Куликова, заместителя генерального директора ОАО «Нижнеартовсканин». «Проблема в том, — говорит Николай Иванович, — что из производителей никто у нас в стране не занимается проблемами аэропортовой техники. А те, которые хоть что-то производят, заламывают такую цену, что дешевле взять за рубежом».

Сейчас в аэропорту Нижнеартовска эксплуатируются: подметальная машина КРМ-130, шнекороторная ДЭ-226 на базе автомобиля «Урал», буксировщик «БелАЗ», топливозаправщик АТЗ-22. Ведутся переговоры о поставке на этот год заправщика АТЗ-25. О безводильных тягачах и перронных автобусах Neoplan пока приходится только мечтать.

«По большому счету аэропорты сейчас никому не нужны, — продолжает Куликов. — Наш аэропорт — нормальное работоспособное предприятие, обслуживает в год 600 тысяч пассажиров. Нас акционировали два года назад, сделали ОАО, со 100%-ным государственным пакетом. Но когда мы обращаемся за помощью на развитие аэропорта, нам говорят — ищите внебюджетные средства. Но где их

взять? В администрации Ханты-Мансийского округа нас тоже не ждут. Четвертый год обиваем пороги, но никто ни рубля нам так и не выделит».

Среди компаний, оказывающих услуги по поставке импортной техники, выделяется САVAG. Как отмечает старший менеджер компании Дмитрий Очкинас, основной стратегический момент деятельности САVAG — дистрибуторство от крупнейших производителей наземного оборудования, широко известных в Европе и США. Это FMC, Jetway, TUG, Cobus, Oshkosh, Zellinger и др. Достаточно сказать, что в аэропортах и авиакомпаниях мира эксплуатируются более 2000 телескопических трапов Jetway, около 8000 семитонных погрузчиков Commander-15i, около 1500 антиобледенительных машин. Рынок перронных автобусов на 85% составляет продукция COBUS. Вся поставляемая техника сертифицирована в ССГА.

Следующий момент успешной деятельности компании — комплексный подход к поставке техники в аэропорты. Она имеет опыт поставки одновременно до 30-40 единиц техники — от телескопических трапов до водил. Клиенты САVAG — аэропорты от Калининграда до Амшхабада и от Норильска до Ашхабада.

Немаловажный фактор при выборе поставщика — сервисная

поддержка и поставка запчастей. SAVAG располагает своим сервисным центром, где работают десять сертифицированных инженеров, готовых реагировать на отказ в течение 24 часов. Имеется также склад запчастей. Все это дает возможность значительно сократить сроки устранения неисправностей. При заключении контрактов предлагаются различные схемы финансирования, удовлетворяющие возможности клиентов: предоплата до 10%, рассрочка платежей до года, закупка через лизинговые компании, кредиты западных банков до семи лет и т.д.

В феврале 2007 года в аэропорту Шереметьево введен в эксплуатацию первый в России безводильный тягач Expediter-300 производства американской фирмы FMC Technologies. Он может буксировать воздушные суда от Boeing 737 до Boeing 777, причем только одним водителем. Тягач поставлен для авиакомпании «Аэрофлот». По состоянию на апрель 2007 года им было проведено более 170 буксировок иностранных и отечественных самолетов. Тягач безопасно захватывает и буксирует воздушные суда с большой скоростью благодаря гидравлическому типу привода и наличию датчиков, автоматически настраивающих максимальное тяговое усилие и торможение. Тягачи фирмы FMC уже имеют сертификаты CCGA на

право буксировки воздушных судов в России.

Также в 2007 году произошло еще одно важное событие — компания SAVAG получила эксклюзивные дистрибуторские права от известной фирмы COBUS Contag, которая производит переносные автобусы с 1973 года. Ее автобусы отличаются высокой надежностью и качеством благодаря алюминиевому кузову (срок службы 25 лет) и шасси с двигателем Mercedes Benz. Только за несколько месяцев 2007 года SAVAG продала более десяти новых и бывших в употреблении автобусов в аэропорты России и СНГ.

Из многочисленных российских производителей техники для содержания аэропортов большой популярностью пользуется фирма ЗАО «Коминвест-АКМТ». Она осуществляет крупноузловую сборку европейского навесного оборудования на отечественные и импортные шасси, тем самым снижая себестоимость техники, но не теряя при этом производительности.

Как сообщила Алина Полванова, начальник Управления по маркетингу и рекламе этой фирмы, большим спросом пользуются вакуумные подметально-уборочные машины MBP-5012 на базе шасси МАЗ с объемом бункера 5-12 м³ (более известные как VT650 Johnston). Они применяются для содержания ВПП и рулежных дорожек. Новая модификация на базе

шасси КАМАЗ — MBP-5012I, не успев сойти с заводского конвейера, уже нашла заказчика. Она оснащена спецоборудованием для асывания с ВПП антиобледенительной жидкости, которой обрабатываются воздушные суда перед вылетом. На машине предусмотрена опция удаления резинового наката с ВПП и рулежных дорожек. Разработаны также водяная система сверхвысокого давления для эффективного удаления пролитой смазки и масла с покрытий и множество других функциональных решений.

Символом упорства и стойкости российских производителей и поставщиков аэропортовой техники может послужить ООО «НПФ «ТрастАвиа» (г. Ростов-на-Дону). «Продукция нашей компании разрабатывается в соответствии с международными стандартами и по основным параметрам не уступает зарубежным аналогам, а по соотношению цена/качество превосходит их. — говорит генеральный директор «НПФ «ТрастАвиа» Дмитрий Кравцов. — Разрабатывая технику, мы особое значение придаем ее соответствию современным российским требованиям, в том числе сертификационным».

О том, что это так, можно видеть из конкретных цифр. Ростовский топливозаправщик АТЗ-40 по всем параметрам не хуже, например, немецкого аналога фирмы Kar Kuntz Aviation Refueling GmbH. Правда, в

ООО «ХАЙТЭК СЕРВИС И КОНСАЛТИНГ»

Продажа, сервисное обслуживание и ремонт аэропортовой техники



Тел./факс: +7(495) 650-43-17, 650-69-92
www.htsc.ru

HTS



нем меньше доллара, но и стоит он на 160 тысяч евро дешевле.

Авиационный ассенизатор АСТ-1.5.01 компании «ТрастАвиа», прекрасно справляясь с основной задачей, уступает импортному аналогу главным образом в количестве оседей, а стоит втрое дешевле.

«Аэропортовики знают нашу продукцию, но порой предпочитают импортную, — говорит Кравцов. — Видимо, сказывается некий психологический фактор. Срабатывает раскрученный бренд всемирно известных иностранных производителей. Но есть и другие хозяйственники, для которых важнее критерий «цена-качество» и надежность техники».

Как работает техника «ТрастАвиа» в аэропортах, довольны ли ее качеством пользователи? С таким вопросом мы обратились в ряд аэропортов, где эксплуатируются машины этой фирмы. «В нашем аэропорту три машины для заправки воздушных судов питьевой водой ЗПВА-4.5, одна машина для уборки туалетов АСТ-1.5, три топливозаправщика АТЗ-25 и четыре пассажирских самоходных трапа ТСП-22, — говорит начальник службы спецтранспорта международного аэропорта Краснодар Виктор Варлашин. — Это надежные в эксплуатации, добротные машины. Будем заказывать еще одну ЗПВА. Выдали также техническое задание на разработку фирмой



Подметально-уборочная машина фирмы ЗАО «Коминвест-АКМТ»

«ТрастАвиа» заправщика спецжидкости на базе автомобиля «Валдай». Эта маневренная современная техника должна заменить устаревшую машину на базе ГАЗ-66».

В международном аэропорту Шереметьево эксплуатируются шесть машин для заправки питьевой водой ЗПВА-4.5, изготовленных в «ТрастАвиа». По отзывам специалистов, это надежные, про-

стые в эксплуатации «водовозки», исправно обслуживающие самолеты отечественного и иностранного производства. По их вине за долгие годы эксплуатации не было ни одного срыва авиарейса. Они дешевле западных аналогов в 5-10 раз, но не уступают им ни по производительности, ни по качеству услуг, хотя и прогрызают по дизайну.

Высокую оценку техники от «ТрастАвиа» дает Андрей Горбачев, начальник технического отдела аэропорта Кольцово (Екатеринбург). Там эксплуатируется топливозаправщик АТЗ-40, который поставлен два года назад компанией «ТрастАвиа». Второй построен для аэропорта Кольцово с улучшениями конструкции по его техническому заданию. Имеется также заправщик питьевой воды ЗПВА-4.5 и машина

Аэродромный топливозаправщик АТЗ-40 компании «ТрастАвиа»



Весь спектр техники, оборудования и запасных частей для аэропортов и воздушных судов
Тел.: (863) 291-46-37, 291-40-12 Тел./факс: (863) 291-40-18, 291-40-15
e-mail: trustavia@aanet.ru www.trustavia.ru

«туалет-сервис». Специалисты «ТрастАвиа» обучили техников аэропорта правилам эксплуатации и постоянно оказывают им консультационную помощь.

По словам Горбанева, аэропорт Кольцово обслуживает 25 отечественных и четыре зарубежных авиакомпании — Lufthansa, British Airways, CSA и Austrian Airlines. Все они удовлетворены качеством обслуживания, в том числе и работой наземной аэропортовой техники.

Картина рынка поставщиков аэродромной техники была бы неполной без упоминания о китайских производителях, с каждым годом все энергичнее и настойчивее заявляющих о себе. Генеральный директор компании «Хай-Тэк Сервис и Консалтинг», занимающейся продажей оборудования, сервисным обслуживанием, ремонтом и поставкой запчастей от компании Weihai Guangtai Airport Equipment

Co. Ltd., Петр Шаров отметил, что спектр продукции этой компании очень широк и недалек тот день, когда она станет одним из крупнейших игроков на рынке аэродромного оборудования. За 12 лет своего существования компания разработала 85 моделей наземного аэродромного оборудования. Сейчас она производит авиационные контейнерно-паллетные погрузчики, автолифты, пассажирские трапы, багажные ленточные конвейеры, водозаправщики, буксировщики, ассенизаторы, аэродромные источники питания, фуры для бортирования, прогинобледнительные машины, самоходные платформы для обслуживания высокорасположенных частей самолетов, установки воздушного запуска и другое оборудование.

На фоне энергичной экспансии зарубежных конкурентов успехи наших отечественных производителей выглядят очень скромными.

Производство собственного аэропортового оборудования в России практически свернуто. Занимается им в очень скромных масштабах горстка отечественных предприятий, а львиную долю рынка захватили крупные иностранные фирмы. Они предлагают на выбор все виды аэропортовой техники, которые «не по карману» большинству наших потенциальных потребителей. Чтобы наладить производство отечественной аэропортовой техники, нужны средства, но они в бюджете не предусмотрены. На содержание федеральной собственности, например, взлетно-посадочных полос, деньги выделяются, а тягачи и прочие механизмы — собственность аэропортов, поэтому они должны сами закупать эту технику за счет прибыли. Как писали в свое время Ильф и Петров, спасение утопающих — дело рук самих утопающих.]

CAVAG

КРУПНЕЙШИЙ ПОСТАВЩИК АЭРОПОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ В РОССИИ И СНГ
 НАША КОМПАНИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ ПО ПОСТАВКЕ И СЕРВИСУ АЭРОПОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ

- » Самоходные трапы
- » Автобусы
- » Телескопические трапы
- » Кэтеринговые и амбулаторные автолифты

ОБРАБОТКА БАГАЖА И ГРУЗОВ

- » Багажные системы
- » Погрузчики контейнеров и паллет
- » Транспортёры
- » Ленточные погрузчики
- » Багажные тягачи и тележки
- » Тележки для контейнеров и паллет



УБОРКА ПОЛОСЫ

- » Щеточно-продувочные машины с отвалом
- » Шнекоротаторы
- » Противообледенительные машины для ВПП

ОБСЛУЖИВАНИЕ ВС

- » Противообледенительные машины
- » Аэродромные тягачи
- » Безводильные тягачи
- » Спецмашины для обслуживания санузлов ВС
- » Водозаправочные машины
- » Источники питания и преобразователи 400 Гц
- » Установки воздушного запуска



Представительство в России: 123610, Москва, Краснопресненская наб., д. 12, ЦМТ, офис 1607.
 Тел./ факс: + 7 (495) 967-08-46 / 47 / 48 info@cavag.ru www.cavag.ru

Один из тех, кто превратил Землю в шар

К 100-летию со дня рождения Георгия Байдукова

Юрий САЛЫНЬКОВ, автор эссе
фото из архива автора

«Самолеты сближались, идя навстречу друг другу. Расстояние между нами сокращалось с каждой секундой. Наблюдавшие с земли рассказывали, как они, сойдясь чуть ли не в лоб, одновременно полезли вверх, идя вертикально. Всем казалось, что вот-вот самолеты «ложмут друг другу лапы», но, сделав иммельман, они разлетелись в разные стороны.

«**Ч**калов сел вслед за мной, вылез из машины и сказал: — У тебя такой же упрямый характер, как у меня. Лучше ты, Байдук, сворачивай первый, а то по глупости и гроба-немся...»

Эту реальную историю описал Г.Ф. Байдуков в своей книге «Валерий Чкалов».

Как-то я спросил 80-летнего генерал-подполковника:

— Георгий Филиппович, почему вы так рисковали в те годы?

— Молодые, горячие были.

— А как решились лететь через полюс на одном моторе?

— И сам удивляюсь. Были воздушные!».

Байдуков не обладал лихостью Чкалова, и в знаменитом «чкаловском» экипаже был как бы посеред-

ке между ним и трезво-рассудительным штурманом Александром Беляковым, которого летчики уважительно звали «профессор».

Чкалов, Байдуков и Беляков стали Героями Советского Союза №№9, 10 и 11. В этом экипаже представительскую роль играл Чкалов, все же решения принимались втроем. Однако стратегом и «мотором» тройки был Байдуков...

Георгий Филиппович родился 26 мая 1907 года в семье железнодорожника, на крохотном полуострове Тарышта, что между Омском и Новосибирском. Отец постоянно на работе, мать изо всех сил старалась выбиться из нужды, ведь трое детей. В Тарыше школы не было. Егора отправили учиться на ближайшую станцию. Но он вскоре оттуда сбежал и бродяжничал, пока не попал в больницу — его пырнул ножом другой беспризорник. После больницы Георгий вернулся домой «Живи с нами, — сказал отец. — Будешь расчищать волотно. Положат жалование тебе в «три лотка Керенок».

В юности Байдуков и не помышлял об авиации. Но ведре глаза наткнулся на плакаты: «Молодежь — на самолет!». «Трудовой народ, строй воздушный флот!». И тогда Георгию

предложили пройти медкомиссию, чтобы попасть в авиацию, согласился сразу. Конкурс был огромный, кандидатов браковали нещадно, но, к своему удивлению, Байдуков попал в команду, которую отправили в Ленинградскую школу военных летчиков. Привыкший с детства учиться самостоятельно, Георгий усердно изучал теорию авиации, сдал экзамены и был направлен в знаменитую Качинскую летнюю школу. В 1927 году он впервые полетел самостоятельно, а вскоре стал военным летчиком.

Однажды в их полк прилетела группа инспекторов ВВС проверить технику пилотирования летного состава. Байдукова проверил лично комбриг Туржанский из НИИ ВВС — главного летного института по испытаниям всех военных самолетов. Байдуков четко выполнил задания инспектора, за что получил от генерала благодарность и приглашение работать летчиком-испытателем в том самом главном институте — НИИ ВВС. Там экзаменовал его сам Валерий Чкалов. В написанной спустя несколько лет книжке «Записки пилота» Байдуков вспоминал, как он представлялся Чкалову, как осматривал самолет перед полетом. Чкаловский механик сказал на ухо Байдукову:

— Смотри, не подкачай. Чкалов страсть не любит трусливых пилотов...

Байдуков залез в переднюю кабину, Чкалов — в заднюю.



Одна из последних фотографий Георгия Байдукова

Раздумывая над словами механика, Байдуков запустил мотор, доложил Чкалову — готов!

Чуть приказав машину для набора скорости, разогнал самолет и ввел его в глубокий разворот с невозможным подъемом. Байдуков послыдал в зеркало и ждал от инструктора одобрения или осуждения своих действий. Неожиданно перед его лицом выросла рука инструктора с большим пальцем, задравным вверх. После посадки Чкалов сказал Байдукову:

— Хорошо, ничего не скажешь. Лети в зону, тренируйся сам. Мне нечего с тобой возиться.

То, что в строевой части запрещалось, в НИИ ВВС, наоборот, поощрялось. Вслед за Чкаловым и Анисимовым Байдуков стал выполнять фигуры высшего пилотажа на предельно малой высоте. Это была рискованная игра со смертью. Надо только следить за собой и не перейти роковую границу. Зато дерзкий маневр возле земли позволит победить противника в воздушном бою...

В начале 30-х годов у Байдукова проявилось еще одно «хобби» — тяга к литературе. Для себя стал записывать всякие истории. Следующий шаг — литературный кружок при Московском Доме литераторов, которым руководили поэт И. Уткин и прозаик А. Серафимович. (В Центральном Доме литераторов сегодня висят два портрета летчиков-писателей Байдукова и Водопьянова). В первых байдуковских зарисовках и рассказах они разглядели своеобразный талант, умение описать драматические случаи из жизни испытателей, внимание к деталям, интересные портреты. Литературные учителя даже советовали ему стать профессио-

нальным писателем и уйти из авиации. Байдуков категорически отказался (и правильно сделал), но в свободное время продолжал писать. Жизнь подкидывала ему такие сюжеты, что трех было не воспользоваться. Так сложилась книжка первых рассказов «Записки пилота».

В 1934 году Байдуков поступил в главный авиационный вуз страны — Военно-воздушную инженерную академию им. Н.Е. Жуковского. Он очень хотел получить высшее образование, тянулся к конструкторам, инженерам... Но поучиться удалось лишь год. В мае 1935 ему было предписано явиться к члену ВЦИК, Герою Советского Союза, полярному летчику С.А. Леваневскому. Там узнал, что включен в состав его экипажа вторым пилотом. Штурман — В.М. Левченко. Втроем на туполевском одномоторном АНТ-25 экипаж должен был пролететь над Северным полюсом и долететь до Сан-Франциско.

Идея такого перелета поразила Байдукова. Но у Леваневского рекорда не получилось — потекла маслосистема. На заседании Политбюро, куда были приглашены экипаж и конструктор А.Н. Туполев, мрачный Леваневский заявил, что в Арктике нельзя летать на одномоторном самолете и что Туполев вре-

дитель. Туполеву стало плохо, его увели. А Сталин порекомендовал экипажу поехать в США, ознакомиться с американским авиационным, приобрести подходящий самолет и оттуда перелететь через полюс.

Байдуков неожиданно попросил слова и сказал, что в Америке нет самолета, подобного АНТ-25. Поездка будет безуспешной. Начальник ВВС Я.И. Алксник не отпустил Г.Ф. Байдукова обратно на учебу в академию, а направил шеф-пилотом на 22-ой авиазавод в Филадельфии. В свободное время он должен был довести до кондиции АНТ-25. Ведь превосходную идею трансполярного перелета все-таки надо было осуществить!..

Байдуков с туполевской бригадой переделал маслосистему, слова облетал АНТ-25 — все в порядке! Стал решать проблему «командира». Нужен был очень авторитетный летчик, которому доверял Сталин. Байдуков и Белжков считали, что только Чкалов сможет убедить Сталина разрешить трансполярный перелет в Америку:

— Добьешься разрешения на полет, поднимешь перегруженный АНТ-25 с бетонной полосы — считай, пятьдесят процентов перелета ты выполнил. А полеты в облачности — это мое дело. Все остальное



Во время подготовки к трансполярному перелету.
1936 год

мы с Сашей обеспечим. — убеждал Байдуков Чкалова. Тот возражал до тех пор, пока Георгий не привел его к АНТ-25. Чкалов обошел машину, поразился длине крыла — в три раза больше фюзеляжа! — и летал на ней, как истребитель. Байдуков даже испугался: такие нагрузки АНТ-25 мог не выдержать!.. После полета Чкалов согласился.

Так начал формироваться экипаж из трех блестящих специалистов своего дела. Чкалов — непреклонный мастер взлетов и посадок, может принимать единственно правильные решения даже в экстремальной ситуации. Байдуков во время тренировок освоил радиотелеграфию, штурманское дело и научился летать по солнечному указателю курса (СУК) — единственному прибору, который указывал правильный курс в районе Северного полюса. Он был сменным пилотом и сменным штурманом, давал по несколько часов отдохнуть Белякову и Чкалову.

Два серьезнейших происшествия могли досрочно прекратить полет в США — поломка водяного насоса и сплошная облачность в районе Аляски, когда пришлось подняться на большую высоту и в полной мере испытать кислородное голодание.

Подлетели, наконец, к Портленду и увидели толпу встречающих на аэродроме, но решили лететь до Сан-Франциско, чтоб установить мировой рекорд дальности. Однако из-за нехватки горючего решили приземлиться на военном аэродроме в Ванкувере.

АНТ-25 сажал Байдуков. Самолет, освободившись от пяти тонн горючего, летит, как планер, несся над землей и медленно терял высоту. Коснулся американской земли и, прожевав по полюсу, замер недалеко от ангара.

Всего пробыли в воздухе 63 часа 16 минут. Израсходовано горючего 7933 литра, остаток горючего 77 литров...



На дружеской встрече.
Слева направо: летчики-космонавты СССР А. Иванченков, В. Джанибеков, французский космонавт Ж.-Л. Кретьен, легендарные летчики М. Громов и Г. Байдуков и летчик-космонавт СССР Г. Береговой. (80-е годы прошлого века)

С этого момента у экипажа началась «звездная» жизнь. И в Америке, и в Советском Союзе — везде они были желанными гостями...

Чкалов и Байдуков вернулись к испытательской работе, а Беляков стал развивать штурманскую науку и участвовал в создании дальней авиации.

В перерывах между полетами Байдуков закончил книгу о трансполярном перелете, которую начал писать еще в США. 15 декабря 1938 года при испытаниях нового истребителя конструктор Поликарпова погиб Чкалов. Урну с прахом «великого летчика нашего времени» несли Сталин, Байдуков и члены Политбюро.

В начале Второй мировой войны Байдуков летал в США: испытывал и отбирал американские боевые самолеты для советских ВВС, встречался с Рузвельтом. После возвращения в Москву был направлен на Калининский фронт, где командовал сначала авиационной, а потом авиакорпусом.

После войны Г.Ф. Байдуков окончил Академию Генерального Штаба, был начальником ГУ ГВФ, а затем возглавлял 4-ое главное управление Министерства обороны, которое занималось созданием ракетного кольца противовоздушной обороны вокруг Москвы. До последних дней жизни он был консультантом Главкома войск противовоздушной обороны и скончался в 1994 году.

С 1975 года, когда в Ванувере открыли «Чкаловский монумент», Байдуков несколько раз летал в США, в том числе и через Северный полюс... Он способствовал созданию «чкаловского» и «громовского» комитетов в США, участвовал в многочисленных встречах российских и американских делегаций. Его любил и в Америке, и в России.

Он написал десяток книг, сотни статей, но главной книгой писателя Г.Ф. Байдукова стала «Командарм крылатых» — о любимом Главкоме ВВС Якове Алксинсе, который создал могучие воздушные силы страны, но в 1937 году был оклеветан, объявлен «врагом народа» и расстрелян.

— В этом году исполняется 70 лет первым трансполярным перелетам Байдукова, Белякова, Чкалова, Громова, Юмашева и Данилина. Встречая их в Америке, великий канадский полярный исследователь В. Стефансон, как-то сказал: «До этих людей Земля казалась щепиндром. Они поистине превратили Землю в шар!»]

Кто раскошелится на «прорывной» проект?

Георгий ВАСИЛЬЕВ

Круглый стол «Авиастроительный кластер: инвестиционная стратегия реформ», организованный рейтинговым агентством «ЭКСПЕРТ РА», собрал представителей законодательной и исполнительной власти, авиапрома, авиакомпаний, инвестиционных фирм и банков. В ходе дискуссии собравшиеся обсудили вопросы инвестиционной привлекательности отрасли, ключевых направлений капиталовложений и, наконец, эффективности инвестиций.

Конечно, не приходится спорить с тем, что без запуска мощных инвестиционных процессов намеченная реформа в авиационной промышленности России обречена на неудачу. И этому есть убедительные подтверждения. Так, по оценкам Минпромэнерго, для реализации правительственной Стратегии развития отечественной авиастроительной индустрии в течение десятилетия необходимо без малого 20 млрд долл. Государство готово, впрочем, выделить из бюджета 13,7 млрд долл., что, заметим, по мировым меркам совсем не много. Для сравнения: европейскому Airbus для того, чтобы превратиться в одного из лидеров мирового гражданского

авиастроения, потребовалось около 50 млрд евро. Понятно, что для российского авиапрома подобная сумма кажется недосягаемой мечтой. Ведь даже будущий гигант российского авиастроения — Объединенная авиастроительная корпорация — будет стоить не более 4,5 млрд долл.

Однако обнадеживает то, что государство наконец-то спохватилось и, судя по широковещательным заявлениям госчиновников различного ранга, стремится вывести брошенную на произвол судьбы отрасль на магистральный путь развития. Хотя и столь значительные, по российским меркам, бюджетные инъекции еще не гарантируют возрождения современного гражданского авиастроения — масштаб проблем,

которые предстоит решать, уж слишком велик. И придется очень постараться, чтобы убедить потенциальных инвесторов в инвестиционной привлекательности авиастроительного кластера. А попробуйте это сделать, если даже авторы упомянутой Стратегии не скрывают, что частные инвестиции в российский авиапром еще продолжительное время будут оставаться высокорискованными и низко rentable. Не говоря уже об окупаемости, срок которой видится весьма долгим.

Согласно стратегии развития авиапрома до 2015 года, планируется привлечь свыше 13 млрд долл., из которых более половины составят бюджетные средства. И потому требуется четко определить приоритеты



в разработке наиболее перспективных моделей гражданской авиатехники. Ведь очевидно, что нашему авианрому не выжить, если он не откажется от порочной практики производить все типы воздушных судов. Есть прямой смысл сосредоточиться на более востребованных, прибыльных проектах, которые дадут возможность создать необходимую финансовую базу для разработки перспективных брендов. Основную часть инвестиций планируется поделить между четырьмя ключевыми направлениями: «прорывной продукт», международная кооперация, обновление материально-технической базы и проведение перспективных НИОКР, а также поддержка «переходного продукта».

Что касается «прорывного продукта», то это ближнесреднемагистральный самолет MC-21 — проект довольно мифической, о котором пока серьезно говорить не приходится. А вот под «переходным продуктом» подразумевается разработка и запуск в серийное производство регионального самолета Sukhoi SuperJet. Проект этот просто уникален для отечественного авианрому, хотя бы потому, что это единственная модель самолета, которую изначально нацеливали на требования рынка. К тому же эта машина создается в тесном контакте с ведущими зарубежными производителями. Все это позволяет надеяться на реальный спрос самолета на мировом рынке и в определенной степени гарантирует крупносерийное производство SSJ. Первоначально основным источником финансирования были вклады в уставный капитал ГСС акционеров «Сухого», а также кредиты российских банков. В 2005 году под госгарантии были выделены средства на возвратной основе сроком до 10 лет. В прошлом году ЗАО ГСС получило целевое финансирование по госконтракту на выполнение опытно-конструкторских работ. По состоянию на 1 января нынешнего года объем кре-

дитов и займов в рублевом эквиваленте составил 6,4 млрд — 68% от открытого на компании кредитных лимитов.

АКХ «Сухой» активно ищет дополнительные ресурсы для финансирования проекта — в конце прошлого года достигнута договоренность о привлечении кредита в 100 млн евро от Европейского банка реконструкции и развития. В нынешнем году ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» планирует разместить в России облигационный заем на 5 млрд рублей, имея все же основания надеяться на успех такого шага.

Что касается авиационного двигателестроения для гражданских самолетов, то, как утверждают эксперты, технологический разрыв с зарубежной продукцией сегодня настолько велик, что российским разработчикам и производителям самостоятельно преодолеть его не по силам. Выход — в кооперации с крупнейшими западными фирмами. Пока единственным примером такого сотрудничества может служить разработка двигателя SaM-146 совместно НПО «Сатурн» и французской фирмой Snecma Moteurs для установки на SuperJet. На сегодняшний день общий объем инвестиций в программу планируется 432 млн долл — это только с российской стороны — из них 134 млн долл составляет прямое бюджетное финансирование. Французское правительство в качестве кредита Snecma выделяет 155 млн долл. Кроме того, партнеры вкладывают по 200 млн долл собственных средств.

Необходимо привлечь еще 298 млн рублей в качестве внебюджетного финансирования для технологической подготовки производства, отработки технологии модернизации производства, создания стендовой базы и сертификационных работ. В рамках федеральной целевой программы запущена программа выделения субсидий, которые возможно привлечь для развития

послепродажного обслуживания и развития маркетинговой системы.

По мнению аналитиков, вкладывать значительные средства в продвижение на рынок дальние и среднемагистральные модели авиалайнеров нового поколения — Ил-96, Ту-204, Ту-214 — сегодня вряд ли целесообразно. Разработка этих машин началась еще 20-25 лет назад без учета рыночных перспектив создаваемой техники. Когда же в 90-х годах конструкторы попытались адаптировать базовые модели к потребностям рынка, большого успеха им это не принесло.

С учетом низкой стартовой инвестиционной привлекательности отрасли ожидается, что общий объем внебюджетного финансирования Стратегии до 2015 года составит от 25 до 40% общего объема финансирования. С выходом же российского авианрому на запланированные конкурентные позиции внебюджетное финансирование должно стать основным источником ее развития — во всяком случае, в сегменте гражданской авиационной техники. К 2015 году, согласно разработанной Минпромэнерго Стратегии, отрасль должна выйти на объем продаж авиатехники на 7 млрд долл в год и потребует общего объема инвестиций из всех источников порядка 20 млрд долл, в том числе 12 млрд долл — из госбюджета на безвозвратной основе. И есть основания полагать, что щедрость государства будет в определенной степени стимулировать частных инвесторов вкладывать в авианрому значительные средства. А в мировой практике стимулом для привлечения внебюджетных средств является снижение доли государственного участия по мере снижения внешних рисков разрабатываемых проектов. И в соответствии с этим принципом Стратегия предполагает участие государства и частного бизнеса — на паритетных началах — в проектах по продвижению на рынок серийной авиатехники.]

Самая первая, самая протяженная



Александр КАРМСЬ, историк

Первой страной, установившей дипломатические отношения с Советской Россией, как известно, была Германия. Но еще до заключения 16 апреля 1922 года Рапальского мирного договора, они начали налаживать связи в политической, экономической, научной и военной сферах. Ведь оказавшись в положении изгоев мирового сообщества, Советская Россия и Веймарская республика могли сотрудничать только друг с другом, и это вдруг оказалось весьма выгодным для обеих сторон. Так Россия, используя германский научно-технический и военный опыт, могла быстро восстановить разрушенную войнами экономику и укрепить армию. А Германия получала возможность развивать военную промышленность и готовить кадры для армии за пределами своей территории, а также, таким образом, положения умалительного для нее «Версальского мира». Но для дальнейшего и успешного развития этого сотрудничества, требовалась надежная и быстрая двусторонняя связь. Железнодорожное сообщение было долгим и неудобным. Ляжкие скоростные поезда отсутствовали, и путь из Москвы в Берлин занимал около четырех с половиной суток. К тому же, маршрут пролегал через Польшу, недружественное отношение которой к обоим государствам сильно осложняло погранично-таможенные процедуры. Поэтому еще в 1921 году Совет Народных Комиссаров РСФСР предложил Германии доставлять дипломатов по воздуху из Москвы в Минтсберг (ныне — Калининград), из которого они отправлялись в Берлин скоростным поездом. Время пути при этом сократилось со 110 до 24 часов.

Партнерство в планируемом для совместной эксплуатации этой линии обществе было предложено Aero Union — крупнейшей в то время германской компании воздушных сообщений. Переговоры с ней вел Б.С. Стомонков — советский торговый представитель в Берлине. От имени Советского правительства он объявил, что Россия берет на себя все эксплуатационные расходы, а также половину расходов по созданию основного капитала общества.

Такая перспектива была очень выгодна германской стороне, и 8 сентября 1921 года был подписан договор о создании германо-русского Общества воздушных сообщений «Дерулофт» (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft — DERU-LUFT), срок действия которого составлял пять лет. «Дерулофт» получало преимущественное право на все воздушные сообщения между Россией и Германией. Обществу

разрешилось бесплатно пользоваться земельными участками для создания аэродромов, а также бесплатно ввозить из Германии необходимое оборудование. Директорами его стали П. Фетте (Берлин) и Е. Гайта (Москва).

13 декабря договор был утвержден советским правительством, и по указанию Ленина в Берлин были переведены 250 тыс. золотых рублей для создания начального капитала и закупки выбранных для эксплуатации линии самолетов F-III конструкции А. Фокиера.

Этот подкосный высокоплан брал на борт пять пассажиров или 600 кг груза. Оснащенный 360-сильным двигателем Eagle английской фирмы Rolls-Royce, он развивал скорость 150 км/ч. Пассажиры размещались в закрытом, выполненном в викторианском стиле салоне, который обогревался выхлопными газами. Но сопровождавший работу отопительной систе-



Пилот И.Ф. Воедино

мы резкий и неприятный запах вызывал их жалобы. А летный состав жаловался на примитивное, даже по тем временам, навигационное оборудование. Впрочем, им особенно и не пользовались, поскольку

основным способом самолетовождения тогда была визуальная навигация. Гораздо больше нареканий вызывало расположение пилотской кабины. Во время полета летчики подвергались постоянному воздействию жара от мотора с одной стороны, холода — с другой.

Но, несмотря на такие конструктивные и эксплуатационные недостатки, F-III все-таки считался надежной и безопасной машиной. Всего их было закуплено десять штук. Шесть получили советские регистрационные обозначения, а четыре — германские.

Базовым аэродромом общества был определен Кенигсберг (аэродром Дезау). Летный состав общества насчитывал восемь летчиков (двое из которых были русскими) и шесть бортехников.

Первый полет «Дерулюфта» состоялся 30 апреля 1922 года. Его выполнил немец Э. Юст на самолете

с советской регистрацией RR-1 по маршруту Кенигсберг (Дезау) — Москва (Центральный аэродром) с промежуточными посадками в Ковно (ныне Каунас) и Смоленске. Но официальное открытие линии состоялось 1 мая. В тот день машина «Дерулюфта» в сопровождении военных самолетов совершила несколько полетов над Москвой. А 3 мая из Москвы отправился первый рейсовый самолет, ведомый русским пилотом И.Ф. Воедило.

Эта трасса была первой регулярной международной авиалинией в России. И самой протяженной. Регулярность полетов в начальный период составляла два рейса в неделю в обоих направлениях. 1 200 км пути преодолевались за 8 ч. 45 мин. летного времени. До конца года «Дерулюфт» выполнил сто рейсов, перевез 1 047 кг почты и 338 человек. Среди первых пассажиров были дипломати-

ческий представитель РСФСР в Германии И.Н. Крестинский, глава советского торгпредства Б.С. Стомянок, нарком внешней торговли Л.Б. Красин. Кроме служебных пассажиров перевозили и платных. Одним из первых уже 10 мая стали Сергей Есенин и Айседора Дункан.

По истечении пятилетнего срока договор продлевался дважды, и «Дерулюфт» просуществовал свыше пятнадцати лет — больше чем любое другое советско-германское общество. Его деятельность оказала значительное влияние на развитие воздушных перевозок в СССР и технических служб ГВФ.

После ликвидации «Дерулюфта» 23 августа 1937 года на его материальной базе было создано Управление международных воздушных линий, укомплектованное личным составом бывшего общества.]

АВИАКОМПАНИЯ «**БАРКОЛ**» — ЗВОНИТЕ КРУГЛОСУТОЧНО

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



121351, г. Москва ул. Ярцевская, дом 8, подъезд 2
 тел/факс 149-06-37, 233-86-76, 141-52-04
 e-mail: info@barkol.ru
<http://www.barkol.ru>
 р/с40702810400000000196
 в ОАО КБ «Стройкредит» г. Москва
 к/с 30101810500000000718
 БИК 044585718
 ОГРН 1027739762126
 ИНН 7731246570
 КПП773101001
 ОКОИХ 51300
 ОКПО 45131610

МЫ ДОСТАВИМ ВАС В НУЖНОЕ ВАМ МЕСТО В НАЗНАЧЕННОЕ ВРЕМЯ!



АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР МОСКОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ИНСТИТУТА



Лицензия АУЦ №00183
Сертификат авиационного учебного центра №019
Сертификат МАК №25

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

- Квалификационное тестирование **RELTA**
- 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 радиообмена на английском языке (для пилотов)
- Фразеология радиообмена на английском языке (для авиадиспетчеров)
- Технический (авиационный) английский язык
- Курс переподготовки преподавателей АУЦ по методике преподавания авиационного английского языка

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

Телефоны: 158-4484, 195-9547

Факс: 221-5886

www.mai.ru

ОТДЕЛ ПОДПИСКИ

Тел. (495) 612-5402 Факс (495) 612-6062
E-mail: info@idgala www.idgala.ru
Адрес редакции:
125167, Москва, Ленинградский пр-т, д. 44а, стр. 3

Подписка в редакцию возможна с любого месяца и на любое количество номеров

Стебельность подписки в 2007 году (без учета доставки)

1 номер	100/175 руб.
6 номеров	600/1050 руб.

По условиям корпоративной подписки обращаться в отдел распространения по тел. 612-5402 Факс 612-6062, E-mail: hobby@idgala.ru
Доставка за пределы РФ только почтой

ДОСТАВКА ПОЧТОЙ

осуществляется ФГУП «Почта России» заказной бандеролью. Ответственность за сроки прохождения корреспонденции (около 1-2 недели) и доставку ее подписчику несет ФГУП «Почта России»



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЭМИГРАЦИОННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ КУРСЫ
Подписка по каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ» в любом отделении связи (страница № 168)

Подписной индекс в каталоге: **70226** - для индивидуальных подписчиков
Стоимость подписки: **100 руб.**
Подписной индекс в каталоге: **36809** - для предприятий и организаций
Стоимость подписки: **175 руб.**

ПОДПИШИСЬ СЕЙЧАС

Заполните купон

Отправьте заполненный купон по факсу, e-mail или по почте на адрес редакции

КУРЬЕРСКАЯ ДОСТАВКА

Осуществляется на рабочий или домашний адрес в пределах МКАД

ПОДПИСНОЙ КУПОН НА ЖУРНАЛ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

На номера Январь Февраль Март Апрель Май Июнь Июль Август Сентябрь Октябрь Ноябрь Декабрь _____

Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____ Доставка курьером _____

Валюта
и единицы измерения указаны в рублях

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. 5-83-43.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.— 6 р. 40 к., 6 мес.— 3 р. 20 к., 3 мес.— 1 р. 60 к.
Мониторинг ВОГВФ в Московской конторе Госбанна № 10079.

РАБОТА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ВОГВФ В ИЮНЕ

Истекий июнь — месяц наиболее благоприятный по метеорологическим условиям — дал заметное улучшение по части интенсивности движения. Средняя плантная нагрузка самолетов по шести управлениям, представившим телеграфные сводки, исчисленная в тонно-километрах, дала скачок вверх, поднявшись до 79,7% против 51,6% в мае и 74% в апреле с.г.

Процент выполненных рейсов составил 92,5% к числу назначенных планом-заказом, против 68,2% в мае. Эти проценты не совсем показательны, так как данные о повышении выполнения километража не идут параллельно с полученными результатами по числу высланных рейсов.

Общей сводки о выполнении плана по регулярности нет ни за май, ни за июнь, однако те данные, что имеются по отдельным управлениям, свидетельствуют о том, что в области действительной регулярности воздушных сообщений мы еще очень отстаем.

ОПОРТУНИСТЫ ИЗ СТРОЙОРГАНИЗАЦИЙ СРЫВАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ШКОЛ ГВФ

В новом строительстве ВОГВФ, отнесенном правительством к числу ударных, важнейшими стройками по размерам капиталовложений и по значению для развития гражданской авиации являются стройки объединенных школ пилотов и авиаинженеров в Батайске, Тамбове и

Балашихе. По масштабу работы эти школы будут крупнейшими авиационными школами в мире. В связи с острым недостатком летных кадров школы произвели первый набор слушателей и приступили к занятиям с ними, не ожидая окончания строительства. Сотни слушателей размещены в лагерных палатках, с тем, чтобы осенью перейти во вновь отстроенные здания. Ошортунистические темпы в работе, бюрократические методы руководства, исключительная нетерпимость стройорганизаций — обусловили громадный прорыв на всех трех стройках.

М.Помехинский

ЖИВА «ДУБИНУШКА»

На московском аэропорте работа, в общем, идет чрезвычайно кустарно, а механизация тех или иных видов работ пока застряла в планах и практически не осуществляется. Такое дело, как перевозки бензина, производится на лошадах. Это вызывает не только задержку в работе, но и потерю горючего. Нет хороших альпайеров, а имеющиеся дают течь. Нет счетчиков для бензина. Около 30 счетчиков были, правда, приобретены, но за негодностью их сняли, хотя легко, конечно, можно было бы перекомструировать. Но этого не сделали, и мы работаем без счетчиков.

И.Б.

**МЫ ДОЛЖНЫ ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД ТАК, ЧТОБЫ РАБОЧИЙ КЛАСС ВСЕГО МИРА,
ГЛЯДЯ НА НАС, МОГ СКАЗАТЬ: ВОТ ОН — МОЙ ПЕРЕДОВОЙ ОТРЯД,
ВОТ ОНА, МОЯ УДАРНАЯ БРИГАДА, ВОТ ОНА, МОЯ РАБОЧАЯ ВЛАСТЬ,
ВОТ ОНО, МОЕ ОТЕЧЕСТВО.**

Сталин

ТЕМПЫ СИЛЬНЕЕ. ТЕМПЫ ВВЫСЬ. БЫСТРЕЕ, ТОВАРИЩ, ДВИГАЙСЯ, ШЕВЕЛИСЬ!

ЛЕВАЯ РУКА НЕ ЗНАЕТ, ЧТО ДЕЛАЕТ ПРАВАЯ

Преимущество обучения бортмеханика радио-знаниям заключается в том, что он одновременно может работать и в качестве бортмеханика и радиста. Исходя из этих соображений, в прошлом году управление кадров было организованы 5-месячные курсы бортмехаников-радистов на 13 человек. 20 апреля с.г. курсы закончили работу. Но использовать обучившихся товарищей сумело только о-во Дерулюфт, от которого на курсах было 5 человек. Администрация же аэропорта до последних дней своих бортмехаников-радистов не использовала, потому что не озабочилась поставить на самолетах радиоустановки.

Что же получилось? Деньги, затраченные на обучение бортмехаников радио-знаниями, из-за этой халатности выброшены на ветер.

Недовольный

НУЖЕН ЗАКРЫТЫЙ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ

Рабочие и служащие Московского управления и аэропорта в снабжении товарами широкого потребления (хлебом и пр.) поставлены в чрезвычайно плохие условия. Каждый прикрепляется к тому или иному магазину по своему усмотрению. Закрытого распределителя нет. Местком аэродрома ничего не сделал, чтобы обеспечить организацию закрытого распределителя.

На повестку дня очередного заседания месткома должен быть поставлен вопрос о распределителе, и на этом же заседании он должен быть решен.

Не член месткома

ЛИЦОМ К ПАССАЖИРУ

На большинстве станций Московского узла нет буфетов для пассажиров и летно-подъемного состава. Даже хуже: на станциях нельзя найти кипяченой воды. Неужели так трудно организовать это дело?

Обслуживание пассажиров должно быть поставлено на должную высоту. Не надо забывать, что не пассажир для гражданской авиации, а гражданская авиация для пассажира.

В ТЕЧЕНИЕ СУТОК ДВЕ ПОЛОМКИ

Пилоту Фариху (бывшему бортмеханику) доверили управлять самолетом. В результате его полетов в течение суток были две поломки самолета Л-85 (дважды подломана шасси и ось). Превью послужила малая натренированность Фариха. Почему недостаточно тренированные пилоты допускаются к управлению самолетом?

ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА

Приказ №20 Правления ВОГВФ

13 июля 1931 г.

По гражданскому воздушному флоту

О проверке путевых документов.

№1

При посадке всех самолетов как принадлежащих ВОГВФ, так и другим организациям, начальники аэропортов (аэростанций) обязаны проверить путевые документы и свидетельства на данный самолет.

В случае отсутствия у пилота свидетельства на самолет или если последнее просрочено, начальник аэростанции обязан задержать самолет и немедленно телеграфом донести в правление ВОГВФ, с указанием фамилий экипажа, какой организация принадлежит, тип и опознавательный знак самолета.

При полете военных самолетов начальники аэростанции обязаны проверить лишь документ пилота.

П. п. зам. Начальника объединения ГВФ Анатоль

* В тексте сохранены орфография 1931 г.



АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

+ **Delta** =



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС»

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES и AEROFLOT

15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

Мы предлагаем железнодорожные билеты по России и СНГ.

...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

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

...ЛЕТАТЬ,

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА.

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

«ДЕЙТ» ОКАЗЫВАЕТ ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ (БРОНИРОВАНИЕ ГОСТИНИЦ, АВИА, 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 «ДЕЙТ»:

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

М.КРОПОТКИНСКАЯ
тел.742-76-06

М.ПРОСПЕКТ МИРА
тел.784-64-66
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

реклама



ACCOR hotels



ШЕРОТЕЛЬ

ЗАО «Шеротель» - официальный агент группы «Аккор» в России.

Предлагает авиационным компаниям России и стран СНГ услуги по организации гостиничного и транспортного обслуживания экипажей воздушных судов и других категорий клиентов в гостиницах группы «Аккор» на территории РФ и за рубежом.

Примерно половина из отелей с соблюдением всех норм безопасности и комфорта.

ЗАО «ШЕРОТЕЛЬ»

101 000 Россия, Московская обл., Троицкий р-н, Шереметьево-2, здание №3
Тел: (495) 936 5900 доб.1899, факс: (495) 937 5283, E-mail: deloit@accor.ru

реклама

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

2 FLIGHTS

Билет недействителен и не принимается в посадочном, если выдана на перевозчика или перевозчицу или транспортную систему.
This ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless purchased from the issuing carrier for its scheduled route only.

123056, Москва,
ул. Большая Грузинская, 59.

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

