

ГРАЖДАНСКАЯ

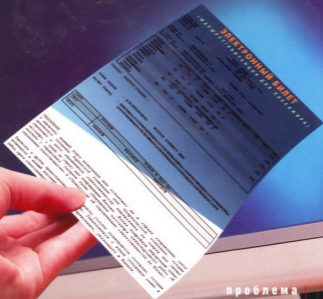


№ 6 (757) 2007

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



проблема

**Небо, конечно же, не закроют,
хотя летать в нем допустят не всех**

авиатопливо

Карточки хранения

или альтернативный ТЗК?

страницы истории

Через Северный полюс в Америку

издается с 1931 года

ОБНОВЛЕННАЯ
ВЕРСИЯ

21-26
АВГУСТА

МАКС
2007

www.aviasalon.com

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ САЛОН
МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
ЖУКОВСКИЙ
21-26 АВГУСТА

ОАО «АВИАСАЛОН»
ФГУП «ЛИИ им. М.М. Громова»
Московская область, г. Жуковский, 140182, Россия

Тел: (495) 787-66-51
(495) 556-77-86
Факс: (495) 787-66-52
(495) 787-66-54

E-mail: maks@aviasalon.com
expofor@aviasalon.com
www.aviasalon.com

Ах, лето красное...

Помните у поэта: ах, лето красное, любит бы и тебя, когда б не пьал, да зной, да комары, да мухи?.. Поету куда больше по душе была золотая осень. Тогда и дышалось ему легче, и творилось вдохновение.

Нам тоже летом докучают и зной, и комары. А изнеженную Европу, где даже в феврале оттаивают коумрудом роскошные газоны, недавно накрыл обильный снегопад. Аномалия какая-то, да и только! И все-таки это не тот эскит, с которым сталкиваются россияне, отправляясь в долгожданное летнее отпуска.

По данным ВЦИОМа, 25% наших соотечественников отдыхают на курортах России. Причем, с каждым годом растет популярность Черноморского побережья, что увеличивает нагрузку на аэропорты Сочи и Анапы. Вместе с тем, за последние десять лет каждый четвертый россиянин проводит отпуск за границей. Такие страны, как Турция, Египет, Кипр, Греция, Испания, давно уже стали «своими». Между тем 19% опрошенных респондентов мечтают побывать во Франции; 12% — в Италии, Германии и США; 8% — в Великобритании; 4,6% — в Индии, Японии, Китае, Австралии; 2-3% хотели бы посетить страны Латинской Америки, Израиль, Канаду, экологические страны Африки. Большинство из них предпочитает другим видам транспорта воздушный. И хотя уровень авиаудов, особенно при выполнении чартерных полетов, удовлетворяет далеко не всех пассажиров, выбирать порой не приходится. Особенно раздражают воздушных путешественников задержки рейсов — об этом заявляют 40% респондентов. Еще 21% не довольны усиленными в последние годы мерами безопасности в аэропортах. На третьем месте по «степени раздражения» стоит недостаточный комфорт в отлетах — 15% опрошенных.

Правда, тщательный предполетный досмотр кого-то даже радует. Например, 42% респондентов считают, что благодаря повышенным мерам безопасности чувствуют себя более защищенными от террористов. Одобряют они и скрытое сопровождение авиарейсов вооруженными сотрудниками спецслужб под видом обычных пассажиров. Эта мера практиковалась раньше лишь на американских, израильских, российских и французских рейсах. Теперь она рекомендована Европарламентом всем странам ЕС.

Что касается главного «раздражающего фактора» — задержек рейсов, то, по словам вице-президента Ассоциации туроператоров России (АТОР) Евгения Кошкина, их основная причина — неисправность воздушных судов. Например, в первые две недели 2007 года около 65% задержек было вызвано техническими причинами.

«Парк самолетов сейчас находится в плачевном состоянии, — отмечает он. — В этом сезоне мы впервые за последние 10 лет

оказались в такой ситуации, когда самолетов на все заявленные объемы чартеров не хватает».

Так, 16 января 2007 года рейс авиакомпании «Сибирь» (57) смог вылететь с Мальдивских островов лишь после восьмичасовой задержки. Перед посадкой пассажиры увидели на борту самолета Ту-154 большую шарпану и отказались лететь, требуя прислать другую машину.

Совсем недавно, 17 мая, пассажиры «Уральских авиалиний» коротали целые сутки в аэропорту Бангкока. Их рейс Бангкок — Лахор — Екатеринбург застрял в столице Таиланда из-за неисправности бортового компьютера. Хорошо хоть безоплатно предоставили места в гостинице, а то малявки бы на чемоданах в переполненном душном терминале.

А вот 190 пассажиров авиакомпании «Интернэва» оказались заложниками в аэропорту Иркутск совсем по другой причине. В семь часов утра по местному времени выяснилось, что рейс откладывается. До полудня горемык кормили обещаниями сразу же отправить в Москву, как только позволят метеослужбы. А причина задержки оказалась совсем другой — самолет не заправляли топливом. Чтобы решить эту проблему, пришлось ждать пока «проснется» столица и перечислит нужную сумму.

Еще неожиданнее «сюрприз» преподнесла своим подопечным компания «Авиалинии-400». Почти 300 человек вынуждены были провести в аэропортах около двух суток в ожидании рейсов Москва—Салонки и Салонки—Москва. Оказывается, на выполнение этих рейсов у компании не было (?) официального разрешения Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). По той же причине в День Победы компания заменила рейс из Москвы в Салонки на рейс в город Кавалу, что в 150 км от Салонки. И хотя всем туристам, по словам заместителя генерального директора «Авиалиний-400» Владимира Терещенко, обеспечили трансфер в Салонки, легче от этого им не стало.

Словом, летний сезон принес немало забот и авиаторам, и пассажирам. Чтобы по возможности избежать неприятностей и тем, и другим, Росавиация открыла «горячую» линию, куда можно пожаловаться на нерадивого перевозчика. Там же скажут причину задержки рейса, уточнят время прибытия самолета.

Чтобы убедиться в ее эффективности, я набрал заявленный номер 155-53-78. Наверное, мне повезло — некто Нестеров, назвавшийся оператором этой линии, ответил с первого звонка. «Обстановку, — сказал он, — контролируем круглосуточно, серьезных сбоев в работе авиакомпаний нет».

Ну что ж, остается только порадоваться и пожелать всем, кто собрался в полет, мягких посадок и благополучного возвращения домой строго по расписанию.]

Алла МАЙ ТРОШИНА



содержание

3 интервью номера

В небе России будут летать российские самолеты

6 события

Новости

12 авиакомпании

Здесь будет... офис заложен

8 проблема

Небо, конечно же, не закроют, хотя летать в нем допустят не всех

14 актуальная тема

По электронному билету слетать уже можно, но не всем и не всюду

18 аэропорты

Рубим сук, на котором сидим...

22 авиапарк

МС-21: реальность или мираж?

26 ракурс

Что сможет авиационная общественность

30 обратная связь

Письма читателей

13, 25, 41 статистика

Сравнительные показатели

34 авиабизнес

Галопом по Европам – далее везде

38 авиатопливо

Карточки хранения или альтернативный ТЭК

48 катастрофа

Когда пилот не в ладах с компьютером

42 награждения

Признаны лучшими

51 невероятно, но факт

Полет на голос!

55 далекое – близкое

Обеспечить бесперебойную доставку матриц «ПРАВДЫ»

52 постфактум

Авиашоу Матиса Руста

44 страницы истории

Через Северный полюс в Америку

На первой странице обложки: Фотоколлаж Дениса КАРЕЛОВА и Александра ШИШКОВА



Гражданская Авиация №6 (757) 2007

Издается с 1931 года

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВАИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

УЧРЕДИТЕЛЬ
ООО «Редакция журнала «Гражданская Авиация»

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАЮКИН
Виктор БАРХУТОВ
Сергей ИЛЬИЧЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМЕНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Корреспонденты
Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕБНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ
Светлана ПОПОВА

Главный художник
Александр ШИШКОВ
Дизайн и верстка
Елена ШИШКОВА

Редактор-стилист
Людмила МОШНИНА
Отдел рекламы и распространения
Рустам ХОБЫНКОЖЕВ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 125167, Москва, Ленинградский пр-т, д. 44а, стр. 3
Телефон/факс: (495) 612 1147
E-mail: info@ida.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 ПИ №ФС 77-18753 от 20.10.2004 г.

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

собственных имен, географических названий и другие данные, а также за использование сведений, не подлежащих открытой публикации. Мнения авторов не всегда совпадают с мнением редакции.

Для переписки ссылка на «Гражданскую Авиацию» обязательна.

Подписано к печати 05.06.2007 г. Заключенный тираж 7000. Отпечатано в типографии ЗАО «Центр оперативной полиграфии».

Цена договорная. Материалы рекламного характера публикуются со скидкой «на правах рекламы».

лен соответствующий план, недавно рассмотренный Советом директоров ОАО «ОАК».

Организационная структура корпорации будет значительно изменяться в течение ближайших 3-5 лет. В данный момент ОАО «ОАК» владеет значительными пакетами акций всех ведущих авиастроительных предприятий России. Существующая структура управления, в которой каждая из компаний является центром прибыли и должна обеспечивать полный набор всех компетенций, должна быть трансформирована в структуру, основанную на концепции продуктовых бизнес-единиц. Таким образом, при сохранении и развитии ОАО «ОАК» в качестве центра управления и капитализации будущая структура предусматривает создание трех бизнес-единиц, обеспечивающих ведение деятельности по основным продуктовым направлениям — военной, гражданской и транспортной авиации. Также должна быть проведена и техническая модернизация производства. Российский авианпром технологически не перевооружался уже почти 15 лет, на наших заводах сохранился старый технологический уклад. На каждом предприятии существует полный цикл производства и все технические процессы. Необходимо оценить все существующие мощности, их недостатки и потенциал. И по результатам этой оценки выработать и построить самую оптимальную производственную модель на базе современных технологий и систем управления.

— В каком состоянии находится портфель заказов на производство гражданских воздушных судов и перспектива его реализации?

— В соответствии с указаниями Военно-промышленной комиссии, возглавляемой первым заместителем председателя Правительства Российской Федерации Сергеем Ивановым, и совместно с Министерством транспорта Российской Федерации была проведена работа по выявлению потребностей в поставках производимых предприятиями ОАО «ОАК» самолетов у российских и зарубежных заказчиков авиатехники. В результате был разработан и утвержден план производства гражданских самолетов в 2008-2012 годах, в том числе самолетов семейства Ил-96 — 15 единиц, семейства Ту-204/214 — 84 единицы, SSJ-100/Ту-334 — 236 единиц, а также Ан-148 — 96 единиц.

Также в начале апреля межведомственная рабочая группа по решению вопросов развития авиационной отрасли определила дополнительные меры государственной поддержки ОАО «ОАК». Эти меры будут направлены на следующие направления: инвестиции в технологическое перевооружение предприятий ОАО «ОАК»; развитие системы продаж и финансирование этапов строительства самолетов; развитие системы послепродажного обслуживания.

ОАО «ОАК», совместно с профильными органами государственной власти, также работает над подготовкой комплексного плана мероприятий по обеспечению подготовки и переподготовки инженерно-технического персонала и привлечению производственного персонала на предприятия авиационной промышленности на период до 2015 года.

Согласно решению межведомственной рабочей группы государственная поддержка будет осуществляться путем субсидирования процентных ставок по долгосрочным кредитам, предоставления государственных субсидий по лизинговым платежам и финансированию увеличения уставного капитала ОАО «ОАК». Обеспечение финансирования экспортных поставок будет осуществляться путем предоставления государственных гарантий согласно действующему в настоящее время порядку государственной поддержки экспорта высокотехнологической продукции.

Реализация решений об увеличении инвестиций позволит дополнительно привлечь до 10 миллиардов рублей долгосрочных инвестиционных кредитов для закупок нового оборудования и расширения производства самолетов семейств Ту, Ан и SSJ. Основными получателями средств будут Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), ЗАО «Авиастар-СП» и другие предприятия, входящие в ОАО «ОАК».

Производственный план корпорации предполагает достижение к 2010-2011 годам значительного роста производства гражданских самолетов на основных заводах-изготовителях — ВАСО (более 25 самолетов в год), Авиастар-СП (более 20 самолетов в год) и КиААПО (более 60 самолетов в год), что потребует значительного повышения производительности труда и обновления технологий производства на предприятиях.

— Какие гражданские воздушные суда входят сегодня в приоритетный продуктовый ряд ОАК? Включен ли в него самолет MC-21? Как будет финансироваться его производство.

— В настоящее время ОАО «ОАК» разрабатывает план стратегического развития на 2007-2010 годы и на период до 2025 года. Суть этого плана можно охарактеризовать следующим образом: наша стратегическая цель — консолидировать авиастроительные предприятия России, стать третьим в мире производителем гражданской авиационной техники и выйти на мировой рынок с конкурентоспособными пассажирскими самолетами, а также выпускать весь необходимый спектр военных и транспортных самолетов. Тем самым будет обеспечена возможность государства самостоятельно обеспечивать свои потребности во всех видах военной авиационной техники и оставаться одним из ее крупнейших экспортеров.

В течение ближайших 5-7 лет ОАК, при поддержке государства, должна коренным образом изменить организацию ведения бизнеса, добиться внедрения современных технологий в новые проекты и обеспечить эффективность своей деятельности, сопоставимую с ведущими компаниями-конкурентами. ОАК должна стать устойчивой бизнес-структурой и одной из крупнейших компаний не только в рамках России, но и всего мира.

Основными приоритетами продуктового ряда на ближайшие годы в гражданском авиастроении станут модернизация и развитие модельного ряда семейства самолетов Ту-204 и сохранение на текущем уровне производства самолетов семейства Ил-96. Также необходимо дальнейшее развитие модельного ряда семейства самолетов Суперджет для расширения рынков сбыта и увеличения продаж. В более отдаленной перспективе в планах ОАО «ОАК» — создание самолета MC-21, который должен появиться на рынке после 2015 года и стать одним из основных продуктов для полномасштабного выхода на мировой рынок.

— Почему так вяло идет процесс приобретения авиакомпаниями самолетов в лизинг? Какие препятствия, по Вашему мнению, на пути лизинга отечественных самолетов?

— Лизинг как форма продвижения продукции отечественного самолетостроения имеет относительно небольшую историю. Однако и за это время лизинговые компании продемонстрировали эффективность и перспективность этого механизма. Тем не менее, механизм этот нуждается в дальнейшем совершенствовании. Требования российских авиакомпаний к производимым продуктам заключаются не только в приемлемой ставке и механизме лизинга, но и в обеспечении комплексной услуги при поставке самого самолета. При этом необходимо отметить, что для большинства российских авиакомпаний лизинг остается единственным приемлемым механизмом приобретения самолетов ввиду недостаточности собственных средств.

С появлением в России специализированных лизинговых компаний, таких как, например, «Ильюшин Финанс», ситуация с лизингом начала исправляться. Эта компания занимается не просто лизингом, ее задачи гораздо шире: это и разработка, и производство, и поставки, и обслуживание авиатехники. ИФК контролирует разработку модификаций самолетов Ил-96 и Ту-204, закупает много комплектующих изделий, в том числе и двигатели, фактически управляя стоимостью их закупки. Она же осуществляет финансирование сборочного завода и послепродажное обслуживание своих машин.

Один из вопросов, которые стоят сегодня на повестке дня, — необходимость внесения изменений в законодательство РФ в части введения понятия «операционного» лизинга. На данный момент в силу несовершен-

ства законодательных актов этот механизм практически недоступен отечественным авиакомпаниям. ОАО «ОАК» совместно с заинтересованными министерствами и другими органами исполнительной власти ведет работу по внесению соответствующих поправок в законодательство, регулирующее эту сферу.

— Существуют ли программы послепродажного сопровождения отечественных воздушных судов. Если существует, то что конкретно делается, чтобы они не превратились в традиционные пустые декларации?

— Создание современной и эффективной системы послепродажного обслуживания (ППО) самолетов — один из важнейших факторов обеспечения конкурентоспособности продукции российской авиационной промышленности.

В настоящее время ОАО «ОАК» проводит анализ существующей практики осуществления послепродажного обслуживания и поддержки воздушных судов. Эта работа ведется для обеспечения целевого вложения средств только в те программы, реализация которых позволит авиакомпаниям эксплуатировать воздушные суда с наибольшей эффективностью.

При этом необходимо максимально использовать богатый международный опыт с тем, чтобы избежать ошибок и в кратчайшие сроки наверстать отставание от современных международных стандартов и практик.

Финансирование программы создания системы ППО будет вестись из бюджетных и внебюджетных источников. В рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» предусмотрено, начиная с 2008 года, выделение бюджетных средств на создание и развитие систем ППО почти 7 млрд рублей. Вместе с этим планируется и привлечение дополнительного финансирования в том числе, за счет собственных средств ОАО «ОАК».

— И завершающий вопрос, Алексей Ивановичевич. Что можно реально противопоставить экспансии западных авиастроительных фирм на российский рынок и в какие сроки?

— ОАК может и должна наладить выпуск конкурентоспособной продукции. Только при наличии современных и экономичных самолетов можно удержать рынок. Как уже говорилось, авиакомпаниям нужен полный пакет услуг: от финансирования до послепродажного сопровождения, и мы надеемся, что в самое ближайшее время ОАК (при определенной помощи государства) наладит серийное производство самолетов, отвечающих требованиям авиакомпаний. Наша цель — не только удержать российский рынок, но и выйти на мировой, заняв на нем позиции третьего крупнейшего производителя самолетов.]



■ ■ ■

A320. MADE IN CHINA

В Китае началось строительство сборочного завода A320. Он расположится недалеко от международного пекинского аэропорта Бинхай в городе Тяньцзинь. Завод площадью в 600 тыс. квадратных метров будет копией такого же в Германии. Это первое предприятие по производству Airbus вне Европы. Планируется сдать первый A320 в эксплуатацию в июне 2009 года. А к 2011 году предприятие станет выпускать по 44 самолета в год. Предполагается, что китайские лайнеры ничем не будут отличаться от европейских. Но предназначаются они исключительно китайским авиакомпаниям. Нужно сказать, что на китайском рынке самолетов гражданской авиации 60% занимает Boeing, 30% Airbus, остальное делают производители из России и Бразилии. Но Китай не терпит надежды развить и собственное самолетостроение. По прогнозам Исследовательского центра авиационной промышленности Китая (ADR) в течение 2006–2025 гг. воздушный флот страны пополнил 2252 магистральных лайнера. Сейчас КНР занимает второе место в мире по пассажирообороту и объему грузоперевозок, уступая только США.

■ ■ ■

«ПЕРМСКИЕ АВИАЛИНИИ» СНОБА В СТРОЮ

В конце 2006 года «Пермские авиалинии» (ПАЛ), невзирая на протесты работников компании, были фактически поглощены авиакомпанией «Сибирь» (S7). На выгодном маршруте Пермь — Москва рейсы выполняет «Сибирь», а ПАЛ выделена лишь квота мест в самолетах. Однако вытесненный из большого бизнеса перевозчик не намерен заламывать или опускать руки. ПАЛ решили обратиться к межрегиональным перевозкам. Предполагательно, это будут маршруты длиной более 600 км — в Казань, Уфу, Челябинск, Магнитогорск. Но, для реализации этих идей, ПАЛ нужны соответствующие средства перевозки, а у компании имеются лишь Ан-24 и вертолеты. Как пишет «Коммерсантъ», в проекте межрегиональных перевозок ПАЛ планируют сотрудничать с одной из крупных столичных авиакомпаний. По его данным, таким партнером может стать «Атлант-Союз», располагающий шестью самолетами Embraer 120 для региональных перевозок. ПАЛ могут взять эти самолеты в аренду. Однако эти судя пока в России не сертифицированы и не могут использоваться в коммерческих целях.

Не сертифицированы и аэродромы для приема Embraer 120. Эксперты отмечают, ниша межрегиональных перевозок в настоящее время не заполнена. И обращение именно к этому сектору авиабизнеса может быть успешным для Пермских авиалиний».

■ ■ ■

ВО «ВЛАДИВОСТОК АВИА» ДОВОЛЬНЫ САМОЛЕТОМ TU-204-300

С мая 2005 года «Владивосток Авиа» на четырех Ту-204-300 налетала более 19 600 часов. То есть на каждый самолет пришлось в среднем по 220 часов в месяц. Выполнено 3 139 рейсов, обслужено 290144 пассажира. Ту-204-300 позволяют совершать дальнемагистральные беспосадочные рейсы из Владивостока в Москву или Санкт-Петербург. Поскольку пассажирам предстоит

длительные перелеты, в салоне Ту-204-300 увеличено расстояние

**ВЛАДИВОСТОК
АВИА**



между креслами. Да и сами кресла более комфортны, чем на самолетах других типов. Удобны и багажные полки. Имеются системы увлажнения воздуха. В пассажирском салоне 8 мест бизнес-класса и 134 эконом-класса. К тому же прямо в аэропорту можно быстро переоборудовать лайнер на 155 мест эконом-класса. Во время полета, пассажир может увидеть то же, что и пилоты самолета. Специальная видеокамера транслирует вид из кабины и показывает положение самолета на маршруте. Пилоты авиакомпании отмечают, что Ту-204-300 удобен в эксплуатации. Весной 2008 года «Владивосток Авиа» планирует приобрести еще два таких же. При их изготовлении будут учтены пожелания пассажиров, замечания пилотов и инженеров, возникшие в процессе эксплуатации самолета.

■ ■ ■

SKY EXPRESS ЛЕТИТ В ПИТЕР

9 мая состоялся первый рейс российской низкобюджетной авиакомпании Sky Express по долгожданному направлению Москва—Санкт-Петербург. Улететь в Питер можно из Внукова на самолетах Boeing 737 во все дни недели кроме вторника. По данным маркетинговых исследований авиакомпании, 70% опрошенных мечтали о таком маршруте. И с радостью готовы поменять железную дорогу на самолет.

SkyExpress



Это шестое направление Sky Express. Еще авиакомпания летает в Сочи, Мурманск, Ростов-на-Дону, Калининград и Тюмень. В планах компании открытие рейсов в Екатеринбург, Пермь, Волгоград, Уфу, Казань и Челябинск. За три месяца 2007 года авиакомпания выполнила порядка 1000 рейсов, перевезла около 80 тыс. пассажиров. Базовый аэропорт авиакомпании — Внуково.



СКОРО ВЗЛЕТЕТ ОПЫТНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР ИЛ-114-300

Опытный экземпляр турбовинтового пассажирского ближнемагистрального и регионального самолета Ил-114-300 скоро впервые поднимется в воздух. Об этом сообщает сайт «АвиаПорт.Ru». Конструкторская и техническая документация для постройки модернизированного самолета разработана на ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина». Сначала Ил-114-300 должен будет пройти программу сертификационных летных испытаний по основным отличиям от ранее сертифицированного самолета Ил-114. Подписанное соглашение между лизинговой компанией «Ильюшин финанс Ко.» (ИФК) и АК им. Ильюшина на закупку до 30 самолетов Ил-114 касается именно модернизированных Ил-114-300. Твердый контракт планируется подписать уже в 2007 году. На самолетах будут установлены новые авиадвигатели ТВ7-117СМ и цифровой пилотажно-навигационный комплекс ЦПНК-114М2 — разработки НИИ Авиационного оборудования. Также будет обновлена противообледенительная система — вместо тепловой установкой электронную. Изменится интерьер и компоновка пассажирского салона. Масса самолета уменьшится по сравнению с базовым вариантом. Самолеты будут поставляться в двух вариантах компоновки — базовый на 52 пассажира и улучшенный — на 48.



«ВОЗДУШНЫЙ СОЮЗ» — КОНКУРЕНТ «АЭРОФЛОТА»

Президент России Владимир Путин 2 мая подписал указ «Об открытии акционерном обществе AirUnion». Можно предположить, что этот частный авиальянс станет вторым по величине после «Аэрофлота» отечественным авианеволазчиком. Новое акционерное общество будет создано на базе авиакомпаний «Домодедовские авиалинии» (ДАЛ), «Красноярские авиалинии» («Красэйр»),

«Омская», «Самара», «Сибирская авиатранспортная компания» («Сибавиатранс») и ООО «AirUnion-RR». В уставный капитал AirUnion будут переданы госпакеты компаний «Красэйр» (51%), «Домодедовские авиалинии» (50,04%) и «Самара» (46,5%). Государство в новой авиакомпании будет владеть 45% акций. Но контрольный пакет отойдет группе частных акционеров во главе с гендиректором «Красэйра» Борисом Абрамовичем. Согласно президентскому указу, юридическое оформление нового ОАО завершится осенью. После государственной регистрации в ноябре, компания будет внесена в перечень стратегических предприятий, государственная доля в которых не может снижаться. Эксперты отрасли полагают, что реальную выгоду от слияния его участники получат через полтора-два года. В 2006 году объем перевозок «Красэйра» увеличился всего на 2%, а авиалиния AirUnion — на 4% (около 3,3 млн пассажиров). Это гораздо меньше, чем у прямых конкурентов: «Аэрофлот» — 8,7% (7,3 млн), «Сибирь» — 16,4% (4,9 млн). Но планируется, что AirUnion станет третьим по объему пассажирооборотом авиакомпанией России. Станут ли при этом дешевле авиабилеты? Во-первых, слияние компаний может привести к снижению расходов: во-вторых, авиакомпания, конкурирующая с «Аэрофлотом», скорее всего, будет завлекать пассажиров выгодными расценками.

Кстати, AirUnion в переводе с английского означает «Воздушный союз». Компания намерена развивать международные маршруты. И название выбрано так, чтобы оно было понятно иностранцам. Юридическое объединение авиакомпаний — это возможность обновления авиапарка, финансирование проектов развития, выстраивание насыщенной маршрутной сети (полеты по России, странам СНГ и дальнему зарубежью, ориентированные на узловые аэропорты в Москве, Красноярске и Самаре). Новое акционерное общество позиционирует себя как мультирегионального оператора.

Парк AirUnion насчитывает более 70 воздушных судов. Среди них отечественные самолеты Ил-96 300, Ту-204, Ту-214, Ту-154М, Ил-86 и лайнеры иностранного производства Boeing 767, Boeing 737, Boeing 757. В 2008 2012 годах планируется поставки не менее 25 российских самолетов, в том числе Sukhoi Superjet 100, Ту-204СМ и Ан-148В.]

НЕБО, КОНЕЧНО ЖЕ, хотя летать в нем допустят не всех

Владимир ШГОТ

В МОСКВЕ ПРОШЕЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР ПО АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ «ЯЗЫКОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ИКАО: ЧТО СДЕЛАНО?». ИДЕЯ ЕГО ПРОВЕДЕНИЯ БЫЛА ПРЕДЛОЖЕНА МИНТРАНСОМ, РОСАЭРОНАВИГАЦИЕЙ, НЕКОММЕРЧЕСКИМ ПАРТНЕРСТВОМ «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ» И ПОДДЕРЖАНА МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО). СЕМИНАР ПРОВОДИЛСЯ В ВИДЕ СЕРИИ ЗАСЕДАНИЙ ЭКСПЕРТОВ, ПОСВЯЩЕННЫХ КОНКРЕТНЫМ ТЕМАМ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ИКАО.

27

ноября 2003 года Международная организация гражданской авиации приняла Поправку 164 к приложению 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу». Согласно пункту 1.2.9.4 этого документа пилоты самолетов и вертолетов, диспетчеры воздушного движения, операторы авиационных стаций, начиная с 5 марта 2008 года, обязаны демонстрировать способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на 4-м рабочем уровне. До назначенного срока осталось меньше десяти месяцев...

Что послужило поводом к принятию международной авиационной организацией столь жестких мер? Острая необходимость, вызванная, прежде всего, требованиями безопасности полетов. В небе, когда решение принимается за считанные секунды, нет времени перелопачивать словарь или рыться в справочной литературе. Есть только один путь — хорошо владеть английским как международным языком общения. Вплоть до того, чтобы различать его диалектные особенности, в зависимости от региона, в котором совершается полет. К чему приводит незнание языка на соответствующем уровне, на конкретных примерах показал в своем докладе член правления Всемирного фонда безопасности полетов

и Партнерства «Безопасность полетов» Валерий ШЕЛКОВНИКОВ. Вот лишь некоторые приведенные им факты.

1976 год, столкновение в воздухе над Загребом самолетов Trident 3B и DC-9. 176 шесть человек погибли. 1977 год, Тенерифе. Столкновение двух B 747 на взлетно-посадочной полосе — 583 человеческие жизни. 1990 год — погибли 73 пассажира из 158 находившихся на борту самолета B 707, врезающегося в лесистый холм недалеко от Нью-Йорка из-за полной выработки топлива. Столкновение в воздухе самолетов Ил-76 и B 747 в небе над Индией — 1996 год, 349 погибших. В «адском» рейтинге это была третья катастрофа в мире по количеству погибших за всю историю авиации, и именно Индия потребовала от Ассамблеи ИКАО принятия жестких действий к пилотам и диспетчерам, дабы они могли вести связь на английском языке и понимать ее как в простых, так и в нестандартных ситуациях. Более того, трагедия заставила эту страну принять исключительные меры к нарушителям требований к владению английским языком, не дожидаясь установленного Ассамблеей ИКАО срока.

Требования Международной организации гражданской авиации четко сформулированы в Документе ИКАО 9835 «Руководство по внедрению требований



НЕ ЗАКРОЮТ,

ИКАО к уровню владения английским языком». Там, в частности, сказано, что владение фразологией радиосвязи и общим авиационным английским одинаково необходимо для безопасного ведения радиотелефонной связи. Очень важно создать эффективные и экономически приемлемые программы обучения пилотов и диспетчеров авиационному английскому языку, протестировать их знания по специально разработанным и утвержденным авиационными властями тестам. Наконец, документы ИКАО подчеркивают, что процесс обучения иностранному языку — это овладение совокупностью навыков, знаний и межкультурных компетенций в комплексе с физиологическими, ментальными и коммуникативными процессами. Короткого пути здесь быть просто не может, и только терпение, мотивация и взаимные усилия авиационных властей, руководителей авиаконаний, преподавателей и авиационных инструкторов могут решить проблему.

Действительно, в мировой авиационной практике более чем достаточно примеров, когда неправильное толкование авиационных терминов либо непрофессионализм английской, даже при самых штатных ситуациях, заканчивались катастрофами. Здесь не помогут ни высокое летное мастерство, ни опыт, ни интуиция. В Ространснадзоре уже более двух лет действует лингвистическая рабочая группа, куда вошли лучшие специалисты в области авиационного английского языка из отраслевых учебных заведений, предприятий Госкорпорации ОрВД, учебных центров отрасли и авиаконаний. Цель — выработать единый государственный подход к выполнению требований ИКАО по языковой подготовке пилотов и диспетчеров. Задачи — усовершенствование программ языковой подготовки и соответствия с Документом ИКАО 9835, организация обучения и повышение квалификации преподавателей авиационного английского. Наконец, подготовка и проведение итоговой аттестации пилотов и диспетчеров.

Что сделано за это время? Лингвистическая группа работала в тесном взаимо-

действии с Росавиацией, Росавиационной, Ространснадзором, Госкорпорацией ОрВД. Проводились конференции и семинары специалистов в области авиационного английского, презентации зарубежного опыта. Практически решен вопрос выбора тестирующих организаций. Одобрение на проведение тестирования по Шкале ИКАО получили Авиационный учебный Центр «Компланг», учебный Центр МАИ, Северо-Западный региональный учебно-тренировочный Центр (Санкт-Петербург) и Центр подготовки авиационного персонала авиаконаний «Аэрофлот». Шло обучение по программе экзаменаторов и реферов («опенишка уровня владения языком»). Так, эксперты школы «Anglo-Continental» (Великобритания) провели курсы подготовки российских преподавателей на базе Уральского регионального учебного центра. Преподаватели ведущих авиационных центров обучались за рубежом на базе школ «Anglo-Continental» и «May Flower» (Великобритания). Созданы учебные пособия по авиационному английскому языку, тематика которых полностью отвечает требованиям ИКАО. Дело за авиационными учебными центрами (при авиационными и региональными), которым необходимо подготовить и представить на утверждение в Ространснадзор свои учебные программы и программы тестирования.

Однако далеко не все идет так уж гладко. Соответствие новым языковым требованиям ИКАО стало своеобразным испытанием практически для всей отрасли. Первое время многие даже считали, что дату введения требований либо перенесут, либо вообще отменят. Увы. У нас есть печальный опыт пренебрежения требованиями и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ограничения по шумам, оборудование для полетов в регионах, использующих сокращенные минимумы вертикального захода, системы TCAS). Думали, раскопается, да не раскопалось. Так же будет и с английским языком 4-го уровня, поэтому стоит ли наступать на

те же «трабли», тем более что много времени с момента опубликования языковых требований ИКАО, как ни грустно сознавать, уже упущено. За четыре года можно было освоить программу института иностранных языков.

По мнению эксперта Исследовательской группы ИКАО PRICE Сергея МЕЛЬНИЧЕНКО существует опасение, что для многих задача окажется не по силам, чем бы она ее ни маскировали — отсутствием мотивации, возрастом, плохим преподавателем, другими причинами.

К счастью, ситуация с изучением авиационного английского в отраслевых учебных заведениях уже исправляется. Вот пример Санкт-Петербургского университета гражданской авиации (ГУГА). По словам ведущей кафедры языковой подготовки Татьяны ДОБРУНОВОЙ, с момента появления в 2004 году Документа ИКАО 9835 в университет введен вступительный экзамен по английскому языку по специальности «Летная эксплуатация воздушных судов» и «Аэронавигационное обслуживание и использование воздушного пространства». Учитывая, что не все студенты, зачисленные в ГУГА, имеют 3-й уровень по шкале ИКАО, количество часов, необходимое для достижения 4-го рабочего уровня было увеличено до 990, включая часы, отведенные на самостоятельную подготовку. Весь процесс обучения английскому языку разделен на этапы: первый и второй курсы — общеразговорный английский язык в авиационном контексте. Третий курс — авиационный английский язык плюс терминологию радиотелефонной связи. Четвертый курс — авиационный английский язык плюс ведение радиотелефонной связи на английском языке. Наконец, пятый курс — поддержание знаний, полученных за 4 года обучения. Чтобы определить уровень языковой компетентности каждого выпускника по шкале ИКАО, университет проводит выпускной экзамен, который предусматривает проверку знаний студентов, полученных ими как в аудитории, так и на тренажере. Разработка процедуры и содержания экзамена основывалась на требованиях, изложенных в Документе 9835.

Сейчас специалисты университета заняты разработкой тестов для определения соответствия кандидатов IV уровню по Шкале ИКАО, который можно было бы предложить для использования в России.

Если говорить о положительном примере решения проблемы «5 марта 2008 года» в авиакомпаниях, в первую очередь следует упомянуть о Центре подготовки авиационного персонала «Аэрофлота» (начальник Центра Геннадий ПРИХОДЧЕНКО).

Что сделано им за последние три года? Внедрена система непрерывного изучения и поддержания знаний английского языка с периодическими консультациями и контролем по индивидуальным программам. Используются современные мультимедийные технологии, что позволяет экипажам заниматься языком без



отрыва от производства. Система прошла годовую опытную эксплуатацию и одобрена Ространснадзором.

Безусловно, занятия в рамках системы — прогрессивный и весьма эффективный метод обучения, тем более что все компьютерные программы соответствуют рекомендациям и требованиям ИКАО. Кстати, преподаватели ЦПАП «Аэрофлота» разработали структуру квалифицированного теста, также согласно рекомендациям ИКАО. Результаты же предварительного тестирования показывают, что 40% летного состава уже соответствуют 4 уровню, столько же находятся между 3 и 4 уровнями и около 20% имеют 3 уровень. По результатам предварительного тестирования разработана обучающая программа 3-4 уровня, квалификационный тест, который проходит опытный экипаж практической проверки и будет представлен на утверждение в Ространснадзор.

Очень солидный опыт и серьезные наработки в преподавании авиационного языка имеет авиационный учебный центр «Комплэнг» (директор Центра Наталья БАРХОТОВА, заместитель директора Надежда САМАРЕЦ).

С тех пор, как ИКАО объявило о введении с 2008 года новых требований к владению общим и авиационным английским языком, которым должны соответствовать пилоты и авиадиспетчеры, выполняющие и обслуживающие международные полеты, помимо необходимости внесения серьезных изменений в программы встал вопрос об инструменте определения уровня владения языком. Первые опыты тестирования в соответствии со Шкалой ИКАО были предприняты в Московском Центре АУВД. Записи экзаменов пилотного формата теста были представлены Лингвистической подгруппе Исследовательской группы PRICE и получили положительный отзыв.

Тестирующая система TELLCAP®, которая применяется в «Комплэнге» была разработана группой специалистов в области лингвистики и авиации под руководством эксперта Российской Федерации в Исследовательской группе ИКАО по определению требований к владению языком (PRICE SG) Сергея МЕЛЬНИЧЕНКО. Большую помощь в создании конкурентоспособного продукта оказали носители языка, предста-



вители разных стран, владеющих английским языком, группа технической поддержки, оформившая материалы в удобном для тестирования электронном виде и создавшая сайт www.tellcap.ru.

Предлагаемый сегодня «Компльонгом» пакет услуг — это точное и надежное определение уровня владения общим и авиационным английским языком по тестирующей программе TELLCAP®, курс обучения специалистов-лингвистов по Программе первоначальной подготовки пилотов «Использование Шкалы ИКАО с целью определения уровня владения английским языком». Для специалистов-лингвистов и авиационных специалистов предлагается «Практическое использование тестирующей системы TELLCAP®». Проводится экспертиза валидности, (соответствия Шкале ИКАО) формата и содержания тестов и тестирующих систем по определению уровня владения общим и авиационным английским языком.

Особо хотелось бы подчеркнуть, что в соответствии с требованиями ИКАО, предъявляемыми к тестирующей системе, TELLCAP® проверяет владение языком, а не знания о языке, все шесть элементов системы языка — произношение, грамматику, лексику, беглость речи, понимание, взаимодействие, а также все шесть уровней Шкалы ИКАО. Тест проверяет также владение грамматикой при непосредственном контакте, способность переходить от формулической речи к спонтанной и наоборот в реальном авиационном контексте с учетом российских реалий и т.д.

Восемнадцать месяцев применения тестирующей системы TELLCAP® выявили наиболее слабые элементы владения языком у российских диспетчеров и пилотов. Для совершенствования некоторых элементов понадобятся существенные усилия. С другой стороны, неадекватный авиационный контекст может привести к таким результатам тестирования, которым нельзя доверять.

Любой тест прямо или опосредованно решает две задачи: выявляет уровень способностей и навыков индивидуума и влияет на программы подготовки специалистов. Уже стали реальностью ситуации, когда на рынке появляются тесты, только прикрывающиеся Шкалой ИКАО, как шитом, а на самом деле, не соответ-

ствующие задачам, поставленным этой международной организацией. Любая используемая государством, провайдером авионавигационного обслуживания, эксплуатантом воздушных судов или образовательным учреждением система, тестирующая уровень владения авиационными общим и авиационным языком, должна пройти проверку валидности и сертификацию в национальном или международном сертифицирующем органе. Лучше всего, чтобы этим занималась ИКАО или по ее поручению существующая или вновь созданная организация. К примеру, TELLCAPE сертифицирован Межгосударственным авиационным комитетом, представлен в ИКАО, включен в перечень ИКАО существующих в мире тестирующих систем.

Похоже, что мы находимся на том этапе внедрения языковых требований ИКАО, когда приступить к созданию новых тестирующих систем уже поздно. Конечно, есть возможность компилировать тест на базе известных тестов, но у разработчиков не остается времени для установления его валидности и надежности. Поэтому, скорее всего, следует пользоваться теми услугами по тестированию, которые имеются на настоящий момент либо появятся в ближайшие месяцы.

Тестирование, а тем более тестирование квалификационное, когда от его результатов зависит судьба многих тысяч людей и их семей, должно с максимальной возможной точностью определять уровень владения языком.

Программы обучения авиационному английскому языку «Компльонга» базируются на погружении в узкопрофильный английский язык, обучении высокопрофессиональными преподавателями, развитии лингвистической стратегии через групповую и парную работу, ролевые игры, разнообразие речевой практики, развитие навыка восприятия на слух, в том числе в неблагоприятных условиях. Акцент делается и на формирование произношения, коммуникативную готовность и самоконтроль.

Итак, до вступления в силу новых языковых требований ИКАО остаются считанные месяцы. Небо, конечно же, не закроет после 5 марта 2008 года, вот только летать в нем допустит, видимо, не всех.]

Здесь будет... офис заложен



Алексей МИХАЙЛОВ, фото Владимира СПЕШНИЦЕВА

Каждая уважающая себя авиакомпания имеет солидный офис, оснащенный всем необходимым для продуктивной работы персонала. Кто бывал в штаб-квартирах немецкой «Люфтганзы», американской «Дельты», скандинавской «САС», японской «Джаль», да и многих других зарубежных авиаперевозчиков, тот хорошо знает, какое значение придается там офисам. Рабочие места сотрудников оборудованы самыми современными средствами связи, новейшими компьютерами, многофункциональной оргтехникой. Предусмотрены залы для деловых переговоров и приема гостей, зоны психологической разгрузки, прекрасно оснащенные точки общественного питания... А самое главное — офисы находятся на удобном расстоянии от базового аэропорта компании.

Наш национальный авиаперевозчик «Аэрофлот» давно испытывает трудности в этой области. Часть его служебных помещений, построенных почти полвека назад, находится в аэропорту Шереметьево-1, часть в гостинице «Аэростар» на Ленинградском проспекте столицы, часть разбросана по другим районам Москвы. Только на поездки из офиса в офис порой уходит ни один час драгоценного рабочего времени. Не говоря уже об устаревшей планировке зданий и невозможности придать им по-настоящему современный облик.

И вот совсем недавно, а точнее 11 мая этого года, на площадке возле деревни Мелькизарово, что по соседству с будущим терминалом Шереметьево-3, состоялась торжественная церемония закладки капсулы в фундамент нового офисного здания «Аэрофлота».

Как повесил журналистам начальник дирекции по строительству нового офиса Андрей Мачинский, в нем разместятся все административные службы «Аэрофлота»

общей численностью около 2500 сотрудников. Офис будет состоять из двух шестикотажных корпусов, связанных между собой переходами в разных уровнях атриума. В подземной части, единой для обоих корпусов, разместится автостоянка и различные технические службы. Общая площадь офиса, по контуру напоминающего катмаран, составит 35,5 тысячи квадратных метров. Сооружение здания займет 18 месяцев и завершится в IV квартале 2008 года.

Памятную капсулу замуровали в бетон генеральный директор «Аэрофлота» Валерий Окулов и генеральный директор турецкой фирмы «Мебе», которая выиграла тендер на строительство, Мустафа Билек. В церемонии закладки капсулы приняли участие члены Совета директоров «Аэрофлота», представители администрации Москвы и Московской области, Химкинского района, руководители дочерних предприятий и структурных подразделений авиакомпания, а также представители средств массовой информации.]



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА 1 КВАРТАЛ 2007 Г.

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) на внутренних воздушных линиях

| № п/п | Авиапредприятие | с 01.2006 по 03.2006 | Авиапредприятие | с 01.2007 по 03.2007 |
|-------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1 | Сибирь | 1 254 794,0 | Аэрофлот — российские авиалинии | 1 376 955,5 |
| 2 | Аэрофлот — российские авиалинии | 905 019,2 | Сибирь | 1 308 834,0 |
| 3 | ЮТэйр | 527 156,2 | ЮТэйр | 731 703,0 |
| 4 | Красноярские авиалинии | 495 855,9 | Дальавиа | 418 917,8 |
| 5 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 474 281,9 | Россия | 390 305,0 |
| 6 | Россия | 361 262,2 | Красноярские авиалинии | 380 868,3 |
| 7 | Дальавиа | 350 123,1 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 361 392,7 |
| 8 | ТРАНСАЭРО | 316 453,9 | ТРАНСАЭРО | 334 632,0 |
| 9 | Владивосток Аэна | 277 991,9 | Владивосток Аэна | 288 642,9 |
| 10 | Уральские Авиалинии | 198 948,6 | Аэрофлот-Норд | *** |
| 11 | Аэрофлот-Норд | *** | Уральские Авиалинии | 236 776,1 |
| 12 | КАВМИНВОДЫАВИА | 129 545,4 | Якутия | 158 417,2 |
| 13 | Когальмавиа | 125 667,6 | ВИМ-АВИА | 157 964,9 |
| 14 | АЭРОФЛОТ-ДОН | 121 520,1 | ГАЗПРОМАВИА | 142 730,7 |
| 15 | Якутия | 120 241,0 | Авиационные линии Кубани | 132 439,6 |
| 16 | ГАЗПРОМАВИА | 119 844,3 | Когальмавиа | 129 039,5 |
| 17 | Авиационные линии Кубани | 118 349,3 | Алроса | 120 108,7 |
| 18 | Алроса | 117 704,8 | КАВМИНВОДЫАВИА | 117 776,4 |
| 19 | ВИМ-АВИА | 113 807,4 | Интеравиа | *** |
| 20 | ЯМАЛ | 89 243,1 | ЯМАЛ | 86 534,7 |

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) на международных воздушных линиях

| № п/п | Авиапредприятие | с 01.2006 по 03.2006 | Авиапредприятие | с 01.2007 по 03.2007 |
|-------|---|----------------------|---|----------------------|
| 1 | Аэрофлот — российские авиалинии | 3 496 683,8 | Аэрофлот — российские авиалинии | 3 904 812,5 |
| 2 | ТРАНСАЭРО | 1 358 738,9 | ТРАНСАЭРО | 2 337 716,9 |
| 3 | Сибирь | 994 036,0 | Сибирь | 987 967,0 |
| 4 | ВИМ-АВИА | 588 109,2 | ВИМ-АВИА | 963 631,4 |
| 5 | Россия | 511 279,8 | Россия | 613 406,5 |
| 6 | Красноярские авиалинии | 357 386,1 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 594 942,6 |
| 7 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 199 948,5 | Красноярские авиалинии | 247 250,7 |
| 8 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 195 942,8 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 223 096,0 |
| 9 | Уральские Авиалинии | 168 547,5 | Уральские Авиалинии | 200 105,2 |
| 10 | КД авиа | 161 185,5 | КД авиа | 198 035,8 |
| 11 | Континентальные авиалинии | 132 742,0 | Татарстан | 182 016,3 |
| 12 | Русское небо | 115 913,4 | Оренбургские авиалинии | 146 317,2 |
| 13 | ЮТэйр | 72 650,9 | Владивосток Аэна | 132 803,0 |
| 14 | Дальавиа | 66 096,4 | Воронежское акционерное самолетостроительное общество | 102 919,7 |
| 15 | КАВМИНВОДЫАВИА | 65 292,2 | Дальавиа | 91 321,4 |
| 16 | Владивосток Аэна | 59 964,4 | ЮТэйр | 75 996,2 |
| 17 | Татарстан | 52 584,8 | АЭРОФЛОТ-ДОН | 59 959,5 |
| 18 | АЭРОФЛОТ-ДОН | 51 293,6 | КАВМИНВОДЫАВИА | 54 751,8 |
| 19 | Воронежское акционерное самолетостроительное общество | 43 884,7 | ЛИИ имени М.М. Громова | 54 314,7 |
| 20 | Самара | 41 785,0 | Авиалинии Дагестана | 39 381,0 |

Примечание: Данные по ФГУП «ГТК Россия» в 2006 г. указаны как суммы данных авиакомпаний ГТК «Россия» и «Пулково»

*** не получено от авиакомпании подтверждаемая на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

По электронному билету слетать уже можно, но не всем и не всюду

Владимир ШИТОВ

Как известно, IATA провозгласила 2007 год годом начала полномасштабной электронной продажи авиаперевозок. Это означает отказ от традиционных носителей или, говоря попросту, билетных бланков. Проект электронного билетооформления у нас в стране создан, апробирован, началось его промышленное внедрение. Как идет этот процесс? Об этом рассказывает президент Транспортной Клиринговой Палаты **СЕРГЕЙ ИЛЬИНЧЕВ**.



— Начну наш разговор с кратких статистических данных. Как известно, отечественная система взаиморасчетов, вступившая во второе десятилетие своей работы, является уникальным по своей сути продуктом, созданным отечественными же специалистами. Все годы своего существования она непрерывно совершенствовалась и развивалась. Ежегодно внедрялись новые проекты, позволявшие участникам системы — авиакомпаниям и агентствам работать более оперативно, качественно, эффективно, по самым современным технологиям.

На сегодняшний день в системе аккредитовано 295 агентов, из которых 87% находятся на территории России, 13% — на территории Украины, Молдавии, Грузии, Армении, Киргизии, Казахстана, Азербайджана, Латвии, Бельгии, Германии, Болгарии, Венгрии, Канады, Израиля, Чехии. Такой вот достаточно широкий диапазон. Причем, если считать и субагентов, то агентская сеть ТКП составит более шести тысяч пунктов продаж. Что же касается авиакомпаний, то их в системе взаиморасчетов более 200. Сто семнадцать выполняют

регулярные перевозки на внутренних и международных авиалиниях. Из них примерно треть — иностранные перевозки. На первую десятку крупнейших российских авиакомпаний, задействованных в системе, приходится 80% объема перевозок.

Что касается иностранных авиаперевозчиков, то активно сотрудничать с отечественной системой взаиморасчетов они стали именно в последние годы, и объемы этого сотрудничества постоянно увеличиваются. Так, если три года назад доля иностранных авиакомпаний в объемах продаж на нейтральных бланках составляла всего 3%, то сегодня она приближается к 30%. Такой рост за столь короткий срок обусловлен переходом системы взаиморасчетов на международные стандарты, ее крещением авторитетом и новейшими технологиями, позволяющими авиакомпаниям работать более эффективно.

Теперь об электронных продажах или электронном билетооформлении. Проект сложный, причем сложен он скорее организационно, чем технологически. Специалисты создали уникальный программный продукт. Любая авиакомпания,

выявившая желание оформлять свои перевозки в электронном виде, теперь может работать по данной технологии. 1 декабря 2006 года через распределительную систему «Сирена-Тревел» был забронирован и оформлен первый электронный билет на рейс авиакомпании «ЮТэйр». Вся эта операция была вывешена в электронной базе данных авиакомпании, созданной также отечественными разработчиками.

Но переход к электронному билетооформлению выявил целый ряд проблем, в том числе правового характера. В решении их приняла активное участие Министерство транспорта, в частности, Департамент госполитики в области гражданской авиации, а также авиакомпания «Аэрофлот», «ЮТэйр», «Сибирь» и «Уральские авиалинии». Большую работу провела и Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта. По ее инициативе не раз проходили семинары, совещания с участием специалистов, службою владеющих юридическими вопросами. Электронное билетооформление затрагивает не только Воздушный кодекс РФ, но и Закон о бухгалтерском учете, налоговое и

ряд других законодательств. Итогом этой работы стал приказ Минтранса РФ об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации. Этот приказ стал первым шагом на пути реального внедрения электронного билетоформления в отрасли. Правда, оказался он лишь «верхушкой айсберга».

— Почему?

— Дело в том, что мы стоим у нас с рядом трудностей. Первая — аэропорты. По пальцам одной руки можно перечислить аэропорты, которые хоть в какой-то степени готовы к внедрению технологии электронного билетоформления. Даже в Домодедове, где совместно с авиакомпанией «ЮТэйр» внедрялся пилотный проект, было много узких мест. Вопросы решались не неделями — месяцами. Во Внукове новую технологию пока вовсе не смогли внедрить, хотя успешно сделали это в Рощино (Тюмень). Некоторые аэропорты хотели бы уже сегодня перейти на электронное билетоформление, но, к сожалению, не готовы к этому технически. Главная проблема в том, что многие аэропорты не в состоянии «прививать» свои стойки регистрации к конкретным авиакомпаниям, как это делается, скажем, на Западе. Не готовы и широко внедрять систему управления отправлениями, которая должна быть непосредственно связана с Центром электронного билетоформления ТКП и электронными билетными серверами (ETS/Electronic Tickets Server) авиакомпаний. Поэтому сегодня, к примеру, авиакомпания «ЮТэйр» может оформить электронную перевозку из Москвы в Сургут, но в обратную сторону перевозку придется оформлять по старой технологии, потому что Сургутский аэропорт к электронному билетоформлению не готов. И позорная ситуация в подавляющем большинстве российских аэропортов. Постоянно закрепленных за каждой

конкретной авиакомпанией стойки практически нигде, поскольку в большинстве российских аэропортов их просто-напросто негде разместить. Значительное количество аэропортов не оборудовано системами управления отправлениями, без чего невозможно электронное билетоформление.

— Выходом, о широком внедрении новой технологии говорить пока рано?

— В принципе да, рано, почему я и назвал приказ Минтранса «верхушкой айсберга». Он лишь разрешает продавать перевозку в электронном виде. То есть пассажиру можно давать не бумажный бланк, а так называемую маршрут-квитанцию, с которой он идет прямо на регистрацию. Но там должна стоять система управления отправлениями, а в аэропортах ее, как уже говорил, нет.

Вторая проблема касается абсолютно всех участников перевозочного процесса. Суть ее в том, что основной базой исчисления доходов для авиакомпаний — полетный купон, документ строгой отчетности. У агентов — это агентский купон, у Транспортной Клиринговой Палаты — контрольный купон. Для любого фискального органа эти документы абсолютно легальны. При электронном билетоформлении вся информация о перевозке находится в электронных базах данных авиакомпаний, агентства и ТКП. Доходы по ним начислить, конечно же, можно, проблем нет, но только не для налоговых органов, которые требуют, чтобы эти базы данных были сертифицированы.

— И кто же это должен делать?

— Вот в этом-то и вопрос. Кто, как, на основании каких нормативных документов — мы сейчас разбираемся. Здесь, видимо, нужно идти по стопам операторов мобильных телесистем, которые давно пользуются электронными базами данных для начисления своих доходов. Вопрос, конечно же, решаемый, но требует времени.

Что дает электронное билетоформление? Для авиакомпаний, агентств, ТКП это возможность использовать самые современные технологии. Для пассажира — упрощение процедуры приобретения авиабилета. Причем, электронное билетоформление не надо путать с продажами товаров и услуг через Интернет. Это абсолютно разные вещи. При интернет-продаже пассажир со своего компьютера заходит на сайт авиакомпании или агентства, бронирует перевозку, оплачивает, получает информацию, где его можно забрать. При электронном билетоформлении пассажиру вообще нигде идти не надо. Так же, что называется, «с дивана» он бронирует и оплачивает перевозку, может распечатать маршрут-квитанцию или, попросту говоря, обыкновенное уведомление с указанием даты вылета, номера рейса и т.д. С ним или даже без него он отправляется в аэропорт и сразу проходит на стойку регистрации, где уже имеется вся необходимая информация.

Сегодня делается и следующая шаг — создается технология продажи перевозок через киоски-автоматы, наподобие тех, через которые оплачиваются услуги мобильной связи. Они будут устанавливаться в супермаркетах, в метро, в других людных местах. Это удобно, это позволяет пассажиру вообще не обращаться в агентства, а сама процедура приобретения авиабилета сокращается до нескольких минут.

Кроме того, электронное билетоформление даст возможность автоматизировать и весь процесс регистрации. Пассажиру не надо в аэропорту стоять в очереди. Зарегистрироваться на рейс также можно через киоск-автомат.

Электронное билетоформление — это еще и существенное сокращение наших расходов. Сегодня через Транспортную Клиринговую Палату

ежегодно проходит 13-14 млн контрольных купонов. Каждый нужно обработать, а это стоит денег, и сумма при таких объемах получается весьма внушительная. Контрольные купоны заменяет электронная база данных, соответственно сократятся расходы на обработку перевозочной документации у авиакомпаний и агентства. Следующий шаг — дальнейшее развитие технологии электронного билетооформления и внедрение электронных продаж на другие виды транспорта: железнодорожной, автомобильной, морской и смешанные перевозки.

— Сергей Викторович, с проектом электронного билетооформления увязан ряд других направлений деятельности Транспортной Клиринговой Палаты, в частности, проект «ТКП-Европа», не так ли?

— Это действительно очень интересный проект, который заработал в конце прошлого года. Суть его в следующем: в Германии создана структура, являющаяся аналогом

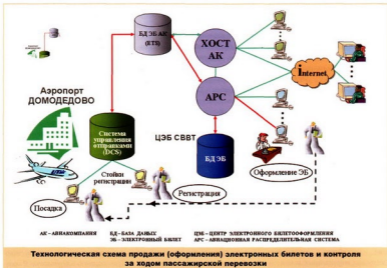
исполнительного органа системы взаиморасчетов — российско-германское предприятие «ТКП-Европа». Оно работает по нашим правилам и требованиям, с нашим программным обеспечением и по нашей технологии электронных продаж. Подчеркну, речь идет пока о продажах на рейсы западных авиакомпаний, а не российских. В массовом порядке продавать перевозку российских авиакомпаний в Германии до последних дней мы не могли по техническим причинам. Но 30 мая первый электронный билет российского авиаперевозчика уже был оформлен, и это обнадеживает. Экспортируя свои услуги в Европу, мы предлагаем уникальные и дешевые продукты, огромную агентскую сеть. Для западных авиакомпаний это очень выгодно, ведь наша агентская сеть «раскручена», работает как часовой механизм, поэтому проект «ТКП-Европа» развивается быстрыми темпами. Мы даже планировали продать в этом году в Европе миллион перевозок, но, к

сожалению, не все технические проблемы пока решены, и потому объемы продаж будут несколько меньше.

— А что подразумевается под Вашими словами об экспорте дешевых продуктов — демпинг?

— Отнюдь. Это отработанные технологии, это уже, повторно, готовая агентская сеть, которую любой западный перевозчик, пожелавший работать с нами, может использовать в дополнение к существующей в Европе. Естественно, для авиакомпаний такой готовый продукт обойдется дешевле, чем если бы они создавали его самостоятельно. Мы же не считаем демпингом приход на российский рынок так называемых лоу-кост компаний «Ники» и «Скай-Экспресс». Кстати, они уже работают с системой взаиморасчетов, и реализация этого проекта была для нас достаточно интересной и перспективной работой.

Остановлюсь еще на нескольких проектах, не столь глобальных, как проект электронного билетооформ-



ления, но имеющих очень важное значение для развития отечественной системы взаиморасчетов. Прежде всего, это проект по «мультивалютности», то есть предоставлении агентам возможности при продаже перевозок использовать несколько конвертируемых валют. Пока мы будем добавлять евро к рублю РФ и доллару США.

Важным проектом с нашей точки зрения является проект организации обучения персонала авиакомпаний и агентств для работы в системе взаиморасчетов. Сегодня в России и странах СНГ аккредитовано более трех десятков учебных центров с возможностью интерактивного обучения. Такая учеба проводится, по существу, без отрыва от производства и отлично себя зарекомендовала.

— Можно ли говорить о том, что до конца года все российские перевозчики перейдут на электронные продажи?

— Конечно же, нет. Этот проект важен в первую очередь для международных перевозчиков. В то же время уже 24 авиакомпании России и стран СНГ подключились к системе электронных продаж. Одни работают с ней достаточно активно, другие пока находятся в пилотном режиме, и задача ТКП — всемерно помочь им освоить новые технологии. Как, впрочем, и аэропортам. Мы должны войти в 2008 год в полной готовности к электронному билетоформированию для тех авиакомпаний, которые в этом нуждаются для поддержания своей конкурентоспособности.

В переходе на электронное билетоформирование прежде всего заинтересованы крупнейшие игроки на рынке международных перевозок — такие как «Аэрофлот», «Трансаэро», «Уральские авиалинии», «Красноярские авиалинии». Сейчас они очень активно работают над внедрением новой технологии, привлекли для этого достаточно боль-

шие силы специалистов и к концу года вопрос, уверен, решат.

— А будут ли введены какие-либо запреты на полеты в Европу для тех российских авиаперевозчиков, которые не успеют до конца года полностью перейти на электронные продажи?

— Запретов не будет. Но сложности могут возникнуть. Допустим, какая-то российская авиакомпания продает перевозку Москва—Лондон—Москва как в электронном виде, так и на бумажном бланке. Это вполне допустимо, но если у нее есть интерлайн-соглашение с «Бритниш Эрэйз», которая уже отказалась от бумажных бланков, а пассажиру надо лететь, скажем, по маршруту Лондон—Москва—Воронеж—Москва—Лондон, то в электронном виде такую перевозку на всю глубину маршрута продать нельзя. В этом случае перевозка будет оформляться на отрезке Лондон—Москва на рейс авиакомпании «Бритниш Эрэйз» в электронном виде, а на отрезке Москва—Воронеж—Москва на рейс российской компании — в бумажном. Поэтому те российские авиакомпании, работающие по интерлайн-соглашениям с западными перевозчиками, кровно заинтересованы в том, чтобы российские аэропорты, куда выполняются полеты, были оснащены системами управления отправлениями, что позволит осуществлять весь цикл в электронном виде.

— И последнее, о чем хотелось бы узнать: электронное билетоформирование и интернациональные перевозки — понятия сочетаемые или нет?

— Конечно, но не сегодня. В этом году заказываем разработку проекта интернациональных перевозок с железной дорогой. Наши агенты получили соответствующую технологию, но железнодорожники пока еще не готовы. Поэтому пассажир, вылетающий, скажем, из Якутска в Москву, а далее поездом следующий

в Сочи, сможет забронировать перевозку по всему маршруту в Якутске, оформить ее в электронном виде на перелет до Москвы, но до Сочи поездом он уже поедет по обыкновенному бумажному бланку. Полный переход на электронное билетоформирование интернациональных перевозок — дело, безусловно, перспективное, нужное, но потребует какого-то времени на стыковку технологических систем.]

От редакции

В конце мая, когда номер готовится к печати, состоялось годовое общее собрание акционеров ЗАО «Транспортная клиринговая палата». Акционерами единогласно утверждены годовой отчет, бухгалтерская отчетность по результатам финансового года, распределение прибыли и решение о выплате дивидендов. Избран Совет директоров ТКП, в состав которого вошли:

1. **Бабаскин Василий Викторович** — генеральный директор ФГУП «Каминводрыбхоз»
2. **Болдырев Геннадий Андреевич** — первый заместитель генерального директора ФГУП «ТК-Россия»
3. **Егоров Андрей Юрьевич** — директор коммерческого департамента ООО «ЗейСнакс»
4. **Ильичев Сергей Викторович** — Президент ТКП
5. **Климов Валентин Тихонович** — заведующий кафедрой МАТИ, профессор, доктор технических наук
6. **Лазовский Евгений Константинович** — генеральный представитель ЗАО «Авиаконцепция «Аэросит»
7. **Магурсов Андрей Заимович** — генеральный директор ОАО «Авиаконцепция «ЮТэйр»
8. **Нестеров Юрий Васильевич** — вице-президент ТКП — директор Центра расписания и тарифов (ЦРТ)
9. **Обрывалин Сергей Геннадьевич** — директор департамента управления агентскими и региональными продажами на территории РФ ОАО «Аэрофлот»
10. **Панков Борис Егорович** — Председатель Совета директоров ТКП
11. **Скуратов Сергей Николаевич** — генеральный директор ОАО «Авиаконцепция «Уральские авиалинии»

Рубим сук, на котором сидим...



Геннадий АРУТОВ, фото автора и из архива ФГУ ПКАП



Долго путь до Камчатки. Восемь часов в полете, а из развлечений — только бесконечные облака под крылом. Но вот наш Ил-96-300 пробил их толщу, проскочил между огромными сопками, сделал разворот над бухтой и, оставив позади 7000 км и 60 тонн сожженного топлива, наконец, мягко коснулся бетонки и покатался по полосе нашего самого восточного аэропорта. Дальше — только океан.

В общем-то, я на Камчатке уже не первый раз, писал репортажи для «Воздушного транспорта» и «Авиалюбуса». И всегда мы работали рука об руку с директором аэропорта, а точнее руководителем Федерального государственного унитарного Петропавловск-Камчатского авиаледприятия (ФГУ ПКАП) **Алексеем Твердохлебом**, который возглавляет этот коллектив вот уже 15 лет.

-3 а два года, что прошли с Вашего последнего прилета, мало что изменилось, — говорит Алексей Иванович. — Вот разве что закончили грузовой терминал да приобрели и конвертировали на иркутском авиазаводе в пассажирский вариант два Ан-26. А по большому счету проблемы остались те же.

Одна из них — аэропорты местных воздушных линий (МВЛ). В начале 90-х годов кризис привел в упадок местные перевозки. Число аэропортов МВЛ сократилось с 17 в 1993 году до пяти в 2007. Несмотря на все принимаемые меры, их финансовые результаты постоянно ухудшаются. Это ведет к сворачиванию авиатранспортной инфраструктуры Камчатки.

Еще проблема — содержание в рабочем состоянии при главных воздушных воротах Камчатки — в аэропорту Елизово — взлетно-посадочных полос. Их у нас две, но фактически уже 28 лет работает только одна.



Поскольку Елизово — аэродром совместного базирования, то обе ВПП находятся на балансе Министерства обороны. ВПП-1 выведена из эксплуатации еще в 1978 году, а ВПП-2 действует, но отработала свой эксплуатационный ресурс и находится в критическом состоянии, нуждается в ремонте.

Для такого сейсмоопасного региона, как Камчатка, одной полосы мало. В подпрограмме «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» есть строчка о финансировании реконструкции ВПП-1. ФГУ ПКАП вызвало разработку проектно-сметной документации и экспертизу проекта, провело необходимые согласования. По состоянию на начало 2007 года освоено 61 миллион рублей. По логике вещей, чтобы финансировать этот проект в соответствии с «Программой модернизации транспортной системы России», следовало бы передать объект на баланс ФГУ ПКАП. Для этого требуется решение Правительства РФ о передаче аэродрома с баланса Минобороны на баланс нашего предприятия. Но, к сожалению, этот вопрос «повис» и не может решиться вот уже на протяжении пяти лет.

Казалось бы, чего проще, ВПП-1 — государственная собственность, приватизации не подлежит, передать его с баланса на баланс, и дальше дело пошло бы. Но не тут-то было. Передача стала камнем преткновения, и никто этот вопрос не может (или не хочет) решить. Остается только надеяться, что после визита на Камчатку в апреле этого года председателя Правительства РФ Михаила Фрадкова дело, наконец, сдвинется с мертвой точки. Нужна срочная реконструкция обеих ВПП, оснащение аэродрома средствами посадки и УВД, установка нового светосигнального оборудования.

Не решается и проблема обновления самолетного

парка. Сейчас у предприятия 11 самолетов: пять Як-40, два конвертированных Ан-26 и четыре Л-410. Нужен новый самолет МВЛ на замену Як-40 и Ан-26, но пока дальше разговоров дело не идет. Применительно к Камчатке, да и не только, нужен грузопассажирский самолет на 30-35 человек, грузоподъемностью от 3,5 до 4 тонн.

Корень этих и других проблем региональной авиации кроется в разрушении существовавшей системы регулирования, которая складывалась десятилетиями. Попытки создать новую систему методом проб и ошибок не увенчались успехом. Только за последние 10 лет система управления нашей гражданской авиацией структурно изменялась четыре раза: ДВТ, ФАС, ГСГА, ФАВТ, ФСНСТ. При такой чехарде о качестве управления говорить не приходится. Бум создания сотен мелких авиакомпаний, других авиационных структур, развал системы подготовки кадров, отсутствие государственной политики развития авиационной промышленности и гражданской авиации привели к нынешнему кризисному состоянию. Гражданской авиации, как воздух, нужен единый орган управления и регулирования на государственном уровне.

С переходом на рыночные условия хозяйствования все субъекты авиационного производства были поставлены в одинаковые условия. Главная цель каждого из них — получение прибыли от своей деятельности. Переход от одной формы хозяйствования к другой особенно болезненно пережили те предприятия, у которых шансы получить прибыль невелики. Это в первую очередь относится к предприятиям северных и отдаленных регионов России, выполняющим перевозки на низко-рентабельных, убыточных маршрутах, имеющих большое социальное, чем коммерческое значение. Начинаясь формировать цены (тарифы) по себестоимости с учетом рентабельности — уходит пассажир: ему воздушные перевозки становятся не по карману. Начинаясь снижать затраты — натянешься на предел, ниже которого опускаться нельзя, так как не выполняются сертификационные требования. Вот и получается, что приходится сворачивать производство. Но кто тогда будет перевозить людей? Вот тут-то и напрашивается вывод о необходимости государственного регулирования.

Особого решения на законодательном уровне требует вопрос о деятельности малых аэропортов, то есть аэропортов МВЛ. Они оказались брошенными и только благодаря патриотизму отдельных руководителей на местах пока еще существуют, опираясь на поддержку базовых предприятий.

Два слова о топливообеспечении. Приемом, доставкой, хранением и выдачей авиатоплива у нас занимается компания «Солнечный ветер», а заправкой в баки воздушных судов — ФГУ ПКАП. На перрон мы никого не пускаем, заправляем самолеты сами. Дело было нала-



жено, и никаких проблем с топливообеспечением не было. И вот вдруг, откуда ни возьмись, появляется компания «Аэрофюзел Камчатка», которая тоже захотела заняться топливным бизнесом. Она создает свою собственную инфраструктуру: емкости, лабораторию, производственные здания и т.д. за пределами аэродрома. Вызывает удивление — зачем нужен еще один топливозаправочный комплекс на мизерный объем 45 000 тонн топлива в год? Сразу встает множество вопросов с авиационной безопасностью, доступом топливозаправщиков на перрон, проверкой качества топлива и т.д.

Малые аэропорты, как и вся региональная авиация, должны стать заботой субъектов Российской Федерации. Но для этого нужно решить вопросы имущественного права на уровне Правительства РФ. А что мы имеем сегодня? Центр не регулирует и не решает проблем малых аэропортов, считает, что это дело регионов, а регионы не могут заниматься судьбами аэропортов, так как нет законодательной базы. В итоге год за годом проблемы малых аэропортов накапливаются, основные фонды изнашиваются. Содержат такие аэропорты никто не хочет, интенсивность полетов низкая, производство нерентабельное или убыточное. Позволею приходить к выводу о целенаправленном развале системы воздушных перевозок в районах Крайнего Севера, к каким относятся и Камчатский край. Дело тонет в разговорах, докладах, конференциях и презентациях, коним несть числа.

Развал отрасли консулы и системы подготовки кадров. Об этом не раз писал журнал «Гражданская авиация», и мы целиком согласны с его позицией. Летного состава все меньше. Та же ситуация с инженерно-техническим персоналом. А что дальше будем делать?

С сентября 2006 года после ряда тяжелых авиацион-

ным виде превратилась в некий бизнес. От того, что мы из года в год сочиняем тома доказательной документации, ежегодно переписываем одно и то же, платим большие деньги за инспекционные проверки, содержим штат дополнительных специалистов, работа предприятия и состояние основных фондов не улучшается. Без всякой пользы для дела мы кормим армию чиновников, их с каждым годом становится все больше.

Парадокс ситуации в том, что все стороны этого процесса прекрасно представляют: если честно выполнить все предписания и требования — никаких средств не хватит, особенно на фоне нарастающей год от года стоимости аналитических услуг. Так что обеим сторонам приходится лукавить и делать вид, что все в порядке. А почему бы не сбалансировать сертификационные требования с экономической ситуацией на предприятии?

Мы предлагаем пересмотреть сроки сертификации, стоимость ее составляющих, выделив стоимость первоначального, базового сертификата и последующих его подтверждений с учетом дополнений и изменений. Надо учитывать при этом и транспортные расходы. Одно дело стоимость инспектирования в центральной России и совсем другое — на Камчатке.

Должно сертифицироваться юридическое лицо по видам деятельности, но не его подразделения. Например, на Камчатке отдельно сертифицируются приписные аэропорты, не являющиеся юридическими лицами, не имеющие всех структур, которыми располагает базовый аэропорт. Да они им и не нужны при интенсивности перевозок: один-два полета в неделю. Но кто-то сверху придумал и пролоббировал для приписных малых аэропортов такое же требование, как для юридического лица. Представляется целесообразным передать право сертификации, лицензирования и инспектирования вновь созданным территориальным органам гражданской авиации. Это позволит эксплуатационным авиапредприятиям сократить непроизводительные расходы.

Избыточной коммерциализации подверглась и система поддержания летной годности воздушных судов. Расходы по этой статье растут из года в год. В 2003 году они составляли 7,1 млн руб., в 2004 — 17,4, в 2005 — 21,4 млн руб. При этом, порядка 30% этих расходов при-



ных происшествий, наконец-то, заговорили о необходимости принципиальных структурных реформ в управлении отраслью. Но никаких радикальных структурных преобразований мы так и не увидели. Дальше незначительных кадровых перестановок дело не пошло.

К разряду проблем я бы отнес и сложившуюся систему сертификации и лицензирования авиапредприятий. Складывается впечатление, что эта система в ее ныне-



ходится на процедуры индивидуального продления ресурсов и календарных сроков службы самолетам, двигателям и агрегатам самолетов Як-40 и Ан-26. По нашему мнению, эта статья расходов может быть исключена полностью либо существенно снижена. На практике реализуется увеличение ресурса каждому отдельному воздушному судну с «шагом» до двух лет. Разработчик-монополист диктует свои цены за услуги, и оплата за каждый год продления срока службы Як-40 составляет 12 тыс. долл., Ан-26 — 14,5 тыс. долл. и 2,5–4,5 тыс. долл. за каждый двигатель Ан-25. Эти абсурдные правила нужно менять. Мы предлагаем на уровне Федерального агентства воздушного транспорта решить вопрос об установлении ресурсов и сроков службы самолетов Як-40 и Ан-26 в размерах, указанных в действующих «Рамочных соглашениях» по соответствующим наименованиям авиатехники. Такое решение уменьшит себестоимость летного часа без ущерба эксплуатационной надежности. Гарантией тому служат сертификаты соответствия. Мы неоднократно обращали внимание власть предержащих на парадоксальность ситуации с ремонтом Як-40. Мы сейчас тратим валюту на ремонт самолетов Як-40 в Минске, а их двигатели — в Запорожье и Ташкенте. Так что же, нельзя было за 16 лет организовать ремонт Як-40 на авиазаводе в Саратове? Или разработать для него более экономичные двигатели? Это незаменимый самолет для МВЛ, но его дальнейшая судьба и что заменит его, похоже, мало кого волнует наверху. Здесь спорно сделать нелицеприятный вывод о положении дел в нашей авиационной промышленности, целенаправленный развал которой идет параллельно с гражданской авиацией, но это уже тема отдельного разговора.

Все это лишь небольшая часть клубка проблем, хорошо видных отсюда, снизу, а не из высоких руководящих кабинетов, которые сдерживают развитие региональной авиации. Воздушный транспорт становится недоступным для подавляющей массы населения. Особенно остро это ощущается в отдаленных районах, где ему нет альтернативы.

Петропавловск-Камчатское авиапредприятие не является межрегиональным перевозчиком, оно только оказывает комплекс аэропортовых услуг авиакомпаниям, выполняющим полеты к нам и из нашего аэропорта. В

последние годы заметилась тенденция к росту объемов воздушных перевозок. Появилась возможность за счет собственных средств вести реконструкцию и ремонт наземных сооружений и оборудования, покрывать издержки принятых малых аэропортов за счет доходов базового аэропорта. Мы создали неплохую базу капитального ремонта, около 50 млн руб. в год вкладываем в ремонт объектов наземной инфраструктуры. За счет собственных средств произвели реконструкцию и ремонт аэровокзала, потратив на это круглую сумму — примерно два миллиона долларов. Отремонтировали профилакторий летного состава, цех бортирования, привели в порядок привокзальную площадь, организовали работу международного сектора.

С 1995 года мы работаем как международный аэропорт. Совместно с областной администрацией составлена целевая программа по воздушному транспорту, ведется ее финансирование примерно 20 млн руб. в год. Эти средства используются на поддержание в рабочем состоянии ВПП-2, бетонных покрытий перрона, на покрытие издержек по МВЛ. Часть вопросов удается решить с помощью привлечения частного капитала. Так, например, за счет частных инвестиций построен терминал для контейнерной обработки грузов, реконструирован склад ГСМ, приобретены два топливозаправщика ТЗ-40.

По моему убеждению, в аэропорту существуют благоприятные основы для развития рыночных отношений. Некоторые сферы аэропортовой деятельности следует передать коммерческим структурам. Конкурируя между собой, они будут предоставлять услуги авиакомпаниям и пассажирам. Наше видение перспектив воздушных перевозок в Камчатском крае (после состоявшегося объединения Корнского АО и Камчатской области) диктует необходимость создания региональной авиакомпании. Концентрация парка воздушных судов в одних руках и его формирование, исходя из реальных потребностей рынка, позволят искать новые пути развития воздушного транспорта, включая слияние с магистральными авиакомпаниями и создание финансовых схем управления. Конечная цель нашей деятельности — удовлетворение потребности населения Камчатского края в доступных и регулярных воздушных перевозках.

Командировка подошла к концу. Самолет лет курсом на Москву. Среди пассажиров выделялась группа туристов-горовольжников из Германии. С одним из них я разговорился. «Не первый год летаю на Камчатку. — говорит он. — И не перестаю восхищаться этой первозданной красотой, могучими заснеженными вулканами. У нас, в Европе, такого не увидишь. И вот что скажу вам — не цените вы эту землю, нет, не цените». Возразить мне было нечего. Иностранцы восхищаются, а мы рубим сук, на котором сидим.]



МС-21: РЕАЛЬНОСТЬ ИЛИ МИРАЖ?



Геннадий АРАЛОВ

ОКБ им. А.С. Яковлева в мае исполнилось 80 лет. Это солидный возраст. И вклад конструкторского бюро в развитие отечественной авиации за эти годы немалый. В ОКБ было создано свыше 200 типов и модификаций летательных аппаратов, более 100 поступило в серийное производство. Ассортимент самый разнообразный. Это учебно-тренировочный УТ-2, истребители Великой Отечественной войны Як-3, Як-7, Як-9, реактивные боевые машины Як-15, Як-25, Як-27Р, Як-28, самолеты вертикального взлета и посадки Як-36, Як-38 и Як-141, вертолет «летающий вагон» Як-24, массовые учебные самолеты Як-18, Як-52 и пассажирские лайнеры Як-40 и Як-42.

Особая страница в истории ОКБ — создание реактивного пассажирского самолета Як-40. Самолет принес на местные воздушные линии невиданные доселе комфорт и скорость магистральных лайнеров. Он был разможен более чем в 1000 экземплярах. Его экспортировали в 18 стран, в том числе в Италию и ФРГ. Это первый в мире реактивный самолет местных авиалиний и первый отечественный самолет, сертифицированный по западным нормам летной годности.

Серьезное успехом Як-40 ОКБ привлекло к разработке магистрального пассажирского лайнера — Як-42. Он поступил в эксплуатацию в 1980 году. В 1987 году был получен сертификат на его модификацию — самолет Як-42Д с максимальным взлетным весом 56500 кг и увеличенной дальностью полета до 2150 км. Он мог летать с аэродромов, расположенных на высоте 2000 метров.



Як-42Д поныне успешно эксплуатируется в странах СНГ, Китае, на Кубе. Мало кто знает, но в 1985 году ОКБ предложило модифицировать самолет в двух вариантах. Первый — с более мощными двигателями Д-436 и удлиненным фюзеляжем на 150 пассажиров. Второй — с усовершенствованным крылом и пассажироместимостью 150-168 человек. Предложенный Як-42 не уступал бы

лучшим модификациям Boeing 737. К сожалению, Boeing 737 и сейчас идет нарасхват, а оба варианта Як-42 так и не были реализованы.

В настоящее время ОКБ им. А.С. Яковлева совместно с АК им. С.В. Ильюшина работает над проектом ближнесреднемагистрального самолета МС-21. «К этому проекту нас подтолкнуло предстоящее списание самолетов Ту-154, на

которых держится большая часть пассажирских перевозок в стране», — говорит заместитель генерального директора ОКБ **Аркадий Гуртовой**.

МС-21 задуман как перспективный, высокоэффективный самолет, в котором будут применяться самые передовые технологии, материалы, двигатели, авионика. Разрабатывается несколько вариантов самолета с большой степенью унификации и комфортным шагом кресел 32 дюйма (813 мм).

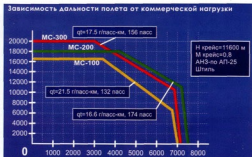
Предполагается, что МС-21 не только заменит Ту-154 и Як-42, но и составит конкуренцию его зарубежным аналогам — Boeing 737 и Airbus A320. Можно надеяться, что самолет выступит в роли системного интегратора, обеспечит российскую авиапромышленность заказами, а авиакомпаниям новой отечественной техникой.

По мнению экспертов, есть смысл вкладывать в проект деньги, если он обещает быть эффективнее последних разработок того же уровня, по крайней мере, на 10-15%. Этому критерию МС-21 вполне соответствует.

Самолет обойдет существующие аналоги по техническому совершенству, потребует меньше затрат на обслуживание при меньшей себестоимости перевозок. Среди конкурентных преимуществ будущего самолета — меньшая, примерно на 20% цена. В пилотской кабине лайне-

ра найдут место последние достижения микроэлектроники и компьютерных технологий. Информационно-управляющее поле будет построено по принципу «стеклянной кабины» — вся полетная информация разместится на широкоформатных цветных дисплеях 8 x 12 дюймов.

Главное условие реализации проекта — выбор экономичного двигателя. Это как раз уязвимая точка российского авиастроения, слабое место, из-за которого авиакомпаниям не спешат пересечь на отечественные самолеты. Размерность самолетов семейства МС-21 требует турбо-



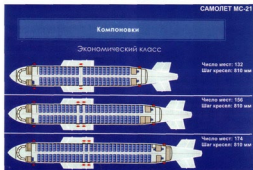
С самого начала разработки в проект заложены высокие требования эксплуатационной технологичности и эффективная система послепродажного сопровождения. В конструкции самолета будут внедрены последние достижения авиационной науки и технологии: цифровая электродистанционная система управления, широкое применение композиционных материалов, доля которых составит примерно 40%.

реактивных двигателей с высокой степенью двухтурбинности порядка 9-11 с максимальной тягой класса 11000-13 000 кгс.

С созданием МС-21 решится задача загрузки отечественных предприятий, научно-исследовательских институтов, будут заняты десятки тысяч рабочих мест. Самолет вошел в модельный ряд Объединенной авиастроительной корпорации. По словам президента ОАК Алексея ФЕДОРОВА, проект МС-21 станет основным локомотивом создания гражданского дивизиона и консолидации конструкторских ресурсов...

Как сообщили в Управлении авиационной промышленности Роспрома, МС-21 — действительно реальный проект, на его создание будут направлены максимальные усилия ОАК. Успех этого самолета определит будущее всего российского авиапрома.

Но сегодня проект находится еще в начальной стадии. Пока не определены окончательный облик и летно-технические характеристики самолета. Тем не менее, проект МС-21 включен в



продуктовый ряд OAK. Программа его создания, по предварительным оценкам, обойдется в два миллиарда долларов. Средства будут выделены государством, финансирование осуществит OAK.

Говорить, где он будет серийно выпускаться, пока преждевременно. Хотя ранее было заявлено о совместной работе над проектом ОКБ им. А.С. Яковлева и АК им. С.В. Ильюшина, ильюшинцы, по всей видимости, участия в разработке принимать не будут. Вопрос о сотрудничестве с EADS/Airbus находится в стадии проработки.

Есть ли шанс у проекта MC-21? В состоянии ли наша промышленность после 15 лет застоя создать такой самолет? Насколько MC-21 привлекателен для рынка? А может «заграница нам поможет»?

Вот мнение генерального директора ООО EADS Вадима ВЛАСОВА: — Европейский консорциум видит в российском авианорме партнера по

этому недостаточно. Недостаточные проценты может принести новый двигатель, но на его разработку уйдет лет пять, если не больше. На все раздумья и прикидки, выработку концепции нового самолета уйдет полтора-два года. А пока в так называемых «центрах компетенции» (инженерно-производственные комплек-

Boeing, ни Airbus в одиночку не под силу создать новый высокоэффективный магистральный самолет. У Boeing есть стратегический партнер — Япония, доля участия которой в проекте Boeing 787 составляет 30%. Вот и EADS надеется найти партнера в лице России. Нужны совместные исследования рынка, кон-

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КЛАСС



БИЗНЕС — КЛАСС



НАПРАВЛЕНИЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ САМОЛЕТА НА ЭТАПЕ ЭСКИЗНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Кабина самолета MC-21 с приборами комплекса ИКЭО-2005



риду проектов. Возможно сотрудничество и в разработке проекта MC-21, который задуман как самолет следующего поколения для замены Ту-154. Проектируемый самолет должен быть на 20% эффективнее последних моделей A320 и Boeing 737, иначе его разработка теряет смысл. Сейчас проект дает не более 15% улучшения,

сы, специализирующиеся на решении определенной технической проблемы) разрабатываются новые ключевые технологии. Во всяком случае, как полагают в EADS, у MC-21 должно быть композитное, так называемое «черное» крыло.

Есть еще одна причина, которая привела EADS в Россию. Сейчас ни

сультация, на которых предстоит выработать направления, где обе стороны будут двигаться вместе, а где порознь. Возможно сотрудничество с Airbus в проекте MC-21. Каково будет это сотрудничество, в каких формах будет вестись, во многом зависит от того, что сможет предложить российская авиационная промышленность.

Решение об участии Airbus в проекте создания пассажирского ближне-среднемагистрального самолета MC-21, который реализует корпорация «Иркут», будет принято в июне 2007 года. Президент «Иркута» Олег Демченко сообщил, что корпорация уже подготовила бизнес-план и авиaproект самолета. MC-21 планируется собирать на иркутском авиационном заводе. MC-21 будет создан в рамках OAK, предположительно самолет появится на рынке в 2014-2015 годах. В ближайшие 15-20 лет потребность мирового рынка в самолетах такого типа составит 10 тыс. единиц.]

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА 1 КВАРТАЛ 2007 Г.

Грузооборот (тыс. ткм) на внутренних воздушных линиях

| № п/п | Авиапредприятие | с 01.2006 по 03.2006 | Авиапредприятие | с 01.2007 по 03.2007 |
|-------|--|----------------------|--|----------------------|
| 1 | Аэрофлот – российские авиалинии | 20 485,4 | Аэрофлот – российские авиалинии | 27 349,2 |
| 2 | Сибирь | 14 662,0 | Сибирь | 15 179,3 |
| 3 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 14 201,6 | ТРАНСАЭРО | 11 678,3 |
| 4 | ТРАНСАЭРО | 12 713,1 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 11 106,4 |
| 5 | Красноярские авиалинии | 10 299,6 | Алроса | 8 231,1 |
| 6 | Алроса | 9 267,0 | Волга-Днепр | 6 818,9 |
| 7 | Владивосток Авиа | 5 615,1 | Красноярские авиалинии | 6 606,6 |
| 8 | Дальавиа | 4 934,5 | ГАЗПРОМАВИА | 6 352,9 |
| 9 | Авиастар-ТУ | *** | Владивосток Авиа | 5 975,7 |
| 10 | ТЕСИС | 4 118,3 | ЮТэйр | 5 954,8 |
| 11 | Русское небо | 3 406,6 | Дальавиа | 5 584,7 |
| 12 | ЮТэйр | 3 403,6 | АЭРОСТАРЗ | 4 367,0 |
| 13 | Новосибирское авиационное производственное объединение им.В.П. Чкалова | *** | Казанское авиационное производственное объединение им.С.П. Горбунова | *** |
| 14 | Россия | 3 281,0 | Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова | *** |
| 15 | Авиастар Эйр | *** | Русское небо | 3 587,8 |
| 16 | АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗОДУБОВОЙ В.С. | *** | Россия | 3 500,0 |
| 17 | Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России | 2 305,8 | Интавиа | *** |
| 18 | Уральские Авиалинии | 2 254,7 | АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗОДУБОВОЙ В.С. | *** |
| 19 | АЭРОСТАРЗ | 2 245,1 | ВИМ-АВИА | 2 162,2 |
| 20 | Казанское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова | *** | Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России | 2 088,1 |

Грузооборот (тыс. ткм) на международных воздушных линиях

| № п/п | Авиапредприятие | с 01.2006 по 03.2006 | Авиапредприятие | с 01.2007 по 03.2007 |
|-------|---------------------------------|----------------------|---|----------------------|
| 1 | Волга-Днепр | 190 047,6 | Волга-Днепр | 226 945,8 |
| 2 | Аэрофлот – российские авиалинии | 176 890,1 | Аэрофлот – российские авиалинии | 112 610,1 |
| 3 | Полет | 33 068,1 | Полет | 42 405,0 |
| 4 | Авиакон Цитотранс | *** | Аэрофлот – Карго | *** |
| 5 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 9 902,4 | ТЕСИС | 8 123,6 |
| 6 | Авиастар-ТУ | *** | Авиакон Цитотранс | *** |
| 7 | АВИАЛИНИИ 400 | *** | Авиастар-ТУ | *** |
| 8 | ТЕСИС | 4 587,4 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 6 940,3 |
| 9 | ТРАНСАЭРО | 3 422,5 | ТРАНСАЭРО | 5 486,4 |
| 10 | АВИАЛЬ-НВ | 2 166,8 | Абахан-Авиа | 3 369,9 |
| 11 | Русское небо | 2 047,9 | ГАЗПРОМАВИА | 2 138,2 |
| 12 | АЭРОСТАРЗ | 2 040,8 | Сибирь | 1 858,3 |
| 13 | АТРАН | 1 843,2 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 1 717,4 |
| 14 | Абахан-Авиа | 1 632,0 | АВИАЛИНИИ 400 | *** |
| 15 | 224 летный отряд | 1 453,8 | АВИАЛЬ-НВ | 1 439,4 |
| 16 | Сибирь | 1 387,3 | АЭРОСТАРЗ | 1 328,8 |
| 17 | Россия | 852,8 | Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие | *** |
| 18 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 743,2 | МЧС России | 1 225,1 |
| 19 | Уральские Авиалинии | 703,7 | АТРАН | 1 201,7 |
| 18 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 743,2 | Россия | 1 090,8 |
| 20 | Сахалинские авиатрассы | 500,7 | Производственное объединение | *** |

Примечание: данные по ФГУП «ГТК Россия» в 2006 г. указаны как сумма данных авиакомпаний ГТК «Россия» и «Пулков»
 *** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата

Что сможет авиационная общественность

Удастся ли переломить критическую ситуацию?

Игорь ВАСИЛЬЕВ

Образованная в марте этого года Коллегия авиационной общественности (КАО) собрала под девизом «Влияние через взаимопонимание» шесть ведущих отраслевых общественных и некоммерческих структур гражданской авиации и Межрегиональную общественную организацию содействия защите прав граждан «Гражданский контроль». К соглашению присоединились также Национальная ассоциация деловой авиации (НАДА) и Авиационный научно-технический информационный центр «Полет».

Первое заседание Коллегии было посвящено проблеме продвижения отечественных самолетов на авиационный рынок России. Как пояснил председатель КАО, президент Фонда «Партнер гражданской авиации», Заслуженный пилот СССР Олег Смирнов, выбор темы продиктован, с одной стороны, ситуацией, сложившейся в авиатресте, и той шумихой, которая поднята в некоторых СМИ вокруг надежности отечественных воздушных судов, а с другой — неосторожными заявлениями Минтранса России о предполагаемом снятии с эксплуатации самолета Ту-154.

«По существу, — считает Олег Михайлович, — этими заявлениями Минтранс выносит приговор основному российскому самолету, кото-

рый верой и правдой служил и еще может послужить стране».

Конечно, не от хорошей жизни авиационная общественность озабочена продлением жизненного цикла самолетов далеко не последнего поколения Ту-134 и Ту-154 (насчитывается около 270 единиц). Глава Минтранса Игорь Левитин пообещал вывести их из эксплуатации в течение пяти лет. Однако накопилось и много других неотложных вопросов.

Очерная дискуссия затронула, безусловно, волнующую, но основательно затасканную тему о судьбе отечественной гражданской авиации. Как правило, все эти «саммиты» проходят по сходящему сценарию: востальгия по временам, когда каждый четвертый гражданский самолет в мире был российского

производства, сожаление, что Россия утратила статус великой авиационной державы, и что спасу не стало от иномарок. Хорошим тоном при этом стало поругивать государство, которое сделало все возможное, чтобы угробить родимый авиатрест, и теперь гражданские самолеты выпускаются, увы, только поштучно...

Заседание коллегии выгодно отличалось сдержанным, взвешенным подходом к обсуждаемому вопросу. Представители СМИ стали полноправными участниками заседания. Это свидетельствовало о стремлении организаторов, ничего не затушевывая, представить реальную картину происходившего в российском авиационном цехе.

...Много критических замечаний было высказано по поводу проводи-

мой в стране налоговой и таможенной политики. Уже перевозчики-то ощутили ее в полной мере. Ведь чтобы авиакомпаниям неовладно было закупать за кордоном «боинги» и «эрбасы», государство кратно умно обложило их драконовскими пошлинами, сдвигая с перевозчиков вместе с НДС по 40 с лишним процентов от стоимости авиалайнера. Но и это не помогло — ввоз в Россию иномарок приобрел массовый характер.

«Запретительные пошлины и повышенные налоговые ставки на импортные самолеты, запчасти и комплектующие изделия — наилучший из возможных способов защиты наших производителей, — убежден представитель «Аэрофлота» **Владимир Андреев**. — Подобные меры ни в одной стране еще не приводили к желаемому результату».

Российские перевозчики не устали доказывать, что для успешной конкуренции они сами вправе выбирать парк, подходящий по экономической эффективности и требованиям рыночной конъюнктуры. При том, авиакомпании вовсе не отказываются приобретать отечественную технику и работать с российскими производителями и лизинговыми фирмами. Однако пока наш авиатранспорт не в состоянии удовлетворять потребности перевозчиков в новой конкурентоспособной технике. Да и далеко не во всех сегментах рынка отечественные аналоги могут составить конкуренцию западным самолетам по топливной эффективности, шумовым характеристикам и другим параметрам.

«Авиатранспорт России не сконцентрирован на решении стоящих перед ним задач, оторван от мировой авиационной промышленности и, по признанию его официальных представителей, абсолютно не способен обеспечить хотя бы минимальные потребности воздушного транспорта России ни сейчас, ни в ближай-

шем будущем». Такую убийственную характеристику дала Британская консалтинговая фирма Phoenix Project Management Ltd (PPM) нашей авиационной промышленности пару лет назад, хотя и сегодня суть ее осталась неизменной. Нельзя не признать, что быстрый рост пассажирских перевозок неминуемо приводит к нехватке провозных мощностей. Особенно если учесть, что большая доля перевозок приходится на самолеты еще советского производства, а международные нормы по шумам и эмиссии двигателей постоянно ужесточаются.

ЧТО СУЛИТ АВИАПРОМ?

Замначальника Управления авиационной промышленности Роспрома **Вячеслав Рыбаков** одну из главных целей определил однозначно и незамысловато: в российском небе в основном должны летать российские авиакомпании и на российских самолетах. Заранее соглашаясь с критикой авиатранспорта, на которую сегодня гораздо все, кому не лень, г-н Рыбаков в ответ позволил себе покривлять перевозчиков. По его мнению, главный недостаток в их работе — разобщенность. У единой авиакомпании было бы гораздо больше возможностей для развития, закупки техники, освоения новых технологических процессов, эксплуатации и т.д. А пока разобщенные активы перевозчиков тормозят развитие авиатранспортной индустрии. С подобным столкнулся и в авиатранспорте при создании ОАК сверхсложную задачу, — объединить активы всех производителей. При поддержке государства поставленные задачи могут быть в ближайшее время решены.

На нынешний год составлен план производства самолетов в рамках Объединенной авиационной корпорации. И этот план, по мнению г-на Рыбакова, внушает

определенный оптимизм. Если в прошлом году совместными усилиями выпущено 10-11 магистральных самолетов, то сегодня уже есть реальные заказы на 24 машины. У «Авиастара» — на Ту-154М (4 машины); у Ил-140 (4); у КАПО им. Горбунова — на Ту-214 (5); у ВАСО — на Ил-96-300 (2); у «Авиастара» — на Ту-204 (7); у ТАНТК им. Бериева — на Бе-200 (2). Определены типы самолетов и их выпуск по годам до 2015 года. На последнем совещании у первого вице-премьера Сергея Иванова рассматривались конкретные заказы и контракты на опшью авиакомпаний на 2008-2012 годы. Это: Ил-96 (15), Ту-204/Ту-214(84), Sukhoi SuperJet-100/Ту-334 (236), Ан-148 (96).

Что же касается того самого Ту-154, который министр транспорта пообещал через пять лет списать, то у представителя Роспрома иная, диаметрально противоположная, точка зрения. По словам г-на Рыбакова, этот самолет еще вполне может эксплуатироваться и в дальнейшем, конечно, при определенной технологической проработке и необходимых технических регламентах. Хотя по топливной эффективности — 31 г/масс.км — эта машина сильно уступает современному аналогу. Для сравнения: Ту-204-100 расходует топлива 19,4 г/масс.км.

Впервые в Федеральную целевую программу развития гражданской авиационной техники России включен раздел по созданию систем послепродажного обслуживания. С нынешнего года предусмотрено выделить на это 806 млн рублей из бюджетных средств. Примерно столько же будет получено из внебюджетных источников. Следовательно, на поддержание летной годности в этом году будет фактически потрачено 1 млрд 600 млн рублей.

В общем, Вячеслав Рыбаков пребывает в полной уверенности,

что уровень нашей новой авиатехники, которую ОАК вполне способен произвести, ни в чем не уступит зарубежной. Конечно, у нас пока нет самолетов, подобных A350 или Boeing 787, но ведь эти авиалайнеры еще только разрабатываются. Ну а если какой-то российской авиакомпания понадобится самолет такого класса, который наш авиапром не производит? В этом случае, пообещал г-н Рыбаков, и пошлины скорей всего будут снижены. Ну а уж что мы производим сами — то будьте любезны закупать в России.

СТРАСТИ ПО ИМПОРТУ

Однако представители авиакомпании, судя по их высказываниям, вовсе не разделяли оптимизм Ростпрома. Во-первых, создание ОАК, полагают они, — только предпосылка возрождения в стране гражданского самолетостроения. Но никто не гарантирует, что все благие пожелания будут реализованы. Во-вторых, продекларированные авиапромом темпы увеличения финансирования и производства отечественных самолетов, как отметил представитель авиакомпании «Сибирь» **Александр Видермут**, не в состоянии удовлетворить потребности даже одной «Сибири». Насторожило перевозчиков и то, что авиапром не предложил никакой позитивной программы на «переходный период», пока не будет налажено серийное производство отечественных самолетов. Ведь обновлять парк перевозчикам приходится уже сегодня. Наконец, не совсем понятно, как планы по дальнейшему производству Ту-154 согласуются с намерением министра транспорта за пятилетний период вывести эту модель из эксплуатации. Остался невыясненным и вопрос, почему не продлевается ресурс Ту-134, которому авиапром пока не готов предоставить полноценной замены. По мнению представителя АЭВТ **Алексея**

Медведева, сегодня на земле простанают около 20 машин, вполне пригодных к эксплуатации в течение нескольких лет, которые понадобятся ОАК для раскрутки производства отечественных аналогов.

Наверное, общее мнение выразил заместитель гендиректора по внешним связям авиакомпании «Трансаэро» **Дмитрий Столяров**. Он заявил, что российские компании хотят и будут закупать отечественную авиатехнику — этот вопрос даже не обсуждается. Ситуация такова, что перевозчики купят столько самолетов, сколько авиапром произведет. И это мнение представителя компании, которая эксплуатирует в основном лайнеры зарубежного производства, весьма симптоматично. Из той линейки самолетов, которую отобрала ОАК, ясно, что машин размерностью 100-150 кресел и свыше 300 мест Россия производить в обозримом будущем не будет. Их придется закупать за рубежом. Поэтому Коллегия следовало бы инициировать вопрос об освобождении от таможенных пошлин самолетов этого класса. В апреле «Трансаэро» получила первый из заказанных Ту-214, и только осенью, возможно, поступит второй. А компания при нынешнем состоянии рынка требует от 8 до 10 самолетов ежегодно. Где их брать?.

Дмитрий Столяров решительно не согласен, что существующие так называемые «возрастные» самолеты небезопасны. Да и не бывает старых самолетов — они либо соответствуют летной годности, либо нет. И вот о чем свидетельствует статистика. Налет в «Аэрофлоте» на один инцидент составляет свыше 5 тыс. часов, в «Трансаэро» — 4,5 тыс. часов. А в среднем по отрасли — 1560 часов. Если взять самолет новой генерации, например Ту-214, то этот показатель всего 880 часов.

Ходит слух, что власти планируют ограничить ввоз импортных

самолетов старше 15 лет, что никак не отвечает интересам российских перевозчиков. Но эти ограничения положение не спасут, и пользы нашему авиапрому не принесут. Большой вопрос — поставка запчастей и комплектующих. Достаточно сказать, что оснащение одного лайнера Ту-214 импортным современным бортовым комплексом, отвечающим всем европейским нормам, обошлось «Трансаэро» в 1 млн долл. только таможенных платежей. Кроме того, процесс таможенной «очистки» может затянуться на месяц. Впрочем, таможенный кодекс допускает и упрощенный порядок оформления, но установлен он лишь для скоропортящихся товаров — овощей и фруктов. А комплектующие уж никак не подходят под эту категорию. И вопрос никак не удается сдвинуть с мертвой точки. Может быть, хоть Коллегия поспособствует.

Президент МАРАП, руководитель авиакомпании «Северсталь» **Николай Ивановский** свои претензии адресовал авиапрому. Действительно, новые отечественные самолеты начинают появляться, но это затянется никак не меньше, чем на 3-5 лет. И перевозчики становятся перед дилеммой: либо продолжать летать на Ту-134 и Ту-154, пытаться заработать на новые самолеты, либо пересаживаться на иномарки. А это требует от авиакомпании перестройки всей инфраструктуры — системы технического обслуживания, подготовки летного и технического персонала и т.д. Это очень дорогое удовольствие. Кроме того, через пять лет полетов на подержанном «боннине» сложно будет переходить на новый SuperJet.

И еще одна проблема: самолеты, на которых продолжают летать наши авиакомпании, фактически брошены на произвол судьбы, с каждым годом все труднее поддерживать их летную годности. А после

неосторожных высказываний авиационных властей заводы могут вообще прекратить выпуск комплектующих для Ту-154. Поэтому необходимо на государственном уровне принять целостное решение о поддержке существующего самолетного парка. И ни в коем случае не повышать цены на комплектующие. Сейчас прейскуранты цен вылизывают, по меньшей мере, недоумение. Цены, по мнению г-на Иваноского, лишены экономической составляющей и просто взяты с потолка. Так, цена на тормозные колодки за три года выросла в 10 раз. Короче говоря, авиапрому надо основательно подумать над тем, как поддержать самолетный парк авиаперевозчиков в переходный период.

Представитель МАКА, один из главных расследователей летных происшествий в стране **Владимир Кофман** выразил уверенность, что

поднять престиж отечественной гражданской авиации можно, лишь объединив усилия эксплуатантов, авиапрома и государства. К сожалению, посетовал он, нередко можно встретить в печати, да и в заголовках политиков, безответственные высказывания о том, что российские авиакомпания используют самолеты, которые иначе как «воздушным хламом» или «летающими гробами» не назовешь. А что на самом деле? Два года назад был проведен анализ безопасности отечественного самолетного парка, сравнение его с зарубежными самолетами. Выяснилось, что показатели безопасности полетов на машинах различного класса — а статистика бралась более чем за 30 лет эксплуатации — у российских перевозчиков ничуть не хуже, чем у зарубежных коллег. Жаль только, что доклад, вызвавший на Западе под-

линный фурор, в России остался почти незамеченным. Почему, когда чиновник заявляет, что Ту-154 осталось жить пять лет, никто из авиапрома не возражает ему: да как это может быть?! Ведь этот самолет налетал 20 млн часов, имеет показатели не хуже зарубежных аналогов, а его собираются раньше срока отправить в утиль. С выводом, сделанным Владимиром Кофманом, можно лишь согласиться: мы отвыкли жить в позитиве.

Закрывая заседание Коллегии, Олег Смирнов отметил, что состоялся откровенный, временами резкий, но деловой, профессиональный разговор, отчетливо проявилась реальная картина состояния гражданской авиации России. Принята «программа здравого смысла», выработаны рекомендации, которые будут направлены в адрес Правительства РФ.]

АВИАКОМПАНИЯ «**БАРКОЛ**» — ЗВОНИТЕ КРУГЛОСУТОЧНО

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



121351, г. Москва ул. Ярецевская, дом 8,
подъезд 2
тел/факс 149-06-37, 233-86-76, 141-52-04
e-mail: info@barkol.ru
http://www.barkol.ru
р/с 40702810403000000196
в ОАО КБ «Стройкредит» г. Москва
к/с 30101810500000000718
БИК 044585718
ОГРН 1027739762126
ИНН 7731246570
КПП 773101001
ОКОНХ 51300
ОКПО 45131610

МЫ ДОСТАВИМ ВАС В НУЖНОЕ ВАМ МЕСТО В НАЗНАЧЕННОЕ ВРЕМЯ!

В прошлом (майском) номере журнала был опубликован материал «Любую цену за прибыль, или подайте на человеческий фактор». В нем шла речь о том, что среди основных причин ухудшения безопасности полетов находится человеческий фактор. Одна из его составляющих — падение престижности летной работы, отсутствие во многих авиакомпаниях достойной зарплаты и нищенская пенсия. Проблема сложная и многогранная, корни ее уходят еще к началу 90-х годов прошлого века, когда, разрушив в отрасли социальные гарантии, рыночные отношения не создали новых. Вот мнение заслуженного работника транспорта РФ, генерального директора Учебно-тренировочного центра №22 гражданской авиации Ивана Махарова.

Ни зарплаты, ни пенсии

В авиации я всю жизнь. Мечтал о ней с детства, готовился к трудностям профессии. Да что говорить, просто бредил небом. В училище, оказавшись среди своих сверстников, таких же мальчишек, из юношеской романтики сразу окуная в атмосферу строжайшей дисциплины, ответственности, профессиональных традиций. Учеба была главным в жизни курсантов, но оставалось время и на занятия спортом, и на подготовку вечеров художественной самодеятельности. Мы жили на всем готовом, ни в чем не нуждались. Была бесплатная форменная одежда, хорошее питание. А уж об организации учебного процесса и говорить нечего. Нас учили самые опытные преподаватели и пилоты-инструкторы, великолепно владевшие и техникой пилотирования, и методикой обучения. Но главное, что хорошо запомнилось с тех юношеских лет. — все мы твердо были уверены в своей будущей судьбе. Знали, что государство обеспечит нас не только работой и хорошей зарплатой, но и достойной пенсией после ухода с летной работы.

Согласен, заработок тот, конечно же, нельзя было сравнить с деньгами, которые получали наши коллеги из зарубежных авиакомпаний. Да и, как теперь понимаю, «эксплуатировался» наш летный состав в те годы гораздо интенсивнее, чем за рубежом. Мало было летчиков старше пятидесяти. Пятидесят пять — единицы. После шестидесяти пилотов с действующим свидетельством можно было на пальцах одной руки пересчитать. При максимальной в стране пенсии 132 рубля, летчик, уходя «на землю», имел 180, заслуженный пилот — 250 рублей. По тому времени это было весьма неплохо. Работа была достаточно жесткая, но вполне приемлемая схема — летное училище, интенсивная работа, обеспеченная старость.

Говорю об этом с горечью, глядя на день сегодняшний. Вот поступает парень в летное училище. По опыту знаю, как не просто выживают сегодня учебные заведения отрасли. Полное государственное обеспечение для курсантов чаще всего лишь декларируется, даже на питание курсанту отпускается всего-то пятьдесят руб-

лей в сутки. Можно на такие деньги досыта накормить молодого здорового парня? Смешно. Конечно, родители помогают, но ведь не у всех есть на то возможность.

Выпускается молодой специалист с минимальным налетом часов, а где совершать летную подготовку дальше? Хорошо еще, что удалось сохранить учебные центры региональных управлений, их богатейший опыт в переподготовке летного состава и методики обучения. Хотя, сказать честно, выживать им год от года становится все труднее.

Есть и другая проблема. Раньше каждый выпускник летного училища получал распределение в авиационный полк, где ему создавали все условия для профессионального роста, обеспечивали жильем. А теперь он ищет работу сам, что сделать очень непросто.

В последние годы, когда появилось множество небольших авиакомпаний, фактор безопасности полетов оказался несколько размытым. И не только оттого, что за штурвалами самолетов оказались недоученные, с малым опытом и слабой летной дисциплиной пилоты. На первое место вышла экономическая составляющая — прибыль любой ценой. Едва ли не нормой стали полеты с перегрузками, пренебрежение требованиями нормативных документов.

Экипаж порой стоит перед дилеммой: или вылететь со сверхнормативной загрузкой ради прибыли своего хозяина, либо оказаться безработным.

Считаю правильным внедрение в отрасль минимальных социальных стандартов, причем не только для летного состава, но и для специалистов всех наземных служб. Ведь безопасность полетов в гражданской авиации зависит от каждого «интрока» авиатранспортного процесса. Но начинать надо с летного состава, введение для которого тарифной сетки оплаты труда давно назрело. А социальные льготы и компенсации? Страховка, например, необходимость прохождения пилотом реабилитационного, санаторного лечения, льготный проезд и т.д. Все это давно пора вводить по полной программе, все будет играть на самом святом в авиации — безопасности полетов!

«...Наконец-то был принят Закон «О транспортной безопасности», в котором так нуждалась наша отрасль». Так написала в обращении к читателям редакция журнала «Гражданская авиация», публикуя в мартовском (третьем) номере за этот год текст нового закона. И просила прислать комментарии к нему, обещая опубликовать любую точку зрения, «лишь бы она способствовала безопасной работе воздушного транспорта». Грех не откликнуться на такой призыв. Посылаю мнение сразу двух читателей, одного из которых условно назовем конформистом (К), а второго — пессимистом (П).

Наконец-то, но не совсем то...

К: Закон более чем актуален. Череда авиакатастроф последнего времени не оставляет сомнения — отрасль тяжело больна и нуждается уже не в терапевтическом лечении, а в хирургическом вмешательстве. Принятый закон я воспринимаю как один из инструментов такого вмешательства.

П: Не могу с тобой согласиться. Если ты имеешь в виду падение Ту-154 под Довещком, катастрофу А310 в аэропорту Иркутска, трагедию с Ту-134 «ЮТэйр» и с вертолетом Ми-8Т «Газпромавиа», то риск повторения подобных катастроф этот закон ни на йоту не уменьшил. Судя по доступной СМИ информации, у каждой из них был свой набор причин, но была и одна общая, объединяющая их. «Вдруг» выяснилось, что наши пилоты недостаточно подготовлены не только к действиям в нестандартных ситуациях, но и к распознаванию их. Во всех этих случаях и сами пилоты, и их пассажиры в той или иной степени оказались заложниками порочной практики подготовки летного состава. И так же «вдруг» пришло понимание, что практика эта — прямое следствие развала той испытанной временем системы государственного контроля и управления отраслью, которая существовала до ликвидации в конце 1991 г. Министерства гражданской авиации СССР.

К: В чем-то ты прав, но! Закон четко определил транспортную безопасность как «*состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства*», а актом незаконного вмешательства назвал «*противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, наносящее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий*». Равные такой определенности не было. Допуск недостаточно подготовленных пилотов к штурвалу самолета, вертолета теперь можно трактовать как противоправное действие (бездействие) тех, кто ответствен за это, и наказывать виновных.

П: О какой определенности ты говоришь? Чтобы отнести то или иное действие (бездействие) к проти-

воправному, его нужно узаконить. То есть привести перечень таких действий в законе (случай закона прямого действия) либо утвердить их в подзаконных нормативных актах. Потребуется также внесение недостающих статей в УК РФ и КоАП РФ. Так, как регулируется, например, безопасное движение автотранспорта. Есть утвержденные правительством Правила дорожного движения (ПДД) и есть статьи в упомянутых кодексах, предусматривающие наказание за их нарушение.

В гражданской авиации оперируют двумя понятиями безопасности: авиационная безопасность (АБ) и безопасность полетов (БП). За каждую из них отвечает разный круг лиц. Процитированные тобой определения из статьи 1 закона относятся к понятию авиационная безопасность. Взрывы в воздухе самолетов Ту-154 и Ту-134 в августе 2004 г., совершенные террористами-смертьями, стали возможны потому, что были нарушены отношения к АБ правила пропуски пассажиров в самолет. А вот упомянутые в начале нашего разговора катастрофы вызваны нарушением требований уже безопасности полетов, которая определяется как способность выполнения полетов без угрозы для жизни и здоровья всех находящихся на борту воздушного судна. Что же, для БП писать отдельный закон?

Отсутствие в законе перечня актов незаконного вмешательства, присущих разным видам транспорта (автомобильному, водному, воздушному, железнодорожному, морскому), и мер по их предупреждению предопределило его характер как закона абсолютно непрямого действия. Получилось что-то вроде методического пособия по организации работы по противодействию актам терроризма на транспорте.

К: Аналогичные ПДД правила, кодексы, уставы, наставления существуют для каждого вида транспорта, и понятия невозможность перечислить их в одном законе. Но почему не узаконить общие принципы построения таких нормативных актов? В законе есть прямая адресация на ответственного за разработку подобных документов (*федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной*

политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта), и на тех, кто обязан их выполнять (субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики — п. 3 ст. 12).

П: Стоит ли огорчаться ради этих адресатов? Чтобы записать, что «уровень безопасности — это степень защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства» (п. 13 ст. 1)? Ну определил, допустим, федеральный орган (интересно какой и как?) уровень безопасности или степени защищенности московского метро в 70%. Достаточно это или мало? А если мало, то за счет чего можно поднять его до 75% и с кого спрашивать за эти проценты?

К: Получить формализованную оценку этого уровня как раз несложно. Оценивает же IATA безопасность воздушного транспорта разных стран и регионов по коэффициенту частоты аварий (количество аварий на миллион вылетов). А в случае метро понятно и с кого спрашивать.

П: А мне непонятно. Понятие *уровень безопасности* в широком смысле этого слова определится столькими факторами, что свести ответственность за него к действию (бездействию) одного лица невозможно. Если, конечно, не окажется под рукой стрелочник. Не факт, что отвечать за эти проценты должен только руководитель московского метрополитена, потому что уровень безопасности в метро зависит, в том числе, и от уровня дотации из городского и федерального бюджетов.

К: С метро все-таки проще, но нас-то больше интересует воздушный транспорт.

П: В роли пассажира каждый хочет чувствовать себя в безопасности при пользовании любым видом транспорта, и каждый вправе рассчитывать на то, что новый закон укрепит в нас это чувство.

Опасности, исходящие от террористов, далеко не исчерпываются ими. С точки зрения интересов пассажиров к ним нужно добавлять опасности, вызванные неумелыми действиями операторов транспортных средств (пилотов, капитанов судов, железнодорожных машинистов, диспетчеров, тех же автомобилистов), неграмотными действиями собственников и управленцев транспортных компаний, техническим состоянием транспортных средств. В случае авиации — это те, кто отправляет в полет не отдохнувших пилотов, кто делает их зарплату зависимой от экономии топлива, кто дает добро на полет воздушного судна с перегрузкой. Наконец, опасности, исходящие от иррациональных действий органов государственного управления. Создание семи управляющих индексов для одного дитя (воздушного транспорта) — один из примеров такой иррациональности. А ведь кто только не пытался достучаться до самых высоких инстанций, вплоть до Президента, с пред-

ложениями о необходимости сосредоточить управление воздушным транспортом в руках одного государственного органа! Даже президент ИКАО высказался с критикой российской структуры управления отраслью, игнорирующей мировой опыт.

Все эти опасности обсуждаемый закон как бы проигнорировал, исключив их из понятия *транспортная безопасность* (см. п. 10 ст. 1). Не называясь же незаконным вмешательством ликвидацию Министерства гражданской авиации! По мне, так лучше было бы принять закон «О законодательном обеспечении работы транспорта», в котором перечислить минимум необходимых для его работы законодательных актов. Был бы он, и появилась бы возможность привлечь чиновников к ответственности за заматывание разработки новой редакции безнадежно устаревшего Воздушного кодекса, за отсутствие закона о малой авиации, за 10-летний саботаж принятия закона «Об аэропортах».

Так, отсутствие последнего сделало российские аэропорты беззащитными перед молохом стихийной, неконтролируемой застройки окружающей их территории. Эта застройка привела к фактическому закрытию московского аэропорта Быково, сделала опасным аэропорт в Иркутске (катастрофа А310), резко ограничила возможности для расширения аэропортов Внуково и Шереметьево, создает угрозу перспективе развития самого крупного в стране и самого перспективного в Московском регионе аэропорта Домодедово. Да несть числа этим примерам!

К: Ну уж если нельзя сказать ни одного доброго слова в адрес пусть несовершенно, но ведь федерального закона!

П: Отчего же? Богатую пищу для размышлений дают прописанные в статье 3 закона принципы обеспечения транспортной безопасности: *защитность, соблюдение баланса личности, общества и государства, их взаимная ответственность, непрерывность* и др. Я впечатлен продекларированным в законе принципом законности. Наконец-то стало ясно, что обеспечивать безопасность на транспорте «по понятиям» нельзя — это незаконно. А вот с принципом непрерывности не все ясно: о чем это? О том, что в организации работы по защите от террористов не должно быть «месячников по борьбе с терактами», по аналогии с проводимыми ГАИ «месячниками по безопасности движения»? Если так, то надо бы дополнить список принципов еще одним — *адекватность угрозе*. Не могут же силовики постоянно пребывать в состоянии высшего напряжения. Вроде того, что случился недавно в Москве после получения от зарубежных коллег информации о возможных терактах на транспорте.

К: Всем ясно, что транспорт не может быть абсолютно безопасным, и любой шанс, любое телодвижение в сто-

рону повышения уровня его безопасности во благо. Поэтому давай по существу. Как ты оцениваешь закон в целом?

П: Оценку закону даст жизнь. Улучшит он состояние безопасности на транспорте — значит, закон нужен, полезен; не улучшает — значит, не просто бесполезен, а вреден. Попробуй прочитать закон под таким углом зрения: что изменится с его появлением? Что, шахиды всех мастей будут теперь, как черт от ладана, шарахаться от транспортных средств или у ФСБ разаякают руки в работе по их выявлению? Или, может быть, до появления этого закона нельзя было отказать в приеме на работу лицам с непогашенной или неснятой судимостью, с психическими отклонениями, алкоголикам и наркоманам?

К: А почему ты говоришь о возможной вредности его?

П: Мне неизвестно, с какой целью он писался. Если для того, чтобы выполнить ведомственный план по законотворческой деятельности, то, вроде бы, не вредно попрактиковаться в законописательстве. Но это кажущаяся безвредность. Пугает то, что много светлых, без сомнения, голов безучастно пропустили этот закон через себя, не воспользовались своими полномочиями

по его отбраковке. Тут и профильные комитеты Госдумы и Совета Федерации, и аппарат президентской администрации. А это уже признак нездоровья всего механизма нашей государственной машины. Реализованная попытка заставить ее работать хлюпкую, бессодержательно — это из категории опасностей гораздо более высокого порядка, чем атаки террористов.

И еще: а ну как другие отраслевика — энергетики, горняки, металлурги, в порыве решности к транспортникам начнут штамповать свои отраслевые законы по борьбе с терроризмом и лоббировать их в Госдуме! Тут ведь и до паралича в работе этого органа недалеко.

К: Что предлагаешь?

П: Инициаторам, вышедшим в Госдуму с законодательной инициативой, с этим законом выйти в Думу еще с одной инициативой — по его отъему. Не ошибается тот, кто ничего не делает, а за такой мужественный шаг никто их не только не осудит, скорее больше зауважает.]

Разговор подслушал Владислав КАТЧАН из комитета «Баланс интересов».

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

Delta



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС®
СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT
15 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

С НАМИ ВЫ СМОЖЕТЕ

...ПРЕОДОЛЕТЬ ПРОСТРАНСТВО,

...ПУТЕШЕСТВУЯ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ.

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БИЛЕТЫ ПО РОССИИ И СНГ.

...ЗАМЕДЛИТЬ ВРЕМЯ,

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

...ЛЕТАТЬ,

...ЛУЧШИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ РОССИИ И МИРА.

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...В КОМФОРТАБЕЛЬНЫХ ГОСТИНИЦАХ ЛЮБОЙ ТОЧКИ ЗЕМНОГО ШАРА.

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

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

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

ВСЕ ЭТО И МНОГОЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

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

М.ХРОПОТКИНСКАЯ
тел.742-76-06

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

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

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

реклама

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU

Галопом по Европам — далее везде

Игорь ГРИГОРЬЕВ

Один из лидеров международной индустрии экспресс-перевозок грузов, посылок и документов компания TNT EXPRESS ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ПРОДОЛЖАЕТ НАРАЩИВАТЬ СВОЕ ПРИСУТВИЕ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ. КАК ОБЪЯВИЛ НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ ПО РОССИИ Харро ван Граафеланд, товарооборот ВНУТРИРОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВЫРОС НА 35%. В 2006 ГОДУ ОБРАБОТАНО 3,5 МЛН ГРУЗОВ И КОРРЕСПОНДЕНЦИИ, ЧИСЛО КЛИЕНТОВ УВЕЛИЧИЛОСЬ ПОЧТИ ВДВОЕ.

Ставка на регионы

Значительный рост объема перевозок сделал целесообразным введение собственной регулярной авиалинии по маршруту Каунас—Санкт-Петербург—Каунас. Прямое авиасообщение позволило сократить транзитное время доставки экспресс-грузов и увеличить время для сортировки и таможенного оформления. Кроме того, собственный рейс позволяет обеспечить большую безопасность перевозимых грузов. Напомним, что TNT стала первой в России компанией, получившей сертификат по международному стандарту безопасности IATA.

Как и в предыдущие годы, TNT продолжает свою целенаправленную политику регионального развития. Директор отделения регионального развития компании в России Инна Одарич привела следующие цифры: в минувшем году товарооборот регионального бизнеса в России увеличился на 68%, сегодня — это уже 75%. Тогда как общий рост товарооборота всей компании составил 35%. К региональным центрам в Екатеринбурге, Новосибирске, Самаре, Нижнем Новгороде добавились отделения в Иркутске, Калининграде и Владивостоке.

Открытие прямых авиарейсов, соединяющих не только Москву с регионами, но и регионы непосредственно с европейской авиасетью TNT, дала возможность значительно сокращать сроки доставки. Так,

авиалиния, открытая между Екатеринбург и Франкфуртом-на-Майне, позволила существенно сократить эти сроки для клиентов всего Урала. Между Москвой и регионами введены десять новых рейсов в города Поволжья, Уральского и Сибирского регионов. Еще быстрее выполняются перевозки в Новгородскую, Псковскую области и Карелию. Теперь значительная часть перевозимого компанией груза попадает к заказчикам на 1-2 дня раньше, чем прежде. А обслуживает фирма в России более чем 5,5 тыс. городов и населенных пунктов. В планах TNT распространить «сферы влияния» на южные регионы — Краснодар, Ростов-на-Дону — а также на Хабаровск и Красноярск.

Из досье «ГА»

Экспресс-перевозки — особый вид услуг по срочной (обычно за 24 часа или двое суток) доставке мелких упаковок «от двери до двери», введенный в практику американскими экспедиторами в начале 70-х годов. Он быстро превратился в самостоятельный вид бизнеса в связи с огромным спросом и сравнительно за короткий срок приобрел международный характер. Под влиянием перемен на мировом рынке транспортно-экспедиторских услуг стали расширяться и традиционные функции воздушных перевозчиков, аэропортов, таможи. Таким образом, возникла новая

отрасль, не только приносящая специализированным компаниям большие доходы, но и требующая от них больших капиталовложений в обеспечение и развитие мировых сетей при относительно невысоком уровне ставок.

В конце 90-х срочную доставку грузов стали практиковать и ряд крупных авиакомпаний мира. Новая тенденция воспринималась как защитная мера, направленная против экспансии компаний, специализирующихся на срочной доставке почтовых сообщений, таких как FedEx или UPS, которые постоянно увеличивали объемы перевозимых грузов. Поэтому компании, предоставляющие комплексные услуги, надеялись урвать долю рынка у экспресс-перевозчиков.

Серьезный спад в экономике в свое время сильно повлиял на всю структуру грузоперевозок, заставила все чаще прибегать к услугам срочной международной доставки грузов. Однако введение более жестких мер по обеспечению безопасности вынуждает специализированные компании отказаться от транспортировки грузов на борту пассажирских самолетов. Тем самым преимущество получили компании, имеющие специальные грузовые самолеты для экспресс-перевозок.

Рынок экспресс-перевозок в России стал развиваться значительно позже, чем в Европе и США, — в конце 80-х — начале 90-х годов. В Россию стали поступать срочные

отправления различных клиентов, которые были вовлечены в мировую торговлю. В то время этим монополично занимался «Союзвнештранс». Но постепенно с увеличением количества отправлений интерес к этому виду бизнеса стал расти и к этому рынку потянулись многие фирмы.

Так называемая «большая четверка» — TNT, DHL, FedEx и UPS — вышла на российский рынок примерно в одно и то же время — сначала через представительства, а затем через своих юридических лиц, за исключением FedEx, которая до сих пор действует в России через агентов. Серьезным испытанием для индустрии экспресс-перевозок в России стал 1998 год, когда разразился дефолт.

По мнению экспертов, российский рынок экспресс-перевозок очень перспективный: его темпы роста по разным оценкам составляют 30-40%. Объем российского рынка — примерно 250-300 млн долл (по другим оценкам — 300-500 млн долл). В настоящее время конкуренция на российском рынке очень жесткая — по отдельным направлениям лидирует DHL, по другим — TNT, по третьем — UPS. Сегодня говорить о том, что на этом рынке есть ярко выраженный

лидер, не представляется возможным. К сожалению, данных независимого исследования о долях каждой компании, оперирующей на российском рынке экспресс-доставки, по нашим сведениям, нет, а исследования каждого игрока сильно разнятся и грешат тенденциозностью.

Последние годы характеризуются все большим интересом к этой индустрии как со стороны госструктур, так и со стороны крупных российских холдингов. К примеру, Минсвязи создало курьерскую компанию СПСР на базе «Спецсвязи». В концепции почтовой реформы экспресс-услуги (EMS) определены как одно из наиболее приоритетных и наиболее прибыльных направлений развития, а «Базовый элемент» приобрел сразу три российских курьерских компании — «Руско», «Поли Экспресс» и «Эльф-91».

«Тихий бизон» пришел к двору

Учитывая специфику экспресс-доставки, TNT первоочередное внимание уделяет своему самолетному парку. Авиаперевозки выполняет подразделение TNT Airways, которое базируется в Льеже и располагает солидным самолетным парком, состоящим из 46 самолетов, — из

них 27 собственных, самых различных моделей.

С прошлого года компания приступила к значительной модернизации и пополнению своего и без того немалого самолетного парка. Достаточно сказать, что добавились два Boeing 747-400ERF, в отличие от старого Boeing 747-300ERF с повышенной грузоподъемностью берет на борт почти 112 т. По этому маршруту «грузовик» летает ежедневно, и его загрузка не бывает ниже 96%. Грузы самые разнообразные в палетах и контейнерах.

Как известно, многие мировые производители переносят в Китай свои предприятия, продукцию которых TNT доставляет в свой грузовой хаб в Льеже, а оттуда — в ключевые пункты назначения Европы и всего мира. Работы для этих тяжеловесов хватает, и не исключено, что компания закупит еще несколько машин этой модели.

В 2002 году парк TNT пополнился первым самолетом Ту-204С, зафрахтованным у лизинговой компании Sirocco Aerospace International, обладающей эксклюзивными правами на маркетинг этих самолетов, оснащенных двигателями Rolls-Royce RB211-535E4B и БРЭО амери-

| Тип самолета | Собств. | Лизинг | Чартер | Всего | Грузоподъем. (кг) |
|--------------------------------|-----------|-----------|----------|-----------|-------------------|
| Boeing 747-400ERF | - | 2 | - | 2 | 111,900 |
| Airbus A300-200F | 5 | - | - | 5 | 37,400 |
| Airbus A300-100F | 1 | 1 | - | 2 | 37,400 |
| Boeing 757-200PCF | - | 3 | - | 3 | 26,100 |
| Tupolev Tu-204-120C | - | 2 | - | 1 | 22,200 |
| Boeing B737-300SF | - | 7 | - | 7 | 14,600 |
| Boeing B737-300QC | - | 2 | 1 | 3 | 12,300 |
| Lockheed Electra L188A | - | 1 | - | 1 | 11,300 |
| British Aerospace BAe146-300QT | 8 | - | - | 8 | 10,600 |
| British Aerospace BAe146-200QT | 11 | - | - | 11 | 9,500 |
| British Aerospace BAe146-200QC | 2 | - | - | 2 | 8,70 |
| Всего | 27 | 18 | 1 | 46 | |

канской компании Honeywell. На борт самолет берет до 27 т груза и полностью соответствует нормам Главы 4 по шумам и эмиссии двигателей. Не зря же этот самолет в Европе окрестили «тихим бизоном». В том же году корпоративную форму TNT примерила и вторая машина этой модели. В общем, российские самолеты с успехом заменили устаревшие В 727, которые уже не проходили по ужесточившимся в Европе шумовым характеристикам.

Что касается летного состава, то к уже работающим 248 пилотам за последнее время добавилось еще около сотни летчиков. Столь существенное расширение авиатранспортной службы безусловно свидетельствует о планах по дальнейшей экспансии TNT по всему миру. Система подготовки молодых пилотов хорошо отлажена. После прохождения полного курса обучения они садятся за штурвал ВАе 146-200QT — небольшого четырехдвигательного турбореактивного самолета с полезной нагрузкой 11,8-12,5 т, летающего на расстоянии до 3000 км. Новобранцы проходят обучение в школе TNT Airways, которая имеет соответствующую лицензию на обучение пилотов TRKO и оснащена всеми необходимыми тренажерами и другим учебным оборудованием.

По словам управляющего директора компании Ники Терзакиса, TNT Airways проводит последовательную политику пополнения и карьерного роста летного состава. Поскольку подготовка пилотов — дело сложное и весьма дорогое, то компания стремится найти разумный баланс между более опытными пилотами и молодыми. И судя по бесперебойному экспресс-перевозкам, это вполне удается.

Что снится под реву реактивных двигателей?

Пополняя свой парк новыми самолетами, TNT в первую очередь

приходится позаботиться о том, чтобы по шумам они удовлетворяли требованиям 4-й Главы ICAO и — самое главное — не слишком бы досаждали жителям города Льежа и окрестностей. Добропорядочные буржуа, как им и положено, больше всего на свете дорожат дарованным конституцией покоем, а ночной сон для них — святыня, покушение на которую приравнивается к уголовному преступлению. Что ж тут удивляться, если круглосуточно функционирующий авиационный терминал TNT в Льеже стал поистине головной болью как для мирных обывателей, так и для руководства компании.

Специализированный европейский экспресс-центр в Льежском аэропорту был открыт в апреле 1998 года. На Льеж выбор пал, разумеется, отнюдь не случайно — этот город Валлонии очень удачно расположен внутри авиатранспортного «треугольника» Амстердам-Париж-Франкфурт-на-Майне и к тому же — максимум в четырех часах езды по главным автомагистралям Европы. Впрочем, аэропорт в Льеже существовал и прежде, однако для того, чтобы создать здесь специализированный хаб для сортировки и экспресс-отправлений, пришлось вложить свыше 70 млн долл. Ведь помимо технологических терминалов по сортировке почтовых отправок различного вида, упакованных в специальные авиационные контейнеры «иглу», льежский центр оснастили новейшим авионавигационным оборудованием, позволяющим принимать тяжелые грузовые самолеты в ночное время и при неблагоприятных погодных условиях.

Здесь две ВПП: основная (3287 x 45 м), оснащенная системой посадки по 3-й категории, и запасная полоса длиной 2500 м. Компания инвестировала значительные средства в устройство дополнительных стоек, установку дополнительных средств авионавигации VOR/DME,

строительство контрольно-диспетчерского пункта, установку новой системы дальней и ближней радионавигации, компьютеризированной системы световой разметки для условий ограниченной видимости на ВПП, рулевых дорожках и стойках. Аварийно-спасательная система была присвоена 7-й категории ICAO. Кроме того, аэропорт теперь имеет строгую систему контроля за качеством авиационного топлива, полностью соответствующую нормам IATA.

Следует заметить, что первоначально проект этого центра был поддержан местными жителями и муниципальными властями, заинтересованными, поистине, в развитии Валлонии и привлечении международных инвестиций. Не подозревая поначалу, чем конкретно обернется для их пасторального края столь шумное соседство...

С точки зрения экологии было очень важно, что аэропорт расположен вдали от густонаселенных районов. Образованный в Льеже Фонд защиты окружающей среды постоянно следит за тем, чтобы вредные последствия от деятельности аэропорта были бы минимальными, в частности, чтобы местные жители не слишком страдали от шума взлетающих самолетов. А фактор этот крайне важен, поскольку хаб действует круглосуточно в течение шести дней в неделю, принимая около 36 бортов за ночь. К тому же сюда ежедневно съезжаются более 130 грузовиков, которым, как видно, уже мало места в автодорожном центре территории в Арихеме (Нидерланды), что в двух часах езды от Льежа. Остается добавить, что основной фронт работ здесь разворачивается в 23.00, и активность курьерских перевозчиков постепенно снижается лишь к шести утра, а «пиковое время» (1.20-2.30) приходится akurat на просмотр самых сладких снов — и это не считая дополнительных пиковых периодов с 00.30 до 02.30 и с 03.30 до 04.30

часы — то можно почувствовать легкий бредолагам. Правда, аэропорт расположен в 13 км от самого города, но положение это не спасает, и кому понравится, что у тебя над головой летают неугомонные самолеты, пусть даже со срочным грузом. И то, что ночные труженики соответствуют уровню шума, дозволенного 4-й Главой ICAO, служат, согласитесь, малым утешением.

Так вот, терпели-терпели люди, а потом, вынув затычки из нагретых за ночь ушей, встали за руки и дружно отправились за правдой в Апелляционный суд Льежа — искать защиту от «воздушных извощников». Дескать, молчи нет терпеть, пусть либо закрывают свой порт или уж в крайнем случае летают только днем.

Ну а суд, хотя совсем даже не Басманный, рассудил, что народ не прав — TNT не нарушала никаких правил и норм. И вообще

предпринимает все возможные меры для снижения воздействия ночных полетов на окружающую среду. При этом правила выполнения полетов соблюдаются и допустимый уровень шума самолета не превышает. Суд пришел к выводу, что ночные полеты неизбежны и являются «составной частью современной экономики». Пришлось, правда, признать, что ночные вояжи обранных в оранжевую униформу самолетов TNT доставляют некоторое беспокойство местным жителям. Однако тот вклад, который компания вносит в развитие экономики региона полностью компенсирует возможные неудобства от такого соседства. И естественно речи о том, чтобы аэропорт закрыть и устроить там какой-нибудь Диснейленд, даже не возникало. Да и кто откажется на подобный вандализм, если в его развитие компания уже инвестировала 58 млн долл.

а в ближайшее время намерена вложить еще 20 миллионов в расширение его мощностей по сортировке грузов.

Харро ван Грааффейланд, отвечая на мой вопрос о том, удалось ли «утихомирить» претензии местных жителей к соседству с бесполойным сортировочным центром TNT, ответил, что ни в нынешнем году, ни в прошлом никаких особых проблем не возникало. Это свидетельствует о том, что свое обещание максимально щадить уши местных жителей компания выполняет. Разумеется, некоторое неудобство имеется, и с этим особенно не поспоришь. Но, с другой стороны, экспресс-центр вносит существенный вклад в экономику региона и дает рабочие места. Иначе говоря, достигнуто компромиссное соглашение стороны — ведь они заинтересованы в бесперебойной работе льежского хаба TNT Express.]

Электронная база данных основных нормативно-методических документов по аэропортовой деятельности ГА РФ



Центральная нормативно-методическая библиотека по ПЛГ ВС на базе компьютерных технологий сообщает о выходе **ПЕРВОГО** выпуска Базы данных **“АЭРОПОРТЫ”**.

База создана на основании письма ГСГА от 11.03.2003 №17.1-141ГА, рекомендована Управлением аэропортовой деятельности Росавиации 26.10.2006 №6.2-763, Перечень включенных документов согласован с ФАВТ 18.09.2006. Более **600** факсимильных электронных копий актуальных документов, **21 000** стр. с возможностью полнотекстового поиска. Будут выходить обновления.

По вопросам подписки обращайтесь по адресу: Москва, 125933, ГСП-3, Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 1, к. 171 тел. +7 (495) 155-67-27, факс +7 (495) 155-68-49, e-mail: avia-media@civilavia.ru, <http://Lib.Avia-Media.Ru>

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



Карточки хранения или альтернативный ТЗК?

Игорь РАСЧУЕВ

В РАБОТЕ ТРЕТЬЕЙ ЕЖЕГОДНОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ИНФРАСТРУКТУРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ АЭРОПОРТОВ, АВИАКОМПАНИЙ, ГОСУДАРСТВ, ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ, СЕРВИСНЫХ КОМПАНИЙ, ФИНАНСОВЫХ КРУГОВ. ОРГАНИЗАТОРОМ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСТУПИЛ ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ «АВИАТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ» ПРИ УЧАСТИИ ФОНДА «ПАРТНЕР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ», СПОНСОРАМИ СТАЛИ ТОРГОВЫЙ ДОМ ТОВАР И КОМПАНИЯ ЕСОПРОГ. ОДНА ИЗ СЕССИЙ КОНФЕРЕНЦИИ БЫЛА ПОСВЯЩЕНА ДЕМОНОПОЛИЗАЦИИ ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНЫХ УСЛУГ.

То, что в кратчайшие сроки необходимо начать кардинальную реорганизацию сектора авиатоплива, сегодня споров не вызывает, пожалуй, ни у кого.

Важнейшая проблема — галопирующий рост цен на авиатопливо. Цены уже превосходили все мыслимые пределы. Правительство разводит руками, ссылаясь на законодательство, запрещающее возможность госрегулирования и фиксации цен на ГСМ, поскольку керосин не является продукцией

естественных монополий. И неудивительно, что обсуждение взаимодействия компаний инфраструктуры гражданской авиации вызвали неподдельный интерес участников конференции и оживленную дискуссию.

По мнению гендиректора Торгового дома «Топливное Обеспечение Аэропортов» Евгения Островского, развитие конкуренции на рынке топливозаправочных услуг — необходимое условие модернизации инфраструктуры авиатопливно-обеспечения ГА.

ТЗК практически единственный продавец на розничном рынке авиаГСМ, то есть монополист аэропорту. Именно ТЗК определяют стоимость заправки «в крыло», и единственным ограничением при определении цены на топливо является платежеспособность авиакомпаний.

Евгений Островский напомнил представителям аэропортового бизнеса о том, что и ТОВАП, и другие топливозаправочные комплексы живут за счет авиаперевозок и, понятно, заинтересованы в жизнеспособности перевозчиков.

— В целях развития конкуренции на розничном рынке авиатоплива — считает Евгений Островский, — необходимо поставить ТЗК в условия, при которых он не сможет отказать в предоставлении карточки хранения всем желающим получить ее квалифицированным операторам или авиакомпаниям. Добиться этого можно введением соответствующих норм в

Евгений Островский (справа) напомнил представителям аэропортового бизнеса о том, что и ТОВАП, и другие топливозаправочные компании живут за счет авиаперевозок



федеральные авиационные правила, регламентирующие авиатопливное обеспечение, правила сертификации ТЗК или принятием общего закона о конкуренции. Это приведет к повальному обесцениванию обоснованных конкурентных цен на топливо для авиакомпаний и переориентирует интересы руководства ТЗК на получение доходов от топливозаправочного сервиса, а не от перепродажи топлива.

Разумеется, предлагаемые изменения в организационно-коммерческой деятельности ни в коем случае не должны привести к снижению доходов ТЗК. Для этого надо предоставлять карточки хранения по цене марки, которая сегодня закладывается при перепродаже керосина. Объемы заправок при этом уж точно не уменьшатся, а скорее, даже возрастут. ТЗК не придется заниматься поисками оборотных средств, исчезнут коммерческие риски.

Такой подход к демополицизации рынка топливозаправочных услуг самым тесным образом коррелируется с мировым опытом. Что касается позиции в этом вопросе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), стратегическим партнером которой является ТД ТООП, то Ассоциация считает, что любой поставщик авиатоплива или авиакомпания, отвечающие требованиям безопасности, качества и надежности, должны иметь право выхода на рынок авиатопливного обеспечения. Цена на топливо должна отражать тенденции рынка и формироваться на основе прозрачной, международно-признанной формулы.

Есть и другая концепция модернизации топливообеспечения — строительство альтернативных ТЗК. Горячим приверженцем этого направления выступает «Аэрофлотс Групп».

Гендиректор «Аэрофлотс Групп» Владимир Спиридонов уверен, что именно путь, выбранный его компанией, — верный и полно-



стью отвечает потребностям российских перевозчиков. И не только сегодня, но и на перспективу.

Но не следует забывать, что воплощение идеи, уже много лет без устали пропагандируемой «Аэрофлотс», потребует весьма значительных инвестиций. Это вряд ли целесообразно при существующих избыточных емкостях. Ведь сегодня и существующие мощности, построенные еще при советской власти, не загружены и функционируют с четырехкратным избытком. Объемы авиаперевозок после развала Союза значительно снизились, а инфраструктура ТЗК, хоть и изрядно обветшала, но осталась прежней. И потому вкладывать дополнительно десятки миллионов долларов в строительство еще и альтернативных ТЗК представляется не до конца продуманной затеей.

С одной стороны, полагает Владимир Спиридонов, рентабельность ТЗК довольно значительная, но, с другой, поставляемая продукция носит весьма специфический характер. Судите, дескать, сами: в Европе ТЗК в среднем ежемесячно осуществляет заправку примерно 2-3 тыс. тонн керосина, а комплекс обслуживают не более десяти человек. У нас же по сертификационным требованиям такой же объем заправок должны осуществлять 30-40 сотрудников. Правда, эти нормативы уходят своими корнями в 60-70-е годы, но все еще действуют. В целом же, эта сфера вполне рентабельна. А идея альтернативных комплексов родилась из-за того, что во многих аэропортах цены на топливо стали неудержимо подниматься и сегодня превышают все мыслимые пределы. И поэтому, считает Владимир Спиридонов, альтернативные ТЗК позволят держать планку рентабельности и для перевозчиков на более-менее приемлемом уровне. Другими словами, альтернативные ТЗК обеспечивают авиакомпаниям для работы благоприятные рыноч-

ные условия. К примеру, в Иркутске, где действуют конкурирующие структуры ТЗК, авиакомпания за пять лет реально сэкономила около 60 млн долл. на снижении цен на топливообеспечение. И в то же время «Аэрофлот», и его конкуренты также неплохо заработали и даже смогли заняться обвалением основных фондов, в частности, закупили современные топливозаправщики, соответствующие стандартам IATA.



Возражая своему оппоненту, Евгений Островский заметил, что, по его мнению, у предлагаемой модели есть, по крайней мере, один серьезный недостаток. Строительство железнодорожной ветки со станцией, оснащенной специальной инфраструктурой, или прокладывание трубопровода, по которому топливо будет поступать в аэропорт, обойдется очень недешево. И вряд ли это будет аэропорту по карману. Но следует понимать, что альтернативные ТЗК и карточки хранения — два разных вида бизнеса, и объединять их не следует. Остается добавить, что под «альтернативными» ТЗК зачастую разумеют нечто мало напоминающее полноценный топливозаправочный комплекс. Воплощение в жизнь грандиозной идеи, как правило, ограничивается подписанием договора аренды емкостей, установкой пункта налива и покупкой топливозаправщиков. «Забывая» при этом, что придется создавать и соответствующую инфраструктуру, которая должна обеспечивать безопасность. И



заодно подумать о том, какими путями доставлять авиаГСМ в ТЗК. Здесь требуется недюжинный предпринимательский фанатизм, не говоря уже, понятное дело, о средствах, которые еще надо изумудриться изыскать...

Это понимают в глубине души и большинство руководителей топливозаправочных комплексов и служб авиаГСМ аэропортов, но многие ведь готовы обожествлять даже собственное заблуждение, если оно их кормит.]

Цена на топливо должна отражать тенденции рынка и формироваться на основе прозрачной, международно-признанной формулы — таково мнение большинства участников конференции



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА 1 КВАРТАЛ 2007 Г.

| Перевезено пассажиров (чел.) Всего | | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------------------|----------------------|
| № ав | Авиапредприятие | с 01.2006 по 03.2006 | Авиапредприятие | с 01.2007 по 03.2007 |
| 1 | Аэрофлот – российские авиалинии | 1381840 | Аэрофлот – российские авиалинии | 1706615 |
| 2 | Сибирь | 835493 | Сибирь | 905915 |
| 3 | Россия | 469257 | ТРАНСАЭРО | 549608 |
| 4 | ЮТэйр | 421395 | ЮТэйр | 527228 |
| 5 | ТРАНСАЭРО | 366317 | Россия | 510491 |
| 6 | Красноярские авиалинии | 271256 | ВИМ-АВИА | 363802 |
| 7 | ВИМ-АВИА | 244518 | Красноярские авиалинии | 205503 |
| 8 | Аэрофлот-Норд | 173861 | Уральские Авиалинии | 198971 |
| 9 | Уральские Авиалинии | 153098 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 198879 |
| 10 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 133572 | Аэрофлот-Норд | 194976 |
| 11 | КД авиа | 119269 | Дальавиа | 135828 |
| 12 | АЭРОФЛОТ-ДОН | 119234 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 131211 |
| 13 | Дальавиа | 110342 | Владивосток Авиа | 125783 |
| 14 | Авиационные линии Кубани | 103567 | Татарстан | 122553 |
| 15 | КАВМИНВОДЫАВИА | 101174 | КД авиа | 120422 |
| 16 | Владивосток Авиа | 99142 | Авиационные линии Кубани | 116535 |
| 17 | Самара | 75873 | Оренбургские авиалинии | 108071 |
| 18 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 74596 | КАВМИНВОДЫАВИА | 104687 |
| 19 | ЯМАЛ | 69887 | АЭРОФЛОТ-ДОН | 102401 |
| 20 | Татарстан | 69578 | ГАЗПРОМАВИА | 81739 |

| Перевезено грузов и почты (тонн) Всего | | | | |
|--|---|----------------------|---|----------------------|
| № ав | Авиапредприятие | с 01.2006 по 03.2006 | Авиапредприятие | с 01.2007 по 03.2007 |
| 1 | Аэрофлот – российские авиалинии | 31 475,0 | Волга-Днепр | 38 084,8 |
| 2 | Волга-Днепр | 30 479,0 | Аэрофлот – российские авиалинии | 25 585,1 |
| 3 | Полет | 5 810,0 | Сибирь | 6 225,0 |
| 4 | Сибирь | 5 606,0 | Полет | 6 087,1 |
| 5 | Алроса | 3 408,9 | Аэрофлот-Кargo | *** |
| 6 | Красноярские авиалинии | 3 258,3 | ЮТэйр | 3 464,1 |
| 7 | ТРАНСАЭРО | 3 122,4 | ТРАНСАЭРО | 3 424,3 |
| 8 | Авиастар-ТУ | *** | Авиастар-ТУ | *** |
| 9 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 2 518,7 | Алроса | 2 903,2 |
| 10 | АВИАЛИНИИ 400 | *** | Красноярские авиалинии | 2 294,4 |
| 11 | АТЛАНТ-СОЮЗ | 2 408,3 | АЭРОСТАРЗ | 2 285,0 |
| 12 | ЮТэйр | 2 108,2 | ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ | 2 211,8 |
| 13 | Россия | 1 998,0 | Россия | 2 194,9 |
| 14 | ТЕСИС | 1 936,4 | Абакан-Авиа | 2 106,5 |
| 15 | Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова | *** | Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова | *** |
| 16 | Русское небо | 1 535,7 | ТЕСИС | 1 675,3 |
| 17 | Авиакон Цитотранс | *** | АТЛАНТ-СОЮЗ | 1 658,7 |
| 18 | Владивосток Авиа | 1 463,5 | Владивосток Авиа | 1 586,1 |
| 19 | Авиаст Эйр | *** | Дальавиа | 1 500,1 |
| 20 | АЭРОСТАРЗ | 1 427,0 | ГАЗПРОМАВИА | 1 409,1 |

Примечание: Данные по ФГУП «ГТК Россия» в 2006 г. указаны как сумма данных авиакомпаний ГТК «Россия» и «Пулково»

*** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Экспертная Палата

Признаны лучшими

Светлана ПОПОВА,
фото Валентина ГРЕБНЕВА



В номинации «За выдающиеся достижения в обеспечении безопасности полетов» laureатом стала авиакомпания «**Волга-Днепр**», у которой вот уже 10 лет не было никаких авиационных происшествий. Даже не суевозному человеку при этом хочется добавить «тьфу-тьфу» и постучать по дереву! Но «Волга-Днепр» верит своей оригинальной методике управления безопасностью полетов, собственному Положению о предотвращении авиационных происшествий при полетах на аэродромы повышенного риска. И, конечно же, постоянно работает над повышением квалификации летного состава и технического персонала.

При вручении почетной награды авиакомпания пожелала надежных крыльев: летать выше всех, быстрее всех и дальше всех. В ответном слове первый заместитель гене-

рального директора компании Сергей Дьячков сказал: «Пусть у всех нас, как и в нашей авиакомпании, в начале и конце дня звучит сообщение — «Авиационных происшествий не зафиксировано!».

Генерал-майор Александр Харчевский поднялся на сцену, высокий и стройный, сплошь в орденах и медалях. Награду «За выдающийся вклад в обеспечение безопасности полетов имени генерального конструктора М.П. Симонова» вручили **4-му Центру боевого применения и перечисвания летного состава ВВС имени В.П. Чкалова**. Центр славен тем, что последние 15 лет не имеет летных происшествий. Высокий уровень боевой готовности, совершенствование научно-исследовательской работы генерал Харчевский, начальник 4-го Центра, объяснял просто: «Служим Отечеству».

Распростертого крылья серебряного орла вручили «За героизм, мужество и находчивость» командиру авиационной эскадрильи 458 гвардейского истребительного авиационного полка ВВС, гвардии подполковнику **Андрею Дружинину**. Он благополучно посадил МиГ-31 с двумя горящими двигателями. Руководством по летной эксплуатации в таком случае экипажу предписывается покинуть боевую машину. Но самолет мог упасть на жилые дома, железную дорогу, газопровод. Поэтому Дружинин принял решение — сажать истребитель только на своем аэродроме и блестяще справился с этой труднейшей задачей.

Редактор отдела «Российской газеты» **Наталья Ячменникова** почти тридцать лет занимается авиационной журналистикой. Более сотни статей написано ею по

НЕСКАЗАННАЯ ЖАРА ОБРУШИЛАСЬ НА МОСКВУ. НО ОНА НЕ ПОМЕШАЛА ТРАДИЦИОННОМУ ВРУЧЕНИЮ ЕЖЕГОДНЫХ НАГРАД НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА «БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ». В ЭТОМ ГОДУ ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ ОТОБРАЛ ШЕСТЕРЫХ. САМЫМИ-САМЫМИ ПРИЗНАНЫ ДВА ПРЕДПРИЯТИЯ, ТРИ АВИАТОРА И ЖУРНАЛИСТ. ВЕРНЕЕ, ЖУРНАЛИСТКА.



самым актуальным вопросам развития гражданской авиации, в том числе и по безопасности полетов. Она стала лауреатом в номинации «Безопасность полетов — глазами журналиста». Было отмечено, что приз вручается не за количество страниц, а за честность, профессионализм и знание предмета. Неожиданностью для нее стало вручение вместе с призом и памятной медали Межгосударственного авиационного комитета «За заслуги в области гражданской авиации». В ответной речи Наталья Ячменникова подчеркнула, как важна для любого пишущего об авиации оценка его работы именно профессионалами. У самолетов есть система опознавания «свой-

чужой», так вот, если журналист стоит на этой сцене, — он свой.

«Когда в эфире слышен его голос, летчики могут чувствовать себя спокойно и уверенно». Так говорит о Марате Булатове, диспетчере первого класса Московского центра АУВД. Более 55 лет посвятил авиации Юрий Зайцев, заместитель начальника Управления организации и контроля особо важных полетов Федеральной авиационной службы России. Теперь **Марат Булатов и Юрий Зайцев** — почетные члены Партнерства «Безопасность полетов».

Все лауреаты были также награждены дипломами Всемирного фонда безопасности полетов (FSF).]



Этот день надолго запомнится и награжденным, и тем, кто вручал награды



Через Северный полюс в Америку

Анатолий ТРОШИН

В мае этого года в Выставочном зале «Тушино» открылась выставка «Москва сближает континенты. Ретроспектива выдающихся полетов XX века». Она посвящена 70-летию юбилею первых в мире беспосадочных полетов через Северный полюс в Америку, совершенных в июне-июле 1937 года экипажами Валерия Чкалова и Михаила Громова. В торжественной церемонии открытия выставки приняли участие известные полярники, ветераны военной и гражданской авиации, ученые, журналисты, дети, внуки и правнуки прославленных советских летчиков. Все выступавшие отдавали должное героизму и мужеству участников трансполярных полетов, хотя кое-кто не удержался от соблазна удивить собравшихся неизвестными широкой общественности «интригами», без которых якобы не обошлось при подготовке и выполнении тех исторических полетов.

Итак, раннее утро 18 июня 1937 года. Экипаж в составе командира Валерия Чкалова, второго пилота Георгия Байдюкова и штурмана Александра Белюкова на самолете АНТ-25 стартует с подмосковного аэродрома Шелково. Двадцатого июня, через 63 часа 25 минут труднейшего полета, он приземляется на американском военном аэродроме в Ванкувере (штат Вашингтон).

Памятная фотография самолета АНТ-25 с автографами С. Байдюкова, А. Белюкова, И. Чкалова, А. Витковского и американских летчиков-лидеров, сделанными над Северным полюсом на борту ИЛ-62М 18 июня 1975 г.



Этот полет могли бы не разрешить, не будь год назад его своеобразной генеральной репетиции — 56-часового беспосадочного полета по маршруту Москва-Земля Франца Иосифа-Камчатка-остров Удд, за который все три члена экипажа были удостоены звания Героя Советского Союза.

Экипаж Михаила Громова (второй пилот — Андрей Юмашев, штурман — Сергей Данилев) был вторым. Он вылетел из Москвы 12 июля 1937 года, почти через месяц после Чкалова, и, проведя в воздухе 62 часа 17 минут, 14 июля совершил посадку в Сан-Джасинто (штат Калифорния), установив два мировых рекорда дальности полета.

В связи с этим на церемонии в Тушино была озвучена главная «интрига». По словам одного из



выступавших генералов, вначале старты Чкалова и Громова намечались с интервалом в полчаса. Но Чкалов был в фаворе у «отца всех народов», как-то даже на брудершafft, говорит, с ним выпинал, а потому отдавать пальму первенства другому летчику, пусть даже не менее знаменитому, вождь не хотел. Ведь Громов, по утверждению генерала, мог запросто обогнать Чкалова. И вот, чтобы не допустить этого, мотор с его самолета переставили на машину сталинского любимца, и Громову пришлось задержаться с вылетом.

Версия, надо заметить, не очень нова и, как заявила дочь Чкалова — Валерия Валерьевна, совершенно беспочвенна. Изучив массу ранее засекреченных документов, она пришла совсем к другим выводам. Целью Громова было побить мировой рекорд дальности полета, а Чкалова — исследовать особенно-

сти маршрута через полюс и проверить надежность самолета в арктических условиях. Без опыта Чкалова, полученного в роли разведчика нового, Громов мог не установить рекорд дальности, а это было бы ударом по престижу страны. Потому и не выпустили одновременно два экипажа.

Об этом же и о других причинах задержки Громова в свое время писали и Георгий Байдуков, и начальник Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского, генерал-полковник авиации, летчик-космонавт СССР Владимир Ковалев, другие авторитетные авторы.

Кстати, в тридцать седьмом году никому, ни у нас в СССР, ни за рубежом, даже в голову не приходило противопоставлять друг другу великих летчиков нашей эпохи — Чкалова и Громова.

Вот что писала, например, английская газета «Ньюс-кроникл»: «Советский перелет из Москвы через Полюс в Калифорнию захватывает дух. По своей эффективности, храбрости и выдержке — это важнейшее достижение авиации. В год великих перелетов этот полет должен быть назван величайшим. Рекорд, который когда-то побилла Англия, а с 1933 года удерживала Франция, теперь перешел к Советскому Союзу. Советская победа тем более примечательна, что всего лишь несколько недель назад три других советских летчика совершили такой же перелет через Северный полюс в США».

А полпред Советского Союза в Америке Александр Троицкий, встречавший и провожавший домой оба наших экипажа, назвал их перелеты гордостью страны, которые приобрели вместе с тем громадное международное значение.

Никогда не было непонимания и между самими летчиками, хотя об этом тоже любят теперь поспрашивать. Несмотря на свою огромную попу-

лярность, Чкалов всегда считал Громова учителем и относился к нему очень уважительно. Так, отвечая на вопрос корреспондента газеты «Дейли геральд», где и у кого он учился, Валерий Павлович с профессиональной прямотой ответил:

— Да там же, где учились все наши ребята в давно прошедшие дни. Настоящей школой была гражданская война, революция, партии большевиков. Хорошая школа, смею вас уверить. А летному делу, запишите, я был обучен Михаилом Михайловичем Громовым, асом советских летчиков.

Остается только добавить: и откуда взялась у нас манера — ревновать, а то и просто-напросто чернить собственную историю? Неужели глоток свободы, которого мы так жаждали много лет, совсем затуманил наши мозги?

Как ни странно, но американцы относятся к памяти о перелетах Чкалова и Громова более деликатно и бережно, чем мы. Так, в городе Ванкувере уже более тридцати лет действует Чкаловский комитет. В 1975 году по его инициативе там торжественно был открыт монумент в честь перелета советских летчиков из Москвы через полюс в Америку. На гранитном диске, облицованном земной шар, возмывается пирамида из бетона — символический воздушный мост между двумя континентами. В центре пирамиды — барельеф с изображением самолета АНТ-25. На другой стороне — бронзовые доски с текстом:

«Блестящая победа советской авиации. Вчера, в 19 часов 30 минут по московскому времени самолет АНТ-25 совершил посадку на аэродром Боракс, близ Портленда (штат Вашингтон). Успешно завершил героический беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки».

«Правда», 21 июня, 1937 года».

«Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков впер-

вые в истории проложили воздушный путь из Европы в Америку через полюс».

«Известия», 21 июня 1937 года».

Мне довелось участвовать в открытии этого монумента. Делегацию из Москвы в Америку во главе с Георгием Байдуковым и Александром Беляковым доставлял экипаж межконтинентального Ил-62М под руководством Героя Социалистического Труда, заслуженного pilota СССР Александра Витковского. Полет проходил по историческому чкаловскому маршруту через Северный полюс, и занял, в отличие от своих знаменитых предшественников, всего-



навсего 9 часов 54 минуты.

Когда к перелету в Америку готовилась отважная чкаловская тройка, она подробно обсуждала, какие продукты и на сколько дней взять. Стоит ли захватить охотничьи ружья? Какую посуду признать наиболее подходящей? Постепенно все вещи разделились не на хорошие и плохие, а легкие и тяжелые. Лучшими признавались наиболее легкие...

Узнав о том, что общий запас продовольствия весит 115 килограммов, Чкалов категорически стал возражать:

— Куда, к черту, столько жратвы? Если сбросить 100 килограммов, мы залеем бензина на 300 километров пути...

Такую же бурную реакцию вызвала у него и экзотика на случай посадки во льдах, в которую входили надутая шелковая палатка с двойными стенками, меховые спальные мешки, лыжи, электрические фонари и другие необходимые вещи.

— Да как вы не понимаете, что садиться на вынужденную мы не собираемся, — упорствовал он.

В нашем рейсе таких проблем, конечно, не было. На борт Ил-62М загрузили все без ограничений, включая красную и черную икру, шампанское, чешское пиво, болгарскую клубнику. А для «стариков» — Байдукову было шестьдесят восемь, Белькову семьдесят семь лет — обо-

дился еще три американских летчика — Ярослав Костал, Джон Берки и Джон Керби, которые над территорией США должны были выполнять роль лидировщиков. Но их помощь практически не потребовалась. Все члены экипажа блестяще справились с заданием. Опять же, Ил-62М был оборудован самыми совершенными по тому времени средствами связи и навигации, да и полет проходил на высоте, о которой экипаж АНТ-25 мог только мечтать.

Не случайно, когда Валерия Чкалова спросили в Америке, что тот думает о возможности открыть через полюс регулярное воздушное сообщение, он ответил:

— Думаю, что это может быть при значительном увеличении высоты полета, скажем, до 9-10 километров, где нет ни облачности,

профессиональную оценку чкаловскому и нашей перелету, он ответил, почти не раздумывая:

— С моей точки зрения, полет Чкалова, как, впрочем, и Громова, — это подвиг и авантюра одновременно. Решиться на такой отчаянный шаг на одномоторном самолете могли только одержимые и, конечно же, бесстрашные фанаты.

Взять же обледенение. В тридцатые годы об атмосферных условиях в Центральном полярном бассейне было мало что достоверно известно. Предполагалось, что верхние слои облаков не превышают 3-5 километров. Исходя из этого, экипаж Чкалова взял на борт кислорода лишь на восемь часов. А на деле случилось с точностью до наоборот. Летчикам, чтобы выжить из грозящей обледенением облачности, приходилось подниматься как можно выше, а там без кислородных масок не обойтись.

Особенно трудно пришлось чкаловцам над Скалистыми горами в Северной Канаде. Их вершины достигали четырех километров, а



Самолет ИЛ-62М, совершивший перелет по чкаловскому маршруту

рудовали даже спальные каюты, где они могли отдохнуть. Рядом с каютами разместились своеобразный медпункт — подполковник медицинской службы с набором всего необходимого для экстренной помощи. Правда, она, к счастью, не понадобилась. И в полете, и в Америке, где мы провели страшно суматошную неделю, чкаловцы почти ни в чем не уступали молодым. А Георгий Байдуков за его энергичные контакты с прессой американцы даже окрестили «словоохотливый Байдуков».

На борту нашего самолета нахо-



ни обледенения и болтанки.

Самолет же АНТ-25, как показывал полет, смог подняться на высоту лишь не более 5700 метров. И это при том, что на некоторых участках пути облачность достигала почти 7000 метров. Поэтому лететь приходилось вслепую, в условиях жестокого обледенения, которое в любую секунду могло превратить самолет в неуправляемую груды металла.

Когда журналисты попросили Александра Витковского дать про-

Делегация МГА СССР В. Саморуков, А. Гридин и А. Трошин на торжествах в Ванкувере, июнь 1975 г.



У только что открытого монумента — Георгий Байдуков, Александр Бельков и сын Валерия Чкалова — Игорь Валериевич

запасы кислорода были уже на исходе. К тому же по курсу непроходимой стеной приближался мощный циклон. Чтобы уйти от него, вынуждены были срочно менять маршрут — пересекать Скалистые горы поперек и как можно быстрее выбираться к Тихому океану. Там уже можно было снизиться без

пост министра обороны.

В день нашего прилета в Ванкувер крупным форматом вышла местная газета «Колумбин». В передовой статье, озаглавленной по-русски «Ванкувер приветствует советских героев», она писала:

«Дело сделано. Монумент готов к открытию. Сегодня, тридцать восемь

аэродромным механиком, сберет половинку галеты, которую разломил для него и его коллеги Валерий Чкалов, Серожант Лори Торнер, вместе с другими своими товарищами охранявший АНТ-25, чтобы самолет не растащили на сувениры, предьявил подаренную ему тогда пачку советских папирос фабрики «Дукат». Даже открытка с клеймом московского завода оказалась в числе памятных сувениров, которые бережно хранились столько лет.

Надо сказать, американцы вообще слишком падали на сувениры. Дело доходило даже до оторванных в суматохе пуговиц, которые тут же оставались «на память». А в доме Маршалла у одного из наших зажавшихся журналистов ловко «умыкнули» блокнот с записями. Выручила лишь бутылка «рашен водки», иначе текст репортажа в московскую газету ему пришлось бы перезавать по памяти.

После завершения торжеств нас провезли по улице Чкалова. Ее открыли на день раньше монумента. В городе, наряду с улицами Линкольна, Эйзенхауэра, Маршалла, других известных американцев, появилась улица, носящая имя советского летчика. И это красноречивее всего говорило о признании американцами заслуг наших авиаторов.

А потом, как и в тридцать седьмом году, членов чкаловского экипажа принял президент США. Только теперь это был не знаменитый Рузвельт, а Дж. Форд. Выйдя на зеленую лужайку перед Белым Домом, он сказал:

— То, что сделали эти люди в тысяча девятьсот тридцать седьмом году, мы считаем событием века...

Не согласиться с такой оценкой, право, нельзя. И что замечательно — никаких намеков на «интригу» и какую-то особую «драматургию» тех выдающихся полетов, о чем для чего-то завели сомнительный разговор на выставке в Тушине.]

ШТУРМОВСКИЙ БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ

№ 025

риска врезаться в гору.

Громов сумел правильно оценить информацию чкаловского экипажа и захватил с собой значительно больше кислорода. Это позволило ему лететь, как правило, на прямую, и тем самым обеспечить наибольшую дальность полета.

Прибыв в Ванкувер, мы сразу же побывали в доме генерала Маршалла, который гостеприимно принял чкаловский экипаж. Старому служаке страшно повезло. В первую мировую войну он командовал дивизией, а тогда — в тридцать седьмом году, — прозябал в провинциальном гарнизоне в качестве его начальника.

— С вами я приобретаю популярность, — откровенно признался он советским летчикам, — а популярность в Америке бывает дороже денег...

Впоследствии Маршалл действительно сделал блестящую карьеру: в 1939 году его назначили начальником генерального штаба, затем он стал государственным секретарем США, а в 1950-1951 годах занимал

лет спустя, в Ванкувере создан мемориал, посвященный подвигу русских. Простые люди и бизнесмены нашего города гордятся этим. И это гордость не только нашего народа. Миллионы американцев могут объединиться на этом празднике с 250 миллионами советских людей». Да, маленький, уютный городок на берегу реки Колумбин ждал этого дня. Ради него многие местные жители даже выучили русские слова. Хорошо помню пожилую женщину, которая подходила к членам нашей делегации и, старательно выговаривая каждый слог, спрашивала: «Как поживаете?»

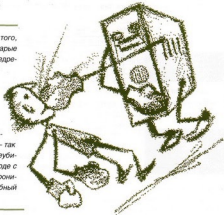
А что творилось вокруг Георгия Байдукова и Александра Белкова, которые были самыми почетными гостями на торжествах. Люди всех возрастов окружали их плотным кольцом. Кто-то протягивал букеты цветов, кто-то выкрикивал слова приветствий, кто-то спешил взять автограф...

Бывший пилот Вальтер Инсен показал пожелтевшую от времени фотографию — он и его стюардесса на фоне самолета АНТ-25. Для него это была одна из самых дорогих реликвий. А Роберт Лоу, работавший

Когда пилот не в ладах с компьютером

Перевод из журнала Aviation Safety World,
октябрь 2006 г.

Не раз авиаторы становились свидетелями того, как въевшиеся в плоть и кровь пилотов старые привычки становились тормозом на пути внедрения новых технических решений и приемов пилотирования. Выработавшиеся за годы прежней летной работы стереотипы срываются в самый ответственный момент, приводя к тяжелым последствиям. Известен случай, когда пилот, летавший долгое время на Ан-2, при переучивании все время забывал выпускать шасси на самолете Л-410, — так глубоко въелась практика полетов на Ан-2 с неубирающимися шасси. А что уж говорить о переходе с классической на кабину, насыщенную электронной и компьютерами. И вот еще один подобный пример.



14 октября 2004 г. грузовой самолет Boeing 747-200SF авиакомпании MK Airlines не смог набрать высоту во время взлета из Галифакса (Новая Шотландия, Канада) и столкнулся с возвышенностью неподалеку от конца взлетно-посадочной полосы (ВПП). Причиной происшествия явилось ошибочное использование экипажем неправильного взлетного веса самолета для расчета скорости взлета и величины тяги двигателей. Как отмечено в окончательном отчете по причинам и обстоятельствам катастрофы Канадского бюро по безопасности на транспорте (TSB), содействующим фактором происшествия стали усталость экипажа и темное время суток, что снизило способность пилотов верно оценить характеристики разбега самолета по ВПП. От удара самолет полностью разрушился и сгорел, все семь членов экипажа погибли.

По мнению экспертов, расследовавших происшествие, экипаж использовал в расчетах веса и центровки для взлета в Галифаксе данные от предыдущего полета. Как обычно, расчет велся на ноутбуке с помощью компьютерной программы компании «Бонинг» BLT (Boeing Laptor Tool), созданной для расчета центровки, взлетных и посадочных характеристик самолета Boeing 747. Расчетные скорости, полученные экипажем, были слы-

ком малы для того, чтобы Boeing 747 мог совершить безопасный взлет при реальном весе самолета. Экипаж, использовавший программу BLT, не осознавал, что расчет взлетных характеристик ведется для заниженного веса самолета. Еще одной ошибкой стало то, что он не использовал стандартные эксплуатационные процедуры проверки, которые наверняка выявили бы ошибку. «Авиакомпания не позаботилась создать курс обучения экипажей работе с BLT и очень плохо, что в этом конкретном случае пользователь не был хорошо знаком с этой программой», — говорится в отчете TSB. Эксперты пришли к заключению, что катастрофе содействовали два фактора:

- Накопившаяся усталость увеличила вероятность ошибки при выполнении расчетов взлетных характеристик самолета и снизила способность экипажа заметить ее.

- Усталость экипажа вместе с окружающей темнотой (старт самолета происходил в 03:54 по местному времени) привели к потере экипажем знания обстановки и потере контроля над ситуацией. В итоге экипаж осознал, что разбег идет неадекватно уже за точкой принятия решения, когда прервать его безопасно было уже поздно.

Катастрофа произошла в самом начале рейса в Сарagoсу

(Испания), третьего из серий четырех рейсов, выполнявшихся «тяжелым» или «усиленным» экипажем, состоящим из двух капитанов (командиров воздушного судна — КВС), второго пилота и двух бортинженеров. На борту также находились оператор загрузки и техник. Серия полетов началась 13 октября 2004 г. в Люксембурге, когда рейс 1601 начал выполняться в 15:56 скоординированного универсального времени (UTC) после 6-часовой задержки в аэропорт Бродли (штат Коннектикут, США). В Бродли, после 4,5-часовой стоянки для разгрузки и загрузки самолета и смены командира и бортинженера, рейс 1602 отправился в Галифакс 14 октября в 04:03 по UTC. После приземления в Галифаксе в 05:12 по UTC самолет был загружен дополнительным грузом. Два члена экипажа в период загрузки спали на пассажирских креслах.

В 06:53 по UTC экипаж начал разбег. В конце разбега, когда пилот взял штурвал на себя, передняя стойка шасси оторвалась от бетона и нос самолета поднялся, но хвостовая часть фюзеляжа ударилась о ВПП. Спустя несколько секунд удар повторился еще и еще раз. После этого самолет, так и не оторвавшись от ВПП, выкатился за ее пределы и бился о землю уже за пределами ВПП на протяжении 252 метра от ее кромки. Затем самолет как бы приподнялся над землей и пролетел 99 метров, пока снова не ударился хвостовой частью фюзеляжа о насыпь под антенну курсового радиомаяка. Удар был такой силы, что хвост самолета оторвался, а остальная его часть взвилась в воздух, пролетела 366 метров, грохнулась о землю и загорелась.

Бортовой речевой самописец во время пожара был уничтожен. Магнитный самописец режимов полета (МСРП) остался цел, что позволило сравнить характеристики взлета в Бродли и Галифаксе.

Командир воздушного судна имел лицензию пилота авиалиний и медицинский сертификат. Это был опытный пилот, за его плечами было 23 200 летных часов, из которых 4000 часов он провел за штурвалом Boeing 747. Он работал в MK Airlines с 1990 г. Опытный—то опытный, но в его летном мастерстве был один непростибельный изъян. Когда в 2000-м году авиакомпания ввела новые стандарты летных процедур и потребовала от всех пилотов Boeing 747 пройти дополнительное обучение, этот командир, как говорится в отчете, «показал некоторые затруднения в обращении с новыми стандартами», а спустя две недели все-таки исправился и закончил курс обучения без дальнейших трудностей. Однако анализ записей, проведенный экспертами, показал, что были примеры, когда пилоты-инспекторы рекомендовали ему более точно придерживаться новых стандартов летных процедур. Хотя, как говорится в отчете Канадского бюро по безопасности на транспорте, перед катастрофой он все же показал некоторое улучшение зна-

ний. Коллеги считали его компетентным, хорошим летчиком. «Тем не менее, — говорится далее в отчете, — работая с нутбуком и программой ВЛТ, командир не чувствовал себя достаточно уверенно и комфортно». Он предпочитал работать по-старинке, пользуясь для расчетов характеристика полета бумажными справочниками и таблицами. Второй пилот тоже имел лицензию пилота транспортной категории, налетал в общем 8537 часов, включая 245 часов в течение 90 дней перед катастрофой и был свободен от обязанностей в течение 17 часов перед вылетом 13 октября. «Он был компетентным пилотом и комфортно себя чувствовал в работе с персональным компьютером, — говорится в отчете. — Будучи единственным вторым пилотом во всей серии грузовых полетов, он должен был быть активным членом экипажа на этапах отправки воздушного судна, взлета, посадки и прибытия в аэропорт назначения».

Авиакомпания MK Airlines, имеющая сертификат воздушного перевозчика Республики Гана, начала грузовые перевозки с одного самолета Douglas DC-8. Офис компании располагается воле лондонского аэропорта Гэтвик. Дела у компании шли неплохо, и к моменту происшествия в ее парке начитывалось шесть DC-8 и шесть Boeing 747. Штат компании насчитывает 450 человек, но, как позже рассказали экспертам пилоты, в компании постоянно ощущалась нехватка членов летных экипажей, особенно для самолетов Boeing 747. В MK Airlines господствовала атмосфера единой семьи, которая выражалась в чувстве преданности и ответственности персонала перед компанией, ее процедурами и политикой. Менеджеры компании утверждали, что у них открытый подход к безопасности полетов и что они требовали от персонала высокого качества выполнения летных операций и выполнения требований программы безопасности полетов, которая является частью корпоративной культуры. Программа разрабатывалась медленно, шаг за шагом, и к моменту происшествия некоторые из компонентов, приведенные в Руководстве по летной эксплуатации (РЛЭ) авиакомпании, не нашли в ней полного отражения. Многие члены летных экипажей, выполняющие транспортную работу, проживали в Южной Африке иногда по несколько недель адали от своих семей. В условиях политической и социальной нестабильности в этих регионах всегда существовал риск причинения вреда или нападения на членов семей служащих, когда те находились в отъезде. Незадолго до происшествия КВС рейса 1602 обратилась к управляющему директору, в котором выражал беспокойство по поводу растущего числа пилотов, увольняющихся из авиакомпании, что ведет к нехватке летных экипажей, и предлагал ввести финансовую компенсацию пилотам за интенсификацию летного труда. В то же время управление по гражданской авиации Республики Гана снизило частоту летных инспекций MK Airlines, так

что число проведенных инспекций за последние два года снизилось ниже минимального потребного уровня, равного двадцати инспекциям. И это тоже явилось фактором, способствующим ослаблению требовательности к безопасности полетов.

Погибший «джамбо джет» был выпущен в 1980 г. в грузопассажирской конфигурации. В 1995 г. он был конвертирован в чисто грузовой вариант. За свой жизненный цикл он налетал 80 619 часов и совершил 16 368 посадок. Максимально допустимый взлетный вес самолета составлял 377 842 кг. Самолет вылетел из Бродли с взлетным весом 239 783 кг. В сводке о загрузке и центровке самолета рейса 1602, оставленной в Галифаксе, указано, что взлетный вес самолета при вылете увеличился больше чем на 100 тонн, до 350 698 кг, при этом центровка находилась в заданных пределах.

Обучение экипажей работе на новом технологическом оборудовании, таком как BLT, было проведено методом «самообучения и постижения собственным опытом» с использованием обучающих материалов, составленных по руководству разработчика. Руководство авиакомпании не удосужилось проверить уровень знаний экипажей и компетентно по использованию новых технологий. Технология BLT предусматривает заполнение карты, в которую пользователь должен внести веса пассажиров, грузов в грузовых отсеках, топлива. На основе этих данных компьютер рассчитывает взлетный вес и центровку самолета. Все изменения в весах заносятся в соответствующую графу главного диалогового экрана, без какого-либо извещения пользователя. По заключению экспертов, эта особенность объясняет, как могли появиться ошибочные взлетные характеристики.

В феврале 2004 г. экипажи самолетов Boeing 747 получили 46-страничную инструкцию, как работать с программой BLT для расчета характеристик полета. Одновременно пилот-инструктор авиакомпании по самолетам Boeing 747 попросил изучить эту информацию, «пока она не загружена в бортовые компьютеры». Некоторые экипажи получили информацию по использованию технологии BLT во время прохождения регулярной тренировки, но большинство так и не прошли формального обучения BLT. В марте 2004 г. летные экипажи получили двухстраничное уведомление (одна страница для пилотов, вторая – для операторов загрузки), в котором говорилось, что программное обеспечение BLT установлено во всех бортовых компьютерах и официально утверждено для расчета характеристик полета. В уведомлении содержалась просьба экипажам использовать прилагаемые процедуры для заполнения карт взлета воздушного судна. На второй страничке в обращении к операторам загрузки говорилось, что взлетный вес, указанный в центровочной ведомости, теперь заносится в блок запланированного взлетного веса. Но

этот комментарий не был включен в инструкцию для пилотов. Осталось неясным, читал ли погибший экипаж инструкцию по BLT полностью или ограничился только этими двумя страничками. По словам коллег, погибший командир чувствовал себя не очень уверенно, работая с BLT. Осталось неясным также, почему экипаж установил режим низкой степени сжатия двигателя (ERP) и заниженную скорость отрыва передней стойки шасси.

По всей вероятности, это произошло вот почему. Экипаж внес в компьютер данные по взлету в Галифаксе, непреднамеренно вписав в центровочную ведомость взлетный вес, который был при взлете в Бродли. Эта ошибка может быть объяснена особенностью компьютерной программы, которую не учел командир. В результате компьютер выдал, а экипаж использовал заниженные величины скоростей взлета и режима работы двигателей, которые не могли обеспечить нормальный взлет.

И, конечно же, сыграл свою роль фактор усталости экипажа. На момент происшествия экипаж находился на службе почти 19 часов, а оператор загрузки и того больше. Если бы экипаж завершил всю серию полетов, то, учитывая задержки рейсов в Люксембурге и Бродли, суммарное время нахождения на службе составило бы 30 часов. Записи полетов МК Airlines говорят о том, что 71% рейсов 1601/1602 планировались с находящимся экипажем на службе более 24 часов, хотя руководители авиакомпании и чиновники из Управления гражданской авиации Ганы заявили, что не знали об этом. Фактическое служебное время экипажей, выполнивших рейсы 1601/1602, составило 26,85 часа. Как показывают медицинские исследования, большинство людей начинают испытывать потребность во сне через 15-16 часов бодрствования, потребный период сна находится в пределах от 7,5 до 8,5 часов. У пилотов, не получивших нормального отдыха, наблюдается деградация профессиональных качеств. Усталость сопровождается забыванием или игнорированием летных процедур и проверок, ослабляет внимание и притупляет бдительность, провоцирует ошибки. Схемы чередования служебного времени и отдыха, применяемые в МК Airlines, привели к тому, что единственным второй пилот в услевском экипаже, был ответственным за все взлеты и посадки самолета, отдыхать ему было некогда. Коллеги погибшего экипажа говорили, что они обычно чувствовали усталость во время стоянки в Галифаксе и пытались там вздремнуть. Сон в полете членов экипажа входит в рядовую практику авиакомпании как средство снижения рисков, вызванных усталостью.

По окончании расследования, был принят ряд мер, направленных на предотвращение подобных случаев в будущем.]

Перевел Геннадий АРАТОВ

Полет на голос!

Незрячий пилот на сверхлегком самолете преодолел 21,7 тыс. километров, долетев от Лондона до Сиднея

Хочется летать... Будто только в небе можно реализовать тугу к воле, получить иллюзию отсутствия ограничений. Увы, свободный полет не всегда доступен даже молодым, здоровым и небедным. Но в мире нет ничего невозможного, есть только маловероятное. Видимо, так и считает британский пилот Майлс Хилтон-Барбер. Ему 58 лет и 25 из них он слеп, потерял зрение после болезни. Незрячий пилот на сверхлегком самолете Mainair Quick GT 450 преодолел 21,7 тыс. километров, долетев от Лондона до Сиднея. За 59 дней он пролетел через 21 страну. Конечно, самолет Майлса оборудован компьютерной голосовой навигационной техникой. Так

он ориентируется в пространстве. И на все время перелета рядом с Майлсом был его друг, зрячий пилот Ричард Мередит-Харди.

Несмотря на компьютерную и дружескую поддержку, для успешного приземления в Сиднее Майлсу пришлось изрядно потрудиться! Маршрут состоял из поэтапных перелетов. Для отдыха и дозаправки горячим незрячий пилот сажал самолет в странах Ближнего Востока, Средиземноморья и Азии. «Мы летели над тропическим штормом, казалось, что движемся сквозь водопад. А во время полета в снежной буре у меня костюм покрывали ледяной коркой. Это было опасно для жизни, но я совершенно счастлив», — делится Майлс.

Это уже не первое авантюрное приключение Майлса Хилтон-Барбера. В списке его побед покорение Южного полюса, 300-километровый марафон по Сахаре, восхождение на Эверест и Килиманджаро. В 2002 году 52-летний Майлс Хилтон-Барбер со товарищи путешествовал по стопам героев романа Жюль Верна «Вокруг света в 80 дней». Остается добавить, что Барбер отец троих детей, в прошлом пилот британских ВВС.

Цель воздушного путешествия вслепую — собрать 1 млн фунтов стерлингов (около 2 млн долларов) для благотворительной организации Seeing is Believing, которая борется со слепотой в развивающихся странах.]

ОТДЕЛ ПОДПИСКИ

Тел. (495) 612-5402 Факс: (495) 612-6062

E-mail: info@gravi.ru www.gravi.ru

Адрес редакции:

125167, Москва, Ленинградский пр-д, д. 44А, стр. 3

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

Стоимость 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. 612-5432. Факс: 612-6062. E-mail: tobyu@gravi.ru
Доставка за пределы РФ только почтой.

ДОСТАВКА ПОЧТОЙ

осуществляется ФГУП «Почта России» — заказной бандеролью. Ответственность за сроки проведения корпоративной (около 1-2 недели) и доставки на подписочку несет ФГУП «Почта России».



ИНТЕРЕСНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ЖУРНАЛ

Подписка по каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ» в любом отделении связи

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 за рабочий или домашний адрес в пределах МКАД

ПОДПИСНОЙ КУПОН НА ЖУРНАЛ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

№ по номеру Январь Февр. Март Апр. Май Июнь Июль Авг. Сент. Окт. Ноябрь Дек.

Ф.И.О. _____ Колонка для указания количества экземпляров каждого номера

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____ Доставка курьером _____

Авиашоу Матиаса Руста

Некоторые подробности скандального «рейса» Хельсинки–Красная площадь

Игорь ГРИГОРЬЕВ

20 лет назад, 28 мая 1987 года, пилот-любитель из Гамбурга Матиас Руст вероломно нарушил воздушное пространство Советского Союза, с восхитительной дерзостью и отвагой миновал разом несколько жмелюнов нашей хваленной системы ПВО, вознамерившись, вероятно, проверить ее эффективность, и с шиком приземлился в двух шагах от Красной площади.

Свершая затем рулежку, он неторопливо съехал с моста на Васильевский спуск, продефилировал на виду у разинувших рты миллионеров, поддразнил к храму Василия Блаженного и затормозил неподалеку от Спасской башни Кремля. Заглушив мотор, этот юный авиажестример, вероятно, не веря до конца, что цель достигнута, четверть часа просидел, приходя в себя, в кабине. И даже, как он впоследствии признавался, соображал, не стоит ли все же пододру-поддору уючить ноги. Но решил, что горячего на возвращение уже не хватит, да и шоу должно продолжаться.

И тогда в своем красном комбинезоне этот смешной очкарик, держа под мышкой мотоциклетный шлем, прыгнула на брусчатку и с широкой улыбкой... принялся раздавать автографы обступившей его толпе москвичей и гостей столицы. А тем и недомек было,

что довелось им стать очевидцами события, отголоски которого еще долго будут будоражить воображение любителей авантюриной литературы и сниться в кошмарных снах офицерам российской ПВО. Ну а если добавить, что свой воаж в Москву Руст блестяще осуществил в День пограничника, то вся эта трагикомическая история приобретает и вовсе какой-то мистический характер.

...Ярость генсека Михаила Горбачева была безмерной. Да и как иначе — ведь совсем недавно он горяча затеял перестройку в доставшемся ему разваливающемся на части Отечестве, старательно, как смог, усугубил его развал, еще даже не подозревая, что эта сомнительная затея завершится акурат в Беловежской Пуще. А тут еще совсем некстати «нанесен удар по политическому руководству страны, его авторитету». На заседании Политбюро Горбачев без обиняков заявил министру обороны Маршалу Советского Союза Соколову: «Сергей Леонидович, от такого позора я бы на вашем месте немедленно подал в отставку!»

Вытязнувшийся по стойке «смирно» заслуженный военачальник, начавший свою карьеру еще в 1938-м в боях на озере Хасан, прекрасно понимал, что его песенка спета. Он не посрамил офицерской чести и не унизился до оправданий, которых, впрочем, в той ситуации и быть не могло. «Можете считать, — сказал он в ответ, — что я только что подал». Прямота и честность маршала была оценена должным образом: при увольнении его наградили именовым оружием и включили в привилегированную группу генеральных инспекторов Минобороны. А к 90-летию министр обороны Сергей Иванов вручил ветерану орден «За заслуги перед Отечеством» II степени и преподнес маршальскую шапку.

Но все это, конечно, было слабым утешением для боевого маршала, карьеру которого так скандально погубил безвестный — естественно, до своего триумфального приземления на Большом Москворецком мосту — 19-летний мальчишка из местечка Ведель близ Гамбурга, которого, казалось, сам черт занес в возду-

Cessna 172 Skyhawk (Небесный ястреб)

| | |
|--------------------------------|-----------------------|
| Высота свалелета | 2,72 м |
| Длина | 8,28 м |
| Размах крыльев | 11 м |
| Запас топлива | 212 л |
| Вес в минимальной комплектации | 553 кг |
| Максимальная грузоподъемность | 380 кг |
| Оптимальный вес багажа | 54 кг |
| Высота полета до | 4100 м |
| Скорость полета | до 228 км/час |
| Дальность полета | до 1272 км (8,8 часа) |
| Цена нового свалелета | 164250 долларов. |

Сегодня в мире насчитывается 37 тыс. таких самолетов.





ное пространство СССР. Справедливости ради, заметим, что кроме Соколова со своих постов слетели еще два маршала — главнокомандующий ВВС Александр Ефимов и главнокомандующий ПВО Александр Колдунов, а всего анаприменомат Матнаса Руста стоял карьеры девяти генералам и 298 старшим офицерам.

И ведь что самое обидное: для своего визита в Первопрестольную этот юнец, твердивший на следствии, что прилетел с единственной целью — «привести Горбачеву и русскому народу привет из Финляндии», словно в насмешку, выбрал, самолетик Cessna 172 Skyhawk («Небесный ястреб»). Беззащитный, легкокрылый, похожий на стрекозу... Он, непонятно почему, оказался неуловимым даже для всевидящих радаров советской ПВО.

А ведь и в самом деле, история эта фантастическая, больше похожая на голливудский блокбастер, коллизия которого родилась в воспаленном воображении обурившегося марихуаной сценариста. Однако не будем спешить с выводами, тем более что жизнь, как известно, подбрасывает сюжеты куда как круче.

ХРОНИКА ПОЛЕТА МАТНАСА РУСТА 28 МАЯ 1987 г.

13.21. Руст взлетает с аэродрома Мальми под Хельсинки, указав в полетном листе пункт назначения — Стокгольм.

13.40. Связавшись с диспетчером УВД, Руст сообщает, что на борту все в порядке. Спустя несколько минут, оказавшись над морем, разворачивает самолет на 180 градусов и устремляется на юго-восток.

Диспетчер обращает внимание на внезапное изменение курса самолета и пытается связаться с ним по радио. Однако на посланные запросы тот не реагирует, а примерно в 30 км от Хельсинки его самолет вообще исчезает с экранов радаров. Как выяснилось позднее, Руст выключил все радиоприборы за исключением компаса. Озабочившись заткнувшимся молчанием, дис-

петчер оповещает пограничников, а те отправляют группу из двух катеров и вертолета в Финский залив на поиски. В районе поиска спасатели обнаруживают большое маслянистое пятно, приходит к неутешительным выводам и на помощь зовут водолазов. Впоследствии служба спасения Финляндии, напрасно несколько часов проискавшая следы бравого выпускника гамбургской авиашколы, предъявит ему счет на 120 тыс. долл.

Существует гипотеза о том, что бочку с маслом в воды Финского залива Руст сбросил для пушей интриги, однако сам он этот факт категорически отрицал.

14.20. Cessna 172 вторгается в воздушное пространство СССР на высоте 600 м в районе эстонского города Кохтла-Ярве, нарушив тем самым ст. 81 УК ЭССР.

14.48. Руста обнаруживает дежурная рота радиолокационного наблюдения Таллинской дивизии ПВО. Объекту присваивается боевой общесоюзный номер 8255 и код «чужой».

15.03. На перехват нарушителя с аэродрома ПВО «Тапа» поднимается истребитель-перехватчик МиГ-23 старшего лейтенанта Анатолия Пучина.

И тогда в своем красном комбинезоне этот смешной очкарик, держа под мышкой мотоциклетный шлем, прыгнул на брусчатку и с широкой улыбкой... принялся раздавать автографы обступившей его толпе москвичей и гостей столицы.

15.23. Дважды облетев нарушителя, пилот докладывает о том, что в разрыве облаков на высоте 600 м видит белый легкомоторный самолет типа Як-12 с голубой полосой вдоль фюзеляжа. Однако так и не получив никаких конкретных указаний — ему лишь предписывалось «вести визуальный поиск цели» — и израсходовав топливо, «МиГ» возвращается на базу. Летчик утверждает, что видел самолет, но вышние чины службы ПВО сомневаются, не исключая, что в переполохе виновна стая птиц.

Любопытно, что, по словам Руста, он ждал от пилота истребителя сигнала на посадку, хотя радиостанция на Cessna бездействовала. Он даже был готов эту команду выполнить, но ее так и не последовало. И Русту не оставалось ничего другого, как продолжать следовать тем же курсом 117 на высоте 600 м с крейсерской скоростью 220 км/ч.

16.30. Полет продолжается в районе озера Селигер. «Земля» цель то теряет, то снова находит. Сложности возникают из-за помех, запущенного с неизвестной целью зонда. На экранах радаров дежурной смены появляются шесть кучных неопознанных

целей, которые локакторшки идентифицируют как «метеообразования».

17.00. Самолет уже в зоне ответственности Московского округа ПВО. Оперативный дежурный получает письменный приказ главнома войск ПВО Александра Колдунова отключить АСУ РЛС для проведения внеплановых профилактических работ и переходит на ручной режим контроля воздушной обстановки.

17.30. Cessna беспрепятственно летит на высоте 50 и вдоль железнодорожных полетов и ЛЭП.

18.30. Руст приближается к окраине Москвы с твердым намерением приземлиться непременно в Кремле. Выполнил снижение с левым разворотом, Руст нацелился на посадку между Спаской башней и собором Василия Блаженного. Однако, дважды пролетев над Красной площадью, он не находит подходящего места для посадки из-за множества находившихся там людей. Тогда самолет сделал третий круг, развернулся над гостиницей «Россия» и зашел на мост со стороны Большой Орамыки.

19.28. Руст совершает посадку на Большом Московском мосту и рулит к Васильевскому спуску.

В общем, повезло Русту, что не зачислили его в шпионы и впяли «посланцу мира и доброй воли» по ст. 206 ч. 2 УК РСФСР всего-то четыре года с отбыванием в ИТК общего режима. Хотя прокурор требовал для Руста максимального срока — восемь лет.

...Триумф Руста, длившийся на Красной площади около десяти минут, закончился в Лефортово, куда пилота доставили проворные, но склонные к сантиментам люди в штатском. До 4-х часов утра его допрашивали, пытались понять, что же забыл этот юный немецкий шалопай в Белокаменной. Но понять его устремлений спецслужбам было не суждено. А потом состоялся суд, где воздушные приключения Матгаса квалифицировали как действия, которые «являются особо дерзкими, грубо нарушающими общественный порядок, выражающими явное неуважение к правам и обычаям советских людей, и потому судебная коллегия рассматривает их как злостное хулиганство». В общем, повезло Русту, что не зачислили его в шпионы и впяли «посланцу мира и доброй воли» по ст. 206 ч. 2 УК РСФСР всего-то четыре года с отбыванием в ИТК общего режима. Хотя прокурор требовал для Руста максимального срока — восемь лет. Что касается самолета, хранившегося в ангаре аэропорта Шереметьево, то его возвратили аэроklubу «Гамбург». Однако спустя 14 месяцев юного пилота, честно признавшегося на суде, что понятия не имел о

правилах полетов в воздушном пространстве СССР, а хотел только «всколыхнуть людей, вызвать резонанс», без лишней шумихи отпустили восвояси.

Наша стреноженная Главлитом пресса отреагировала, помнится, на это выдающееся — без всяких кавычек! — летное достижение однозначно. Наделила не укладывающийся в голове перелет Руста спектром измысливаемых формулировок — от воздушного экстремизма до политической провокации. Ведь этот авиаболтус, мол, неспроста подставился накануне визита в СССР президента ФРГ Рихарда фон Вайцеккера, намереваясь дестабилизировать международную обстановку. Поговаривали, что над серийной машиной изрядно «поколдовали» некие специалисты, подготовив ее к длительному отнюдь не безопасному перелету. Да и сам Руст был не льком шит — летал 100 часов, тренировался в полетах над Атлантикой. Запасы пилот и оперативными навигационными картами северо-западной части СССР. Самолет же был оснащен дополнительными топливными баками. В общем, подготовился основательно, и профессионализма ему было явно не занимать. Хотя, судя по дальнейшей судьбе этого «авиакурека», как окрестил его Евгений Евтушенко, безвизовый полет в Москву явился, по-видимому, всего лишь одной из его сумасбродных выходов. А их было немало.

Отбывая альтернативную службу в госпитале Гамбурга (мировопродец отказался служить в бундесверре), старина Матгас запал на смелую медсестру, которая, однако,

устояла перед его скандальной славой. Покоритель неба, у которого, кстати говоря, по возвращении в фатерланд отобрали лицензию пилота-любителя, такое равнодушие к своей персоне стерпеть не мог. Он нанес строппивой девице две ножевые раны, за что снова загремел за решетку — на этот раз на два с половиной года. Ну а кража из супермаркета кашемирового свитера, на которой Матгас так бездарно попался, добавила его имиджу закоренелого рецидивиста новые яркие краски. На сей раз, правда, дело ограничилось лишь штрафом.

...А в Москве Матгас Руст побывал, представляете, снова, в 1997 году. На этот раз вполне легально, получив, как положено, визу и даже всерьез завалял о намерении отметить 10-летний юбилей своего эпохального перелета. Но потом от этой заманчивой затеи почему-то отказался. А вот не придет ли в его бедовую голову шальная мысль отпраздновать 20-летие «рейса» Хельсинки—Красная площадь какой-нибудь новой экстраординарной выходкой — это уж не ведомо никому. Во всяком случае, нашим службам ПВО не стоит терять бдительности.]

СТО СССР
Всесоюзное
объединение
гражданского
воздушного
флота

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Популярный
журнал
авиации и
дирижабле-
строения
1931 г.

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

ОБЕСПЕЧИТЬ БЕСПЕРЕБОЙНУЮ ДОСТАВКУ МАТРИЦ «ПРАВДЫ»

«Бесперебойная доставка матриц должна стать теперь важнейшей задачей гражданской авиации. Каждый работник гражданской авиации должен поставить себе целью своевременную доставку матриц «Правды», как дело своей пролетарской чести, пролетарского долга».

(из приказа нач-ка ВОГВФ от 15/VI-31 г.)

Первые же шаги в деле доставки матриц «Правды» на самолетах в крупнейшие промышленные центры страны выявили огромное политическое значение этого мероприятия. Печатание «Правды» в Ленинграде, Харькове, Ростове и/Дону и других городах в день ее выхода в Москве с энтузиазмом было встречено рабочими массами. На большевистские темы работы «Правды» рабочие откликнулись вступлением в ряды ударников, подачей заявления о приеме в партию, многочисленными приветствиями ЦО партии. Печатание «Правды» в день ее выхода в крупнейших городах Союза ознаменовалось значительным ростом тиража «Правды».

Это является большим доказательством гражданской авиации. Страна получила доказательство, что гражданская авиация может обеспечить регулярную доставку матриц. Вместе с тем необходимо отметить, что пройденный этап работы отнюдь не является самым трудным. Основные трудности нас ждут в осенне-зимний период.

В новых условиях работать по-новому

Новые задачи реморганов ГВФ

Темпы строительства ГВФ поставили перед нашими реморганами задачу полной реконструкции своей работы, новой организации ремонтного дела. На сегодняш-

ний день нами в этом направлении сделано крайне мало. Реммастерские, как общее правило, не справляются с новыми задачами, не умеют примениться к новым условиям работы. Долгие терпеть то положение, какое мы еще имеем на сегодняшний день, нельзя. Важнейшей задачей в наших условиях является проведение вопросов организации труда, уточнение прав и обязанностей каждого работника мастерских, фактическое проведение в жизнь единичности, борьба с обезличкой, с отсутствием ответственности за выполненную работу: «Ликвидировать обезличку, улучшить организацию труда, правильно расставить силы на предприятии» (Сталин).

Вопрос правильной оплаты квалифицированного труда должен стать в центре внимания наших хозяйственников, цеховых мастеров и ТНБ. Задача, стоящая перед нами в этом направлении: «Ликвидировать текучесть рабочей силы, уничтожить уравниловку, правильно организовать зарплату, улучшить бытовые условия рабочих» (Сталин).

ФИЛИПОВИЧ

Отдых на парах керосина

Для летно-подъемного состава устроена комната отдыха, причем разделили пилотов и механиков по комнатам, устроив для пилотов все удобства, а для механиков отвели грязную с большим количеством косяк, стоящих вплотную, комнату. Кроме того, в коридоре этой комнаты устроили мастерскую для промывки керосином частей моторов и мелкого ремонта, откуда пары керосина расходятся по всему помещению.

Почему такая разница?

Мы требуем, чтобы условия отдыха для пилотов и механиков были одинаковы.

Предлагаем

При управлении и аэропорте имеются материальные склады, причем у работников склада управления единый выходной день. Часто бывают случаи, когда на складе аэропорта отсутствуют необходимые материалы, а склад управления в этот день закрыт, и чтобы получить ту или иную вещь — приходится полдня бегать, чтобы разыскать зав. складом и начальника отдела снабжения.

Чтобы достигнуть четкости в работе и ликвидировать вынужденные простои, мы предлагаем: склады управления и порта объединить и перевести на непрерывку; обслуживающего персонала для этого хватит.

К ответственности за нарушение колдоговора

Нарушение коллективного договора и трудового законодательства на Московском аэропорте вошло в систему. Администрация совершенно не хочет считаться с советскими законами.

Вот факты. Летчик у руля машины может быть не более 8 час. в сутки. Однако у нас есть масса случаев, когда переработка доходит до 13 час.; на Ташкентской линии эти безобразия вошли в систему. По колдоговору ползает в воздухе не более 85 час. в месяц (что подержать и медицинская экспертиза и согласовано с Наркомздравом). У нас же переработки летчиков доходят до 120—125 час. в месяц.

В нынешнем году летно-подъемный состав должен быть обеспечен квартирами, однако из карты развертывания жилищного строительства аэропорта и узла видно, что квартир не будет.

Плохо обстоит дело и со спецобмундированием. В частности не дают пальто, летных очков (некоторые пилоты летают со своими, приобретенными ранее).

Мы требуем: привлечь к ответственности виновников нарушения колдоговора.

Буревой

Безответственность и нераспорядительность в работе воздушных линий Украины продолжается

Материальная часть Украинского управления воздушных линий невелика: три ЮГ-1 и несколько самолетов меньшего тоннажа. При ознакомлении с составом технической эксплуатации УУВЛ пришлось убедиться, что управление и линия с задачами технической эксплуатации и задачами использования своей, сравнительно небольшой, материальной части справляются недостаточно хорошо.

Например, 12 июня рейсовая машина из Харькова на

Москву стояла продолжительное время в приготовленном виде, накрытая чехлами. В срок по расписанию машина поднялась с Харьковского аэродрома и пошла в рейс, но через час вернулась обратно.

При устном опросе экипажа оказалось, что при полете средний мотор начал сильно трести и пилот был вынужден поэтому повернуть обратно. При осмотре выяснилось, что у среднего мотора провалился клапан: причина: не затянутый клапанный болт.

ЗАЕМ - ТРЕТЬЕГО, РЕШАЮЩЕГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ-

Месячный оклад — взаимн государству

Подписка на заем 3-его, решающего года пятилетки в Московском авиационном техникуме прошла на основе состязования. Оформление подписки в основном закончено 14 июня с/г. Подписка охватываю 100%, что составляет 66890 руб., при стипендии в месяц — 59459 руб. Обращаемся к комиссия госкредита при Царбе и Московском управлении воздушных линий (Московский узел), чтобы последние добились доведения подписки до месячного оклада каждого работающего.

ХРОНИКА ВОГВФ

В связи с развитием международного транзита и ввиду особого значения, которое имеет Советский Союз на воздушных путях мира как связующее звено между европейскими странами и странами Востока на очередь дня ставится вопрос о включении советской гражданской авиации в систему международного авиатранспорта и об организационном оформлении взаимоотношений с предприятиями воздушного транспортного флота Европы и Азии.

В настоящее время в ОГВФ прорабатывается ряд основных вопросов по международным расчетам и транспортному тарифу на грузовые и пассажирские перевозки. Применительно к системе и на основе положений, принятых Международной ассоциацией воздушных сообщений (ИАТА).

Порядок издания приказов ВОГВФ

10 июля 1931 г. Издан приказ № 19 «О порядке издания приказов».

Впредь все приказы начальника ВОГВФ будут разделены на 4 группы. Приказы будут рассылаться только тем управлениям, к которым они имеют отношение. Все приказы по гражданскому воздушному флоту и важнейшие приказы по ВОГВФ будут опубликовываться в журнале «Гражданская авиация».

В тексте сохранены орфография и пунктуация 1931 г.

1931

ИЮНЬ

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

журнал для профессионалов
о профессионалах

По всем вопросам
обращайтесь:

125167, Москва, Ленинградский просп., д. 44а, стр. 3

Контактный телефон: (495) 612-11-47;

E-mail: anatology.40@bk.ru



Наши индексы

70226

36809

2007

1931

76 лет



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ГОСУДАРСТВЕННОЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО



НЕБО БУДЕТ НАШИМ

В 2007 году сразу же три принципиально новых авиадвигателя «Сатурн» вступают в фазу лётных испытаний: **SaM 146** для регионально-магистральных лайнеров Sukhoi SuperJet 100, **АЛ-55И** для учебно-тренировочного самолёта индийских ВВС НУТ-36, **Д-30КП** «Бурлак» для модернизации Ил-76. В этом же году пройдёт очередной этап лётных испытаний двигателя **ИТ7С** для новейших модификаций современных тяжёлых истребителей.

Впервые в постсоветский период отечественная авиадвигателестроительная компания выходит на подобный уровень проведения научно-исследовательских, опытно-конструкторских и испытательных работ в сфере создания нового поколения авиационных двигателей.

САТУРН
АВИАЦИОННЫЕ ДВИГАТЕЛИ