

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 7 (758) 2007

ISSN 0017-3606

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

аэронавигация

Земля всегда рядом

Безопасность полетов

**Поднять ярость масс
на борьбу с аварийностью**

авиапарк

**Самолет Бе-32:
долгий путь к пассажиру**



05437

издается с 1931 года

ОБНОВЛЕННАЯ
ВЕРСИЯ

21-26
АВГУСТА

The logo for MAKS 2007 features the word "MAKS" in a bold, white, sans-serif font. The letter "A" is stylized with three horizontal lines extending from its left side. Below "MAKS" is the year "2007" in a light blue, sans-serif font. To the right of the "MAKS" text is the website address "www.aviasalon.com" in a smaller, white, sans-serif font. The entire logo is set against a circular graphic that resembles a globe or a stylized sun with grid lines.

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



В небе стоянок нет

Этот разговор я подслушал нечаянно. В электричке по дороге в Домодедовский аэропорт. К семейной паре с багажными бирками на чемоданах пристал какой-то оживленный попутчик:

— Все летаете? А самолетники-то падают...

— Тыфу, тыфу, — недовольноотрегировала пара, а попутчик лишь ехидно ухмылялся:

— Читали, небось, в газетах — Россия по безопасности полетов теперь хуже Африки.

Пришлось урезонить говоруна — по статистике, воздушный транспорт самый безопасный из всех других средств передвижения. Но про себя невольно подумал — к великому сожалению, ситуация с аварийностью в нашей гражданской авиации действительно далека от желаемой. По данным Международной ассоциации воздушного транспорта — ИАТА, показатель аварийности в России и странах Содружества достиг 8,6 на миллион полетов. И это притом, что средний мировой коэффициент составляет 0,65.

В первом полугодии текущего года у нас произошло четыре авиационных происшествия — две катастрофы и две аварии. В марте в аэропорту Курумоч (Самара) разбился самолет Ту-134 авиакомпании «ЮТэйр», а буквально через несколько дней в Республике Коми врезался в гору вертолет Ми-8Т компании «Газпромavia». Катастрофы унесли 12 человеческих жизней.

Аварии произошли с вертолетом Ми-8Т Коркинского авиапредприятия на Камчатке и самолета Ан-3 якутской компании «Полярные авиалинии» в районе Усть-Илимска.

— Все авиационные происшествия связаны с недостатками в деятельности экипажей воздушных судов и являются следствием слабой профилактической работы, проводимой в авиакомпаниях, — подчеркнул на недавней коллегии Ространснадзора его руководитель Геннадий Курзенков.

И это особенно удручает. По словам Курзенкова, ярлык «человеческий фактор» стал прикрытием формального подхода к организации летной работы как на федеральном уровне, так и в авиакомпаниях. Более того, термин этот позволяет маскировать скрытые факторы, которые должны быть вынесены на поверхность и стать основой профилактической работы. Дело доходит до умышленных нарушений экипажами метеоминимумов, режима труда и отдыха, выполнения полетов с неустраиваемыми отказами. А руководители некоторых авиакомпаний в погоне за сиюминутной выгодой, не задумываясь о последстви-

ях, подогревают такие безрассудные действия летного состава.

Но причины авиационных происшествий не только в этом. К ним приводит, как правило, сочетание нескольких различных факторов. Если взять период с 2002 по 2006 год, то они распределяются следующим образом:

летный состав	— 61%
ремонт и техническое	
обслуживание воздушных судов	— 8%
метеобеспечение полетов	— 9%
организация воздушного движения	— 11%
конструктивно-производственные недостатки	— 11%.

По поручению Президента Российской Федерации образована межведомственная комиссия по безопасности полетов. С участием представителей Ространснадзора она разработала Государственную программу безопасности полетов на воздушном транспорте. В ней учтены все проблемные вопросы, включая подготовку авиационного персонала, которые накопились в гражданской авиации в период ее многократных реорганизаций. И теперь дело за тем, чтобы она не превратилась, как бывало не раз, в пустую декларацию.

Всем нам пора понять простую истину: самолет — не автомобиль, в небе для него стоянок нет. А потому на всех участках авиационного производства необходима высочайшая ответственность каждого исполнителя за обеспечение безопасности полетов. Прочем, шлесте убедиться, что никакие меры административного принуждения или воздействия со стороны органов контроля и надзора не могут заменить этой персональной ответственности.

И еще: любое авиационное происшествие не только причиняет горе людям, но и сводит на нет экономическую деятельность авиапредприятия и, конечно же, наносит непоправимый ущерб престижу российской авиации в мире.

Давайте об этом всегда помнить.]

Анатолий ТРОШИН

P.S. В прошлом обращении к читателям («ГА» №6) был указан номер телефона «горячей линии», по которому можно обратиться по любым вопросам, связанным с авиаперевозками. К сожалению, в нем допущена ошибка. Точный номер: 155-53-73. Редакция приносит читателям свои извинения.



	3	ЗЕМЛЯ ВСЕГДА РЯДОМ
авронавигация	8	СЕРГЕЙ КУЛЬНАЗАРОВ: «Работаем по мировым стандартам»
	13	НА УРОВНЕ ЗАРУБЕЖНЫХ АНАЛОГОВ
обратная связь	16	ПИСЬМА ЧИТАТЕЛЕЙ
статистика	19	
мировой воздушный транспорт	20	ПУСТЬ НЕУДАЧНИК ПЛАЧЕТ
авиаперевозки	24	КОШМАР НА БОРТУ
авиапарк	28	САМОЛЕТ БЕ-32: ДОЛГИЙ ПУТЬ К ПАССАЖИРУ
юбилей	31	ЭТАЛОН ПИЛОТА
медицина	32	ЗАБОТА МЕДИКА – ЗДОРОВЬЕ ПАЦИЕНТА
страхование	36	«ЛЕКСГАРАНТ» – ЭТО НАДЕЖНО
авиадвигатели	39	РОССИЯ – НАШ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР
практика	42	МЕДЛИТЬ БОЛЬШЕ НЕЛЬЗЯ
наука	44	АССИМЕТРИЯ ТЯГИ: КАК ЕЕ ЛИКВИДИРОВАТЬ?
безопасность полетов	48	ПОДНЯТЬ ЯРОСТЬ МАСС НА БОРЬБУ С АВАРИЙНОСТЬЮ
ракурсы	51	АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ
страницы истории	52	ИЛ-18: ПОЛВЕКА В СТРОЮ
далекое – близкое	55	ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ КРУГЛЫЙ ГОД

На первой странице обложки: Фото Марины Лысцевой



Гражданская авиация №7 (758) 2007

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ
ООО «Редакция журнала
«Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ
Издательский дом
«Гражданская авиация»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Денис КАРЕЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Анатолий ТРОШИН

Зам. главного редактора
Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАШКИН
Виктор БАХУЛОВ
Сергей ИЛЬЧЕНЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий СКУЛОВ

Помощник гл. редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты
Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕШНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ
Светлана ПОПОВА

Главный редажник
Александр ШИШКОВ

Дизайн и верстка
Елена ШИШКОВА

Редактор-стилист
Любовля МОШИНА

Отдел рекламы и распространения
Рустам ХОБЫХОВИЧ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 125167, Москва,
Ленинградский пр-т, д. 44а, стр. 3
Телефон/факс: (495) 612 1147
E-mail: info@ida.ru, anatoiy.40@bk.ru

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

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

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

Мнения авторов не всегда совпадают
с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на
«Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 02.07.2007 г.
Запечатан тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Центр оперативной полиграфии».

Цена договорная.
Материалы рекламного характера
публикуются по договорам «на правах
рекламы».

Земля всегда рядом

Анатолий ТРОШИН

Тяжело экипажу воздушного судна, когда ночная чернота за бортом взрывается угрожающими сполохами молний. Когда разъяренное небо кидает самолет из стороны в сторону, будто он не многотонная громадина, а легкий воздушный шар, вырвавшийся из рук ребенка. И хотя корабль непременно выдержит нагрузки, а навигационные приборы не дадут сбиться с маршрута, экипажу все равно приходится нелегко. Как хорошо в этом бескрайнем небесном океане услышать спокойный голос — «Борт такой-то, вас вижу». И пусть эта весточка из эфира суха и лаконична, экипаж знает: земля зорко следит за ним, земля готова прийти на помощь. Но она нацелу не только в трудную минуту. Даже когда на небе ни облачка и видимость, как говорят летчики, «миллион на миллион», земля тоже всегда рядом.

Люди, действующие от ее имени, — специалисты по управлению воздушным движением. Они в любую минуту могут уточнить местонахождение самолета или вертолета, предотвратить опасное сближение, дать курс на запасной аэродром, сделать многое другое, чтобы обеспечить надежность каждого рейса.

Об особенностях работы этих людей, составляющих ядро недавно созданной Федеральной аэронавигационной службы России (Росаэронавигация), ее главных задачах и целях на ближайшую и отдаленную перспективу рассказывает руководитель службы **Александр Нерадько**.

— Любите вы, журналисты, драматизировать обстановку. — начал разговор Александр Васильевич. — Наша служба как раз и предназначена для того, чтобы экипаж не попал в такие угрожающие ситуации, как вы изобразили. Можно привести немало примеров, когда грамотный анализ воздушной обстановки, вовремя доведенный органами управления воздушным движением до экипажей, позволял им успешно завершить полет. А возникшие осложнения — отход от нормы, это скорее исключение из правил. Причем, крайне редкое.

— Согласен, Александр Васильевич. Тогда сразу же перейдем от «прики» к «прозе», то есть к делу. Как вам удалось одновременно совместить две сложнейшие задачи — провести огромную организационную работу по формированию Росаэронавигации и ее территориальных органов и ни на день, ни на час не прекращать реальное аэронавигационное обслуживание полетов? Насколько мне известно, ведь только в 2006 году их выполнено 893 тысячи.

— Что и говорить, время было трудное. Вначале нас было трое — Нерадько, Савицкий и Шрамченко. Полгода было потрачено на согласование положения о Росаэронавигации. Затем появилась рабочая группа из представителей многих министерств и ведомств, с участием отраслевой науки и пользователей воздушного пространства. Нужно было четко сформулировать программу действий, отстоять ее в Правительстве. Ведь Указ Президента о создании Росаэронавигации — это документ, определяющий стратегический замысел. А нам предстояло детализировать его, наполнить конкретным практическим содержанием. Ведь речь идет о том, чтобы построить современную аэронавигационную систему, гармонизированную с международными стандартами. И такая программа действий вплоть до 2025 года теперь есть.

— Решены и чисто юридические вопросы. В 2006 году аэронавигационная служба России начала функционировать как самостоятельный федеральный орган исполнитель-

ной власти, а ее территориальные органы как самостоятельные юридические лица.

Разумеется, вся эта работа не законила главного — безаварийного аэронавигационного обслуживания в воздушном пространстве Российской Федерации и делегированных ей районах ответственности. Такое обслуживание предоставляется всем, без исключения, российским авиакомпаниям и 785 зарубежным пользователям нашего воздушного пространства из 100 государств мира.

— И все-таки реорганизация есть реорганизация. Приемная вертикаль власти разрушена, новая еще не создана, а на конкретных диспетчерских пунктах работа продолжалась, и довольно успешно. Чем объяснить такой запас прочности?

— Вы знаете, все держалось и держится на профессионалах. Они продолжали добросовестно выполнять свою работу. Когда Минтранс и Министерство обороны формально утратили свое влияние, а Росаэронавигация находилась еще в стадии формирования, професси-



налы продолжали грамотно и ответственно делать свое дело. И вообще все многочисленные реформы, которым за последние годы подверглась гражданская авиация, не смогли ее разрушить лишь благодаря профессионалам и преданным авиации специалистам. Их за это можно только поблагодарить.

— Александр Васильевич, раньше в ЕС ОрВД были две составляющие — гражданская и военная. Теперь единым управлением — однофрагментные. Но за всем этим — судьбы конкретных людей. Как отнеслись к перемене военной, которым пришлось свять погоны? Хорошо помню печально известное хрущевское сокращение Вооруженных Сил в 60-е годы...

— Думаю, это совсем разные ситуации. На работу в Аэронавигационную службу перешли те офицеры, которые дали свое согласие. Тот, кто решил продолжить военную карьеру, остался в армии. По согласованию с Министерством обороны мы разработали программу переподготовки военных специалистов для получения свидетельства гражданского диспетчера. В свою очередь около 400 гражданских диспетчеров также прошли соответствующую переподготовку. У нас не существует дискриминации по признакам принадлежности к военному или гражданскому. Достаточно сказать, что из семи руководителей территориальных органов Росаэронавигации пять человек — это бывшие военные. Так что процесс формирования интегрированных органов управления воздушным движением идет нормально. К январю 2008 года он будет завершен окончательно.

— А что даст для улучшения аэронавигационного обслуживания и обеспечения безопасности воздушного движения укрупнение центров ОВД? Где они будут созданы?

— У нас было 120 центров управления воздушным движением. Это, мягко говоря, многовато. Где больше всего просчетов при УВД? Конечно же, на стыках зон ответственности или, как у нас говорят, на флангах. А укрупнение центров сократит количество передач из одной воздушной зоны в другую. Это общемировая практика, и мы не изобретаем велосипед.

К 2010 году в России, видимо, будет 13 укрупненных центров. Это Москва, Ростов-на-Дону, Хабаровск, Иркутск, Самара, Санкт-Петербург, Калининград и другие. Цифра «тринадцать» — не догма. При необходимости она может измениться в ту или иную сторону.

Преимущества укрупнения особенно наглядно видны на примере Магадасского центра. К концу этого года он будет полностью осуществлять управление движением над Магадасской областью, Чукотским автономным округом и в океаническом воздушном пространстве общей площадью более 4 млн кв. км.

Сегмент автоматического зависимого наблюдения, развернутый так на основе спутниковых систем, позволяет определять местоположение воздушных судов в любой точке «в пределах собственной тени». И что характерно, местоположение воздушных судов «видят» не только диспетчер, но и сами экипажи. Это дает им возможность своевременно обнаружить развитие опасной ситуации. Причем, если хорошо известная система ТКАС предупреждает о возможном столкновении самолетов лишь за одну минуту, то спутниковая система — за десять. Разница, как видим, очень существенна.

— Надо полагать, будущее именно за такими системами?

— Безусловно. Возьмем кроссполярные маршруты. Только за прошлый год интенсивность поле-

тов увеличилась там на 42 процента. Ими успешно пользуются уже 12 зарубежных авиакомпаний и российская «Волга-Днепр». Без спутниковой навигации эти маршруты просто-напросто не смогли бы функционировать. Не поставив же наземную радиолокационную станцию в Ледовитом океане. Да и в тундре сделать это тоже непросто. Построй служебные и жилые помещения, завези топливо, обеспечь надежное электроснабжение. Во что это обойдется?

Кстати, экономика авиакомпаний на кроссполярных маршрутах составляет от 30 до 50 тысяч долларов за один полет, а время в пути сокращается до 2-2,5 часов.

Есть разные точки зрения по использованию этих маршрутов. Кто-то считает, что их следует замкнуть на аэродромы — «хабы», скажем, аэропорт Красноярск. Но для пассажиров транзитная посадка бессмысленна. Они совсем не заинтересованы терять время в пути. Другое дело — грузовые рейсы, особенно для тех самолетов, которые с максимальной загрузкой не могут преодолеть всю дистанцию. Тогда есть смысл брать меньшие топливные и побольше груза, а затем садиться на дозаправку. Но и у этой «стратегии» нет особых перспектив. Такие самолеты, как Boeing 747-400, Boeing 777 или A350, смогут летать из той же Северной Америки в Японию или Юго-Восточную Азию с полной загрузкой без промежуточной посадки. Поэтому у сторонников транзитных «хабов» остается лишь один шанс: заинтересовать авиакомпании такими грузами, которых в других местах просто-напросто нет. Тогда они вынуждены будут делать транзитную посадку. Впрочем, жизнь сама расставит все по своим местам.

— Александр Васильевич, а что это за совместный проект Росаэронавигации и «Газпрома» на Ямале?



— Вы знаете, что на Ямале активно развивается газодобыча. «Газпром» уже вышел в море, на шельфы. Без интенсивного использования авиации, понятно, не обойтись. Вот он и вкладывает средства в оснащение своих воздушных судов оборудованием для систем вещательного автоматического зависящего наблюдения, которые позволяют четко контролировать каждый полет.

Думаю, это правильный подход, ибо понесенные затраты окупятся сторицей.

Более того, может случиться так, что воздушные суда, не оборудованные спутниковой аппаратурой АЗН-В1, не смогут летать в том регионе по соображениям безопасности полетов.

— А нельзя ли прокомментировать основные направления тарифной политики Росаэронавигации? В средствах массовой информации она нередко искажается или подвергается нападкам.

— Вопрос не простой. Мы стремимся к экономически обоснованному тарифам за аэронавигационное обслуживание. Статья 15 Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО) устанавливает, что при международных полетах аэронавигационные сборы с иностранных пользователей воздушного пространства не должны превышать сборы с отечественных. Между тем, сегодня тарифы для отечественных авиакомпаний, выполняющих международные полеты, в несколько раз ниже, чем для иностранных. Такие льготы были установлены для повышения конкурентоспособности наших авиакомпаний в связи с падением объемов перевозок в России до 2000 года. Однако именно с 2000 года в стране начался устойчивый рост авиаперевозок, что создает предпосылки для выравнивания тарифов.



К тому же в следующем году деятельность гражданской авиации России будет проверяться комиссией ИКАО, которая с большой степенью вероятности укажет нашему государству на невыполнение обязательств по статье 15. Об этом неоднократно публично заявлял и президент другой авторитетной международной организации (НАТА) — господин Бизиньяни.

Так что наша служба вынуждена заниматься осуществлением комплекса мер по установлению экономически обоснованных тарифов за аэронавигационное обслуживание в соответствии с международным и национальным законодательством. Мы заблаговременно проинформировали российские авиакомпании, что с 1 января 2008 года тарифы за их аэронавигационное обслуживание будут приведены к уровню тарифов иностранных пользователей.

— Но это, как считают многие эксперты, отразится на стоимости авиабилетов. Ведь авиакомпании тут же поднимут цену на них, чтобы компенсировать расходы.

— В гражданской авиации перевозку оплачивает пассажир. Наши нынешние тарифы за аэронавигационное обслуживание настолько малы, что даже двух- или трехкратное их повышение не окажет существенного влияния на стоимость перевозки. Аэронавигационная составляющая в стоимости одного билета эконом-класса российской авиакомпании, например, на рейсе Москва — Париж увеличится с 44 руб. до 129 руб. Это при стоимости одного авиабилета 31045 руб. Не столь велика «прибавка» и на более продолжительном рейсе Москва — Токио. Там аэронавигационная составляющая вырастет с 406 руб. до 1047 руб. при общей стоимости билета 70225 руб. В любом случае аэронавигационная составляющая

в стоимости одного билета не будет превышать 1,5 процента.

Но для нас это незначительное повышение очень важно, так как позволит ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» получить дополнительные доходы в размере 2,4 млрд руб. Эти средства будут направлены прежде всего на улучшение технического оснащения центров ОрВД, а оно, как вы знаете, оставляет желать много лучшего.

Полученные доходы позволят также частично выполнить жилищную программу для персонала в рамках создания укрупненных центров ОрВД. Помогут они повысить и уровень овладения труда диспетчерского и инженерно-технического состава, что тоже немаловажно с учетом дефицита опытных кадров и слабого пополнения аэронавигационной службы молодыми специалистами. В то же время тарифы за аэронавигационное обслуживание российских авиакомпаний на внутренних линиях сохраняются на прежнем уровне.

— Как известно, на Росаэронавигацию возложены функции поиска и спасания. Во-первых, почему именно на Росаэронавигацию, а во-вторых, как организуется эта работа?

— Поиск и спасание не надо отождествлять с аварийно-спасательными операциями, которыми занимается МЧС. На нас возложены совсем другие задачи. Это поиск и спасание экипажей и пассажиров воздушных судов, которые потерпели катастрофу или аварию.

Почему именно на нас? Да наша служба первая получает сигнал бедствия или узнает об исчезновении воздушного судна. А стало быть, и первой может принять соответствующие меры.

Раньше существовала ведомственная разобщенность в этом деле. Теперь создан федеральный

орган исполнительной власти, который координирует всю работу по оказанию помощи терпящим бедствие, и это целесообразно.

— Независимо от того, кому принадлежат самолеты или вертолеты, брошенные на поиски пострадавших?

— Без разницы. Это могут быть экипажи гражданской или военной авиации, авиации МЧС, пограничной и других структур, имеющих свои авиационные подразделения. Летом для них установлено 30-минутная, зимой 45-минутная готовность к вылету на поиск и спасание.

Разумеется, здесь есть определенные проблемы, связанные с отвлечением техники и людей от основной работы, компенсацией понесенных расходов и т.п. Но теперь это сделать проще, хотя система еще нуждается в совершенствовании.

— Нельзя ли рассказать о конкретных спасательных операциях?

— В марте этого года в районе населенного пункта Вуктыл (Республика Коми) разбился вертолет Ми-8 компании «Газпромавиа». Поиск силами местных спасателей нужных результатов не дал. Тогда в район бедствия вылетели наши специалисты. Вертолет и тела погибших нашли через сутки. Но в других случаях вмешательств из Москвы не требуется. Наши люди еще не успеют долететь к месту происшествия, а помощь пострадавшим уже оказана. Впрочем, так и должно быть.

— Александр Васильевич, а участвует ли ваша служба в поиске спускаемых космических аппаратов?

— Как же не участвовать, это теперь наша ответственность. К такой работе мы привлекаем специалистов Военно-Воздушных Сил. В район приземления или даже не в один, а в несколько районов выдвигаются наземные мобильные

и вертолетные группы. Вертолеты барражируют в районе посадки, строго выдерживая заданные интервалы. Работа бывает ночью, бывает днем. Последний раз повезло — космонавты приземлились днем. Требования к подготовке экипажей самые высокие. Барражирует там и самолет. Еще до открытия парашюта веленутся радиосигнал, потом осуществляется визуальный поиск спускаемого аппарата. После обнаружения вертолеты сопровождают его до самого приземления. Как только отстреляты антенны, первая оперативная группа тут же специальной рукояткой открывает люк. Рукоятка, конечно, сразу же становится сувениром. Есть такой сувенир и у меня.

Надо сказать, мне было очень интересно познакомиться с организацией этой работы. Я очень высоко оцениваю специалистов космической отрасли. Хотя и они тоже любят сетовать на нынешние трудности.

— И последний вопрос. В марте 2008 года, как известно, вступят в силу требования ИКАО к владению английским языком на четвертом рабочем уровне. Готовы ли к этому специалисты аэронавигационной службы?

— Задача непростая. Нам нужно подготовить 4,5 тысячи диспетчеров. Беда в том, что раньше в этом деле был разнобой. А надо сделать так, чтобы и в Москве, и в Санкт-

Петербурге, и в Тивиси — везде была единая методика обучения английскому. Чтобы были единые учебники, единые тесты. Для обучаемых — свои, для преподавателей — свои. Работа в этом направлении ведется большая, и она, безусловно, даст свои результаты.

— Но ведь март 2008 года не за горами...

— Уверю вас — он не застанет нас врасплох. Иностранцы самолеты как летали в воздушные пространства России, так и будут летать. Костяк диспетчеров, владеющих английским на требуемом уровне, у нас есть, а в дальнейшем он будет только увеличиваться.]

Кстати говоря...

Евросоюз за полеты над Сибирью будет платить на пять процентов меньше

Совет министров Европейского Союза утвердил соглашение между ЕС и Россией о полетах над Сибирью. По достигнутой договоренности, российская сторона снизит тарифы на 5%. Документ будет действовать до 2013 года. В прошлом году авиакомпаниями стран Евросоюза за платили за транссибирские перелеты 225 млн евро. По мнению европейцев, это субсидирование «Аэрофлота», который является получателем платежей, что нарушает правила свободной конкуренции. 22 марта 2007 года на встрече министров транспорта ЕС принято решение о создании единого фонда, куда авиакомпании стран ЕС будут вносить сумму, равную среднемесячной плате за выполнение перелетов. В целом она снижается на 5% по сравнению с действующей ныне. Из единого фонда деньги будут поступать в российский бюджет. Евросоюз рассчитывает, что соглашение вступит в силу с 1 сентября 2007 г. Однако некоторые его условия применены уже с даты подписания. В частности, все новые полетные частоты, предоставляемые российской стороной, бесплатными для пассажирских авиаперевозчиков из стран ЕС. С 2014 года за перелеты через территорию России будет взиматься два вида платежей — за аэронавигационное обслуживание, а также коммерческие платежи, которые могут получить все авиакомпании России, а не только «Аэрофлот».

ЧП в небе над Внуково

Диспетчером Внуково 13 июня пришлось пережить весьма нервное утро — они предотвратили авиакатастрофу. Challenger (CL 60) вылетел из московского аэропорта в Цюрих. Этот небольшой самолет деловой авиации получил разрешение диспетчера занять шельон 1800 метров по стандартной схеме выхода. Пилоту было сообщено о том, что одновременно на посадку должен заходить встречный Boeing 757. Экипаж CL 60 подтвердил заданный шельон полета. Однако почему-то продолжал набирать высоту до 2070 метров, вместо разрешенных 1800. В результате произошло несанкционированное пересечение заданной диспетчером высоты полета. У снижающегося Boeing 757 сработала система предупреждения о столкновении в воздухе. Авиакатастрофу удалось предотвратить благодаря действиям диспетчеров — они сумели развести самолеты. Воздушные суда разошлись на встречных курсах с боковым интервалом 5 км с разницей по высоте 120 метров. Можно вспомнить несколько инцидентов, когда самолеты деловой авиации не следовали указаниям диспетчеров. В ноябре 2006 года самолет люксембургской компании нарушил режим набора высоты и едва не столкнулся с латвийским лайнером. В январе 2007 турецкий Beech 400 Beechjet превысил заданную высоту, создав угрозу столкновения с A321 Air France. В марте Федеральная аэронавигационная служба обвинила в нарушении указаний диспетчеров несколько компаний из Евросоюза. Увеличение количества подобных происшествий в Московской воздушной зоне эксперты связывают с ростом числа чартерных полетов самолетов бизнес-авиации. Эти самолеты зарегистрированы, как правило, за рубежом и пилотируются экипажами, которые недостаточно подготовлены к полетам в крайне сложной Московской воздушной зоне.



Сергей Кульназаров: «Работаем по мировым стандартам»

Национальный провайдер аэронавигационных услуг — компания «Казэронавигация» — завершила ряд фундаментальных программ по коренной реконструкции аэронавигационного комплекса Республики Казахстан. Генеральный директор Республиканского государственного предприятия «Казэронавигация» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Сергей КУЛЬНАЗАРОВ — сегодня гость нашего журнала.

— ГА: Сергей Дабусович, «Казэронавигация» существует уже более десяти лет. Хотелось бы узнать, как формировался облик компании, о ее стратегических целях и задачах.

— Как известно, в СССР аэронавигационная система не имела самостоятельной структуры и входила в состав объединенных авиационных отрядов. Переход на рыночную экономику в постсоветских государствах повлек за собой значительные изменения в этой сфере.

Приватизация аэропортов и авиакомпаний, образование самостоятельных эксплуатантов — вот характерная черта того времени. На этом этапе государства должны были определяться с ответственностью за обеспечение аэронавигационного обслуживания в своем воздушном пространстве. Правительство Казахстана, вслед за Россией и странами Балтии, в 1995 году организовало Республиканское государственное предприятие «Казэронавигация» — национального провайдера аэронавигационного обслуживания, призванного гарантировать выполнение обязательств государства по обеспечению безопасности полетов в своем воздушном пространстве. Такие обязательства были взяты Республикой Казахстана в результате присоединения к Конвенции о международной гражданской авиации в 1992 году и вступления страны в члены Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Создание в соответствии с рекомендациями ИКАО самостоятельной структуры — республиканского государственного предприятия «Казэронавигация», располагающего финансовой и операционной свободой, позволило построить в Казахстане современную аэронавигационную систему, отвечающую требованиям времени и международным стандартам.



Перед «Казэронавигацией» встали важнейшие задачи: поддержание традиционной системы для обеспечения обслуживания внутреннего парка воздушных судов бывшего СССР и одновременно поэтапная замена устаревшего оборудования, отработавшего свой ресурс, на современные системы связи, навигации и наблюдения для обслуживания самых современных воздушных судов иностранного производства. Вот это стратегическое направление Правительства и определило успех деятельности аэронавигационной системы нашего государства. Модернизация аэронавигации Казахстана опережала развитие аэропортов и

внутренних авиакомпаний. Программа развития, принятая Правительством в 1993 году, была успешно реализована в 2005 году, причем, исключительно за счет собственных средств «Казэронавигации». За этот период управление воздушным движением в верхнем воздушном пространстве было начато с укрупненных центров автоматизированных систем с использованием вторичной радиолокации.

— ГА: Многие эксперты достаточно высоко оценивают эффективность инвестиций в аэронавигационную систему Казахстана. Как Вам удается актуализировать ресурсы для развития?

— Считаем, что нам удалось верно определить основные приоритеты инвестиционной политики, и главный из них — инвестирование в технологии. Авиация по своей сути есть сфера применения высоких технологий, и, по моему убеждению, аэронавигационная инфраструктура должна развиваться, отвечая этому важнейшему требованию.

Наиболее современные технологические достижения сконцентрированы в автоматизированной системе управления воздушным движением. Именно создание и



всесторонняя модернизация автоматизированной системы стали краеугольным камнем всей технологической политики предприятия. Еще в 1993 году была принята первая программа модернизации, и в результате реализации ее первого этапа были введены в эксплуатацию два региональных центра: в 1996 году в Алматы и годом позже в Актобе.

Уже на этом этапе преимущество применения средств автоматизации управления воздушным движением стало настолько очевидным, что была начата широкая программа их внедрения на всех уровнях: в дополнение к двум созданным центрам, начиная с 1997 года, внедрялись автоматизированные места диспетчеров на всех остальных диспетчерских пунктах. При этом ввод комплекса средств автоматизации в Шымкенте уже тогда позволил коренным образом изменить структуру воздушного пространства юга Казахстана и обеспечить управление воздушным движением в пределах государственной границы республики. Ранее воздушным движением в районе Шымкента управляли авиадиспетчеры соседнего государства — Узбекистана.

В ходе развития уже сама автоматизированная система начала определять требования ко всем своим подсистемам: преимущества автоматизации могли быть реализованы только на базе применения современных радиолокационных станций. Была создана сеть из двадцати пяти вторичных радаров, двадцать один из которых — моноимпульсные. Для того, чтобы объединить диспетчерские районы в укрупненные региональные центры, потребовалась подсистема цифровой связи, и в интересах развития автоматизированной системы она была создана. О масштабности этого проекта говорит тот факт, что в ходе создания цифровой сети было установлено более тридцати станций спутниковой связи. А это еще не самый современный ее фрагмент!

Безусловно, столь значительные изменения в структуре аэронавигации требовали, да и сейчас требуют значительных инвестиций, но и сама система в своем развитии позволяет отказываться от неэффективных затратных подсистем. Так, в ходе создания сети вторичных радаров ранее широко применяемые трассовые первичные радиолокаторы, начиная с 2001 года, постепенно выводятся из эксплуатации и к 2009 году их использование будет полностью прекращено. А ведь только на запасные части к ним предприятие тратило до одного миллиона долларов в год, не говоря о расходе электроэнергии и затрат на техническое обслуживание.

К сожалению, пока еще значительная часть парка воздушных судов представляет собой устаревшие модели разработки 70-х годов, но удельный вес современной авиационной техники растет из года в год. Это позволяет прогнозировать дальнейший вывод из



эксплуатации устаревшего аэронавигационного оборудования, которое пока необходимо для обеспечения полетов слабо оснащенных самолётов и вертолетов. В свою очередь, растущая оснащённость бортовых систем предъявляет новые требования к наземной технике.

Второй важнейший приоритет инвестиционных программ — постоянное совершенствование оборудования и программного обеспечения главной части автоматизированной системы — ее региональных центров. Введенные в 2000 и 2001 годах аэродромные центры в Алматы и Астане уже имели значительно более широкие функциональные возможности, а значит, обеспечивали более высокий уровень безопасности полетов. Важнейшим этапом в развитии стал пуск в марте 2005 года в эксплуатацию центра в Астане. Это аппаратно-программный комплекс нового уровня, совмещающий управление воздушным движением как в верхнем воздушном пространстве, так и в зоне аэродрома. Он позволил перейти на управление из единого центра на третьей части территории Казахстана, что явилось мощным фактором повышения уровня безопасности. Тем не менее, уже в 2006 году в Шымкенте введен центр системы, в котором некоторые функциональные возможности уже улучшены. Теперь на базе этих улучшений будут внесены дополнения в рабочие версии программного обеспечения центра в Астане. Такова динамика развития возможностей современного аэронавигационного оборудования, и эти требования постоянно совершенствованию должны неуклонно выполняться. Только так может быть обеспечен требуемый рост уровня безопасности полетов. А именно это и является главной задачей всей аэронавигационной системы.

В целом же взятый курс на применение новых технологий позволил радикально улучшить структуру воздушного пространства: вместо восемнадцати районов организации воздушного движения сейчас воздушным движением управляют четыре крупных центра автоматизированной системы. Два из них, Астана и Шымкент, введены в эксплуатацию в течение двух последних лет, а

два центра предыдущего поколения в Алматы и Актобе будут заменены в течение двух последующих.

Обеспечение требуемого уровня безопасности и качество аэронавигационного обслуживания делают воздушное пространство привлекательным для пользователей и обеспечивают финансовую стабильность предприятия. Аэронавигационные сборы — единственный источник доходов аэронавигационной службы Казахстана. Наряду с безопасностью полетов, повышение качества обслуживания входит в число приоритетных задач и направлено на повышение экономической эффективности аэронавигации, поскольку именно отсюда и берутся средства на развитие и модернизацию. Хотя коммерческий успех — не главная задача аэронавигационной службы; ее важнейшая функция — обеспечение безопасности полетов. Однако без устойчивого финансового потока программа совершенствования аэронавигационной системы останется на бумаге. Поэтому взвешенная тарифная политика должна быть направлена на обеспечение достаточных возможностей реинвестирования прибыли обратно в систему. В этом случае пользователь уверен, что уплаченные им сборы израсходованы на его же благо. Тарифы на использование воздушного пространства не повышались в Казахстане с 1998 года, но, с нашей точки зрения, на сегодня являются достаточными для обеспечения стабильного функционирования предприятия и его устойчивого развития.

«А» На какой технике работают сегодня казахстанские авиадиспетчеры? Как осваивается новое оборудование?»

— Наш главный принцип в выборе поставщика аэронавигационного оборудования — получить самое лучшее. Рынок поставщиков в этой сфере достаточно узок, и мы хорошо знаем потенциальных партнеров. Поэтому в список наших поставщиков вошла большая часть фирм, выпускающих оборудование аэронавигационного профиля.

Вот далеко не полный перечень поставляемого оборудования:





- Средства радиосвязи «воздух-земля» диапазона ОВЧ — полностью заменено устаревшее оборудование. Период реализации 2004-2007 год. Поставщик фирма Rohde & Schwarz (Германия).

- Действующие трассовые центры автоматизированной системы управления воздушным движением (АС УВД) в Алматы и Актобе. Введены в 1996-1997 годах. Поставщик — фирма Siemens (Германия).

- Действующий аэродромный центр АС УВД в Алматы. Введен в 2001 году. Поставщик фирма THALES (Франция).

- Действующий аэродромно-трассовый центр АС УВД в Астане. Введен в 2005 году. Поставщик фирма Lockheed Martin (США).

- Действующий аэродромно-трассовый центр АС УВД в Шымкенте. Введен в 2006 году. Поставщик фирма ВНИИРА-ОВД (Россия).

- Системы голосовой диспетчерской связи. Введены в период с 1996 по 2007 годы. Поставщик — фирма DENRO (США).

- Сеть аэродромно-трассовых вторичных радиолокаторов. Введены в период с 1996 по 2006 год. Поставщик — фирма ВНИИРА-ОВД (Россия).

- Аэродромные первичные РЛС. Поставщики: Челябинский радиозавод «Полет» (Россия), THALES (Франция), ВНИИРА-ОВД (Россия).

- Навигационные системы. Поставщики: НИИТ-РТС (Россия), Alcatel-SEL (Германия), THALES (Франция).

Все поставщики занимают высокие места в мировой таблице о рейтингах. Это служит дополнительной гарантией того, что оборудование соответствует международным стандартам и рекомендациям, последним достижениям в области передовых технологий и положениям Концепции развития авронавигационной системы Республики Казахстан.

Благодаря тому, что все вышеперечисленные требования скрупулёзно выполняются, оборудование различных поставщиков успешно стыкуется и согласовывается между собой. Это позволяет диспетчерскому составу использовать стандартные процедуры, независимо от поставщика оборудования, на котором работают наши специалисты. Обеспечивается короткий период освоения оборудования и применяются простые процедуры перехода на новые системы. Причем, каких-либо проблем в этом вопросе не возникает.

-ГА-: Как Вы оцениваете объемы авиаперевозок в республике, чего ждать в ближайшие годы? Готова ли «Казавронавигация» к работе в новых условиях?

— Гражданская авиация Казахстана — динамично развивающаяся составляющая транспортной системы

государства. Наблюдается стабильный рост авиаперевозок. К примеру, пассажирооборот в 2006 году вырос на 12%, а количество самолето-вылетов из аэропортов — на 7% (в том числе двукратное увеличение по иностранным авиакомпаниям). Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан уделяется огромное внимание развитию аэропортов, в Казахстане их 22. В минувшем году закончен капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы Павлодарского аэропорта. В 2007 году планируется завершить реконструкцию аэродрома Шымкент, реконструкцию аэровокзального комплекса аэропорта Актобе. Реализуется строительство новой взлетной полосы в международном аэропорту Алматы. Оборудование новой полосы позволит осуществлять заходы на посадку по 3-й категории ИКАО. Также 3-й категории будет соответствовать и инфраструктура столичного аэропорта Астана — здесь все готово к сертификационным мероприятиям. В ближайшее время планируется начало реконструкции региональных аэропортов в Актау, Атырау, Кызылорде и Костане. Для обновления авиационного парка в 2007 году национальная авиакомпания «Эйр Астана» планирует приобрести шесть новых воздушных судов иностранного производства.

Развитие аэропортов, возрастающие темпы перевозок в коммерческой авиации влекут за собой и рост объема предоставляемого авронавигационного обслуживания, более 80% которого приходится на международные транзитные полеты. Обученный персонал, высокотехнологичное оборудование, эффективное управле-





ние и современные инвестиции — вот слагаемые эффективной, современной аэронавигационной системы.

«А- Вы затронули тему персонала. Каковы условия работы казахстанских авиадиспетчеров? Что делается для их профессионального роста, социальной защищенности?»

— Подготовке кадров мы уделяем самое пристальное внимание. Самая главная задача сегодня в обучении авиадиспетчеров — языковая подготовка. Как известно, с марта 2008 года каждый пилот и авиадиспетчер должны владеть английским языком на 4 рабочем уровне ICAO. Страны, для которых английский язык не является родным, столкнулись с большой проблемой. Это касается прежде всего стран СНГ, в которых на протяжении многих лет требования к английскому языку ограничивались лишь знаниями типовой фразеологии. Однако еще до принятия этого требования мы, понимая необходимость обучения авиадиспетчеров качественному английскому, начали сотрудничество с Британским колледжем «Рудлоу Манор» и Британским международным учебным центром в Лондоне. Вначале это были языковые курсы, затем — курсы повышения профессиональной квалификации, ведущиеся на английском языке. Британский колледж, представительство которого вот уже 8 лет действует в Алматы при РГП «Казэронавигация», ведет полный цикл обучения и переподготовки авиадиспетчеров. Ежегодно 100 специалистов предприятия повышают здесь свой уровень знаний. В колледже — особая атмосфера, преподаватели и инструкторский состав — британцы, многие из которых в прошлом работали авиадиспетчерами. Конечно же, все это в совокупности делает знания, полученные в колледже, по-настоящему эксклюзивными. В 2002 г. Британский колледж приступил к первоначальной подготовке авиадиспетчеров по двухгодичной программе. На данный момент выпущено 48 авиадиспетчеров, в августе 2007 года готовится выпуск еще 14 специалистов. Ежегодно 40 наших авиадиспетчеров проходят восьминедельные курсы повышения квалификации в Англии. Слушатели от «Казэронавигации» регулярно проходят тренировки в Пражском центре обучения, овладевая знаниями по действующим авиадиспетчеров в особых случаях, по внедрению сокращенных интервалов вертикального захода на посадку.

Мы усиленно работаем и над созданием собственной базы подготовки. Так, в 2004 году постановлением Правительства Республики Казахстан при РГП «Казэронавигация» был создан Аэронавигационный учебный центр, в котором проходит обучение как авиадиспетчера, так и технической персонал. Мы оснастили центр самыми современными тренажерами, изготовленными ВНИИРА ОВД г. Санкт-Петербурга. В 2007 году

впервые в Казахстане осуществили полный цикл обучения авиадиспетчеров на базе собственного центра, выпустили первую группу. Полугодовой курс обучения в центре включал в себя программы международного уровня, составленные лучшими специалистами в области безопасности воздушного движения. Обучение слушателей ведется за счет собственных средств РГП «Казэронавигация». Будущие специалисты «Казэронавигации» получают достойную стипендию и гарантию трудоустройства в подразделенных предприятиях.

Любые знания, а особенно языковые, необходимо постоянно поддерживать. Для этого недостаточно применения английского во время работы. Для того, чтобы решить эту проблему, мы практикуем постоянное обучение в процессе работы: в крупных центрах АС УВД — в Астане, Актобе и Алматы проводим занятия с преподавателями из Великобритании.

Вы знаете, что сам я в прошлом — авиадиспетчер. Сложность, напряжение этой профессии ощутил сполна за годы работы в этой трудной, но необходимой и почетной профессии. Поэтому социальный пакет сотрудников нашей компании рассматриваю всегда особенно пристально. Достаточно сказать, что в нескольких региональных центрах мы решили вопрос с предоставлением служебных квартир для наших работников, «подъемных» для молодых авиадиспетчеров, прибывающих по распределению в регионы. Забытые на многих предприятиях льготные путевки в санатории и дома отдыха в «Казэронавигации» выдавались и выдаются на протяжении всего года, как и солидное денежное «лечебное пособие» к отпуску.

Все десять лет существования мы стремились к созданию и поддержанию системы, которая способна не только обеспечить текущие потребности авиакомпаний — потребителей наших услуг, но и обладать большим «технологическим запасом», соответствовать авиации будущего.]

Наша справка

Сергей Дабусович Кульназаров родился в 1953 году. Окончил Рижское летно-техническое училище гражданской авиации по специальности «самолетовождение» (1975-1978 гг.), Ленинградскую академию гражданской авиации — эксплуатацию воздушного транспорта (1980-1984 гг.), Академию международной академии транспорта (1999 г., Санкт-Петербург), доктор транспорта. Имеет диплом Международной академии транспорта по теме: «Развитие аэронавигационной системы Республики Казахстан» (1999 г., Санкт-Петербург). Награжден медалью Жуковского. Общий стаж работы в аэронавигации — 30 лет.



НА УРОВНЕ ЗАРУБЕЖНЫХ АНАЛОГОВ

УСТАНАВЛИВАТЬ ЗАРУБЕЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА СЕГОДНЯ СТАЛО УЖЕ ЧУТЬ ЛИ НЕ НОРМОЙ. ЧТО, ТАК УЖ ЗДОРОВО ОТСТАЛИ МЫ ОТ ЗАПАДА ИЛИ ПРОСТО НЕ ВЕРИМ В СИЛУ И ТАЛАНТ НАШИХ КОНСТРУКТОРОВ? МЕЖДУ ТЕМ ОНИ СПОСОБНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РОССИЙСКУЮ АВИАЦИЮ БОРТОВЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ, НИ В ЧЕМ НЕ УСТУПАЮЩИМ МИРОВОМУ АНАЛОГАМ.

Стратегическая цель будущей организации воздушного пространства — сделать его единым и интегрированным для всех регионов ИКАО. Следовательно, и для воздушного пространства Российской Федерации, которое является значительной частью этих регионов. Потенциальное внедрение оптимизированной системы воздушных трасс на основе концепции требуемых навигационных характеристик (RNP) и методов зональной навигации — сначала обычной точности (B-RNAV), а затем высокой точности (RNP 1), и, наконец, 4D RNAV — обеспечит более прямые и экономичные с точки зрения расхода топлива полеты. Использование же обходных маршрутов позволит гибко менять их, облетая по оптимальным траекториям районы с высокой плотностью движения и с неблагоприятными метеословениями.

Требование об обязательном оснащении воздушных судов обо-

рудованием, необходимым для выполнения полетов RNAV, которое может быть предъявлено ко всем воздушным судам, выполняющим полеты в воздушном пространстве России, поможет успешному внедрению системы маршрутов RNAV. В свою очередь, внедрение на борту самолетов и вертолетов перспективных навигационных систем даст возможность для дальнейшей оптимизации выполнения полетов.

Специалисты «ВНИИРА-Навигатор» (г. Санкт-Петербург), имеют многолетний опыт разработки и производства бортовой радиоэлектроники. Они сегодня, используя системный подход к проектированию авионики, предлагают потребителям принципиально новое изделие — бортовую многофункциональную систему (БМС), в которой интегрированы функции спутниковой навигационной системы (СНС), системы управления полетом (FMS) и многофункционального индикатора.

Особую актуальность эта интеграция приобретает в связи с необходимостью замены на воздушных судах приемников GPS предыдущего поколения и оснащения новых самолетов и вертолетов (в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации) аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Такой подход позволяет использовать бортовую многофункциональную систему не только для замены устаревших

приемников GPS, которыми оснащено большинство отечественных воздушных судов на спутниковые навигационные системы (ГЛОНАСС/GPS) нового поколения, но и как аппаратуру, позволяющую эксплуатантам в полной мере ощутить экономические преимущества зональной навигации.

Программно-аппаратные и вычислительные ресурсы, а также расширенный интерфейс БМС дают системе возможность поддерживать целый ряд функций бортового оборудования. В том числе функции оборудования спутниковой навигации по системам ГЛОНАСС/GPS с поддержкой режима «неточного захода на посадку», функции системы управления полетом (FMS, BCC), функции специализированных бортовых индикаторов и функции оборудования системы спутниковой категоризированной посадки (GLS).

Благодаря отработанным и проверенным временем алгоритмам обработки данных и наличию расширенного интерфейса, БМС способна выдавать аналоговые или цифровые сигналы управления для систем автоматического управления воздушных судов или на директорные приборы (ПНП, ПКП). Это упрощает самолетовождение, в том числе при полетах в условиях зональной навигации.

Бортовая многофункциональная система, как оборудование зональной навигации, обеспечивает индикацию координат текущего

Бортовая многофункциональная система (БМС)





места воздушного судна; выбор или ввод пилотом требуемого плана полета; хранение аэронавигационных данных и возможность изменить план полета в любой части; работу в полете с планом полета, не оказывая влияния на наведение по линии пути; формирование плана полета сопряжением маршрутов или участков маршрутов; автоматическую или ручную смену участков маршрута; индикацию бокового отклонения от линии заданного пути; индикацию времени полета до точек пути; выполнение полета «на заданную точку» и со смещением; выдерживание схемы ожидания; предоставление экипажу информации о степени точности и надежности текущих координат; индикацию отказов оборудования; отображение трехмерных и четырехмерных данных о местоположении; индикацию фактического путевого угла; выбор режимов работы при использовании различных режимов сочетаний навигационных датчиков. Бортовая многофункциональная система имеет в своем составе 50-канальный модуль глобальных спутниковых навигационных систем, который работает по сигналам глобальной навигационной спутниковой системы ГНСС (ГЛОНАСС, GPS и в перспективе – ГАЛИЛЕО), а также по сигналам спутниковых функциональных дополнений ГНСС – SBAS (WAAS, EGNOS, MSAS).

С появлением на борту воздушных судов спутниковых приемников стало возможным использовать навигационное поле глобальных спутниковых навигационных систем для решения задач посадки на необорудованные аэродромы и снижения метеоминимумов аэродромов и воздушных судов.

Навигационная карта

В бортовой многофункциональной системе реализована функция GLS для поддержки категорированной спутниковой посадки. Специально разработанный алгоритм позволяет производить в системе прием и обработку информации дифференциальных данных, полученных от наземных систем функционального дополнения ГНСС – GBAS (LJKC, GRAS) в формате SARPS ICAO. Бортовая многофункциональная система обеспечивает поддержку заходов на посадку RNAV/VNAV с вертикальным наведением методом Baro-VNAV. Это позволяет использовать систему при выполнении полета по приборам по заданному маршруту, в зоне аэродрома и при «неточном» заходе на посадку (NPA). Кроме перечисленных выше задач, выполняемых бортовой многофункциональной системой на борту воздушных судов, следует отметить поддержку функций такого оборудования, как: бортового индикатора системы равного предупреждения близости земли – TAWS (EGPWS, CRPБЗ); индикатора системы автоматического зависящего наблюдения – ADSB (A3HB); индикатора бортового метеолокатора (в соответствии с ARINC-708A); пульта настройки и управления бортовых систем навигации и посадки: VOR/ILS, DME, РСВН; пульта настройки и управления систем УКВ и КВ-связи.

Что представляет собой бортовая многофункциональная система? Это цветной многофункциональный индикатор с многоколочным уни-

версальным интерфейсом вывота и расширяемыми функциями по взаимодействию с системами пилотажно-навигационного комплекса для выполнения основных задач систе-

Режим «Посадка»



мы управления полетом (FMS, BCC).

Система содержит мировую аэронавигационную базу данных со схемами стандартных процедур вылета (SID) и прилета (STAR), обеспечивает формирование навигационных параметров, необходимых для полета на маршруте и в районе аэродрома, полета по параллельным маршрутам, полета с заданным курсом, а также поддерживает схемы полета в зоне ожидания.

Она также поддерживает функции отображения масштабируемой картографической и аэронавигационной информации. Обновление аэронавигационных баз данных в системе осуществляется с использованием авиационных загрузчиков данных через стандартные бортовые интерфейсы или с использованием стандартного разъема USB, расположенного на лицевой панели.

Следует отметить еще одну недавно сертифицированную функцию бортового оборудования: БМС может принимать и обрабатывать информацию о состоянии систем воздушных судов, поступающих от бортовых регистраторов типа МСРП, ТЕСТЕР и др. Она может производить накопление протокола событий о техническом



состоянии систем летательного аппарата и параметрах полета для последующей передачи на наземные центры. Передача информации может происходить как по запросу от наземных пунктов, так и автоматически (при возникновении нештатных ситуаций на борту воздушного судна или через определенные промежутки времени).

Так, например: по сигналу «обкатке шасси», при взлете, передаются автоматически: код аэродрома взлета, текущая широта, текущая долгота, путевой угол, путевая скорость, бортовой номер, план полета.

В аварийной ситуации автоматически происходит внеплановая передача данных: время, текущая широта, текущая долгота, высота, путевой угол, путевая скорость, информация бортового регистратора, бортовой номер и накопленный за три минуты до срабатывания «аварийного сигнала» протокол состояния систем воздушного судна.

Таким образом, оборудованные аппаратурой бортовой многофункциональной системы самолеты и вертолеты приобретают новые возможности: способность летать в условиях зональной навигации и обеспечивать при необходимости передачу текущих координат, осуществлять заходы на посадку на необорудованные аэродромы, а также передавать результаты анализа информации от бортовых накопителей в наземные центры. В итоге сокращаются эксплуатационные расходы, повышается удобство, безопасность и регулярность полетов, снижается напряженность воздушного движения. Иначе говоря, оснащение воздушных судов бортовой многофункциональной системой является не просто заменой устаревшего оборудования на более современное, но и придает им целый ряд новых качеств, положительно сказывающихся на безопасности полетов.]

BOMBARDIER СЧИТАЕТ ЗАКАЗЫ

Подразделение «Региональные самолеты» канадской компании *Bombardier Aerospace* за первую половину года получило 152 твердых заказа от 16 компаний на реактивные самолеты *CRJ Series (91)* и турбовинтовые самолеты *Q-Series (61)*. Эти же компании разместили предварительные заказы и опционы, получив право на приобретение еще 144 региональных самолета *Bombardier*. По-прежнему спросом пользуется турбовинтовой *Dash 8 Q300*, рассчитанный на 50-56 пассажиров. Напомним, что сборочное производство именно этой модели собирался наладить на самарском заводе «Авиакор» Олег Дерипаска (об этом подробнее см. «ГА» №3 с.г., «Получит ли *Bombardier* самарскую прописку?»). *Q300* для обслуживания региональных маршрутов выбрали авиакомпания *Air Philippines* (3 заказа плюс 3 опциона) и еще два неизвестных заказчика, купившие по одной машине. Что касается более вместительного *Q400* (76 мест), заказы на него разместили британская *Flybe* (15 твердых заказов плюс столько же опционов), американская *Horizon Air* (15 плюс 20), американская *Pinnacle Airlines* (15 заказов плюс 10 предварительных и 20 опционов), австралийская *Qantas Airways* (2), хорватская *Croatia Airlines* (4 плюс 2). Таким образом, общее число заказов на самолеты *Q400* достигло 250 единиц. Нашелся покупатель и на 39-местный *Q200* — алжирская авиакомпания *Tassit Airlines* (4 заказа). Рынок турбовинтовых самолетов для региональных линий вполне устойчив. Тенденцию к возрождению турбовинтовой авиации подтверждают заказы, полученные *Bombardier* за полгода. Американская *Delta Air Lines* заказала разом 44 самолета *CRJ900* (86-90 мест) и разместила еще 30 опционов. *Lufthansa* решила приобрести 15 самолетов этой же модели, оставив за собой права еще на 15 машин. Первые заказчики появились и на новую модель, серийное производство которой было запущено в феврале нынешнего года, — *CRJ1000* вместимостью 100 мест и дальностью полета 2700-3100 км. Эту модель выбрала французская компания *Brit Air* (8 твердых заказов и столько же опционов) и анонимный заказчик, пожелавший приобрести 15 самолетов *CRJ1000* (плюс 15 опционов). А итальянская *My Way Airlines* конвертировала 15 из 19 заказов на *CRJ900* в заказы на *CRJ1000*. Впервые канадская фирма получила заказы от российской компании — «Татарстан» выбрала для своего парка *CRJ900*, разместив 6 твердых заказов и 4 опциона. Президент подразделения «Региональные самолеты» Стивен Ридольфи считает, что полученные заказы свидетельствуют об экономичности, надежности и популярности у пассажиров спектра продукции канадской фирмы, это подтверждает ее ведущие позиции в отрасли.



«Кадровые дыры, кажется, залатают, но, судя по всему, не скоро». Так назывался материал, опубликованный в апрельском номере нашего журнала. («Гражданская авиация», 4/2007). В нем рассказывалось о состоявшемся совещании Экспертного совета по проблемам законодательного обеспечения развития оборонно-промышленного комплекса, проводившегося по инициативе Фонда «Партнер гражданской авиации» и по поручению Председателя Совета Федерации С. Миронова. Один-единственный вопрос обсуждался на том совещании: кадровый дефицит, с которым столкнулась отечественная гражданская авиация.

Вот как комментирует сложившуюся ситуацию участник этого совещания, директор Егорьевского авиационно-технического колледжа гражданской авиации **Александр ШМЕЛЬКОВ**.

Острота проблем только возрастает

Закончился очередной учебный год, не за горами новый. С чем вступит в него наш колледж? Недавно, после обсуждения этого вопроса на одном из последних педагогических светов, пришла мысль просмотреть рукописи своих выступлений за период примерно лет этак в десять, начиная от коллегий Федеральной авиационной службы до совещания в Совете Федерации в нынешнем году. При том невольно отметил, что динамика позитивных моментов во всех практически выступлениях отрицательная, а вот острота неменяющегося перечня проблем возрастает. В трудные давние годы прошлого столетия, несмотря на самую минимальную поддержку со стороны государства, отраслевые учебные заведения все-таки продолжали развиваться. Практически во всех вузах и колледжах открывались новые специальности, осваивались новые виды программ дополнительного образования. Тем самым потери, которые понесла отраслевая система подготовки авиационных специалистов в результате распада СССР, были скомпенсированы.

Почему такое было возможно? Думаю, это объясняется достаточно большим потенциалом, имевшимся в наших учебных заведениях на тот период. К сожалению, сегодня он уже практически полностью иссяк. И при наличии явных положительных тенденций в экономике, других сферах жизни страны, в отраслевой системе подготовки кадров кризисная ситуация выправляется и медленно, и слабо.

В подтверждение приведу несколько примеров, касающихся нашего Егорьевского колледжа, которые неоднократно озвучивал во многих своих выступлениях ранее. Подобные примеры, к слову сказать, наверняка могут привести и мои коллеги из других учебных заведений отрасли — как высших, так и средних профессиональных. Итак, сто процентов преподавателей цикловой комиссии летательных аппаратов и двигателей нашего колледжа имеют пенсионный возраст. Сто процентов авиационных техников учебной авиационно-технической базы также пенсионеры. Для того, чтобы привлечь на эти должности выпускников Московского

или Санкт-Петербургского университетов гражданской авиации, им надо выплачивать по восемь-десять окладов техника или начинающего преподавателя.

Более того, возникают проблемы с удержанием на рабочих местах преподавателей естественно-научных, гуманитарных дисциплин, так как зарплата в образовательных учреждениях, подчиненных субъектам федерации, в том числе Московской области, выше в полтора-два раза, и этот разрыв постоянно растет.

Следующий пример касается учебной материальной базы. Мы уже перестали говорить о принципе обучающего обучения, который неукоснительно соблюдался в советское время, когда учебные заведения имели самые современные образцы авиационной техники и оборудования. Во время практики на учебном аэродроме сегодня используем самолеты ТУ-154 с бортовыми номерами 10 и 11. Их бы, да как наглядное пособие при изучении курса «Истории воздухоплавания»! А состояние зданий, сооружений? Оно таково, что мы с трудом обеспечиваем соответствие лицензионным требованиям, а уж требования Роспотребнадзора и Госпожнадзора часто даже не соблюдаем. При этом за пределами отрасли можно найти массу ярких положительных примеров, свидетельствующих, что существуют в России учебные заведения, которые и развиваются, и строят новые здания. Скажем, Бауманский университет, Московская государственная академия управления и т.д. Можно привести целый ряд примеров и по образовательным учреждениям Егорьевска, которые ведут реконструкцию, строят новые корпуса.

Упомяну еще одну острую проблему, связанную со статусом нашего учащегося — курсанта. В советское время мы во всех информационных материалах указывали, что наши питомцы имеют статус курсанта и находятся на полном государственном обеспечении. Обеспечение это было реальным, его нормативы устанавливались государством. Сейчас на вопросы контролирующих органов по поводу обеспечения курсантов вынуждены давать или невнятные ответы, или вовсе от

них уходить. Нормативных актов на сей счет просто-напросто нет.

Перечень проблем, к сожалению, можно продолжать. Наверное, нашему педагогическому коллективу было бы гораздо менее обидно прибывать в подобной ситуации, если бы чувствовали, что не очень востребованы отраслью. Реалии же таковы, что спрос на наших выпускников очень высок. Такого не было двадцать-тридцать лет назад, и год от года он только возрастает.

После ряда катастроф вопрос подготовки летного состава наконец-то вышел на правительственный уровень. Наверное, летные училища вправе ожидать, что ряд их проблем будет решен в ближайшее время. Но не в меньшей степени влияют на состояние безопасности полетов и специалисты наземных служб – выпускники технических учебных заведений гражданской авиации. Дождется ли технические вузы и колледжи подобного внимания к себе, и если да – то скоро ли?

В ряде статей, напечатанных в журнале в последнее время, остро ставятся вопросы выявления причин авиационных происшествий, укрепления дисциплины и порядка в авиаколлективах, роли так называемого «человеческого фактора». Своими размышлениями об этих важных проблемах делится советник первого заместителя генерального директора ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» в области человеческого фактора, доктор медицинских наук, профессор Валерий КОЗЛОВ.

Ошибка или нарушение?

Вопрос, сформулированный в названии статьи, далеко не праздный. Сегодня оперирование терминами «ошибка» и «нарушение» стало повсеместным явлением в любом производственном процессе. Как известно, людей, постоянно выполняющих все действия правильно в жизни и на производстве, просто не существует. Однако какое неправильное действие считать ошибкой, а какое отнеси к нарушению, для многих руководителей остается непростой задачей. Учитывая, что на дворе седьмой год XXI века, необходимо цивилизованно подходить к разделению и профилактике ошибок и нарушений.

Итак, что понимать под «ошибкой» специалиста, а что следует квалифицировать как «нарушение»? Если обратиться к словарю С.И. Ожегова, то в нем можно прочитать, что ошибка – это «неправильность в действиях, в мыслях», нарушение же – это «невыполнение, несоблюдение» чего-либо. Наверное, применение таких определений в быту вполне допустимо, но для производственной жизни авиа, к сожалению, не годится. Дело в том, что «неправильность в мыслях, в действиях» и приводит как раз к «невыполнению и несоблюдению» регламентирующих документов. Другими словами, данные определения не отвечают строго научному подходу, поскольку носят разноформатный характер. Ошибка связана с действием человека, а нарушение – с результатом, который проявляется несоблюдением нормативного требования. Поэтому использовать изложенные определения на практике для разделения действий специалиста на ошибочные и нарушения абсолютно не правильно. Тем более в авиации, где деятельность персонала жестко регламентирована. И результатом как ошибки, так и нарушения всегда является невы-

полнение нормативных требований. Кстати, очень часто и расследователи авиационных событий «гипнотизируются» результатом и видят в исполнителе только нарушителя, игнорируя допущенную ошибку и анализ ее причин. Об этом свидетельствуют результаты расследования известных трагедий.

Между тем, чтобы принципиально отделить ошибку от нарушения, необходимо четко представлять, что нарушение – это та же ошибка, но допущенная сознательно при отсутствии объективных причин на ненормативное действие. Из данного определения видно, что даже при строгом разграничении понятий «ошибка» и «нарушение» дифференцировать их на практике исключительно сложно, т.к. требуется проведение всестороннего психологического анализа обстоятельств и условий, в которых оказался специалист. Поэтому, чтобы не утруждать себя таким анализом (а он для разработки профилактических мероприятий не имеет особого значения) целесообразно каждое неправильное действие понимать как ошибку. Именно через трактовку неправильного действия специалиста происходит разделение руководителей на две группы.

Руководители первой группы («подкованные» в современных теориях анализа ошибок, стремятся рассмотреть их как результат проявления несовершенства производственного процесса, за который (что важно подчеркнуть) несут личную ответственность. Несмотря на твердость своего управления подразделением, они знают, что любая ошибка есть следствие несогласованности эргономических характеристик средств деятельности и среды с психофизиологическими возможностями и ограничениями человека. Поэтому воспринимают ошибку как маркер наличия системных недостатков, которые ее обусловили и



должны быть выявлены при анализе причин случившегося. Думая о деле, а не о сохранении чести мушкетера, они объективно выявляют недостатки системы и разрабатывают рекомендации по их устранению. Специалиста, допустившего ошибку, руководители данной группы рассматривают не более как исполнителя, но ни в какой мере не видят в нем нарушителя, а тем более виновника. Надо заметить, что такой подход отвечает требованиям, предъявляемым системой управления безопасностью полетов, функционирование которой в аэрокосмических стран – участников ИКАО должно начаться с 1 января 2009 г.

Руководители второй группы придерживаются диаметрально противоположных взглядов. Они, не задумываясь, трактуют совершенное неправильное действие специалиста абсолютно волюнтаристски, без оценки обстоятельств и условий, в которых он оказался. Поскольку каждая ошибка сопровождается невыполнением каких-то нормативных требований, то любую из них определяют волевым решением как нарушение. При этом полностью отвергают возможность совершения в процессе производственной деятельности ошибок. Их убеждения сводятся к простой формуле: права на ошибку не имеет никто, но коль ошибка, то виновен и повсюду наказание. «Назначить виновного и наложить на него административное взыскание для них проще простого. Обычно доклад данной категории руководителей сформулирован так: «Я лично разобрался в случившемся, специалист допустил грубое нарушение и уже наказан». Безусловно, аргументов, подтверждающих свой вывод, не приводит. Природа их стиля управления персоналом представлена тремя вариантами. Первый вариант: они опираются на образ действий того руководителя, манеру управления которого записали еще в молодости и который им импонировал своими диктаторскими замашками. Второй вариант: они сформировали собственный образ руководителя, неизменно опираясь на свои личные качества, среди которых доминирует авторитарность. Третий вариант: у них каким-то непонятным образом сформировалось извращенное представление, что только путем жесткого диктата можно управлять коллективом.

Все теории, определяющие отношение к ошибке, руководителями второй группы не воспринимаются, а практическое их использование рассматривают как проявление собственного безволия и слабости. Они не испытывают никакого интереса к управленческим знаниям и инновациям в данной области. Их не смущает, что в своей деятельности постоянно демонстрируют некомпетентность в понимании природы ошибки, знания основ учения «человеческий фактор», умения проводить системный анализ причин случившегося. По глубокому убеждению этих руководителей, только жесткая ответственность за допущенную ошибку является единственно действенным средством их предупреждения. Такое незамысловатое пред-

ставление, не требующее каких-либо интеллектуальных усилий и даже знаний, кажется им наиболее практичным, но главное – ни в какой мере (как они убеждены!!) не затрагивает их уровня компетенции. Более того, они даже уверены, что своими действиями создают у вышестоящего руководства впечатление о высоком профессионализме, обладании необычайными для руководителя волевыми качествами и умением оперативно решать производственные проблемы. С этой иллюзией они шагают по жизни, не замечая (или делая вид, что не замечают) туннелься за ними шлейфа обид, оскорблений и унижений персонала!

Чтобы руководителей, относящихся ко второй группе, лишить данной иллюзии, вновь обратимся к определению нарушения. Как подчеркивалось выше, нарушение отличается тем, что специалист сознательно решил совершить действие, противоречащее нормативным документам, не имея на то никаких оснований. Такое возможно, как свидетельствует практика, лишь при одном условии – корпоративная производственная культура в подразделении не только не предотвращает ненормативных действий, но даже способствует их выполнению. Следовательно, если ошибка обусловлена эргономическими недостатками системы, то нарушение связано с низкой корпоративной производственной культурой, за которую, прежде всего, несет ответственность руководитель подразделения. Становится очевидным, когда в конкретном подразделении велик объем нарушений, то спросить следует с руководителя за то, что уровень корпоративной культуры не отвечает требованиям современного производства. Изложенный подход, отражающий связь нарушения с корпоративной производственной культурой, сегодня реализуется в западных аэрокосмических. Именно путем развития корпоративной производственной культуры, а не ужесточения административных функций, там ведется эффективная борьба с нарушениями. Безусловно, никто при этом не отвергает разумную твердость управления персоналом.

Основываясь на изложенном подходе, неправильно все ошибки трактовать как нарушения и ограничиваться наказанием их исполнителей. Еще раз подчеркнем, что нарушение – это индикатор неблагополучия в корпоративной производственной культуре, ответственность за которую несет руководитель подразделения. Поэтому целесообразно при анализе неправильных действий подходить объективно и не видеть в каждом из них нарушение. В противном случае руководитель подразделения не только лишает себя возможности своевременного выявления опасных факторов авиационной системы, но и демонстрирует вышестоящему руководству собственную неспособность по созданию в подразделении высокой корпоративной производственной культуры, исключая нарушения со стороны персонала. И это не может оставаться незамеченным.]

**Перевозки пассажиров через аэропорты России
за январь-март 2007 г. на внутренних воздушных линиях**

№ мл	Наименование аэропорта	Перевезено пассажиров, ВВП (отправлено + прибыло), чел.	№ мл	Наименование аэропорта	Перевезено пассажиров, ВВП (отправлено + прибыло), чел.
1	Москва (Домодедово)	1 434 738	19	Ростов-на-Дону	108 887
2	Москва (Шереметьево)	925 884	20	Нижневартовск	98 605
3	Москва (Внуково)	677 442	21	Новый Уренгой	96 126
4	Санкт-Петербург (Пулково)	481 237	22	Южно-Сахалинск	94 611
5	Екатеринбург (Кольцово)	247 885	23	Челябинск (Балаандино)	89 962
6	Новосибирск (Толмачево)	235 394	24	Якутск	84 698
7	Краснодар (Пашковская)	195 261	25	Мирный	76 230
8	Уфа	191 127	26	Пермь (Большое Савино)	74 951
9	Самара (Курумоч)	187 449	27	Омск	73 825
10	Красноярск (Емельяново)	173 553	28	Архангельск (Талаги)	73 782
11	Сургут	156 584	29	Петропавловск-Камчатский	69 662
12	Хабаровск	149 034	30	Казань (Основной)	64 679
13	Тюмень (Рошино)	148 943	31	Томск	58 366
14	Сочи (Адлер)	139 181	32	Норильск (Альмель)	58 056
15	Калининград (Храброво)	135 869	33	Мурманск	57 785
16	Иркутск	135 810	34	Волгоград	56 956
17	Владивосток (Киевичи)	126 850	35	Когалым	52 661
18	Минеральные Воды	118 985			

*Примечание: *** – на момент издания от аэропортов не получено подтверждения на публикацию данных
Источник: Транспортная Казимирова Палата*

**Перевозки пассажиров через аэропорты России
за январь-март 2007 г. на международных воздушных линиях**

№ мл	Наименование аэропорта	Перевезено пассажиров, ВВП (отправлено + прибыло), чел.	№ мл	Наименование аэропорта	Перевезено пассажиров, ВВП (отправлено + прибыло), чел.
1	Москва (Шереметьево)	1 872 992	19	Нальчик	***
2	Москва (Домодедово)	1 867 076	20	Челябинск (Балаандино)	15 950
3	Санкт-Петербург (Пулково)	479 297	21	Оренбург	14 533
4	Москва (Внуково)	363 126	22	Нижний Новгород (Стригино)	11 699
5	Екатеринбург (Кольцово)	117 203	23	Махачкала	***
6	Новосибирск (Толмачево)	73 819	24	Сочи (Адлер)	10 584
7	Самара (Курумоч)	48 597	25	Тюмень (Рошино)	8 948
8	Ростов-на-Дону	45 509	26	Сургут	7 903
9	Владивосток (Киевичи)	39 306	27	Пермь (Большое Савино)	7 639
10	Краснодар (Пашковская)	36 615	28	Нижневартовск	6 545
11	Хабаровск	34 254	29	Омск	5 319
12	Казань (Основной)	28 340	30	Воронеж (Чертовицкое)	3 840
13	Минеральные Воды	24 653	31	Волгоград	3 511
14	Красноярск (Емельяново)	24 312	32	Якутск	3 205
15	Иркутск	24 300	33	Мурманск	2 440
16	Южно-Сахалинск	22 335	34	Новыбрыск	1 978
17	Уфа	19 683	35	Астрахань (Нариманово)	1 959
18	Калининград (Храброво)	19 325			

*Примечание: *** – на момент издания от аэропортов не получено подтверждения на публикацию данных
Источник: Транспортная Казимирова Палата*



Пусть неудачник плачет...

Выживут ли авиаперевозчики США без Главы 11?

Игорь ГРИГОРЬЕВ

ПОХОЖЕ, АМЕРИКАНСКИЕ АВИАКОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ДО СИХ ПОР С СОДРОГАНИЕМ ВСПОМИНАЮТ КОШМАР 11 СЕНТЯБРЯ 2001 ГОДА, РАСПЛАЧИВАЯСЬ ЗА ЕГО ПОСЛЕДСТВИЯ ОГРОМНЫМИ УБЫТКАМИ, МАКОНЕЦ-ТО ОБРЕТАЮТ ХОРОШУЮ ФОРМУ. ВСЛЕД ЗА US AIRWAYS И UNITED AIRLINES ИЗ ЗАТЯЖНОЙ ФИНАНСОВОЙ ТРИСНЫ ВЫКАРАСКАЛАСЯ ТРЕТЬЯ ПО ОБЪЕМАМ ПЕРЕВОЗОВ АВИАКОМПАНИЯ США DELTA AIR LINES, ОБЪЯВИВ О ФОРМАЛЬНОМ ПРЕКРАЩЕНИИ ПРОЦЕДУРЫ БАНКРОТСТВА.

«Н --аконец-то мы свободны! — не смог сдержать своего торжества председатель правления и главный исполнительный директор компании Джеральд Гринштейн. — Я ликую и благодарю всех 47 тысяч наших сотрудников, которые прошли через все невзгоды и пожертвовали многим». И хотя до конца года Delta еще предстоит выплатить 7,6 млрд долл., дела авиакомпании явно пошли на поправку: последние четыре квартала компания работала с операционной прибылью, и показатель ЕВГТ в период с января по март нынешнего года составил 155 млн долл.

«Черным» днем для этой авиакомпании из Атланты (штат Джорджия) стало 14 сентября 2005 года, когда впервые за свою 76-летнюю историю Delta обратилась в федеральный суд по банкротствам, добровольно признав свою несостоятельность, и смиренно попросила оградить одну из старейших авиакомпаний США от преследования жаждущих ее крови кредиторов. При этом компания пообещала и в дальнейшем, если ей предоставит такую возможность, выполнить все свои обязательства по выполнению перевозок, а в случае необходимости полностью рассчитаться с клиентами за неиспользованные ими билеты или в крайнем случае обменять их в соответствии с уста-

вленными правилами, сохранить бонусы участникам программы для часто летающих пассажиров и ко всему прочему оплатить горючее по ранее заключенным контрактам. И, разумеется, в кратчайшие сроки представить программу реорганизации по выходу из кризиса. В общем, просила дать шанс, пусть даже последний, поправить дело. И прежде всего выплатить те самые злостные 20,5 млрд долларов долга, из-за которых и разгорелся весь сыр-бор.

Судья Пруденс Битти, всесторонне проанализировав возникшую ситуацию в полном, естественно, соответствии с положениями законодательства США по банкротствам, а именно с Главой 11, благосклонно санкционировала защиту Delta от прямого вмешательства кредиторов. Мол, Delta не первая, но, судя по всему, далеко не последняя авиакомпания, которой потребовалась финансовая реанимация, а если начать их всех банкротить без разбору, — знак скоро ни одной не останется...

ЗАКОН ОН И В ШТАТАХ ЗАКОН

И в таком подходе заключается определенный резон. Ведь вслед за US Airways и United Airlines предсудомотрительно, еще в 2002 году, укрышавшимися за спасительной статьей, по проторенному ими пути вынуждены были отправиться Delta

и Northwest Airlines, занимающая четвертую строчку в реестре американских авиаперевозчиков. И что примечательно — гуманный закон вовсе не ставит целью окончательно добить прогорающую компанию и отправить ее в историю, откуда, как известно, не возвращаются. Напротив — 11-я Глава дает шанс предприятиям, на полном ходу затормозившим у бездны или даже уже идущим ко дну, попытаться спасти фирму от ликвидации. Если, разумеется, федеральный суд по банкротствам сочтет представленный кандидатом в банкроты план по реорганизации достаточно убедительным, а его финансовое возрождение с учетом ожидаемых инвестиций, увольнений персонала, распродаж самолетного парка и клетвенных обещаний потуже затянуть пояса — не столь уж фантастичным.

Короче говоря, неудачнику дают возможность еще некоторое время побарахтаться на поверхности, поднакопить силенок, а если очень повезет, то впоследствии расплатиться и с долгами. И все это время, отведенное судебными органами компании на оздоровление бизнеса, можно, не опасаясь бесцеремонного нашествия займодавцев, продолжать работать как ни в чем не бывало, надеясь, что совет директоров, получив спасительную передышку, отыщет все же выход и в качестве реликвии сохранит милый сердцу бренд.



Да что там Delta, а вот US Airways умиралась загреть под процедуру банкротства аж дважды вопреки установившемуся мнению древних, что два раза в один и тот же поток не войдешь. Впрочем, те же американцы утверждают, и, как видно, не без оснований, что почталцион всегда звонит дважды... В отношении же US Airways эта мудрость подтвердилась впервые в августе 2002 года, когда компания задолжала свыше 2 млрд долл., но благодаря полученному займу в 500 млн долл. и увольнению 11 тыс. сотрудников сумела год спустя более-менее поправить дела. Однако взлетевшие цены на нефть, категорический отказ профсоюзов вновь согласиться на сокращение фонда зарплат и нашествие «дешевых» перевозчиков привели US Airways в сентябре 2004 года к повторному банкротству. Правда, осенью 2005 года компания вновь выбралась из-под спасительного крыла Главы 11, надеясь завершить начатый процесс слияния с America West Airlines.

А как не вспомнить напущенное банкротство в декабре 2002 года United Airlines — второй по величине авиакомпания мира. Напомним,

что в день репетиции всемирного Апокалипсиса 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке поучаствовали два авиалайнера этой компании — Boeing 767 протаранил южную башню Всемирного торгового центра, а «757» упал близ Джонстауна в штате Пенсильвания, не долетев 200 км до Вашингтона, где конечной целью должен был стать Белый дом или, на крайний случай, Капитолий. Тогда правительство выделило United в качестве частичной компенсации убытков 808,07 млн долл. — чуть меньше, чем получила American Airlines, два самолета которой также послужили в качестве орудий террористов. Кроме того, компании причиталось еще 150 млн долл. в качестве страховой компенсации за уничтожение двух авиалайнеров, да еще она претендовала на половину из 1,5 млрд долл. в виде компенсаций за жизни пассажиров и на покрытие ущерба третьей стороне.

За тот жуткий год общие потери United достигли 2,14 млрд долл. — самый по тем временам кошмарный финансовый результат за всю историю гражданской авиации. Компания лихорадочно принялась сокращать штаты и снижать провоз-

ные мощности. Но и эти столь радикальные меры не помогли, и в декабре 2002 года United вынуждена была попросить у судебных органов защиты от наседавших кредиторов. А United, обеспечив себе защиту Главой 11, разрешила южную башню деятельности: принялась распропадать свой и без того огромный флот — из 557 самолетов осталось 460, основана дочернюю низкотарифную авиакомпанию Ted, ввела элитный класс (premium service) на лайнерах «757», выполняющих полеты из нью-йоркского аэропорта Кеннеди в Лос-Анджелес и Сан-Франциско. В определенной степени карты в перевозках на тихоокеанских направлениях сплутали разразившаяся в 2003 году эпидемия атипичной пневмонии и неуправляемые цены на топливо, но United сумела преодолеть эти напасти за счет открытия новых международных маршрутов, которые оказались более прибыльными. Успехом ознаменовалось и начало регулярных полетов из Сан-Франциско через Гонконг в Хошимин — впервые самолет американской авиакомпании приземлился здесь после окончания вьетнамской войны. В результате всех





этих действий спустя 2,5 года после объявления о процедуре банкротства United заработала 3 млрд долл., а в начале февраля 2006 года смогла восстановить свою репутацию, перевести дух и распрощаться с Главой II.

...Что и говорить, либеральность законодательства США по отношению к несостоятельным авиаперевозчикам может привести в восторг любого пессимиста. Судите сами: если основательно приспичит, разумнее, не мешкая, добровольно объявить себя банкротом, нежели упорно балансировать на краю финансовой пропасти, накапливать все новые долги, распускать персонал в неоплаченные отпуска, зачастую идти на массовые увольнения и в конечном итоге все равно просить пощады в федеральном суде. Ведь добровольное банкротство — это еще далеко не ликвидация, когда с молотка спускают все движимое и недвижимое имущество и от авиаперевозчика не остается даже фирменного бренда. И вообще, как заметил некий остроумец, банкротство — это вполне законная процедура, в ходе которой вы перекладываете деньги в бумажный карман и отдаете пиджак кредиторам...

Помнится, года два назад первый вице-президент Delta Air Lines по связям с правительством Скотт Йон так объяснял мне суть этой хитроумной системы: «Если вы услышите о банкротстве какой-то американской компании, то это вовсе не означает, что она окончательно покинула сцену. Это всего лишь способ реструктуризировать свой бизнес для дальнейшего взлета. Мы не собираемся заранее складывать крылья». Намек был вполне прозрачный: дескать, наша Delta тоже угодила в такой переплет, но не спешите, господа, нас преждевременно хоронить.

Что ж, интуиция или, вернее, вера в свою компанию г-н Йон не

подела, и, как видим, Delta сумела отстоять свой имидж. Разработанная руководством антикризисная программа дала ожидаемый результат.

Еще в начале 2004 года компания предприняла отчаянные усилия, дабы избежать банкротства. Программа реструктуризации включала в себя сокращение рабочих мест и расширение операций в аэропорту Атланты. Было добавлено около 100 новых рейсов и значительно увеличена частота полетов, чтобы превратить его в суперхаб. Из Атланты ежедневно стали выполняться почти 1000 рейсов в более чем 246 пунктов. Пришлось на 26% снизить операции в аэропорту Цинциннати, сократив 1000 рабочих мест, и отказаться от четвертого базового аэропорта Даллас-Форт-Уорт. Появилось, что от внутренних рейсов большой прибыли не получив, руководство взяло курс на международные линии, начав прямые полеты из Атланты в Пекин, а в июне 2005 года — в Москву. Позднее Delta выкупила права у United на обслуживание линии между Нью-Йорком и Лондоном. Ставку сделали на дальнейшую экспансию в Европу, Азию и Латинскую Америку. Руководство ввело режим жесточайшей экономии, чтобы в 2007 году дополнительно выручить 3 млрд долл. Зарплату сотрудникам по согласованию с профсоюзами снизили на 9%, менеджерам высшего звена — на 15% и даже персональный вклад главе компании Джеральду Гринштейну урезали на 25%. Одновременно планировалось уволить от 7 до 9 тыс. сотрудников.

В феврале 2006 года Delta, совместно с Continental и FedEx, выступила против жесткого решения президента Венесуэлы Уго Чавеса ограничить полеты штатовских авиакомпаний из США. Однако авиационные власти двух стран смогли прийти к взаимоприемлемому решению этой проблемы, догово-

рившись, что в будущем права Delta на операции в Венесуэле ограничиваться не будут.

В конце прошлого года заговорили о возможном слиянии Delta с US Airways, но Delta, дорожа своим брендом, это предложение отклонила. Несмотря на то, что US Airways Group посулила находящейся под процедурой защиты от кредиторов компании 8 млрд долл. наличными и в акциях. В развернувшейся кампании под девизом «Сохранить Delta, мою Delta» приняли участие все сотрудники. Тем не менее, в январе нынешнего года наступая US Airways предложила уже 10,2 млрд долл., прекрасно понимая, что поглотить выгоднее компанию, находящуюся в процессе реорганизации. Да и дешевле это обойдется. Но персонал Delta держался стойко, надеясь управлять с трудностями собственными силами. Наконец, в конце апреля суд счел план реструктуризации, представленный Delta, вполне реальным, и компания могла праздновать победу.

КТО ПОСЛЕДНИЙ ЗА БАНКРОТСТВОМ?

Впрочем, далеко не всем так везет, как Delta или US Airways. Вспомнить хотя бы бесславный конец легендарной Pan American, прекратившей свое существование в конце 1991 года. Этот перевозчик на протяжении почти 75 лет был не только флагманом заокеанской гражданской авиации, символом технического прогресса и процветания, но и олицетворением «американской мечты». Реальность, увы, оказалась намного прозаичней, и в полном соответствии с суровыми, но, в сущности, справедливыми законами рынка некогда ведущий авиаперевозчик Америки благополучно пошел ко дну. Хотя Pan Am также получила шанс испытать судьбу и в январе 1991 года обратилась в федеральный суд с просьбой о защите



от кредиторов. После последовавших затем переговоров, продолжавшихся несколько месяцев, большая часть активов компании пошла с молотка за 1,7 млрд долл. Delta тогда получила практически все маршруты незадачного конкурента в Европу, Азию и Африку, ей же достались челночные рейсы между Нью-Йорком, Вашингтоном и Бостоном. Кроме того, она приобрела 45 из 105 самолетов Pan Am и наземные сооружения во Франкфурте.

Но еще оставалась надежда на помощь Delta, однако та за день до того, как Pan Am должна была представить в нью-йоркский суд по делам банкротства план реорганизации, неожиданно отказалась от дальнейшего финансирования своего партнера. Да и то сказать: ежедневные убытки Pan Am уже составляли около 3 млн долларов! Заключительный акт трагедии разыгрался в декабре того же года в суде по банкротствам на Манхэттене. На вопрос судьи, сколько времени компания сможет продержаться без финансовых вливаний Delta, представитель Pan Am честно и откровенно признался: не более 35 минут... И все стало предельно ясно — компания была вынуждена объявить о прекращении полетов, а ее имуществом поспешили поживиться более удачливые конкуренты. На состоявшемся аукционе тихоокеанские и латиноамериканские маршруты скупила United, а Delta достался шикарный терминал в аэропорту Кеннеди и авиалинии в Москву и Санкт-Петербург, которые южане посчитали весьма ценным и перспективным приобретением. И вряд ли оба эти перевозчика могли и предположить, что спустя десяток с лишним лет также запросят пощады в федеральном суде, правда, — судьба окажется к ним куда более снисходительной.

Нетрудно заключить, что столь своеобразное законодательство США, трепетно оберегающее интересы авиатранспортного бизнеса

страны, вызывает резкую критику со стороны европейских конкурентов. Так, глава British Airways Род Эддингтон с возмущением доказывал, что правительство Штатов всечески препятствует банкротству своих авиакомпаний, вопреки всем законам рынка сужая их бюджетными деньгами. А это позволяет им не только практически в полном объеме продолжать свою деятельность внутри страны, но и расширять экспансию на международных линиях за счет снижения тарифов. Ведь подпадая под процедуру банкротства, компания многие свои обязательства — по пенсионному обеспечению, к примеру, — перекладывает на плечи государства.

Наблюдатели отмечают, что правительство США испытывает перед национальной авиатранспортной индустрией своеобразный комплекс вины после катаклизмов 11 сентября и его последствий. Сразу же после «черного вторника» власти, расщедрившись, выделили авиакомпаниям в качестве вспомоществования 15 млрд долл. — 5 млрд в виде прямых субсидий и 10 млрд в виде гарантий по кредитам. Хотя и до сентябрьского авианалета на Америку перевозчики переживали не лучшие времена, не досчитавшись более 2,5 млрд долл. Столь критическая ситуация наблюдалась разве что в начале 90-х после Персидского кризиса.

Впрочем, проблемы у американских «авиагозов» возникли гораздо раньше — еще с 1978 года, когда Конгресс США принял «Закон о дерегулировании воздушного транспорта». Этот документ фактически отменял государственное регулирование авиатранспортного бизнеса с расчетом на то, что «свободная конкуренция» станет той панацеей, которая оживит эту отрасль, а правительству не придется прибегать к ее субсидированию. В результате за короткое время значительно увеличилось

число авиаперевозчиков, которые сами стали определять маршруты полетов, снижать наполовину тарифы или увеличивать их на 5% как на международных, так и внутренних линиях. И значительно упростилась система выдачи лицензий на эксплуатацию того или иного маршрута. Цены на билеты снизились, а зарплата пилотов и других членов экипажа резко возросла. И, по мнению экспертов, именно избыточный рост расходов на оплату труда и стал основной причиной массового банкротства американских перевозчиков. Не выдержали конкуренции даже такие крупные компании, как Braniff, Eastern Airlines, уже упоминавшаяся Pan Am, TWA и другие. Ну а другая причина — появление диссонантных авиаперевозчиков.

Не случайно ведь кто-то из отчаявшихся авиаперевозчиков мрачно заметил: если название вашей компании начинается не с Southwest, то она — потенциальный банкрот. Однако в этой шутке кроется глубокий смысл. А бороться с диссонантными солидным компаниям можно лишь умелой полетной ценообразованием — завышением тарифов для бизнес-пассажиров и снижением цен на билеты для туристов, заполняющих эконом-класс. Однако авиакомпания, не соизмерив свои возможности, сохранили избыточные мощности для туристских потоков, оставляя неизменными скидки для этой категории пассажиров, тогда как тарифы за полную стоимость дорожали. Выход видится в консолидации отрасли и резком сокращении издержек. Эксперты вовсе не исключают, что в обозримом будущем в Штатах останется два-три крупных авиаперевозчика и полтора десятка мелких. Судя по всему, такая перспектива вполне реальна: не случайно же US Airways, от предложения которой отказалась Delta, не теряет надежды заполучить в партнеры Continental Airlines или Northwest Airlines, а то и обеих разом.]



Кошмар на борту

Наручники для «проблемных» пассажиров в некоторых авиакомпаниях теперь входят в «ассортимент услуг»

Игорь ГРИГОРЬЕВ

СКОРО РОССИЙСКИЕ АВИАПАССАЖИРЫ ОЖИДАЮТ НОВЫЕ ЗАПРЕТЫ: Минтранс подготовил приказ, согласно которому пассажирам запрещается брать в салон жидкости и гели емкостью более 100 мл и располагать их на борту. Новые правила, разработанные, как подчеркивают его авторы, с учетом рекомендаций ИКАО, вступит в силу после регистрации приказа в Минюсте и коснутся всех рейсов российских авиакомпаний — как международных, так и внутренних. Как известно, аналогичные правила проноса жидкостей на борт самолетов в ручной клади действуют во всех 25 странах Евросоюза с ноября прошлого года. Эти ограничения, напомним, были введены по инициативе британских спецслужб, которые напугали весь цивилизованный мир информацией о планах террористов организовать катастрофы самолетов посредством «каждой взрывчатки».

Но дело не только в этом. Ежегодно на рейсах авиалайнеров происходит сотни нарушений общественного порядка. Эта проблема явно вышла из-под контроля и приняла угрожающий размах. И первопричиной инцидентов, по мнению экспертов, зачастую становится алкоголь.

Феномен этого явления попытался в свое время научно обосновать доктор Ричард Дюнд, редактор журнала «Здоровье путешественника». Все дело, оказывается, в особенностях нашего организма, на который алкоголь, принятый внутри на борту самолета, воздействует намного убийственней, нежели на земле.

Зачастую пассажиры оправдывают свою неумеренность аэрофобией. Мол, хоть режьте меня, но боюсь летать. Вот какой характерный случай произошел с 34-летней Садри Сельез. Эта очаровательная француженка выдур ни с того ни с сего попыталась открыть дверь авиалайнера выполняющего полет из Гонконга в Бристен. Когда же бортпроводники попытались привести ее в более-менее вменяемое состояние, выяснилось, что девушка

вообще смертельно боится всяких полетов — как во сне, так и наяву. Пришлось ей принять перед рейсом ударную дозу снотворного, залив его тонизирующим спиртным напитком. Для большего, почитно, эффекта. И бабдеж оказался классным!

Уже на земле адвокат Садри просил у суда списхождения для своей подзащитной, аргументированно доказывая, что в том состоянии, до которого его клиентка себя довела, она вообще ничего соображать не могла, а тем более — отвечать за свои поступки. Хорошо еще, что не забралась командирку на колени и не потребовала уступить ей штурвал... Суд снизошел к особенностям организма пассажирки, но предупредил, что в следующий раз приступ аэрофобии обойдется Садри Сельез значительно дороже — в 623 евро.

Да, подтверждает психолог-эксперт Дина Эйка, объяснение этому все-таки есть. Человека помещают в замкнутое пространство, кругом незнакомые, подчас малосимпатичные люди, да еще к тому же ему уютно в течение нескольких часов просидеть сиднем, пусть даже в

комфортабельном кресле... А ведь некоторым и дома-то усидеть столько на одном месте немогут. И бедолаге не остается ничего другого, как утолить беспросветную тоску добрым стакачиком виски или на худой конец фляжкой заморского кактусового самогана — текилы... А последствием этого, как видим, просто непредсказуемы.

Иначе говоря, алкоголь, оказывается, далеко не главная причина инцидентов на борту, а всего лишь следствие, однако способствующее обостренному проявлению психологических черт характера, а то и агрессивности у необузданных пассажиров. Англичане даже ввели специальный термин «air rage», что в вольном переводе означает «воздушное бешенство».

НЕ ПОПАСТЬ БЫ В «ЧЕРНЫЙ СПИСОК»

С беспрецедентным всплеском «воздушного хулиганства» столкнулись и российские авиакомпании. Только за последние три года число подобных инцидентов увеличилось на 400%. К сожалению, несовершенство российского законодательства не позволяет эффективно бороться

фирма **ЗЕЛЕНЬЙ ЗМИЙ** предоставляет **ВАМ**
уникальную возможность — вылететь и долететь
в любую точку планеты в состоянии **любой**
степени алкогольной неадекватности.

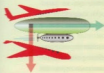
на борту имеется самое разнообразное спиртное
от самогонки и спиртов до самых изысканных коньяков и вин,
есть все виды табачных изделий и закуски

борт снабжен **реанимационным** отделением и
уникальным оборудованием, обслуживается опытнейшими докторами
медицинских наук



НЕ УПУСТИТЕ СВОЙ ШАНС

ЗАКАЖИ У НАС СВОЕ СЧАСТЬЕ —
И НИКАКИХ НАРУЧНИКОВ



!!! ДОРОГО !!!



с воздушным хулиганством. Авиакомпания не имеет права отказывать «неблагонадежному» пассажиру в продаже билета — она лишь может на основании собранной «базы данных по фактам нарушения правил поведения пассажиров на борту» предупредить экипаж о том, что на рейс затесался человек, от которого можно ждать чего угодно. И, следовательно, экипажу надо держать ухо востро. А самое суровое наказание, на которое у экипажа хватает прерогатив, — это аннулировать обратный билет в полном соответствии с пунктом 1 статьи 107 Воздушного кодекса РФ.

Впрочем, попасть в «черный список» нарушителю не так-то просто — процесс этот многоступенчатый и довольно сложный. Сначала бортпроводник должен сделать такому пассажиру устное замечание и призвать его к порядку. Если это не возымело действия, командир решает предупредить бузотера в письменной форме, заполнив соответствующий бланк на русском или английском языке. Ну а уж если нарушитель наконец закулиса дидла и не вынимает никаким резоном, тогда составляется рапорт, который вручается правоохранительным органам по прибытии в аэропорт. И лишь после этого имя воздушного экстремала заносится в «черный список». Но этим кара и ограничивается, поскольку у авиакомпании на какие-то дальнейшие санкции в отношении «проблемных» пассажиров прав нет. А российское законодательство проявляет к любителям оторваться на воздушном транспорте ангельское терпение. Максимум, что им грозит, — это штраф в 500 рублей по прибытии в порт назначения или предупреждение от сотрудников милиции.

...В ночь на 7 февраля в дежурную часть линейного управления внутренних дел аэропорта

Домодедово поступил сигнал от экипажа самолета авиакомпании «Трансаэро», следовавшего рейсом 523 Москва—Бангкок. Оказалось, что пассажиры, основательно избодрившие себя спиртными напитками, устроили на борту потасовку, совершенно не реагируя на увещывания членов экипажа. Когда сотрудники милиции потребовали драчунов покинуть самолет, в сражение вступили их верные боевые подружки, ни в какую не желавшие отправляться к берегам Чо-Прайи без своих мужей. И лишь после прибытия дополнительных нарядов милиции и группы быстрого реагирования компании «Ист Лайн» зачинщиков драки удалось снять с рейса и доставить в милицию.

Но это так, мелкий инцидент, который и завершился-то еще до взлета. А вот знаитное побоеще, устроенное на рейсе Екатеринбург—Бангкок, сотрудницы той же «Трансаэро» до сих пор вспоминают с содроганием. Еще бы, нагрузавшись сверх всякой меры еще в аэропорту, поклонники самозащиты без оружия умудрились превратить салон Boeing 767 в авантюристический гладиаторский бились аж 20 пассажиров! Бортпроводники принимались их разнимать, однако лишь подогрели страсти.

А как не вспомнить «гастроль», которую устроил в самый канун нового года на рейсе А320 из Москвы в Женеву некий московский бизнесмен Евгений Догаев. Незнаесто по каким причинам, но уже в полете он передумал лететь в Швейцарию и выбрал для рождественского променада Египет. А поскольку экипаж с его доводами не согласился, то Догаев в отместку пообещал самолет взорвать, несмотря на то, что на борту находилась его семья из восьми человек. Но это его не остановило — домылся в пилотскую кабину и требовал изме-

нить курс. Кончилось дело тем, что сами пассажиры скрутили дебошира, но командир решил на всякий случай совершить экстренную посадку в Праге.

В ходе следствия выяснилось, что Догаев страдал психическим расстройством, и организм среагировал на принятие большой дозы спиртного весьма своеобразно. По чешским законам за создание угрозы безопасности воздушному судну Догаеву грозило от 8 до 15 лет заключения. Однако суд не усмотрел необходимости содержать его под стражей и отпустил под залог в 1 млн крон.

А вот иностранные перевозчики с воздушными дебоширами не церемонятся. Так, правилами перевозок British Airways предусмотрены 37 пунктов, в соответствии с которыми британская авиакомпания вправе объявлять «проблемного» пассажира персоной нон грата и порекомендовать ему отправиться восстановиться рейсом какого-нибудь другого, не столь бдительного перевозчика.

К тому же иностранные перевозчики не стесняются в выборе средств для усмирения дебоширов. В арсенал бортпроводников, который уклончиво именуется «средствами ограничения движения», входят ручники и комплекты специальных ремней для привязывания нарушителей к креслу.

Не миновальничают с авиахулиганями и в нидерландской KLM. Чтобы не допускать случаев — а их предостаточно — физического насилия над персоналом компании, которые себе позволяют чрезмерно нагрузившиеся пассажиры, командир корабля имеет право не пускать их на борт воздушного судна. Ну а стюардессы могут даже осмелиться на то, чтобы не только игнорировать требование перебравшего пассажира «повторить», но и — одно это может спровоцировать экстремальную ситуацию на борту — отва-



житься на «конфискацию» уже имеющихся припасов.

Ясное дело, решиться на столь геройский поступок без соответствующей спецподготовки — «чистое безумие». И несмотря на основную технику рукопашного боя хрупких бортпроводниц обучают голландские спецзаводцы. Обычно инцидент заканчивается тем, что экстремиста, предварительно вырубив его болевым приемом, приковывают наручниками к креслу и оставляют страдать от неутоленной жажды до самой посадки. Ну а там... Конечно, может повезти, и его избавят от близкого знакомства с нравами местного пенитенциарного заведения. Но чего избежать не удастся, так это иска авиакомпании на внушительную сумму.

По возвращении домой скандалист найдет в почтовом ящикеписьмо, в котором компания его любезно уведомляет о том, чтобы и духу его отныне не было на борту, и что персоналу дано строжайшее указание гнать нарушителя Токийской и Монреальской конвенций аэшащей. А если данная компания представляет государство — члена Шенгенского соглашения, то имя дебошира навечно заносится в базу данных, и о визе впоследствии можно даже не заикаться.

...По мнению наших авиаперевозчиков, прекрасно изучивших своеобразный менталитет россиян, с введением новых запретов несомненно возникнут — в качестве противоядия — и новые проблемы. К примеру, путешественники будут заранее и более основательно «готовиться» к полету, а доказать во время посадки на борту, что в таком неприглядном виде гражданину все же лучше остаться на земле, будет не так-то просто.

Будем все же надеяться, что кошмарные ситуации на бортах авиалайнеров все-таки больше не повторятся.]

Дебоширов — в «черный список»

Все! Терпение «Уральских авиалиний» истощило! Авиакомпания собирается создать информационную базу, попросту говоря «черный список». Туда занесут данные о тех, кто не умеет адекватно вести себя на борту. Проштрафившийся не сможет купить билет «Уральских авиалиний», придется ему искать другого перевозчика. До сих пор за нарушение общепринятых норм поведения пассажиру могли отказать от дома, в смысле от самолета, во время регистрации или же во время рейса. В экстремных ситуациях (с буйством и боем) КВС мог прервать полет, совершить экстремную посадку и сдать хулигана куда полагается. Соломинкой, сломавшей хребет верблюда, стало происшествие в аэропорту Хургады. В ночь на 12 мая пассажиры ждали, когда их пустят в самолет Ил-86 «Уральских авиалиний». Скажем честно, вылет в Екатеринбург задерживался на три часа по техническим причинам. Ну и как водится, многие пассажиры коротали время в баре и duty free. При этом почему-то не расслабились, а раздражались и злились. Кроме, когда в здании аэропорта появился КВС, один нетрезвый гражданин напал на него и принялся лупцевать. Видимо, считал, что после такого воздействия полет быстрее начнется и пройдет успешнее.

Нетрезвой ногой не ступишь на борт

«ВИМ-Авиа» решила не допускать к посадке в свои самолеты или снимать с рейса нетрезвых пассажиров. И ничего незаконного в действиях «ВИМ-Авиа» нет, все подкреплено правилом, пунктом и параграфом. Авиакомпания опирается на п. 2.5 пп. 2.5.4 «Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР» и п. 7.1 «Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов», п. 1 пп. 6 ст. 107 «Воздушного кодекса РФ». Дело в том, что с сентября 2006 по май 2007 года на бортах «ВИМ-Авиа» случились 32 пьяные драки. Самая «крутая» — произошла в аэропорту Дубай, друг друга дубасили около 20 человек. Летный экипаж попал в свидетели и на несколько дней был задержан дубайской полицией для дачи показаний. Многие западные авиакомпании уже придумали, как обезопасить себя и пассажиров от буйств на борту. British Airways, например, прилетает дебоширов к судебной ответственности и никогда больше не продаст пьянице билета. Российские перевозчики по примеру западных тоже начали создавать «алкогольные» базы данных.



Самолет Бе-32:



ДОЛГИЙ ПУТЬ К ПАССАЖИРУ

Геннадий АРЛТОВ

В НАЧАЛЕ 90-Х САМОЛЕТ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ Бе-32 ПЕРЕЖИЛ СВОЕ ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ. В СТРАНЕ НАСТУПИЛИ НОВЫЕ ВРЕМЕНА, И ПОТРЕБНОСТЬ В ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МАШИНАХ ТАКОГО КЛАССА ТОЛЬКО ВОЗРОСЛА.

Тавроградский авиационный научно-технический комплекс (ТАНТК) им. Г.М. Бериева известен как самое первое российское предприятие, выпускающее самолеты-амфибии. Легендарный Бе-200 стал визитной карточкой предприятия. Он успешно работает в таких условиях, где невозможны полеты другой техники; к местам, куда Бе-200 может доставить груз или пассажиров, часто нельзя добраться ни по воде, ни по земле. Успешное участие самолета в международных авиавыставках говорит о его популярности в мире. Так, в феврале 2007 года на авиасалоне «Аэро Индия 2007» он демонстрировался по просьбе командования ВМС этой страны. Для индийской армии Бе-200 предлагаются в поисково-спасательном варианте и варианте берегового патрулирования. Что касается гражданского варианта Бе-200, то им заинтересовался один из ведущих индийских авиаперевозчиков — авиакомпания «Кингфишер».

Наряду с Бе-200 на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении серийно выпускается легкий самолет-амфибия Бе-103, предназначенный для перевозки пяти пассажиров и поставляемый на продажу в США. Самолет Бе-103 сертифицирован по нормам Федеральной авиационной администрации США, получил сертификаты летной годности в Бразилии и КНР.

Но в этой статье речь пойдет о перспективной модели, уже давно ждущей своего времени — времени развития авиационных маршрутов вглубь России.

Сегодня в России разрабатывается система воздушных перевозок на основе хабов. Это значит, что к десятку узловых аэропортов, расположенных на огромной территории Российской Федерации, необходимо будет доставлять пассажиров региональными и местными маршрутами. Чтобы протянуть воздушные ветки в самые недоступные места, необходима небольшая и экономичная машина, способная садиться и взлетать с коротких, в том числе грунтовых и галечных аэродромов.

Руководители авиационной отрасли не раз заявляли о необходимости выпуска экономичных отечественных судов с количеством посадочных мест до 20 для региональных и местных пассажирских перевозок.

В сентябре Росавиация вышла с предложением увеличить компенсацию части процентных лизинговых платежей для малоразмерных самолетов отечественного производства до 75%. Сейчас они рассматриваются в Правительстве РФ.

Сегодня это единственный сертифицированный самолет российского производства в этом классе — Бе-32, модификация модели Бе-30.

Легкий пассажирский самолет короткого взлета и посадки Бе-30 с двумя турбовинтовыми двигателями ТВД-10 начал разрабатываться в 1965 г. Главным конструктором по теме стал Г.М. Бериев, ведущим конструктором — В.Н. Антонов. В основу разработки положены следующие основные принципы:

1. Самолет должен эксплуатироваться практически на всех местных линиях небольшой протяженностью (150-200 км) с грунтовых аэродромов при различном состоянии взлетной полосы.
2. Самолет должен быть рентабельным в эксплуатации.
3. Конструкция самолета должна максимально соответствовать условиям массового производства.
4. Оборудование пассажирского салона по комфорту должно было соответствовать современным магистральным лайнерам.

Необходимая длина ВПП для нового самолета была принята равной 550-600 м. В этом случае он смог бы базироваться на 95% аэродромов Советского Союза. Кроме того, взлетно-посадочные характеристики Бе-30 должны были значительно улучшить планировавшаяся установка трансмиссии, связывающей между собой двигатели.

В марте 1968 г. был определен основной макет самолета, к которому у комиссии было несколько незначительных замечаний. Протокол был утвержден 11 апреля 1968 г.

Первый полет на Бе-30 был выполнен с заводского аэродрома в Таганроге 8 июля 1968 г. В воздух машину поднял летчик-испытатель М.И. Михайлов. В этом же году были построены еще два опытных самолета. Машина №02 вышла на испытания в ноябре 1968 г., а №03 с двойным управлением и полным комплектом малогабаритного оборудования – в апреле 1969 г. После окончания заводских доводочных испытаний ОКБ доработало техническую документацию, и 30 декабря 1968 г. самолет был представлен Министерству гражданской авиации СССР на совместные государственные испытания 1-го этапа. К 1 сентября 1969 г. после выполнения 203 полетов программа испытаний была выполнена.

По результатам испытаний, проведенных с 1969 по 1971 гг., ОКБ доработало самолеты Бе-30. Основные доработки, выполненные на самолетах, были следующие:

- установлены новые двигатели ТВД-10 с увеличенной мощностью на взлетном режиме – с 950 до 1050 л.с.;
- увеличено количество посадочных мест для пассажиров с 14 до 19 человек;
- установлены (на одном самолете) откидывающиеся пассажирские сиденья и складывающийся багажник (испытания концепции «багаж при себе»);
- установлен бортовой грузовой люк размером 1300 x 1400 мм (на самолете №05 «ОС»);
- установлен всережимный автопилотер;
- увеличена максимальная полезная нагрузка – с 1500 до 2000 кг;
- установлены дополнительные топливные баки.

В результате доработок существенно улучшились технико-экономические характеристики. Доработанному Бе-30 с ТВД-10 присвоили индекс Бе-32.

В отчете по государственным испытаниям Бе-30, утвержденном 30 марта 1971 г., было указано:

«Рекомендовать самолет Бе-30 в серийное производство после доработок по перечню №1 и №2».

Эксплуатационные испытания Бе-30 в Баяковском аэродроме показали его надежность и безопасность. Базировавшись в аэропорту Баяково, самолеты выполняли технические рейсы во многие города СССР, полеты выполнялись как днем, так и ночью. В сутках налет составлял от 6 до 14 ч. В процессе эксплуатационных испытаний Бе-30 отказы материальной части практически не было.

В целом опыт эксплуатации самолета Бе-30/32 в различных аэропортах Прибалтики, Средней Азии, Украины, средней полосы РСФСР, Сибири и других районах при температурах от +45 до -40°C показал высокую надежность и простоту в обслуживании. Было выполнено более 4000 полетов с налетом около 3000 ч. На одном из самолетов выполнили 1500 посадок.

Высокие летно-технические характеристики сулили Бе-30 безоблачные перспективы. Но тут в его судьбу вмешалась высокая политика. Для поддержания чехословацкой авиационной промышленности в рамках Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) было принято решение о массовых поставках в СССР самолетов L-410 «Турбулет».

В связи с этим Совет Министров СССР в 1972 г. принял решение о прекращении дальнейших работ по Бе-30. Однако работы по варианту Бе-32 еще продолжались.

На самолете Бе-32 в период с октября 1972 г. по июль 1974 г. провели испытания по отработке «Норм летной годности гражданских самолетов СССР» (НЛГС СССР), которые показали, что самолет Бе-32 соответствует «Нормам летной годности гражданских самолетов».

В период с августа по октябрь 1976 г. по инициативе министра гражданской авиации СССР Б.П. Бугаева были проведены сравнительные испытания самолетов Бе-32 и Ан-28 по единой программе. В них участвовали самолеты Бе-30 №01 «ОС» в компоновке на 19 мест и №05 «ОС» в компоновке на 14 мест. Ведущим летчиком от ГосНИИГА был А.А. Лебедев. Результаты этой работы показали, что самолет Бе-32 превосходит самолет Ан-28, в частности, по:

- скорости полета (450 и 350 км/час соответственно);
- дальности полета (1050-1400 и 770 км);
- пассажироемкости (18-20 и 10-12 мест);
- максимально допустимой скорости бокового ветра (18 и 10 м/с);
- комфорту для пассажиров и объему фюзеляжа;
- себестоимости перевозок (ниже на 45-50%);
- расходу топлива на 1 т/км (на 40% меньше);
- расходу топлива на перевозку одного пассажира – примерно в два раза меньше;
- возможности полетов в условиях обледенения;
- возможности дальнейшего развития и создания новых вариантов самолета.

Пилоты, летавшие на Бе-30/32, очень хорошо отзывались о новом самолете. Они отмечали легкость в

пилотирования, современный комплекс пилотажно-навигационного оборудования, хорошую противобледенительную систему, реверс винтов (Бе-30 стал первым отечественным самолетом, способным рулить хвостом вперед). Техническому составу Бе-32 тоже не доставала особая хлопот.

Как вспоминал летчик-испытатель А.А. Лебедев, «когда тормоза колес на скользком грунте не дают эффекта, единственное спасение — реверс, и я им пользовался в свое удовольствие. И на стоянках рулить с ним легче, и на льду управляться с машиной проще, не говоря о том, что любой промах на рулении можно безболезненно поправить...» Лебедев участвовал также в испытаниях L-410 и, сравнивая его с Бе-30, сделал свой вывод: «L-410 — хорошая машина, но мой Бе-30 лучше...»

Испытатели единодушно рекомендовали Бе-32 для замены самолетов Ан-2, Ли-2 и Ил-14, но их заменили чехословацки L-410!

Казалось, что после тихого закрытия программы Бе-30 и массового заказа чехословацких L-410, история создания в Татирове машины закончилась навсегда. Но в начале 90-х самолет Бе-32 пережил свое второе рождение.

В стране наступили новые времена, времена «конверсии», и на ТАНТК им. Г.М. Бериева возродили программу по Бе-32, поскольку потребность в машинах такого класса имела, а парк эксплуатируемых в России L-410 (производимых в Чехии, перешедшей к расчетам за свой товар исключительно в свободно конвертируемой валюте) стал испытывать серьезные трудности в эксплуатации. Прежде всего это касалось снабжения запасными частями и продолжения ресурса.

Главным конструктором по теме Бе-32 был назначен С.А. Агощиц, ведущим конструктором по самолету стал В.Н. Антонов. На самолете были установлены два двигателя ТВД-10Б мощностью 1025 л.с. с реверсивными винтами АВ-24АН (также двигатели устанавливались на Ан-28). В центроплане поставили четыре мотоп топливных бака емкостью 300 литров. Радикально обновили радиоэлектронное оборудование. Теперь оно включало курсорно-слепую систему КУРС МП-70, метеорологическую РИС 17А813Ц, систему спутниковой навигации КЛН-90, дальномер СД-75, ответчик СО-72. Успешные образцы РЭО заменили на системы нового поколения: радиокомпас АРК-22, радиовысотомер РВ-21, УКВ-радиостанцию «Баклан», КВ-радиостанцию «Кристалл».

Первый полет, продолжительностью 24 минуты, на вооруженном Бе-32 выполнил 12 мая 1993 г. экипаж в составе летчика-испытателя В.П. Демьяновского и бортехника Э.В. Веделя. Всего по программе испытаний в мае 1993 г. на Бе-32 выполнено 17 полетов с налетом 18 часов.

Позднее — в 1995 году — была создана еще одна модификация самолета с двигателями канадской фирмы Pratt & Whitney. Самолет Бе-32 был переоборудован в вариант с

двигателями РК6А-65В и получил обозначение Бе-32К. Новые двигатели обладали целым рядом преимуществ перед ТВД-10. Прежде всего они имели высокий ресурс — 6000 ч, большую мощность — 1100 л.с., более низкий расход топлива и меньшую шумность.

На Бе-32К были установлены два ТВД РК6А-65В фирмы Pratt & Whitney/Климов с четырехлопастными воздушными винтами HC-B4A-3A/E10950K диаметром 2,79 метра производства фирмы Hartzel (США). Запуск двигателей электрической — от бортового аккумулятора или наземного источника. Кроме того, источник питания гидросистемы HC74-1 заменили на РМР054-026-02 производства фирмы АВЕХ (Германия), работающий на постоянном токе.

Машина участвовала в «МАКСе-96». Международном салоне авиационной техники ILA-96 в Берлине, затем в «МАКСе-97», а также в Международных выставках по гидроавиации «Геленджик-96» и «Геленджик-98». Демонстрация возможностей Бе-32К в сравнении с самыми последними зарубежными машинами этого класса показала, что самолет стоит в ряду лучших самолетов МВЛ. Опытная эксплуатация Бе-32К подтвердила его высокие летно-технические и эксплуатационные характеристики.

Проект пассажирского гидросамолета Бе-32П на базе Бе-32К разработан в 1999 г. Он предназначен для перевозок пассажиров, багажа и почты на местных воздушных линиях, протекающих над территориями с большим количеством рек и озер, прежде всего в Сибири, на Севере и Дальнем Востоке.

Расстояние между поплавами составляет 5,2 м, длина поплавков около 11 м и высота около 1,2 м. Эксплуатация самолета Бе-32П возможна на реках, озерах и других водоемах с длиной акватории до 1000 м, глубиной 1,3 м при ветровой волне высотой не более 0,5 м.

В комплект наземного оборудования также входит съемное перекатное шасси для спуска гидросамолета на воду и подъема его из воды.

Конструкцией самолета предусматривается возможность установки в аэродинамических условиях колесного или лыжного шасси, что позволяет осуществлять гибкую эксплуатацию Бе-32П в течение всего года как на регулярных, так и на сезонных линиях.

В заключение необходимо отметить, что сертифицированный самолет российского производства с такими показателями может и должен стать одним из основных воздушных судов, работающих на местных воздушных линиях. Сегодня программа по продлению самолета Бе-32 на рынок гражданской авиации активизирована и, возможно, уже через год новые серийные модели этой марки примут на борт первых пассажиров, добравшихся, скажем, в аэропорт Якутска из Алдана или Томмота.]



ЭТАЛОН ПИЛОТА

**Заслуженному пилоту России
Геннадию Михайловичу Приходченко – 70 лет**

Многие ребята в послевоенные годы мечтали быть летчиками. Не стал исключением и мальчишка из сибирской глубинки Геннадий Приходченко. После Новосибирского областного аэроклуба он поступил в Павлодарское военное авиационное училище первоначального обучения. Затем была учеба в Сибирском (бывшем Сталинградском) авиационном училище летчиков, которое окончил в 1960 году. Сбылись детские мечты, теперь ему подвластен реактивный истребитель МиГ-15.

Однако печально известное хрущевское сокращение Вооруженных Сил на миллион двести тысяч человек изменило все планы. Молодого лейтенанта, как и многих его сверстников, отправили в запас. Так Геннадий попал в гражданскую авиацию.

С 1975 года Приходченко – в «Аэрофлоте». Прошел путь от второго пилота до заместителя генерального директора по организации летной работы. Освоил более десяти типов воздушных судов. В их числе Ил-62М, Ил-86, Ил-96-300, Ан-124-100. Налетал 19 тысяч часов. Подготовил более 100 командиров воздушных судов.

В 1990 году Геннадий Михайлович назначен директором Центра подготовки авиационного персонала ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», где трудится по сей день.

Как сказано в одной из служебных характеристик, под руководством Приходченко в Центре создана современная учебно-методическая база, сформированы новые технологии применения программных продуктов в учебном процессе, что позволило значительно повысить уровень подготовки авиационных специалистов и получить международный сертификат качества.

Говорит, жизнь прожить – не поле перейти. Особенно, когда поле это не такое уж ровное и гладкое. Но тем ценнее жизненный опыт и заслуги, приобретенные на этом тернистом пути. Вот почему коллеги Приходченко относятся к нему с огромным уважением и любовью, а те, кто получал с его помощью путевку в большое небо, на всю жизнь признательны своему учителю.

*Как командир Вы строгий, справедливый,
А должности не испугали Вас.
Для летчиков являетесь кумиром,
Вы эталон пилота среди нас.*

Эти строки самодельного поэта Ивана Юдина, написанные в честь юбилея Приходченко, возможно, далеки от совершенства, но зато подкупают искренностью и профессиональной гордостью за своего коллегу и руководителя.

Вместе с дружным творческим коллективом ЦПАП «Аэрофлота» журналисты «Гражданской авиации» от всей души поздравляют Геннадия Михайловича с 70-летием со дня рождения. Крепкого Вам здоровья, благополучия и новых свершений на благо нашей родной гражданской авиации, дорогой юбиляр!]





Забота медика — здоровье пациента

Владимир ШИТОВ

**ЦЕНТРАЛЬНАЯ КЛИНИЧЕСКАЯ БОЛЬНИЦА ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ — ЛЕЧЕБНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ, В ПОЛНОМ
СМЫСЛЕ СЛОВА УНИКАЛЬНОЕ, ВСКОРЕ ОТМЕТИТ СВОЕ
ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ. НЕДАВНО ГЛАВНЫМ ВРАЧОМ ЦКБ ГА
СТАЛ ДОКТОР МЕДИЦИНСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР
СТАНИСЛАВ СЫТНИК. СЕГОДНЯ ОН НАШ СОБЕСЕДНИК.**

— Станислав Иванович, прежде всего хотелось бы поздравить Вас, пожелать всех успехов на новом поприще. Какое «хозяйство» Вам досталось, как можно оценить состояние больницы сегодня?

— Спасибо, хотя если говорить о будущих моих успехах, то, думается, они должны выражаться, прежде всего, в числе пациентов, которым мы оказали врачебную помощь, помогли преодолеть недуг, вернули на летную работу. А это дело всего нашего замечательного коллектива. Что же касается состояния доставшегося, как вы выразились, «хозяйства», то я оцениваю его очень высоко.

Центральная клиническая больница гражданской авиации начала функционировать в августе 1992 года и все прошедшее с тех пор пятнадцатилетие активно развивалась. Сегодня это лечебный комплекс, включающий в себя стационар с четырнадцатью клиническими отделениями, поликлинику, рассчитанную на 750 посещений в смену, и различные вспомогательные службы. В стационаре есть хирургическое отделение, терапевтические и отделение реанимации — всего 450 мест. Более 18 тысяч человек прикреплены к нашей больнице, причем это не только москвичи, но и люди, проживающие в других регионах страны.

У нас очень сильный кадровый состав. С учетом сотрудников кафедр Российской медицинской академии последипломного образования (РМАПО), которые работают на базе ЦКБ ГА, у нас 28 профессоров, более 50 кандидатов медицинских наук, почти 90% врачей имеют высшую квалификационную категорию. По кадровому потенциалу занимаем лидирующие позиции не только среди лечебных учреждений Москвы, но и России. Второй сильный козырь — оснащение больницы медицинской техникой и оборудованием. Здесь мы

также в числе лидеров. Достаточно сказать, что самый современный мультиспиральный томограф, которым располагаем, есть еще только в двух московских больницах. Прекрасно оснащены операционный блок, отделения анестезиологии и реанимации, функциональной диагностики. Например, в отделении ультразвуковой диагностики работают 12 аппаратов УЗИ самого современного уровня и больше половины из них экспертного класса, что дает возможность не только для качественного обследования пациентов, но и позволяет заниматься научными работами. Все вместе — профессиональный коллектив врачей и самое современное техническое оснащение — определяют тот высокий уровень оказания медицинской помощи, которого сегодня достигли.

Достаточно сказать, что еще пять-шесть лет назад с нами работали всего три-четыре страховые компании, а доходность больницы исчислялась всего несколькими сотнями тысяч рублей в год. Сегодня с ЦКБ ГА сотрудничают около 150 страховщиков, а по уровню доходов мы приближаемся к двадцати миллионам в месяц. Думаю, эти цифры достаточно ярко свидетельствуют о престижности больницы и ее востребованности. Ведь главная цель работы любой страховой компании — коммерческий результат, и коль они видят в нас достойного партнера, значит качество услуг, которые предоставляем, соответствует требованиям дня.

— Больница создавалась как головное лечебное учреждение страхи, призванное решать прежде всего вопросы экспертизы и лечения летного состава. Они и сегодня являются для вас основными?

— Конечно. Задачи медицинского обеспечения безопасности полетов всегда были сверхактуальны в



авиации, а тем более сейчас, когда происходит стремительное старение летного состава российских авиакомпаний. В СССР своего пика уровень безопасности полетов достиг к 1990 году. Спад же пришелся на 1992-1995 годы, когда по такому кошмарному показателю, как число погибших в авиакатастрофах, мы «обогнали» США почти в десять раз. Есть полное основание говорить, что ситуация была и продолжает по сей день оставаться связанной в очень значительной мере с состоянием здоровья летного состава. Оно же, в свою очередь, напрямую зависит от возраста человека.

Вот цифры: в 1990 году среди лиц летного состава старше пятидесяти лет было всего 5%, сегодня 15. В возрасте шестидесяти лет тогда на летной работе не было ни одного человека, сегодня 3%. А между тем в пятьдесят пять лет и старше функциональные возможности человеческого организма, обеспечивающие в полном объеме устойчивость к негативным факторам профессиональной среды, сохраняются лишь у 15-18% людей. Сердечно-сосудистые заболевания у летного состава встречаются в 4 раза чаще, чем у людей «земных» профессий. Заболевания органов пищеварения – в 5,5 раза, остеохондроз позвоночника – в 3,5 раза, а прирост с возрастом хронических патологий у летного состава в 5-7 раз выше, чем у всего мужского населения страны. Такие вот нерадостные факты. В стационарных условиях в нашей больнице в среднем за год обследуется около тысячи пилотов. Лишь десять из них, то есть 1%, выписываются с диагнозом «здоров». 20% из тысячи имеют диагнозы, вообще несовместимые с летной работой, – ишемическая болезнь сердца, аневризмы различных отделов аорты, атеросклероз, новообразования, включая злокачественные.

Исходя из этих цифр, несколько лет назад поставили вопрос об обязательной экспертизе на нашей базе и в стационарных условиях лиц летного состава, достигших пятидесяти пяти лет.

— Что вызвало у многих очень негативную реакцию, не так ли?

— Естественно. Противники у этого, в общем-то вполне разумного предложения, было и остается много. Хотя жизнь показала, что делать это необходимо. Если болезнь выявить вовремя, есть надежда на выздоровление, да и вообще мы давно уже отказались от принципа «годен-негоден» к летной работе. Если есть возможность провести реабилитационные мероприятия, всегда ее используем. До 40% из числа тех, кого раньше списывали по состоянию здоровья, сегодня возвращаются в строй. Однако стремительное старение летного состава вынуждает нас к следующему шагу: к обязательному

стационарному обследованию всех пилотов, достигших пятидесяти лет. Понимаем, повраится это далеко не каждому, но цена вопроса – безопасность полетов – несомненно с любой выдвигаемой против этого решения аргументацией!

— А нельзя проводить такие обследования на базе региональных ВЛЭКов?

— Все они, как говорится, на «довольствии» у авиакомпаний и потому, естественно, прислушиваются к мнению своего руководства. Есть здесь некоторая ангажированность, и факты подтверждают это. Больше половины летчиков, направляемых из региональных ВЛЭКов на обследование к нам с диагнозом «здоров», имеют ту или иную патологию, абсолютно несовместимую с летной работой. Подчас даже несовместимую с жизнью человека!

Уверен, возрастной ценз пилотов для ежегодного обследования в ЦКБ нужно снижать. После сорока пяти лет единицы могут похвастаться отменным здоровьем, после пятидесяти это вообще немыслимо, и если в таком возрасте человека признают здоровым, значит он просто недообследован. Либо уровень технического оснащения лечебного учреждения, где он проходил обследование, крайне низок.

Мы постоянно работаем над повышением качества оказываемых медицинских услуг. Для этого, как уже говорил, есть все предпосылки – квалифицированный персонал, великолепное оборудование. Есть и еще немаловажный «пустяк» – условия размещения больных в стационаре. Самые «худшие» палаты больницы – двухместные. Правда, лишь усилил коллектива ЦКБ достаточно, чтобы в полной мере занимаясь медицинским обеспечением безопасности полетов.

— Чего не хватает?

— Надо совершенствовать правовую базу. Ведь если взглянуть на проблему с медицинских позиций – здесь все ясно. Нужно создавать эффективную систему диагностики заболеваний на стадии их доклинического проявления. На этом этапе существует стопроцентная вероятность излечения. Однако задачу эту необходимо реализовывать на всех уровнях, и прежде всего на местах. Вторая задача – создание эффективной системы восстановительного лечения летного состава. Это направление у нас развивается давно и уже многое сделано. Но тут дело упирается в правовые вопросы, потому что проведение эффективной реабилитационной программы стоит денег. Кто будет платить? Сегодня авиакомпания, если хотят – платят за это, не хотят – не платит, все зависит от доброй воли их руководителей. Раз так, о какой системе, о какой периодичности восстановительного лечения может идти речь?



— Кто, по Вашему мнению, должен заниматься этим, Минтранс?

— Инициатива, видимо, должна исходить от него, потому что все правовые вопросы придется согласовывать с Минюстом, Минздравом, с другими инстанциями. Должна быть четко регламентированная от А до Я реабилитационная система, которой в транспортной медицине сегодня вообще не существует. Да, реабилитационная медицина затратна, и бюджет на эти цели денег не выделяет. Но ведь сами авиакомпании должны быть заинтересованы в продлении летного долголетия своих пилотов, штурманов, бортинженеров. Особенно сегодня, когда отрасль оказалась на грани кадрового голода.

— Многие годы стоит рядом с основным зданием недостроенный корпус больницы. Какова его судьба?

— 12 лет в таком виде, что и говорить — долгострой. Но сейчас процесс, что называется, пошел. В прошлом году открылось финансирование, выделены приличные деньги, и четыре этажа уже готовы под чистовую отделку. Надеемся, что если взятые темпы работ сохранятся, где-то через год с небольшим корпус будет сдан. Это позволит перевести туда все отделения терапевтического профиля, расширить их коечный фонд. Пока, в основном, отделения терапии тридцати-кочные, и потому, к примеру, на стационарное лечение в неврологии, кардиологии существуют, хотя и небольшие, но очереди. В будущем планируем расширить все терапевтические отделения до 60, а то и до 80 койко-мест. Это позволит увеличить приток коммерческих пациентов, следовательно, повысить доходы и прибавить зарплату нашим врачам. К сожалению, поскольку ЦКБ имеет статус федерального лечебного учреждения, да к тому же ведомственную принадлежность, нас не коснулись те повышения заработной платы медиков, которые были сделаны в Москве. По сравнению с другими лечебными учреждениями столицы сегодня несколько проигрываем в зарплате, и только привлечение коммерческих больных позволит выправить ситуацию. Жизнь есть жизнь, она не дешева, и если не устраним перекося, можем столкнуться с кадровыми проблемами.

— Будет ли продолжен курс на оснащение ЦКБ техническими медицинскими новинками?

— Безусловно. Правда, сейчас бюджет формируется уже не на год, как прежде, а на три, но тем не менее наша бюджетная заявка удовлетворена практически полностью. Это дает надежду, что и в будущем сможем обновлять оборудование. Помогает нам и Росавиация, думаю, не откажет и в будущем.

— Кстати, Станислав Иванович, в Росавиации сейчас уже нет медицинского отдела, как-то складывается это на вашей работе?

— Да, в череде реорганизаций отдел этот затерялся, и координирующие функции медицинского обеспечения отрасли выполнял некому. А жаль, потому что этот орган как раз мог бы взять на себя организационную сторону разработки правовой базы, о которой говорил выше. Отсутствие координации, конечно, сказывается, но что интересно: если сравнить состояние дел в военной авиационной медицине, хотя уже немного и отстал от нее, и в гражданской, то в нашей отрасли некая системность еще сохранилась. Причем сохранилась вопреки стараниям некоторых руководителей все сломать и переначить. На запасе прошлых наработок худо ли бедно, но функционируют региональные ВЛЭК, медсанчасти. Они взаимодействуют с нами, не мучаются нашей помощью. Но для полной нормализации ситуации, конечно же, координирующей медицинской вопросы орган в составе Росавиации нужен. Ведь медицина не стоит на месте, внедряются новые методы диагностики, лечения, хотя бы информационный обмен наладить, уже кое-что...

— На базе отделений больницы работают кафедры Российской медицинской академии последипломного образования. Помогает это повысить качество лечебного процесса?

— Конечно. И, пользуясь случаем, хотел бы со страниц журнала поблагодарить заведующих кафедрами за их результативную деятельность. Сотрудничать с ними дает возможность минимизировать разрыв между научными разработками и применением. Очень продуктивно мы взаимодействуем с кафедрой лорболологии, руководит которой профессор Г.З. Пискунов, с кафедрой нейрохирургии, которой заведует профессор О.Н. Древал, с кафедрой урологии, возглавляемой профессором О.В. Теодоровичем. Эти кафедры хирургического профиля, и потому их работа как бы более осязаема. Проводятся показательные операции, на которых присутствуют и перенимают опыт многие наши врачи. Кафедры дают нам и приток молодых специалистов, многие молодые ординаторы остаются работать в больнице. Здесь у них и обширное поле для практики, и возможность продолжать заниматься научной работой, а следовательно, перспективы профессионального роста.

Уверен, у Центральной клинической больницы гражданской авиации большие перспективы как в плане совершенствования методов экспертизы летного состава, его восстановительного лечения, так и в плане развития авиационной медицинской науки в целом.]

БЕЗВОДИЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ ДЛЯ БУКСИРОВКИ ВС

Компания TLD Europe – лидер в области проектирования и производства наземной техники для аэропортов и авиакомпаний, рада представить на российском рынке аэродромного оборудования новейшее достижение отрасли: безводильные тягачи серии TPX.

На этот год компанией было поставлено более 400 машин данного типа, в аэропорты всего мира.

Гамма серии включает в себя тягачи, способные буксировать самолеты от региональной в бизнес-авиации до гигантов межконтинентальных перевозок, таких как A380.

Простота в управлении, продуманный дизайн и высокое качество производства, представляют эти машины высокооплачиваемым в современных условиях наземного обслуживания ВС. Высокая маневренность серии TPX делает их незаменимыми во время работы на перроне в непосредственной близости к аэроплатформе, под телеграфами. Немаловажным для служб аэропорта является тот факт, что при использовании этого типа машин адное сокращается количество персонала, работающего при буксировке ВС. В качестве опции машины могут быть оборудованы установкой наземного электропитания самолета, что делает машину многофункциональной, также детали машины предусмотрены и в модели буксировки ВС. Во время самлета EEC в Самаре тягачи серии TPX-200MT, с веролом, отлично зарекомендовали себя при буксировке вертолетов отечественного производства.

Представляем Вам серию тягачей TPX:

TPX-100E электрический безводильный тягач разработан для буксировки самолетов влестной массой до 100 тонн от SAAB 2000 до B757.



Система захвата разработана под все типы стоек самолетов. Для безопасной работы тягач оборудован устройством предупреждающим о превышении нагрузки на стойку ВС и автоматическим контролем операций погрузки/разгрузки.

TPX200S и TPX200MT – безводильные самолетные тягачи предназначены для вы-



полнения операций по буксировке всех ВС от B737 до полностью нагруженного B777-200. Разработанная конструкция захвата стойки предназначена для самолетов: TU-154, TU-204, A319/A320/A321, A300/A310, A330/A340-300, MD DC9, MD80/ML90, B737, B727, B757, B767 до B777-300 (до 300 тонн). Этот проект, основанный на простоте конструкции, на легкости управления (высокая маневренность, полностью автоматизированный цикл погрузки/разгрузки...) и на применении высококачест-



венных компонентов (DEUTZ, POCLAIN, REXROTH, DANFOSS...), делает TPX200S и TPX200MT долговечными, надежными и недорогими в эксплуатации. Конструкция захвата стойки разработана для всех типов передних стоек ВС, включая устройство защиты от превышения крутящего момента. Автоматический контроль цикла погрузки/разгрузки позволяет сделать работу с ВС максимально безопасной. Благодаря мощной конструкции TPX200S и TPX200MT являются очень надежными тягачами.



TPX500 – безводильный самолетный тягач предназначен для выполнения операций по буксировке всех типов средне- и широкофюзеляжных ВС (всех модификаций B 767, A300, A330, A340 включая A340-600, TU-154, TU-204, IL-86, IL-96, L1011, DC10, MD-11, B 777-200/300, B 747-100/400). Его проект, основанный на простоте (низкая видимость, как можно меньше гидрооборудования...), на легкости управления (высокая маневренность, полностью автоматизированный цикл погрузки/разгрузки...) и на применении высококачественных компонентов (DEUTZ, POCLAIN, REXROTH, DANFOSS...) делает TPX500 долговечным, надежным и недорогим в эксплуатации.

Конструкция TPX500 позволяет модифицировать его для обслуживания A380. Для длительной буксировки ВС предусмотрена установка GPU 70KVA как опции.

TPX-500-MTS безводильный самолетный тягач, специально предназначенный для буксировки на большие расстояния средних и больших самолетов (включая, но не ограничиваясь B 767, A300, A330, A340 и новые A340-600, B 777-200/300, от B 747-100 до 400 и A380 до 800t). Его дизайн основан на простоте и легкости эксплуатации (высокая маневренность, хорошая видимость передней стойки самолета, полностью автоматизированная система цикла погрузки/разгрузки), а также компоненты, как DEUTZ, REXROTH, DANFOSS делают его прочным, надежным и не требующим высоких затрат на эксплуатацию трактором.



Электронная система управления 90 kVA GPU доступна в качестве опции.

Кроме безводильных тягачей компания TLD производит следующие виды наземного оборудования для аэропортов:

- Базовые дизельные тягачи*
- Базовые электрические тягачи*
- Водяные тягачи для всех типов ВС*
- Самодвижные дорожные тракторы*
- Автомобили бортового обслуживания (катереры)* для любых типов ВС
- Машины для перелоки шасси (амбулафиты) для всех типов ВС*
- Погрузочно-транспортные контейнеров*
- Контейнеропогрузчики 3,5 т; 7 т; 15 т; 20 т; 30 т*
- Самодвижные пассажирские трамваи для всех типов ВС*
- Применные пассажирские трамваи*
- Машины туалет-сервис*
- Водоэлектронные машины*
- Установки наземного питания 400 Гц*
- Установки воздушного запуска*
- Кондиционеры и отопители салона ВС*

TLD EUROPE, France
tel: +33 (0)1 45 60 71 40;
fax: +33 (0)1 45 60 57 00
**ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО
В РОССИИ И СНГ**
tel/fax: (495) 255.70.19
e-mail: trd@post.belcom.ru

TLD

www.tld-gse.com



«ЛЕКСГАРАНТ» — ЭТО НАДЕЖНО

Анатолий ТРОШИН



ЗАКРЫТОЕ СТРАХОВОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ЛЕКСГАРАНТ» ДЕЙСТВУЕТ НА СТРАХОВОМ ПОЛЕ РОССИИ БЕЗ МАЛОГО ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ. ПО ФИНАНСОВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ, ДИНАМИКЕ РАЗВИТИЯ И РЕЙТИНГУ НАДЕЖНОСТИ ОНО ВХОДИТ В ЧИСЛО ЛУЧШИХ АВИАЦИОННЫХ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ СТРАНЫ. СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ «ЛЕКСГАРАНТА» ЕГО ВОЗГЛАВЛЯЕТ ВЛАДИМИР АБРАМОВ — НЕОРДИНАРНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ И ИЗВЕСТНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛ В ОБЛАСТИ СТРАХОВАНИЯ. ВЫПУСКНИК МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО ФАКУЛЬТЕТА МГИМО МИД СССР, ОН МНОГО ЛЕТ РАБОТАЛ В «ИНГОСТРАХЕ», ГДЕ ЗАНИМАЛСЯ ПЕРЕСТРАХОВАНИЕМ АВИАЦИОННЫХ И КОСМИЧЕСКИХ РИСКОВ НА МЕЖДУНАРОДНОМ СТРАХОВОМ РЫНКЕ. ПРИОБРЕТЕННЫЙ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ БОГАТЫЙ ОПЫТ, ПОМНОЖЕННЫЙ НА РАБОТУ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ И СТАНОВЛЕНИЯ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ, УСПЕШНО ИСПОЛЗУЕТСЯ ИМ В НАШИ ДНИ. СЕГОДНЯ ПРЕЗИДЕНТ ЭСАО «ЛЕКСГАРАНТ» ВЛАДИМИР АБРАМОВ — НАШ СОБЕСЕДНИК.

— Владимир Каренович, как известно, Вы являетесь также президентом Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС). Что можно сказать о роли этой организации в развитии российского страхового рынка?

— РААКС была создана в 1996 году. Она объединяет 39 страховых компаний России и стран СНГ. «Лексгарант» также является соучредителем этого объединения страховщиков.

Сразу оговорюсь: ассоциация никогда не ставила своей целью осуществлять директивное руководство страховыми компаниями. Отсюда! Все ее члены абсолютно равноправны и автономны в своих действиях.

Ежегодно мы проводим общие собрания и конференции, где анализируем состояние авиационного страхового рынка в России, обмениваемся опытом работы, рассматриваем спорные и даже конфликтные ситуации. Это помогает консолидировать страховой рынок, а также защищать интересы членов ассоциации. В переговорах между общими собраниями постоянно работают координационный совет ассоциации, секретариат, рабочие группы. Например, только недавно наши представители принимали самое активное участие в работе по совершенствованию Воздушного кодекса РФ. РААКС сотрудничает с Международным Союзом авиационных страховщиков. Мы считаем, что глобальный союз в области авиастрахования укрепляет позиции нашей ассоциации, служит важным фактором доверия к ней со стороны ИКАО, ИАТА и других международных организаций гражданской авиации. К слову, генеральный секретарь Союза господин Дэвид Гассон активно участвовал в очередной конференции РААКСа, которая состоялась в подмосковном пансионате «Лесные дали» в октябре 2006 года.

Что касается роли ассоциации в развитии российского страхового рынка, то она, безусловно, позитивная. Постепенно мы отходим от жесткой, в бы словах, агрессив-



ной конкурентной борьбы, которая велась на начальной стадии развития страхового дела в новой России. Сейчас наблюдается определенная стабилизация. Рынок обустраивается с точки зрения унификации правил и тарифов, сформировались общие подходы к страхованию, есть единое понимание целей и задач страховой индустрии. Ну, а

будущее страхового рынка напрямую связано с развитием российского общества, в частности, его экономической составляющей. Будут успехи в обществе, не окажется в застое и страховой рынок. А применительно к авиационно-космическому страхованию можно сказать так: будет успешно развиваться российская авиация и космонавтика, не остановятся в своем развитии и наши страховые компании.

— Владимир Каренович, «Лексгарант» действует исключительно в рыночных условиях, где приходится рассчитывать только на собственные силы и средства. Как Вам и Вашим коллегам удалось перестроиться и найти собственную нишу на жестко подеделанном страховом поле?

— Те из нас, кто работал в страховом бизнесе и в советское время, уже имели опыт работы на международном рынке в условиях очень острой конкуренции и поэтому, с приходом рыночной экономики в Россию, выработанный опыт помог нам не только найти свою нишу в новых условиях, но и уверенно повести само дело.

Считаю необходимым подчеркнуть, что государство и сегодня играет важную роль в регулировании страхового рынка. В первую очередь это создание адекватной правовой базы и эффективный контроль за деятельностью страховой индустрии. Думать, что в рыночной экономике дозволено все, могут только дилетанты или безответственные люди. И те, и другие не только не смогут успешно вести дело, но и, в конечном счете, вступят в конфликт с законом. А это, как сами понимаете, невозможно.



Именно поэтому при подборе персонала с самого начала мы сделали ставку на профессионалов. Это были бывшие индустриальщики, как и я, а также выходцы из «Аэрофлота», работники Минздравотдела СССР, военные авиаторы и другие опытные специалисты. Кроме этого, в «Лексгаранте» с первых дней работало немало инициативной и толковой молодежи, перенимавшей опыт старших товарищей. Сейчас они профессионально подростки и представляют собой надежную команду, способную решать самые сложные задачи. Плановой подготовки специалистов по всем видам страхования мы занимаемся постоянно.

— Хорошо, а на страховании каких рисков специализируетесь «Лексгарант»?

— С первых дней «Лексгарант» специализируется на классических видах страхования и, в первую очередь, на авиационном страховании. Это страхование воздушных судов, двигателей и запасных частей; страхование ответственности владельцев воздушных судов и авианеоказчиков перед третьими лицами; страхование ответственности авианеоказчиков перед пассажирами, грузоотправителями или грузоотправителями. Страхуем также жизнь и здоровье летного состава и наземного авиационного персонала, в том числе на случай утраты профессиональной трудоспособности. Есть и такие виды услуг, как обязательное страхование пассажиров при полетах на внутренних воздушных линиях; страхование гражданской ответственности владельцев и операторов аэропортов и аэродромов; страхование гражданской ответственности производителей авиационной и космической техники. Особая статья — страхование космических рисков.

Помимо перечисленного комплекса страховых услуг, «Лексгарант» занимается также страхованием имущества, ответственности, грузов, строительно-монтажных рисков.

Весь комплекс страховых услуг позволяет нашим клиентам успешно решать задачи обеспечения страховой защиты на всех этапах процесса создания и эксплуатации авиационной и космической техники, строительства и практического использования аэропортов.

Мы не занимаемся розницей, но для своих корпоративных клиентов «Лексгарант» предоставляет услуги по страхованию автомобилей, квартир, дач, туристических поездок и т.д. Особо подчеркиваю: наша компания всегда добросовестно исполняет свои обязательства перед клиентами. Все страховые возмещения выплачиваются по каждому страховому случаю в максимально сжатые сроки.

— Судя по всему, не последнюю роль в этом играет надежное перестраховочное решение?

— Безусловно. Характерная черта авиационного страхования — очень большие лимиты ответственности. Размеры финансовых выплат порой настолько велики, что ни одна страховая компания, а то и экономика целой страны не «потянут» подобные риски в одиночку. Их обязательно надо размещать не только на национальном, но и на международном страховом рынке.

Традиционно центром авиационного и морского страхования считается Лондон. Там находятся офисы и представительства практически всех участников мирового рынка страхования. Международных перестраховщиков, или, как их еще называют, андеррайтеров, лидирующих в авиационном страховании, не так уж много. Наиболее известные из них — Global Aviation Underwriting Management, American International Group, синдикаты Lloyd's. Международные брокеры также активно работают на рынке авиационного страхования в России. Прежде всего, это AON, Marsh, Willis и ряд других, менее крупных, брокерских компаний.

Надо сказать, что лицензи на авиационное страхование и перестрахование в России имеют более 200 компаний, хотя

реальных игроков на рынке около тридцати. Получение заказа на страхование от авиационника всегда привлекательно для любого страхового общества. Как правило, это довольно крупные заказы. В конкурентной борьбе за них некоторые страховщики порой используют демпинг, а иногда и стремление снизить стоимость своих услуг любой ценой оставляют своих клиентов без качественного страхования и надежного перестрахования.

На заре становления страхового рынка в России для перестрахования рисков в основном использовались так называемые факультативное перестрахование, когда каждый риск перестраховывался отдельно. Теперь, наряду с факультативным, значительно чаще используется договорное перестрахование, как более оперативное и удобное. Оно осуществляется на основе долгосрочных договоров, согласно которым перестрахователь передает, а перестраховщик принимает в перестрахование все риски по определенному виду страхования, то есть они принимаются под договор как бы «автоматически» — без согласования условий каждого конкретного риска. Это позволяет заручиться страховой защитой на все операции страховой компании с определенным лимитом страховой ответственности и на определенный срок, как правило, не менее чем на год.

— И много ли вы платите, если это не коммерческая тайна, пришлось произнести за последнее время?

— Нет, вовсе не тайна. Еще в марте 1994 года «Лексгарант» выплатил свыше 78,4 млн долларов США по случаю гибели самолета А310-300 «Аэрофлота» под Международником. Выплата была произведена в течение одного месяца с даты катастрофы. И с тех пор нам не раз приходилось делом доказывать, что нам можно доверить страхование своих рисков.

Например, за последние годы были самые разные выплаты — от скромного возмещения бортопроводника, подвергнутого ногу на трапе самолета, до суммы в 28 млн долл., выплаченных в связи с гибелью воздушного судна А320 авиакомпании «Армянские международные авиалинии». Этот самолет пострадал во время пожара в одном из ангаров аэропорта Брюсселя в мае прошлого года.

Очень много страховых случаев связано с эксплуатацией деловой авиации, в основном по самолетам и вертолетам западного производства. Количественно деловая авиация в России развивается семимильными шагами, но при этом отсутствует развитая нормативная база, регламентирующая ее полеты, а авиационные власти демонстрируют запоздалую реакцию на решение существующих проблем. Как результат — страховщикам приходится часто сталкиваться с вопросами страхового возмещения убытков. Конечно, деньги любят счет, и выплачивать их всегда болезненно, но в том и состоит одно из главных предназначений страховой компании, чтобы не на словах, а на деле защищать интересы своих клиентов. И нам это, прямо скажу, удается неплохо. А гарантия тому — финансовая устойчивость компании, надежное перестрахование крупных рисков, высокий профессионализм и сложная работа наших сотрудников.

— Насколько мне известно, многие российские аэропорты крайне неохотно идут на приобретение страховых полисов. Чем это можно объяснить?

— Сейчас ситуация меняется к лучшему. Однако существует одно принципиальное обстоятельство, сдерживающее развитие данного вида страхования. Оно связано с тем, что владельцы и операторы аэропортов вынуждены оплачивать страховую премию по страхованию ответственности аэропортов за счет прибыли, не имея возможности относить эти расходы на себестоимость.

Вместе с тем страхование ответственности аэропортов — важнейший фактор повышения безопасности, который обе-



печивает защиту экономических интересов как тех, кто оперирует аэропортами, так и тех, кто пользуется их услугами, и в первую очередь — авиапассажиров.

Во всех без исключения развитых странах наличие страхового покрытия является обязательным условием сертификации аэропортов. Нам кажется, что в России настало время обратить внимание законодателя на существующий пробел в этом вопросе.

— Нелзя ли подробнее ознакомиться на страховании пассажиров? В печати на этот счет слишком мало информации. Что только не пишут о пресловутых 100 тысячах рублей, которые выплачивают у нас пострадавшим или родственникам погибших в результате авиационных катастроф. Сумма, совершенно несоответствующая с выплатами западных авиаконаний. Там счет идет, как правило, на сотни тысяч долларов.

— Проблема, действительно, острая. Согласно требованиям Воздушного кодекса Российской Федерации минимальная страховая сумма, на которую должен застраховать свою ответственность перед пассажирами авиаперевозчик, составляет примерно 3,5 тыс. долл. США, или 100 тыс. рублей.

При выполнении международных полетов российский авиаперевозчик обязан иметь страховое покрытие в соответствии с Гаагским Протоколом 1955 г., изменяющим лимиты ответственности Варшавской Конвенции 1929 г., увеличив их с суммы, эквивалентной 10 тыс. долларов США, до 20 тысяч. Между тем все это значительно меньше лимитов ответственности, применяемых в развитых странах. Так, например, постановление ЕС №785/2004 г. устанавливает минимальный лимит на уровне 250 тысяч СП (специальных прав заминирования) на каждого пассажира. Исходя из сегодняшнего курса, это составляет примерно 370 тыс. долларов США. Разрыв, как мы видим, очень большой. Но после недавних тяжелых авиакатастроф Президент и Правительство России дали поручение срочно разработать и внести изменения в соответствующие статьи Воздушного кодекса РФ, касающиеся повышения лимита ответственности авиаперевозчика за жизнь и здоровье пассажиров. Авиационные страховщики, РААКС внесли существенный вклад в разработку этого законопроекта, и мы надеемся, что в скором времени он будет рассмотрен Государственной Думой.

Вместе с тем необходимо отметить, что увеличение лимитов ответственности вызывает неоднозначную реакцию со стороны авиаконаний. Главный их аргумент — возраст страховые платежи, что приведет к удорожанию перевозок. Безусловно, увеличение лимитов ответственности авиаперевозчика увеличивает риск для страховой компании и, соответственно, повышает стоимость страховой защиты. Но окажется ли это увеличение на стоимости авиабилета для пассажира? Вряд ли.

Крупные авиаконпании России, эксплуатирующие западную авиатехнику, уже имеют достаточную страховую защиту, так как западные лизинговые компании при передаче своей техники в лизинг требуют у авиаперевозчика наличие страховой защиты, исходя из требований международной практики страхования. Что касается всех остальных, то увеличение защищенности по отношению к затратам просто несопоставимо. Ответственность авиаперевозчика перед пассажирами и лимит ответственности по страхованию ответственности перевозчика — это две разные вещи. Страховщик отвечает в пределах лимита, оговоренного страховым полисом, тогда как авиаперевозчик отвечает за всю сумму ущерба, нанесенного жизни и здоровью пассажира, что может не совпадать в значительной степени.

Наша расчеты показывают, что нагрузка на авиабилет не превышает 30 — максимум 50 рублей при лимите 2 млн рублей по пассажиру. Если учесть, что сегодня авиапассажир вкладывает по несколько тысяч рублей за авиабилет на среднее расстояние, то понятно, какой процент стоимости билета

составляют расходы на его страхование. К тому же, сегодня авиапассажир тратит несоизмеримо больше средств, покупая дополнительное страховое покрытие в авиабилетах — например, 5 рублей для 50 тыс. рублей ответственности. Но ведь увеличение размеров страховых выплат будет также по бюджету и страховых компаний. Не так ли?

Что касается страховых компаний, работающих в области авиационного страхования, то увеличение лимитов ответственности перед пассажирами, безусловно, значительно увеличит страховой риск.

— Готов ли российский страховой рынок к такому увеличению?

— Ответу, как президент РААКСа: готов. В том числе и «Лекстарант». Мы уже сегодня предоставляем страховое покрытие с европейскими лимитами или с нелимитированной ответственностью перед пассажирами, имея автоматическую защиту рисков на 600 млн долларов США. При необходимости ее можно увеличить до требуемых лимитов. Вместе с тем мы понимаем, что страховой рынок вследствие значительного повышения рисков может сузиться. Зато исчезнет практика, когда страховая компания, не обладающая защитой или обладающая защитой с небольшим лимитом, страхует риск на сотни миллионов долларов США, не обеспечивая перестрахование. При этом она надеется на то, что ничего не произойдет, а если и произойдет, то придется выплачивать символическую сумму страхового возмещения.

— События последних месяцев значительно обострили положение с безопасностью полетов и авиационной безопасностью. А как страховые компании вкладывают на устранение недостатков в решении этих важнейших задач?

— Действительно, вопросы безопасности волнуют всех — и пассажиров, и авиаконаний, и страховщиков. Старый авиационный парадокс, отсутствие новой отечественной авиатехники, массовый ввоз «западного металлолома», риски терроризма, и на этом фоне повышение лимитов ответственности — все это не может не беспокоить страховщиков. Единственный выход — повышение безопасности полетов и авиационной безопасности. И для этого российские авиастраховщики делают и делают очень много. В первую очередь, финансируя соответствующие мероприятия. Только в 2006-2007 годах РААКС и отдельные страховые компании, включая «Лекстарант», профинансировали шесть учебных семинаров, проведенных Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (ФСНТ) на базе ГОСНИИ ГА по подготовке российских специалистов авиационной безопасности по стандартам и требованиям ИКАО. Но сейчас страховщики вынуждены финансировать мероприятия, повышающие безопасность на транспорте, за счет собственной прибыли, тогда как до 2002 года они финансировались за счет создаваемого страховщиками резерва предпринимательских мероприятий, формируемого за счет отчислений одного-двух процентов от полученной страховой премии и отмененного новым Надзорным кодексом. Страховщики совместно с Минтрансом неоднократно поднимали вопрос о восстановлении такого резерва, что позволило бы значительно увеличить количество финансируемых мероприятий, но пока мы не были услышаны. Вместе с тем вполне очевидно, что без дополнительного финансирования, в том числе самого эффективного — за счет средств страховщиков, кардинально изменить ситуацию в области безопасности полетов и авиационной безопасности довольно сложно.

— И последний вопрос, Владимир Карлович. Как Вы думаете, на чем будут лететь наши граждане, открывающиеся в отпуск или командировку через 5-10 лет?

— Уверен, в подавляющем большинстве на новой отечественной авиатехнике. Для этого у нас есть все — желание, люди, ресурсы и, наконец, государственная политика. |

РОССИЯ – НАШ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



Геннадий АРАТОВ

Украинское предприятие «Мотор Сич» отмечает 100-летие со дня основания. В преддверии юбилея на завод в Запорожье были приглашены российские и украинские журналисты, пишущие об авиации. Корреспондентов провели по заводу с экскурсией, им показали заводской музей, сборочный цех, продукцию завода. Центральным событием стала пресс-конференция президента, председателя Совета директоров ОАО «Мотор Сич» Вячеслава БОГУСЛАВА.

Господин Богуслав сразу заинтересовал аудиторию, заявив, что ему нечего скрывать от прессы, вопросов может быть сколько угодно, он готов общаться «хоть до утра». Откровение, необычное для руководителей высокого ранга, произвело на журналистов самое благоприятное впечатление. Эверечный задорный тон выступления и жесткие, порой нелицеприятные комментарии в адрес чиновников держали зал в напряжении в течение всех двух часов общения.

Заводу «Мотор Сич» есть чем гордиться. Начав свою биографию в 1907 г., предприятие постоянно наращивает потенциал, разрабатывает и внедряет новейшие технологии. Вот только некоторые вехи в его богатой событиями истории. 1927-1939 гг. — двигатель М-11 88-

и модификаций для установки на самолеты, в том числе для У-2, Як-6, Як-12, двигатель М-11ФР для Як-18. Выпущено 120 тысяч двигателей. С 1935 г. — разработка и освоение двигателей М-85, М-86, М-87 для самолетов ДБ-3, АНТ-37 и М-88 для самолетов Ил-4, АНТ-51, И-180. 1943 г. — двигатель АИШ-82ФН (М 82ФН) для самолетов Пе-8 и Ла-7. В 1953 г. запущен в производство первый турбореактивный двигатель (ТРД) РД-45Ф для установки на самолеты МиГ-15 и Ил-28. В 1956 г. начато производство более мощного РД-500. В 1957 г. завод приступил к серийному выпуску турбовинтового двигателя (ТВД) Аи-20 мощностью 4000 з.л.с. для установки на Ил-18, Ан-10, Ан-12, а более поздние модификации — на Ан-38, Ан-32 и Бе-12. В 1970 г.

освоено производство газотурбинного двигателя ТВ3-117 ВМ (ВМА) мощностью 2225 л.с., который стал базовым для массового семейства турбовальных двигателей для вертолетов Ми-28, Ми-171, Ми-172, Ка-31, Ка-32, Ка-50 и Ка-52. В 1977 г. завод приступил к выпуску Д-36 — базового для принципиально нового поколения двухконтурных турбореактивных двигателей (ТРДД) с большой степенью двухконтурности для Як-42, Ан-72 и Ан-74. Модификация серии 4А предназначена для новейшего самолета Ан-74ТК-300. В 1982 г. освоено производство двигателя Д-136 для крупнейшего в мире вертолета Ми-26. В 1985 г. в небо поднялся самолет-гигант Ан-124 с двигателями Д-18Т, а в 1992 г. — освоено производство ТРДД Д-436Т1 для самолетов Ту-334, Ту-230 и переоснащения Як-42. Создана модификация Д-436-148 для новейшего самолета Ан-148.

Вячеслав Богуслав не так давно посетил воронежский завод — ВАСО. Там его порадовала хорошая подготовка производства к выпуску самолета Ан-148, оснащаемого запорожскими двигателями Д-436-148. В сборочном цехе бросился в глаза плакат «Отнесемся серьезно к заказу Ан-148!» Разработана и «морская» модификация этого двигателя, она устанавливается на Бе-200. В 1997 г. создан малошумный, экономичный турбовинтовой двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1 для самолетов Ан-140.





Сейчас завод работает над освоением двигателей АИ-450 для вертолетов Ка-226, АИ-222-25 для Як-130 и др. Рынки сбыта ОАО «Мотор Сич» условно разделяются по территориальному признаку: Россия, страны дальнего зарубежья, Украина, страны СНГ. В текущем году средства поступали из России —

Кубань» и др. В 2007 г. значительно увеличились поступления средств из России за продукцию наземного применения: электростанций и газотурбинных приводов для компрессорных станций.

Ритмичной работе предприятия, в котором занято около 20 тысяч служащих, мешает — неравномер-

три года. У наших заказчиков — авиакомпаний деньги то есть, то нет. Приходится работать на склад. Все это лихорадит завод, мешает равномерной работе», — отметил В. Богуслав.

По его мнению, вызывает удивление непоследовательная политика российской стороны в отношении военно-транспортного самолета Ан-70, который оснащается запорожскими винто-вентиляторными двигателями (ВВД) Д-27. Программа Ан-70 реализовывалась РФ и Украиной в течение ряда лет на основании межправительственных соглашений, а заказчиками самолета выступили министерства обороны обеих стран. Но Москва вышла из проекта Ан-70, мотивируя это решение потенциальной возможностью вступления Украины в НАТО. «Можно, конечно, принять политическое решение и выйти из проекта, — сказал В. Богуслав, — Но почему тогда Россия купила газогенератор двигателя САМ-146 у Франции — члена НАТО, а покупая систему управления Collins у Америки, разве не знала, что США — тоже член НАТО?»

Эта непоследовательность происходит от отсутствия взвешенной государственной политики России в отношении авиации. Взять проект



49,96%, из стран дальнего зарубежья — 36,83%, из Украины — 10,29%, из стран ближнего зарубежья (кроме России) — 2,92%. Неудивительно, что Вячеслав Богуслав назвал Россию стратегическим партнером «Мотор Сич». «А на Западе мы с нашей продукцией никому не нужны», — добавил он.

Для российских заказчиков завод поставляет двигатели ТВ3-117 и ВК-2500, а также вспомогательные силовые установки (ВСУ) АИ-9 (9В) и запасные части к ним. Подписаны и выполняются контракты на поставку авиадвигателей ВК-2500, ТВ3-117ВМ и ВСУ АИ-9В для Казанского и Ростовского вертолетных заводов, Улан-Удэнского авиазавода. Ведутся переговоры с предприятием «Авиакор» в Самаре о дальнейшей поставке двигателей для самолетов Ан-140. Заключены договоры на ремонт двигателей для российских авиакомпаний «Волга-Днепр», «Полет», «Авиалинии

Кубань» и др. В четвертом квартале 2006 г. было выполнено 40% всего годового объема работ. «Неравномерность загрузки производства — характерная черта пока не состоявшейся и не устоявшейся рыночной экономики государства. Никто сегодня не планирует на два-





Сухой Superjet 100, носивший звонкий титул прорывного проекта. Но что в нем этакого прорывного? Время от времени слышало: «Вот уже SAS проявила интерес, вот еще одна крупная европейская авиакомпания заинтересовалась российским «Суперджетом». Но где заказы от зарубежных авиакомпаний? Что-то пока не слышно. В России к его эксплуатации готовы лишь несколько хороших аэропортов. Вот характерный пример из практики. Недавно в двигатель Ан-140 в одном из аэропортов Якутии попал посторонний предмет, пришлось двигатель снимать, а он ведь находится более чем в полутора метрах над землей. А что же будет с SuperJet-100, у которого двигателя чуть ли не скребнут по земле? Зачем отдавать 600 млн долл. за газогенератор для САМ-146, когда есть уже готовый двигатель того же класса Д-436-148? И кто же купит RJJ за 27 млн долл., когда его аналог — российско-украинский Ан-148 — стоит 18,5 млн долл.?

«Мотор Сич» покупает российский никель в Аргентине, в России он обошелся бы вдвое дороже. Дилер в Москве завищивает цены. Такая же картина и с некоторыми полуфабрикатами из жаропрочных сплавов, которые «Мотор Сич» приобретает в США. «При этом нас обвиняют чуть ли не в предательстве интересов России. Но, помилуйте, так живет весь цивилизованный мир. Зачем нам покупать себе в убыток? — удивляется Богуслав. — Нам нужен добротный, дешевый продукт. И когда мы говорим нашим российским коллегам, что вместо их агрегатов берем зарубежные, они сначала долго молчат, а потом мы слышим: «Вы не имеете права!» Это, по меньшей мере, странно. Если КБ из года в год делает один и тот же пьезодатчик и думает только этим кормить сотни людей, оно заблуждается. Так рождаются монополизм и проблема



ценообразования. Кто отстал, тот может уходить из бизнеса. Таковы законы рынка».

Еще одна проблема, омрачающая деловые двусторонние отношения, — отсутствие реальной конкурентной среды среди российских поставщиков комплектующих. Вот характерный пример. Предприятием «Теплотехника» в Нижнем Новгороде была предложена технология изготовления радиаторов для авиационных двигателей. «Нам показали современный научный центр, познакомили с компьютерной системой проектирования, не уступающей аналогам из США, но при этом заломили такую цену, что пришлось откланяться и ретироваться из Нижнего Новгорода в поисках более подходящего варианта. В итоге купили такую же технологию в Италии», — отметил В. Богуслав.

«Когда нам говорят: «Сотрудничайте только с Россией!», отвечаю: «Нет и еще раз нет!». Россия — наш главный стратегический партнер, но я как руководитель огромного предприятия, отвечающий за судьбы тысяч сотрудников, не могу позволить кому бы то ни было диктовать нам, где, что и по какой цене брать».

Есть проблема и в России, и на Украине — дефицит квалифицированных кадров. Слом системы ремесленных училищ и ПТУ привел

к вымыванию целого класса старых квалифицированных рабочих без замены молодым поколением. Очень трудно стало найти токаря 6-го разряда или слесаря-инструментальщика. Техника ушла вперед, появились технологичные и дорогостоящие станки, за рубежом приобретаются сложные агрегаты и программы. Работу на станке стоимостью два миллиона долларов не доверишь никому. «Но где брать квалифицированные кадры, когда новые не готовим, а старые сплошь и рядом утекают за рубеж? — сетует Вячеслав Александрович. — Вот, например, с Николаевского завода «Заря», где делают судовые двигатели, бригада разработчиков полностью уехала в Китай. Там они получают 300 долл. в час. По-человечески мне их поступок понятен, ведь на Украине столько не зарабатывают. Но вот они научат китайцев строить судовые двигатели, потом кто-то научит их строить самолеты. Тогда кому мы будем нужны со своими моторами?»

Подводя итог пресс-конференции, В. Богуслав отметил что, несмотря на весь негатив и анархию в авиационном деле, в целом, наличие твердых заказов и заключенных контрактов дают основания для благоприятного прогноза на 2007 г. Однако многое будет зависеть от политической стабильности на Украине.]



Медлить больше нельзя

Наталья БАРХОТОВА,

директор Авиационного учебного центра «КомпЛинг»

Международный семинар «Языковые требования ИКАО: что сделано?», прошедший недавно в Москве («Гражданская Авиация», 6/2007), был посвящен проблеме для российских авиаторов очень острой — овладение летным и диспетчерским персоналом гражданской авиации, выполняющим и обслуживающим международные полеты, общим и авиационным английским языком на уровне не ниже IV по Шкале ИКАО. Причем дата, определенная Международной организацией гражданской авиации для выполнения новых требований, не за горами — 5 марта 2008 года. Времени, как видим, остается совсем мало...

То, что для выполнения языковых требований ИКАО потребовалось изменить программы подготовки, — само собой разумеется. Но, кроме того, встал еще и вопрос о разработке инструмента определения уровня владения английским языком, поскольку на первой лингвистической конференции (Монреаль, 2004) было ясно сказано: ИКАО разрабатывать единый тест не будет. Следовательно, надо было или использовать весьма небогатую палитру зарубежных тестов, или разрабатывать собственные. Анализ рынка показал, что в большинстве своем страны — носители языка предлагали либо универсальные тесты, не учитывающие Шкалу ИКАО, либо тесты с явной фразеологической направленностью. Плюс к тому, все они не отвечали российским реалиям. Выход был один: силами российских специалистов в полном соответствии с общими критериями и Шкалой ИКАО разрабатывать свой тест, что и было в конечном итоге сделано.

Тестирующая система **TELLCAP®** (*Test of English Language Level for Controllers and Pilots*) создавалась 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. В группу

разработчиков вошли настоящие профессионалы с многолетним стажем работы в качестве переводчиков служб движения, диспетчеры, пилоты, бортрадисты, преподаватели авиационного английского и фразеологин радиообмена, специалисты в области прикладной лингвистики и тестологии. Большую помощь в создании конкурентоспособного продукта оказали носители языка, группа технической поддержки, оформившая материалы в удобном для тестирования электронном виде и создавшая сайт www.tellcap.ru.

Администрированием теста **TELLCAP®** занимается Авиационный учебный центр «КомпЛинг», который в 2005 году был сертифицирован на право такой деятельности российской авиационной администрацией. Кстати, «КомпЛинг» был первым учебным заведением в России, получившим одобрение авиационных властей на проведение курса подготовки рейтеров — специалистов, определяющих уровень владения языком.

Тест прошел все необходимые этапы разработки. Остановилось лишь на некоторых. Так, его пилотная версия была представлена на Лингвистической подгруппе группы PRICE ИКАО, затем были созданы десятки вариантов окончательной версии теста, получившего название **TELLCAP**. Тест прошел независимую экспертизу, сертифицирован авиационными

властями

Российской Федерации, а также Межгосударственным авиационным комитетом. Он получил одобрение Совета экспертов Росавионавигации, запатентован Роспатентом. Сам же Авиационный учебный центр «КомпЛинг» был включен в Список учебных учреждений ИКАО, а **TELLCAP®** — в перечень тестирующих систем Международной организации гражданской авиации. Кроме того, сертификат **TELLCAP®** признан полномочными авиационными органами ряда стран ближнего и дальнего зарубежья.

Итак, каким же образом проводится тестирование членов летных экипажей? Тест состоит из нескольких частей. Первая — так называемый «разогрев», который длится три минуты. Шесть минут — на интервью на общие темы и столько же для интервью на темы авиационные. Визуальное задание — восемь минут, и еще два аудиозадания: текст на авиационную тематику и отрывок из реальной записи радиообмена. В итоге все тестирование продолжается чуть более получаса, чего вполне достаточно, чтобы определить по Шкале ИКАО реальный языковой уровень кандидата. Экзамен записывается на цифровой носитель, затем, путем прослушивания сертифицированными рейтерами, проводится оценка.

Теперь о том, что в соответствии с требованиями ИКАО, провернет **TELLCAP®**. Прежде всего, владение

языком, а не знания о языке, что хотелось бы подчеркнуть особо, а именно все шесть элементов системы языка – произношение, грамматику, лексику, беглость речи, понимание, взаимодействие.

Уникальность теста в том, что он проверяет не соответствие IV уровню, а тот уровень, на котором в данный момент владеет языком каждый конкретный пилот или диспетчер.

TELLCAP позволяет проверить умение кандидата высвяснить, уточнить и переспросить как в стандартных ситуациях рабочего общения, так и при непредвиденном ходе событий.

АУЦ «КомпЛэнг» предлагает целый комплекс услуг по обучению и тестированию. Все они направлены на достижение авиационными специалистами четвертого уровня и выше, а также программы поддержания достигнутого уровня и программы подготовки преподавателей, оказывает бесплатные консультации авиопредприятиям по вопросам организации и управления процессом языковой подготовки пилотов.

В рамках расширения нашей деятельности по применению тестирующей системы **TELLCAP** мы проводим курс обучения специалистов-лингвистов, авиационных специалистов по Практическому применению тестирующей системы **TELLCAP**®. Кроме того, «КомпЛэнг» проводит экспертизу валидности (т.е. соответствии Шкале ИКАО), формата и содержания тестов и тестирующих систем на определение уровня владения общим и авиационным английским языком, предлагаемых другими разработчиками.

При работе с клиентами специалисты АУЦ «КомпЛэнг» применяют следующий алгоритм организации учебного процесса. Вначале кандидат проходит предварительное тестирование. Оно показывает уровень по элементам, что помогает определить кандидата в группу, со-

ответствующую его уровню. Есть и альтернатива – кандидату предлагается пройти квалификационное тестирование по общему и авиационному английскому языку. Обучение проводится вплоть до достижения обучающимися IV уровня. После этого они тестируются по **TELLCAP** и получают Свидетельство об уровне установленного образца.

Получившим четвертый уровень мы даем рекомендации по поддержанию полученных знаний, а тем, кто получал уровень ниже четвертого, – корректирующие рекомендации для его достижения перед повторным прохождением теста.

Тестирующая система **TELLCAP**® не «вещь в себе», а живой организм, деятельность которого поддерживается ведущими специалистами Авиационного учебного центра «КомпЛэнг». У нас существует довольно жесткий отбор персонала из числа преподавателей, которых мы обучаем специальностям экзаменатора и репитера. Материалы для новых версий теста собираются и обрабатываются постоянно. Тестирование по системе **TELLCAP**® проводится не только в Москве, но и в Новосибирске, Сургуте, Иркутске, Нижнем Новгороде, Якутске, Минске и других городах.

Теперь о возможностях теста **TELLCAP**®. Во-первых, это простота организации тестирования. Нужен лишь один переносной компьютер с необходимыми для тести-

рования материалами. Он также служит звукозаписывающим устройством для документирования тестирования и дальнейшего определения уровня кандидата. Во-вторых, мобильность. Предположим, нужно провести тестирование где-то в глубинке. Экзаменатор может поехать туда налегке, без громоздкого багажа. Очень важно и то, что тест защищен от коррупции и шантажа. Экзаменатор и специалист, определяющий уровень (репитер), никогда не являются одним и тем же лицом. Репитер не знает кандидата, уровень которого он определяет, а кандидат не знает репитера, который определил его уровень. **TELLCAP** многовариантен. Число вариантов достаточно, чтобы одни и те же варианты не ставились известным большим группам работающих вместе людей. При тестировании в индивидуальном порядке информация о его результатах сообщается только тому, кто проходил тестирование, причем лишь при предъявлении им присвоенного кода. Если же тестирование проходила группа специалистов, то по договору с работодателем информация о результатах передается непосредственно ему. Авиационный учебный центр «КомпЛэнг» ведет базу данных на всех кандидатов, когда-либо проходивших тестирование **TELLCAP**®. Она хранится на сервере, который не подсоединен к локальной сети и не имеет выхода в Интернет. Содержащиеся данные не имеют срока хранения.



Комплэнг

Авиационный учебный центр
английского языка

www.complang.ru
тел. +7 (498) 141-2535
факс +7 (498) 141-2516

Искренне надеюсь, что информация о системе **TELLCAP**® будет полезна всем, кто заинтересован в адекватном тестировании пилотов и диспетчеров. К сожалению, времени осталось мало, надеюсь больше нельзя. Мы будем рады видеть вас в нашем Центре!



АССИМЕТРИЯ ТЯГИ: КАК ЕЕ ЛИКВИДИРОВАТЬ?

Влияние индивидуальных характеристик двигателя на эксплуатацию воздушного судна

Руслан ВАЛНОВ, ассистент кафедры ДЛА МГУ ГА

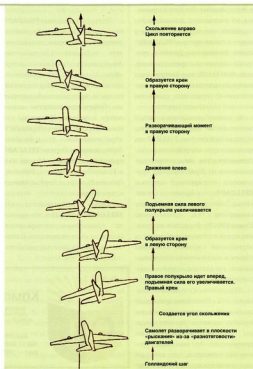
Современный пассажирский самолет должен обладать потребительскими качествами, приоритетными при выполнении перевозок пассажиров и грузов. Основные показатели качества — надежность и топливная эффективность самолета и его двигателей. Топливная эффективность зависит от целого ряда факторов, включая конструкцию, производственную сборку авиадвигателей, аэродинамическое качество, а также траекторию полета.

Как подтвердили многочисленные испытания, на установившихся режимах работы двигателей и в момент перехода с одного режима на другой (на всех этапах полетного цикла) на скоростях, близких к минимальным и максимально допустимым, на воздушное судно воздействует ряд факторов, искажающих траекторию полета.

Совершенство автоматической системы управления самолетом, в частности, оценивается ее способностью на разных высотах, скоростях и этапах полета демпфировать возможные «раскачки» воздушного судна.

С набработкой для авиадвигателей становятся нестабильными тяговые и расходные характеристики. Для планера начинают сказываться накопленные необратимые деформации, влияющие на его аэродинамическое качество. Отсутствие нарушений прямолинейности полета является одним из условий сертификации экземпляра воздушного судна и должно подтверждаться в ходе сертификационных испытаний.

Как показывает опыт, в условиях дефицита агрегатов и комплектующих изделий, недостаточного каче-



ства ремонта и технического обслуживания воздушных судов параметры установившегося полета существенно отличаются от требуемых. Практически на всех воздушных судах наблюдаются колебания параметров полета, влияющие на топливную эффективность и безопасность полетов.

Причины возникновения колебаний траектории полета из-за наложения дестабилизирующих факторов, по своей природе поделены на две группы:

- производственные факторы, вызываемые нестабильностью технологических процессов и определяемые износом оборудования, инструмента, психофизическими факторами, совершенством сборки, испытаний двигателей;

- эксплуатационные факторы, характеризующие изменение параметров двигателя и планера с наработкой, наличие лабины и заклинка на лопатках компрессора (например, разность тяги двигателей в сочетании с геометрическим отклонением планера).

Как отмечалось, интенсивность колебательных процессов может влиять на безопасность полетов и на топливную эффективность воздушного судна.

Отметим, что все двигатели, хотя и не значительно, но отличаются друг от друга по своим характеристикам (высотным, скоростным и дроссельным). Эти отклонения могут увеличиваться в процессе эксплуатации.

Не всегда удается добиться идентичности тяговых показателей и при ремонтах двигателей.

Существующие системы управления двигателями в основном работают по программе $n_1 = const$ или $n_2 = const$, где n_1 и n_2 частоты вращения ротора низкого и высокого давлений соответственно. Поскольку двигатели одной силовой установки воздушного судна имеют различные характеристики, то при управлении по программе $n_1 = const$ или $n_2 = const$

двигатели будут отличаться по значениям тяги.

Ввиду того, что двигатели не регулируются, а устанавливаются на самолет без учета индивидуальных особенностей, может возникнуть ситуация, когда при одинаковых оборотах значения тяги двигателей могут находиться в двух крайних точках поля допустимого значения. Так, например, поле допусков для двигателя Д-30КУ по тяге на взлетном режиме составляет от 10395 до 10605 кгс. Таким образом, различие значения тяги составляет $R = 210$ кгс, что существенно влияет на безопасность полетов.

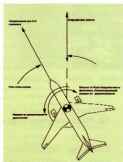
На самолете Ту-154, двигатели расположены относительно близко друг к другу, и реактивная струя из трех двигателей объединяется в одну общую. В данном случае асимметрия тяги на двигателях силовой установки практически не дает возмущающего момента воздушного судна относительно курса.

Рассмотрим самолеты Ил-76, Ил-86, Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 с расположением двигателей на крыле. Частота оборотов ротора высокого давления двигателя максимальна $n_2 = max$, а тяга минимальна $R = min$. Второй двигатель, у которого частота оборотов ротора высокого давления минимальна $n_2 = min$, а тяга максимальна $R = max$, в пределах допуска.

В результате расположения двигателей с такими параметрами на крыле и при программе регулирования $n_2 = min$ на воздушном судне возникает значительная асимметрия тяги, которая создает момент в плоскости «рыскания» воздушного судна по курсу, которые превышают установленные допуски.

Момент в плоскости «рыскания» будет намного сильнее за счет расположенных двигателей на крыле, как уже говорилось ранее. Появление этого момента приводит к развороту воздушного судна, в результате

которого меняются условия аэродинамического обтекания крыла, следовательно, подъемная сила правого и левого полукрыла различны. Это ведет к возникновению момента в плоскости крена. Компенсация этих моментов управляющими поверхностями (руль направления, элероны и руль высоты) возвращает воздушное судно на заданный курс. Однако в силу инерционности самолета и значительной величины постоянной времени элементов системы управления не приводит к полной ликвидации отклонения от заданного курса. В ряде случаев при этом полет самолета носит характер затухающих колебаний. Вместе с тем, первопричина начального отклонения — «разнотяговость» — системой управления не ликвидируется, что приводит к повторению описанного явления. Полет самолета при этом носит характер пространственных колебаний относительно заданного курса, который называется Голландский шаг.



Отсутствие описанных явлений для воздушного судна является необходимым условием летной годности и должно подтверждаться в ходе сертификационных летных испытаний во всем диапазоне ожидаемых условий эксплуатации.

Разворот воздушного судна и его колебания являются следствием



«разнотяговости» двигателей силовой установки, а к «разнотяговости» двигателей приводит асимметрия выработки топлива, из-за чего возникает разность весов правого и левого полукрыла. При этом в плоскости крена создается момент, влияющий на аэродинамическое качество воздушного судна. Компенсируется он элеронами.

Из-за этих явлений увеличивается лобовое сопротивление, так как аэродинамические поверхности постоянно находятся в работе. Это приводит к дополнительному расходу топлива.

Таким образом, существует проблема повышения топливной эффективности путем компенсации разворачивающих моментов, обусловленных влиянием разности тяги двигателей. Решение этой проблемы может осуществляться по трем направлениям:

1. Предварительный подбор (ранжирование) двигателей ТРДД для воздушного судна с одинаковыми характеристиками (дрессельными, высотными, скоростными) для упорядоченной симметричной установки их на воздушное судно. Но ранжирование по рядам и установки двигателей из одного ряда на воздушное

судно затруднительно из-за большого количества маленьких авиаконструктивных и их плохого экономического состояния. У некоторых из них в наличии только один или два самолета и нет резерва двигателей.

2. Создание системы компенсации «разнотяговости» двигателей за счет регулирования расхода топлива. Но этот метод затруднителен тем, что:

- оказывает дополнительную нагрузку на экипаж воздушного судна (постоянный контроль за приборами расхода топлива);

- индивидуальные характеристики двигателей и измерительные приборы не позволяют определить точное количество часов расхода топлива на двигатель;

- с наработкой характеристики двигателей (дрессельные, высотные, скоростные) меняются.

3. Внедрение в систему управления дополнительного параметра, который более полно характеризовал бы работу двигателя с учетом его индивидуальных характеристик. В совместной работе с основной системой управления $n_2 = \text{const}$ или $n_2 = \text{const}$ (где n_1, n_2 — частоты вращения ротора низкого и высокого давлений), дополнительный параметр вносил поправку в сигнал, поступающий на двигатель от

системы автоматического управления с учетом индивидуальных особенностей двигателей.

Из перечисленных трех путей решения проблемы наиболее оптимальное — это внедрение в систему автоматика управления двигателем «дополнительного» параметра, который более полно характеризовал бы работу двигателя. В России уже имеется опыт создания такого параметра на двигателе ПС-90 — это датчик измерения полного давления на выходе из двигателя. Но проблема в том, что он находился за турбиной, где как давление, так и температурное поле распределяются неравномерно. Поэтому считать показания данного датчика истинным, даже если погрешность у него очень мала, нецелесообразно, и на сегодняшний день он отключен.

Более радикальное решение проблемы в том, что возможно создание электронного блока контроля, устанавливаемого на двигатель. При этом он должен находиться на двигателе весь жизненный цикл, записывать полетную информацию и корректировать сигнал, получаемый от пилота, с учетом индивидуальных особенностей двигателя. Тем самым асимметрия тяги будет ликвидирована.]

ТД ТООП получил Сертификат дилера компании FAUDI Aviation, GmbH & Co

Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов» получил Сертификат дилера компании FAUDI Aviation, GmbH & Co, которая десятки лет успешно работает во многих странах мира и широко известна как производитель оборудования для фильтрации авиационного топлива.

С 1 мая 2007 года ТД ТООП предоставлены исключительные права по реализации

на территории России всего ассортимента продукции FAUDI Aviation.

Специалисты ТД ТООП приступили к приему заказов от российских компаний и предприятий.

В целях продвижения высококачественной продукции FAUDI Aviation на российский рынок в ТД ТООП начата разработка среднесрочной программы заказов на 2007-2008 годы.



Первый российский грузовой хаб

Сейчас модно говорить не транспортный узел, а хаб. Забавно, но компьютерная проверка правописания с таким словом не согласна и предлагает взамен «хаб», «баб» и «жаб». О пассажирских аэропортах-хабах речей уже немало сказано. А теперь авиакомпания AirBridge Cargo, входящая в состав ГК «Волга-Днепр», создает в Красноярске первый в России мультимодальный грузовой хаб. Эта непростая структура будет базироваться в красноярском международном аэропорту.

Игорь Крупнов, директор по развитию бизнеса ГК «Волга-Днепр» сказал: «На сегодняшний день в России практически нет грузовых воздушных хабов». Также г-н Крупнов напомнил, что на долю России приходится менее 1,4% грузовых авиаперевозок в мире. Это совсем мало. «Без

государственной поддержки мы этот показатель сможем поднять к 2015 г. не более чем до 5%, — убежден директор по развитию бизнеса, — а с помощью государства — до 12%».

Почему для грузового узла выбран именно аэропорт Красноярска? Потому что администрация края готова поддержать этот проект. К тому же есть мнение, что через Красноярск лежит наиболее простой путь для грузовых авиаперевозок в Северную Америку.

ГК «Волга-Днепр» в 2007 г. Планирует выручить от грузовых перевозок до 50 млн долларов. Это в 2 раза больше показателей 2006 г.

Отраслевые эксперты считают перспективным развитие грузовых хабов в России и называют наиболее выгодные, по их мнению, направления: Санкт-Петербург—Москва—Красноярск—Хабаровск.



АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «КОМПЛЭНГ»

Обучение и тестирование
авиаперсонала



- Многоуровневый курс обучения общему и авиационному английскому языку [1 — 6 уровень по Школе ИКАО] для летного и диспетчерского состава.
- Технический авиационный английский язык.
- Персональная подготовка и курс повышения квалификации членов летных экипажей, выполняющих международные полеты, по:
 - фразологии радиосвязи на английском языке;
 - воздушном праву, нотациям, международным воздушным перевозкам;
 - особенностям метеобеспечения полетов на ИВЛ.
- TELCAPS — Проведение квалификационного тестирования на определение уровня владения авиационным английским языком пилотов и авиадиспетчеров по Школе ИКАО. Тест сертифицирован Федеральной службой по надзору в сфере транспорта РФ и Межгосударственным авиационным комитетом.

- Английский для бортпроводников.
- Курс делового английского языка для представителей авиапредприятий за рубежом и сотрудников предприятий гражданской авиации, работающих в сфере авиабизнеса.
- Курс повышения квалификации преподавателей английского языка авиационных учебных центров по методике обучения в соответствии с новыми требованиями ИКАО.
- Персональная Подготовка Рейтеров (оценки) по программе «Использование Школы ИКАО с целью определения уровня владения английским языком».

- Все учебные программы центра разработаны в строгом соответствии с требованиями ДОС9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком».
- Занятия и тестирование проводятся как на площадях АУЦ в разных районах Москвы и Московской области, так и на площадях Заказчика, в том числе с выездом в другие города.

На рынке языковых услуг с 1989 года.

Сертифицирован Федеральной службой по надзору в сфере транспорта РФ [сертификат № 134, лицензия АУЦ № 00175].
Аккредитован и сертифицирован Межгосударственным авиационным комитетом [Свидетельство № 28 и № 17]



КОМПЛЭНГ
Авиационный учебный центр
английского языка

Россия, 121351, г. Москва
ул. Ярваская, д. 8, под. 2
(495) 141-2535, 141-2516

e-mail: info@complang.ru
http://www.complang.ru



Поднять ярость масс на борьбу с аварийностью

С таким лозунгом, который остается актуальным и сегодня, наш журнал впервые выступил **76** лет назад

Игорь ВАСИЛЬЕВ

В Москве прошла первая ежегодная профессиональная конференция «Безопасность авиатранспортного комплекса», организованная отраслевым журналом «Авиатранспортное обозрение» при поддержке Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), Группой «Авикос-Афес» и ТД «ЭйрФлот Текникс». Специалисты в ходе трех сессий обменивались мнениями и практическим опытом, стараясь выработать единую позицию и комплексный подход к решению проблемы.

Вступая в апреле на форуме IATA по безопасности полетов, гендиректор Международной авиатранспортной ассоциации Джованни Бизиньяни сказал: «Наша отрасль сейчас безопасна как никогда... Но этого недостаточно. Коэффициент аварийности надо снизить еще больше. Конечная цель — свести к нулю количество авиакатастроф».

Широкое внедрение программ аудита эксплуатационной безопасности (IOSA), завершение разработки стандартов аудита наземных операций (ISAGO), работа над созданием комплексной системы управления авиакомпаниями (IAMS) — все это ускорило подготовку единой концепции «Дорожная карта авиационной безопасности». Активно внедряется в мировую практику Руководство ICAO (Doc. 9859AN/460) по управлению безопасностью полетов.

Но находит ли этот смысл отражение в практике работы отече-

ственной ГА? По мнению президента АЭВТ **Евгения Чибирева**, «мы слишком долго определяемся с конкретными действиями и наличием как минимум равнодушное и не вполне профессиональное отношение к новациям мирового сообщества».

Ведущий эксперт по расследованию летных происшествий МАКА **Владимир Кофман** всесторонне проанализировал состояние безопасности полетов тяжелых транспортных самолетов, выполняющих пассажирские перевозки в странах СНГ. И хотя у Владимира Давидовича как всегда хватало нареканий на работу СМИ, он отдал должное нашему журналу. Конечно, это было очень приятно, тем более что для подтверждения своей аргументации Кофман воспользовался публикацией «Гражданской авиации» 1931 года «Поднять ярость масс на борьбу с аварийностью». Это было письмо в редакцию пилота Смирнова:

«Выкинутый лозунг «ни одной аварии по вине летного состава» на

местах или очень медленно или совершенно не претворяется в жизнь... На деле мы видим, что кривая аварий не падает, а наоборот ползет вверх, не имея даже никакой тенденции к снижению. Чем это объяснить? Чем объясняется, что первокласснейший летчик, летающий не один ряд лет, ведет машину самым, я бы сказал, похвальным образом и исключительно невнимательно? Налицо результаты: самолет терпит аварии. Налицо громадный ущерб государству, линии, даже самому летчику... Где этому причина? Все бегают, сплужут, у всех взволнованные лица; ищут причину... Но причина, по моему, одна, и заключается она в том, что наши партийные и общественные организации до сих пор не сумели поднять массы на борьбу с аварийностью. Нужно быстро и энергично отражать в своей работе эти случаи аварий и бороться с ними... и не отделяться только вздохами да ахами: «ах,



жалко, ах, обидно, как это могло получиться?»

Как с горечью заметил г-н Кофман, вопросы, затронутые пилотом Смирновым, несколько не утратили своей злободневности и сегодня — «поднять ярость масс на борьбу с аварийностью» пока так и не удалось.



Об этом красноречиво свидетельствуют итоги 2006 года.

За минувший год в СНГ произошло 5 авиационных происшествий — из них 4 авиакатастрофы (погибли 412 человек). А во всем мире за рассматриваемый период случилось 14 АП, из них 9 катастроф (783 жертвы). Таким образом, на долю стран СНГ приходится 56% от числа погибших в авиационных катастрофах. И это притом, что объем авиаперевозок в государствах — участниках Соглашения составляет лишь 2% от мировых.

В опубликованном ежегодном докладе Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) отмечается, что потери на миллион отправок в странах СНГ составляют 8,60 — худший результат в

мире. Но следует заметить, что на столь удручающий показатель повлияли две катастрофы самолетов зарубежного производства, которых у авиакомпаний СНГ не так много, и они имеют не столь уж большой налет.

В Африке показатель потерь на миллион отправок равенется 4,31, в Латинской Америке и странах Карибского бассейна — 1,80, в Азиатско-Тихоокеанском регионе — 0,67, в Северной Америке — 0,49, в Европе — 0,32, на Ближнем Востоке и в Северной Африке — 0,0, в Северной Азии — 0,0. Средний показатель аварийности по миру составил 0,65.

Однако справедливости ради не следует забывать о том, что в предыдущие годы — за период 2000–2005 гг. — с самолетами западного

производства ни одного происшествия не случилось, и по этому показателю мы были лучшими в мире. За это время в СНГ при выполнении регулярных и нерегулярных перевозок произошло 26 АП, в том числе 16 катастроф, в которых погиб 921 человек. За тот же период в мире погибли 4393 человека. Как видим, число погибших в авиакатастрофах в СНГ составляет 20%. Это, разумеется, тоже немало, особенно если учесть, что в эти годы объем перевозок в СНГ не превышал 2% от мировых.

Минувший год, отметил г-н Кофман, для нас был крайне неудачным. В мае-августе произошли три катастрофы: А320 а/к «Армavia» — в районе Сочи, А310 а/к «Сибирь» — в Иркутске и Ту-154М ФГУАП «Пулково» — в районе Донецка. В результате погибли 409 человек. Статистика показывает, что 62% авиационных происшествий в странах СНГ заканчиваются

Евгений ЧИБИРЕВ



Владимир КОФМАН



катастрофами, то есть больше полновыно, тогда как, например, в США к катастрофам приводит 6% АП.

Одной из причин всплеска аварийности Владимир Кофман назвал стареющий самолетный парк. Ведь 70% перевозок авиакомпаниями стран СНГ выполняются на самолетах разработки 60-70-х годов, использовавших значительную часть своего технического ресурса. Замена их современными ВС идет крайне медленно. Нет поддержки летной годности со стороны предпринимательского авиапарка. Неудовлетворительна вся система послепродажного обслуживания ВС. Не соответствует современным требованиям подготовка персонала. В частности, отработка действий экипажей в особых условиях полета за последние 10 лет практически свернута. Много нареканий вызывает и существующая нормативно-правовая база. НПП ГА утверждено в 1985 году, и вот уже 22 года этот основополагающий документ по производству полетов не обновляется,

хотя СССР уже 15 лет как не существует. К другим причинам следует отнести неудовлетворительное состояние ВПП аэродромов, постоянный рост цен на авиаГСМ, ослабленную систему метеобеспечения и т.д.

По словам Владимира Кофмана, к АП чаще всего приводили сваливание, потеря пространственной ориентации, невыдерживание глиссады, несогласованные действия экипажа. Статистика неумолима: сегодня 83% авиационных происшествий так или иначе связаны с нарушениями или отклонениями в действиях летного состава. А при авиакатастрофах экипаж повинен в 86%. Расследования свидетельствуют о недостаточном уровне профессиональной подготовки пилотов, а проблема нехватки летного состава зачастую решается путем упрощенного и ускоренного перечувствования членов экипажа. Нередки случаи, когда командир корабля вводится, минуя положенный налет, в качестве второго пилота.

Результаты по аварийности 2006 года, заключает Владимир Кофман, очень настораживают. И если не будут приняты кардинальные меры по обеспечению безопасности полетов, наметившаяся тенденция к увеличению объемов пассажирских перевозок в конечном итоге может привести к большой беде.

«Предотвращение авиационных происшествий – это несложно, если использовать мировой опыт», – в этом убежден член Правления Всемирного фонда «Безопасность полетов» Валерий Шелковников. Исходя из своего многолетнего опыта в области организации воздушного движения он сформулировал 10 постулатов, которые сегодня необходимы для обеспечения безопасности полетов. «Не пойдем в ногу с остальным миром, – предостерег многоопытный Валерий Георгиевич, – будем пожинать горькие плоды».

А действительно, доколе нам суждено идти собственным путем и без устали культивировать свою самобытность?]





Аварийность в мировой авиации

Июль 1997 — 10 лет назад

3 июля 1987 года самолет Fokker F-27, 1984 года выпуска, зарегистрированный в Индии и принадлежавший авиакомпании Elbee Airlines, выполнял грузовой полет из аэропорта Mumbai (Индия) в аэропорт Bangalore (Индия). После взлета экипаж получил команду набирать высоту 1700 и сообщил, что вошел в облака. Через несколько минут сообщил об отказе в системе антиобледенения. Вскоре самолет упал в море. Погибли два пилота.

3 июля 1987 года самолет Cessna 500 Citation I бразильской авиакомпании Riana Taxi Aereo выполнял полет из аэропорта Rio de Janeiro (Бразилия) в аэропорт Sao Jose dos Campos (Бразилия). Сразу после взлета упал в море. Правый двигатель проистекает в явном сильнейшем «сдвиг ветра», вызванный провисанием грозового фронта. Все живы, но самолет разрушен.

8 июля 1987 года самолет IPTN (CASA) 212-AB4 Aviojet 209, 1981 года выпуска, зарегистрированный в Индонезии и принадлежавший авиакомпании Merpati Nusantara Airlines, выполнял полет из аэропорта Langgati (Индонезия) в аэропорт Ambon-Rattinaga (Индонезия) для выполнения ремонтных работ. При заходе на посадку в условиях дождя и тумана разбился, не долетев до полосы 270 метров. Все три члена экипажа погибли.

9 июля 1987 года самолет Fokker 100, 1993 года выпуска, зарегистрированный в Бразилии (авиакомпания TAM Transportes Aereos Regionais), выполнял полет из аэропорта Sao Jose dos Campos (Бразилия) в аэропорт Sao Paulo (Бразилия). После взлета на высоте 2400 метров взорвалась бомба под сидением у пассажира в 18 ряду (место 18X). Ударной волной пассажир был выброшен в образовавшуюся дыру в фюзеляже размером два метра на два метра. Командир совершил аварийную посадку в аэропорту вылета. Более никто из 60 пассажиров не пострадал.

11 июля 1987 года самолет Antonov 24RV, 1972 года выпуска, зарегистрированный на Кубе (авиакомпания Sibana de Aviacion), выполнял полет из аэропорта Santiago-Antonio Maceo (Куба) в аэропорт Havana-Jose Marti (Куба). Сразу после взлета, на высоте 500 футов неожиданно содвинулся критический левый крен. Самолет упал в море в пяти километрах от аэродрома. Все 44 человека, находившиеся на борту, погибли.

15 июля 1987 года самолет Learjet 35A, 1980 года выпуска, зарегистрированный в США (авиакомпания Orion Aircraft Sales), выполнял полет из аэропорта Fort Lauderdale (США) в аэропорт Aven Park (США). В условиях неустойчивого

захода на посадку командир допустил значительный перелет. Коснувшись колесами ВПП, включил реверс, а через несколько секунд принял решение взлететь и выполнить повторный заход. Набран 10-15 метров задел за ограждение аэропорта и рухнул в поле за пределами аэродрома. Никто не пострадал.

17 июля 1987 года самолет Fokker F-27 Friendship 600, 1969 года выпуска, зарегистрированный в Индонезии (авиакомпания Sempati Air Transport), выполнял полет из аэропорта Bandung-Husein (Индонезия) в аэропорт Jakarta (Индонезия). Вскоре после взлета загорелся один двигатель. Экипаж попытался произвести аварийную посадку на военную базу Sulaiman. Следом за одним двигателем, теряя высоту, задел за крышу домов, упал в жилом квартале и загорелся. Из 50 человек, находившихся на борту, погибли 28. На земле никто не пострадал.

18 июля 1987 года самолет de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300, 1969 года выпуска, зарегистрированный в Папуа Новая Гвинея (авиакомпания Goelek Air Services), выполнял полет из аэропорта Kufiana-Chinbo в аэропорт Goroka. Погода в аэропорту прибытия была сложной: низкая облачность, ливневый дождь с грозой. Ряд экипажей воздушных судов приняла решение следовать из западной аэродром Madang, однако командир Twin Otter попросил разрешения следовать в аэропорт назначения по правилам визуальных полетов. Девять минут спустя самолет столкнулся с горой Yauiga на высоте 7400 футов над уровнем моря. Из четырех человек, находившихся на борту, погибли двое.

21 июля 1987 года самолет Cessna 208 Caravan I, 1985 года выпуска, зарегистрированный в США (авиакомпания Peninsula Airways), выполнял полет из аэропорта King Salmon (США) в аэропорт Naknek (США). Находясь на посадочной прямой в условиях сильного ливневого дождя, ухудшенной видимости ниже установленного минимума, командир произвел посадку правее ВПП и столкнулся с деревьями. Никто не пострадал. Самолет частично разрушился.

21 июля 1987 года самолет Learjet 31, 1993 года выпуска, зарегистрированный в Сингапуре (авиакомпания Singapore Airlines), выполнял полет из аэропорта Phuket (Тайланд) в аэропорт Ranong (Тайланд). Экипаж состоял из инструктора и проверенного пилота. При заходе на посадку инструктор перепутал частоты маяка DME, что привело к неправильному определению местоположения самолета.

Дал указание пилоту снижаться ниже установленной безопасной высоты. Самолет столкнулся с горами. Оба пилота погибли.

23 июля 1987 года самолет Embraer C-95B Bandeirante, 1980 года выпуска, зарегистрированный в Бразилии и принадлежавший Мазоборови, выполнял полет из аэропорта Resende (Бразилия) в аэропорт Guaratingueta (Бразилия). После взлета экипаж выполнял задание по вырубке 12 десятиметровых паразитов. При заходе на посадку в аэропорту низинный самолет столкнулся с горой Alto de Cetes на высоте 1500 метров. Четыре члена экипажа, находившиеся на борту, погибли.

29 июля 1987 года самолет BAC One-Eleven 203AE 1965 года выпуска, зарегистрированный в Нигерии (авиакомпания ADC Airlines), выполнял полет из аэропорта Lagos-Murtala Muhammad (Нигерия) в аэропорт Calaba (Нигерия). При посадке в условиях сильного ливневого дождя осуществил значительный перелет посадочной полосы, выкатился за пределы ВПП на 1500 метров и остановился в лесостом кустарнике. Один из двигателей от удара о деревья загорелся. Из 55 человек, находившихся на борту, один погиб.

30 июля 1987 года самолет ATR-42-312, 1996 года выпуска, зарегистрированный во Франции (авиакомпания Air Littoral), выполнял полет из аэропорта Nice-Cote d'Azur (Франция) в аэропорт Florence-Peretola (Италия). При заходе на посадку командир допустил значительный перелет: прошил торцы ВПП на скорости 40 км в час, превышающей установленную, выкатился за пределы ВПП и аэропорта и утонул в носов и хвостовой частях автомобильного шоссе. Из 17 человек, находившихся на борту, погиб один. Самолет разрушен.

31 июля 1987 года самолет McDonnell Douglas MD-11F, 1993 года выпуска, зарегистрированный в США (жесткоупругий FedEx), выполнял полет по перелетной трассе из аэропорта Anchorage (США) в аэропорт Newark (США). При заходе на посадку коснулся земли, не долетев до ВПП 1175 футов с вертикальной скоростью снижения 500 футов в минуту и перегрузкой 1,67 g. Повторное касание вследствие начавшегося «прогрессирующего колесного» произошло на удалении 2275 футов от торца ВПП с перегрузкой 1,7 g. При последующем касании поверхности земли оторвался двигатель №3, отломилось правое крыло, самолет остановился правее ВПП на удалении 4800 футов от торца ВПП в непосредственной близости с терминалом В. Никто не пострадал. Самолет разрушен.

Раздел ведет
Валерий ПЕЛЮКОВИЧ



Ил-18: полвека в строю



*Георгий НОВОЖИЛОВ,
советник Генерального директора
ОАО «АК им. С.В. Ильюшина»,
академик РАН*

*50 лет назад, 4 июля 1957 года, с Центрального
аэродрома имени М.В. Фрунзе в Москве поднялся
в воздух новый пассажирский самолет Ил-18,
созданный под руководством Генерального
конструктора Сергея Владимировича Ильюшина.*

Испытания самолета проводил Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель В.К. Коккинаки. В состав экипажа также вошли второй пилот Э.И. Кузнецов, штурман В.Ф. Вознесенский и бортиинженер Ю.Б. Кюсс.

Самолет создавали в рекордно короткие сроки. От начала проектирования до первого полета прошло всего 13 месяцев. Новый самолет сохранил название своего предшественника, который в силу ряда обстоятельств не был запущен в серийное производство.

В середине 50-х годов объем перевозок пассажиров в «Аэрофлоте» составил 2,5 млн человек. Встал вопрос о создании самолета большей пассажироместности, чем Ил-14, и большей дальности, чем у Ту-104. Новый Ил-18 должен был иметь пассажироместность 75-100 мест, практическую дальность полета 5000 км и скорость 600 км/час.

С.В. Ильюшин отказался от предложения сделать машину универсальной. «Универсальный самолет — это все равно, что утка, — утверждал Ильюшин. — Она умеет ходить, плавать, летать, но все это делает плохо. Такой самолет я делать не буду».

Новыми направлениями в работе были силовая установка, герметизированный фюзеляж и ресурс. Можно сказать, что впервые в отечественной промышленности были созданы два равноценных турбовинтовых двигателя НК-4 (конструкция И.Д. Кузнецова) и АИ-20 (конструкция А.Г. Ивченко), мощностью 4000 л.с. Помня негативный опыт разработки поршневого Ил-18, когда главной причиной остановки проекта послужили двигатели, было принято решение разработать проект с обоими двигателями.

Вторым проблемным агрегатом был фюзеляж.

Летом 1954 года над Адриатикой при полете на эшелоне потерпел катастрофу английский пассажирский самолет «Комета». Проведенные расследования определили, что катастрофа произошла по причине взрывной декомпрессии из-за образования усталостной трещины в углу выреза в обшивке фюзеляжа для установки антенны. Анализ прочности показал, что уровень напряжений растяжения в этом месте превысил в 3 раза величину напряжений от избыточного давления в фюзеляже. Материал обшивки «устал», в результате развилась большая трещина и фюзеляж «взорвался». Надежной методики расчета на ресурс не было, и практически единственным путем реального подтверждения требуемого ресурса был метод испытаний натурного фюзеляжа на многократный наддув эксплуатационным избыточным давлением. Для проведения таких испытаний совместно с ЦАГИ был спроектирован и построен специальный бассейн, в котором водой под давлением испытывался фюзеляж.

На самолете были установлены: радиолокатор, отображающий наземную и метеоситуацию; пилотажно-навигационный комплекс, обеспечивающий взлет и посадку в сложных метеословиях; электротепловая противообледенительная система; новая многоканальная система энергоснабжения, повышающая надежность при отказах двигателей; простые, но эффективные закрылки для посадки на короткие полосы; современное бытовое оборудование, создающее необходимый уровень комфорта при длительных полетах; мощная система кондиционирования и наддува.

20 апреля 1959 года полетами по маршруту Москва-Адлер и Москва-Алма-Ата начались пассажирские перевозки.



Начиная с 20-го серийного самолета, устанавливался только двигатель АИ-20. Пассажироместимость в различных модификациях выросла с 75 до 110 мест. Дальность полета на Ил-18Д выросла до 6500 км.

Всего было построено в пассажирской модификации — 564 самолета, а с учетом спецвариантов — 674 самолета. Налет на один Ил-18 в Аэрофлоте — 35000 часов. Лидеры пара налетали 49000 часов. Максимально назначенный ресурс 50000 летных часов, 25000 полетов, 45 лет эксплуатации. Продано за рубеж в 16 стран 114 самолетов. На Ил-18 было установлено 14 мировых авиационных рекордов.

В настоящее время 130 самолетов Ил-18, переоборудованные в транспортные и другие спецварианты для ВВС, многократно окупили себя, продолжая летную службу.

В 1960 году группе ведущих специалистов во главе с Генеральным конструктором С.В. Ильиным была присуждена Ленинская премия за создание самолета Ил-18.]

От редакции. Вот что об Ил-18 говорит многолетний опыт эксплуатации в гражданской авиации. Всего парк самолетов Ил-18 налетал 15 млн часов, выволил 4,5 млн полетов и перевез около 300 млн пассажиров.

Самолет Ил-18 стал самым массовым и рентабельным гражданским самолетом СССР в своем классе. Он

положил начало широкому развитию международных авиалиний и авиаэкспорта. Ил-18 первым из отечественных самолетов получил сертификат на посадку в условиях I категории (высота принятия решения — 60 метров, дальность видимости на ВПП — 800 м). Самолет стал эталоном экономичности, простоты пилотирования и комфорта. Были выпущены модификации Ил-18Б, Ил-18В, Ил-18Е. В 1970-80-х гг. большинство Ил-18 были доработаны в варианте «Д».

В 1972 году пассажирские перевозки Ту-154 Ил-18 выполняли более двух третей объема перевозок Аэрофлота. Расход топлива на крейсерском режиме Ил-18 (со 100 пассажирами на борту) при скорости 635 км/час составлял 2000 кг, а у Ту-154М (с 164 пассажирами) 4500-4800 кг/час. Дальность полета при этом у Ил-18 была 5000 км, а у Ту-154 — 3900 км, потребная длина ВПП у Ил-18 — 1800 м, у Ту-154 — 2500 м.

О надежности Ил-18 с легкой и благодарностью говорят пилоты. Он мог совершать длительный устойчивый полет и угод на второй круг при одном отказавшем двигателе, продолжать полет на двух двигателях. Ил-18 стал для своего времени символом авиационного могущества страны, предметом национальной гордости. Недаром в октябре 1979 года один из Ил-18, отслуживший свой срок, был установлен на постаменте в аэропорту Шереметьево.

АЭРОФЛОТ
Российские авиалинии

Delta



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЛ 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 полетом в нашем фирменном салоне для пассажиров первого класса в аэропорту Шереметьево-2.

...ЛЕТАТЬ,

...лучшими авиакомпаниями России и мира.

...ОСТАНОВИТЬСЯ И ОТДОХНУТЬ,

...в комфортабельных гостиницах любой точки земного шара.

«ДЕЙТ» оказывает полный комплекс туристических услуг (бронирование гостиниц, авиа, жд билетов, трансферов, страхование, прокат автомобилей).

Предлагаем групповые и индивидуальные туры любой сложности.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

Специальные предложения, конфиденциальные тарифы, обслуживание организаций по договору, консультация специалистов по выбору оптимального маршрута и стыкровок.

Все это и многое другое в офисе «ДЕЙТ»:

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

М.КРОПОТКИНСКАЯ
тел.742-76-06

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

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

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

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU



Интермодальный «Авиатрад»

Интермодальные перевозки по сути своей служат максимальному удобству пассажира при поездке «на перекладных». Такой тип перевозок обеспечивает единый билет, если после самолета нужно продолжить путь поездом или другим транспортом. То есть транзитному пассажиру не нужно толкаться у нескольких касс, тратить время и нервы. А еще некоторые перевозчики обеспечивают путешественнику и такси от аэропорта до вокзала. С марта этого года пассажиры «Авиатрада» могут купить билеты на самолет из Норильска в Екатеринбург. Этот же билет действителен на поезд из Екатеринбурга в Уфу. Каждый седьмой пассажир «Авиатрада» из Норильска пользуется системой интермодальных перевозок.

Программа оправдала себя на Урале, сейчас перевозчик собирается внедрить ее в столичных городах. Предположительно пассажиры будут вылетать из Екатеринбурга или Челябинска в Москву или Питер. А там их будет ожидать пересадка на поезд до места назначения. Из Москвы — в Смоленск, Калугу, Тулу, Рязань, Тверь,

Вологду, Ярославль. Из Питера — в Выборг, Петрозаводск, Псков, Великий Новгород, Череповец, Великие Луки и Тизвин. Авиакомпания обещает, что за железнодорожный билет в этом случае пассажир заплатит всего половину стоимости. Также «Авиатрад» обеспечит бесплатную доставку от аэропорта до вокзала. До перечисленных выше городов из Москвы и Санкт-Петербурга авиарейсов нет. Авиакомпания надеется, что новая услуга будет удобна и поможет привлечь значительное количество пассажиров. Насколько экономически выгодна программа интермодальных перевозок, предсказать сложно. Время покажет. Эксперты скептически относятся к этой идее и считают, что «гораздо эффективнее было бы снизить цены на авиабилеты до Москвы и Санкт-Петербурга, нежели оплачивать часть стоимости железнодорожных перевозок».

...Непонятно только, почему после полета из Норильска в Екатеринбург пассажиры не продолжают по воздуху путь из Екатеринбурга в Уфу?

ОТДЕЛ ПОДПИСКИ

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

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

Специальная подписка в 2007 году (без учета доставки)

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

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

ДОСТАВКА ПОЧТОЙ

осуществляется ФГУП «Почта России» заказной бандеролью. Оплата возможна за счет провозимой корреспонденции (около 1-2 недели) и доставку на подписочку несет ФГУП «Почта России»



ИНТЕРЕСНЫЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

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 на рабочий или домашний адрес в пределах МКАД

ПОДПИСНОЙ КУПОН НА ЖУРНАЛ «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

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

Ф.И.О. _____

Организация _____

Юридический адрес _____

ИНН _____ КПП _____

Адрес для доставки с указанием почтового индекса _____

Телефон _____ Факс _____ Доставка курьером _____

Копировать
информацию каталога номера



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

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. 5-83-4.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.— 6 р. 40 к., 6 мес.— 3 р. 20 к., 3 мес.— 1 р. 60 к.
 Контокоррент ВОГВФ в Московской конторе Госбанка № 10079.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ КРУГЛЫЙ ГОД

Осенне-зимний сезон встретить во всеоружии

Лишь зимой 1930 г. перед пилотами и механиками, работавшими в условиях Арктики, была поставлена задача использования их опыта для проведения зимой рейсовых полетов. Как известно, кое-что из их опыта прошлой зимой удалось использовать.

Правление ВОГВФ дало в этом году управленцам снабжения, воздушных сообщений, НИИ, ГВФ и др. ряд заданий по подготовке к зимней кампании. Имеются предпосылки как в отношении учета опыта, так и предпосылки материального характера, чтобы предстоящий зимний сезон положил начало систематическим рейсовым полетам в зимнее время. Организация воздушных сообщений в зимнее время должна быть обеспечена подготовкой конструкторско-производственной, технико-эксплуатационной, снабжения. Только к концу прошлой зимы была установлена необходимость предварительной пропитки лыж горячей олифой, чтобы избежать примерзания лыж к снегу и облегчить самолету сдвиг с места.

До сих пор нет удовлетворительного разрешения вопроса об отопительных устройствах на самолетах, несмотря на то, что образцы таких устройств имеются и у нас, и за границей.

В подготовке к зимней кампании должны принять деятельное участие все работники ГВФ. На страницах нашего журнала мы уже имели ряд предложений, касающихся технической эксплуатации в зимних условиях. Необходимо на все выдвигаемые предложения получить отклик с мест.

И. Ф.

В тисках оппортунистического благодушия

Свой же собственные постановления — не выполняются

Что же делают профсоюзы для успешного развертывания анаконкурса, что делает Московский областной отдел?

Под боком ЦК союза находится Мособлотдел. До середины июля Облотдел ничего не делал. Оказывается, он преспокойно стоял в стороне от авиаконкурса и гражданской авиации вообще.

Еще хуже идет работа (вернее — ее совсем нет) в других облотделах. Областные отделы Ташкента, Тифлиса, Архангельска и Иркутска ничего не сделали для авиаконкурса и гражданской авиации.

Когда редакция журнала «Гражданская авиация» забила тревогу об оппортунистической недооценке конкурса, в ЦК союза по этому вопросу было создано совещание. Но теперь ЦК союза говорит о нехватке людей и невозможности выполнить это решение.

«Прохладное» отношение некоторых работников ЦК к гражданской авиации достаточно подтвердить следующим фактом: зав. авиасектором т. Палачев, не поставив аванрабату на ноги и, в частности, авиаконкурс, несмотря на проводимую по всему СССР кампанию по помощи гражданской авиации, «смотался» в отпуск. И это в то время, когда ответственность за проведение авиаконкурса всецело падает прежде всего на союзные организации.



Уравниловка ведет к тому, что квалифицированный рабочий вынужден переходить из предприятия в предприятие для того, чтобы найти, наконец, такое предприятие, где могут оценить квалифицированный труд должным образом.

Сталин

Профорганизацию лицом к самолету

Учиться на ошибках месткома московского аэропорта Директива была в апреле прошлого года. Директива была подписана ВЦСПС и обязывала все профорганизации провести разукрупнение производственных совещаний, произвести перестройку работы производственных совещаний.

Эта директива касалась и профорганизации Московского аэропорта. Но здесь эту директиву сумели спокойно обойти. До сих пор не создано ни одного производственного совещания по бригадам. С марта состоялось всего лишь два общих производственных совещания. Конкретные вопросы работы порта, требующие немедленного разрешения, как это ни странно, не нашли себе места на этих совещаниях. Так из поля зрения их был выпущен такой важный момент, как возмутительно низкая регулярность рейсов (июнь – 58,3%).

Плохо обстоит дело и с ударничеством. Основная беда тут в том, что рост ударничества идет черепашьим темпом. В «успехах» по массово-производственной работе порт дошел до того, что на сегодня не имеется ни одного изобретения. В поступивших (видимо – в порядке замещения) двух с половиной десятках рабочих предложений нет ни одного более или менее ценного.

Вий

Премирование ташкентских ударников

Ввиду успешного штурма прорыва в ташкентских ремонтных мастерских приказом по ВОГВФ от 23 июля рабочим и служащим мастерских об явлена благодарность. Для премирования проявивших себя рабочих и служащих, в распоряжение начальника среднеазиатского управления выделено 30 тыс. руб. Начальнику мастерских и лучшим инженерам будут выдавать премии в размере месячного оклада. Кроме того, для лучших ударников мастерских бронируется 8 мест в Ленинградский институт ГВФ.

Шпильман

На красную доску

Не покидая поста

Пилот Комаров, несмотря на болезненное состояние вследствие отравления рыбой, остался на посту и успешно выполнил рейс из Ростова в Питигорск и на следующий день обратно в Харьков.

Приказом по ВОГВФ Комарову об явлена благодарность.

Война расхлябанности и разгильдяйству

За полумку самолета под суд

1 июля пилот Московского управления К. А. Бухаров вылетел на самолете АНТ-9 в Орел к месту вынужденной посадки самолета ЮГ для доставки пассажиров из Орла в Харьков. В Орле Бухаров решил произвести посадку ближе к границе аэродрома. С этой целью он снижался до 50 м и, идя дальше со снижением к границе рабочей площадки, разбил самолет о встретившуюся насыпь и снес шасси. В результате аварии самолет требует капитального ремонта. Бухаров предается суду.

Лицом к технике, лицом к техническим знаниям

Обмен опытом технической эксплуатации – задача технического отдела нашего журнала

Технический отдел нашего журнала должен отобразить действительно положение технической эксплуатации по всему ГВФ и технико-эксплуатационную мысль мест. Помимо основной задачи – отображения технической эксплуатации ГВФ на местах – на страницах нашего журнала должен быть обсужден и выявлен ряд вопросов принципиального характера. Такими вопросами, когда совершенно необходимо учесть опыт и мнение мест, являются, например, основные технические требования, какие следует предъявлять к отдельным типам самолетов, моторов, оборудования и пр. замеченных к постройке в ГВФ. Помимо этого журнал призван к тому, чтобы места обменивались опытом работы – постановкой технической службы и отдельных достижений на местах.

Хроника ВОГВФ

В декадик помощи гражданской авиации сотрудники ВОГВФ взяли на себя ряд конкретных обязательств по ликвидации прорывов в управлении. Сотрудники бухгалтерии обязались отработать в течение декады по одному часу, авиапроект – по 2 часа, машинное бюро – по 4 часа. Остальные управления выразили желание устроить субботники в колхозе, а полученные за работу деньги передать на развитие гражданской авиации.

Правление ВОГВФ вводит годовые билеты для полетов на линиях Гражданского воздушного флота. Билеты будут предоставляться административно-техническому персоналу воздушных линий, учреждениям и организациям, связанным с работой ВОГВФ.

О порядке пользования билетами на места уже разосланы инструкции.

В тексте сохранена орфография и пунктуация 1931 г.

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

В ИНТЕРЕСАХ
ОТРАСЛИ
И ПАССАЖИРА



ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK

123056, Москва,

ул. Большая Грузинская, 59, стр.1

тел. (495) 232 35 40

факс. (495) 254 69 00

www.tch.ru

info@tch.ru





ТРХ-200 МТ

Достижение новых высот

**4 мая 2007 года
САМАРА**

Первый безводильный тягач

компании TLD в России

TLD EUROPE, France

Tel: +33 (0)1 45 60 71 40;

Fax: +33 (0)1 45 60 57 00

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО В РОССИИ И СНГ

TEL/FAX: (495) 255.70.19

E-MAIL: TRD@POST.BELCOM.RU

TLD

www.tld-gse.com