

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 9 (760) 2007

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



авиасалоны

МАКС-2007:

праздник, бизнес, романтика

прогнозы

Куда летит Россия?

аэропорты

У Домодедова все шансы стать крупнейшим хабом

издается с 1931 года

**ОБНОВЛЕННАЯ
ВЕРСИЯ**



МАКС-2007: праздник, бизнес, романтика



Очередной Международный Авиакосмический салон — событие для нас в высшей степени значимое. Это не только выставка и аэрошоу мирового класса. МАКС стал главным авиационным праздником России, продолжающим традиции авиационных парадов и воздушных праздников, всегда проводившихся нашей страной. Это слова Президента России Владимира Путина, сказанные им на открытии МАКСА-2007...

Продолжение на страницах 3-13





Мы нужны друг другу

*«Журнал «Гражданская авиация» — каждой семье авиатора!»
«Не выписал журнал — не достоин быть командиром корабля».*

Таких указаний «сверху» больше нет. Подписка — дело сугубо добровольное.

Началась подписка на газеты и журналы на первое полугодие 2008 года. Хорошо помню, как проходили подписные кампании в советские времена. Политорганы и парткомы спускали на места директиву: «Журнал «Гражданская авиация» — каждой семье авиатора!» И это при том, что «семья» обязана была, кроме того, выписать, как минимум, центральный орган КПСС — «Правду», журналы «Коммунист» или «Партийную жизнь», что-то из профсоюзных и комсомольских изданий да еще непременно местную газету.

Директива многих просто-напросто шокировала, но не выполнять ее было нельзя. В противном случае «семья» рисковала попасть в разряд «политически незрелых», а если ее главой был командир корабля, то у наших замполитов возникало опасение — стоит ли доверять такому штурвал воздушного судна. И тут уж поневоле приходилось раскошеливаться. Причем, зачастую в ущерб подписке на дефицитные в те времена литературно-художественные и научно-популярные издания.

Скажу честно: столь жесткая «продрозверстка» сильно расхолаживала нас, журналистов. Зачем, мол, искать интересную тему, выискивать в конфликтные ситуации, когда подписка и так будет обеспечена. И она обеспечивалась. В иные годы ежемесячный тираж журнала доходил до 80 тысяч, а если бы не жесткие лимиты на бумагу (молодому поколению журналистов этого не понять), он мог бы перевалить и за 120-130 тысяч. По крайней мере, такие заявки поступали от «Союзпечати».

Ныне времена другие. Нет больше ни политорганов, ни парткомов, а вместе с ними и угрозы — «отстранить от полетов, если не будет квитанции о подписке». И это замечательно, друзья мои! Ибо подписка — дело сугубо добровольное. Хочу — выписываю авиационное издание, хочу — «Мой прекрасный сад» или «Шесть соток». И никто мне в этом не укал!

И пусть сегодняшние тиражи куда как скромнее прежних, подписчик вынужден свой выбор делает сознательно, без какого-либо нажима «сверху». А это говорит о многом.

Сколько уже лет мы находимся в «свободном полете», без замполитских и других подпорок, а журнал, тем не менее, живет и здравствует. Более того, с созданием

Издательского дома «Гражданская авиация» в него влились свежие силы, которые позволили не только сохранить прежние лица издания, но и создать его обновленную, более современную версию.

«Новое оформление и содержание журнала впечатляют, — пишет в редакцию ветеран «Аэрофлота» Евгений Кигтов. — Вот что значит использование современных технологий». А другой наш читатель Владимир Бондарев благодарит редакцию за своевременную информацию о событиях в отрасли. По его словам, он с огромным сожалением узнал о кончине министра гражданской авиации СССР Б.П. Бугаева, чью большую твердую ладонь помнит до сих пор, лишь со страниц журнала. А в «новомодных бортовых изданиях скорее увидишь, простите, полуголых девиц, нежели публикации о жизни в авиации, ее истории, ее людях».

Такие читательские откровения дорогого стоят. Они укрепляют нас в мысли, что мы делаем свое дело не зря, что мы нужны друг другу и, конечно же, должны еще больше крепить наши связи. А что касается подписки, то надеюсь: в 2008 году она не будет меньше.

Кстати, в ее условиях появились некоторые новшества. Во-первых, она стала дифференцированной — для индивидуальных подписчиков и для предприятий и организаций. В каталоге «Роспечати» для них свои индексы: 70226 и 36809. Причем, индивидуальная почта в два раза дешевле.

Во-вторых, наряду с «Роспечатью» журнал можно выписать и через Издательский дом «Гражданская авиация». Для этого надо или заполнить подписной купон, который публикуется в этом номере журнала, или воспользоваться сайтом Издательского дома в Интернете (www.idga.ru).

Каждый вправе выбрать любой вариант. К тому же услуги «Роспечати» обходятся и редакции, и вам, подписчикам, значительно дороже. Не говорю уже об удобствах: у кого есть свой компьютер, подписку можно оформить не выходя из дома.

Просьба учесть и такой нюанс: жители столицы и ближайшего Подмосковья могут получать журнал непосредственно в редакции. Как показывает опыт, это гораздо быстрее, чем ожидать его по почте.

Итак, до новых встреч на страницах нашего с вами журнала, дорогие друзья!

Анатолий ТРОШИН



авиасалоны	3	МАКС-2007: праздник, бизнес, романтика
статистика	14, 20	
аэропорты	16	Домодедово: все шансы стать крупнейшим хабом
авиакомпания	22	С уютом фешенебельного отеля
проблема	24	Авиашу — удовольствие или опасность?
новости	25, 29, 45	
система взаиморасчетов	26	Прорыв на рынке технологий?
мировой воздушный транспорт	30	Alitalia пошла с шапкой по миру
авиапарк	34	Куда летит Россия?
безопасность полетов — мировые новости	38	Владеешь информацией — владеешь миром
ракурс	40	Аварийность в мировой авиации
актуальная тема	42	Что парализует аэропорты
по зарубежным источникам	44	Когда идет ремонт ВПП
обратная связь	46	Письма читателей
авиаэкстрим	48	Взрывная декомпрессия, или кувырок из небесья
страницы истории	50	Тайна H209
авиасервис	53	Здесь знают толк в комфорте
далеков — близкое	55	Техническому снабжению — грамотных людей

На первой странице обложки: Фото Дениса КАРЕЛОВА



Гражданская Авиация №9 (760) 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 ШИЛОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАКИН
Виктор БАХАТОВ
Евгений БАНУРИН
Сергей ИЛЬИЧЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Помощник гл. редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты
Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕБНЕВ
Игорь ГРУБОРЬЕВ
Светлана ПОЛОВА

Главный художник
Александр ШИШКОВ

Дизайн и верстка
Елена ШИШКОВА

Редактор-стажер
Людмила МОЩИНА

Отдел рекламы и распространения
Рустам ХОББИДЖИЕВ

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

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

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

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна. Подписано к печати 29.08.2007 г. Замененный тираж 7000. Отпечатано в типографии ООО «Немецкая фабрика Печать». Цена договорная.

Материалы рекламного характера публикуются со скидкой — на правах рекламы».



МАКС 2007

ПРАЗДНИК, БИЗНЕС, РОМАНТИКА



Владимир ШИТОВ
Фото Валентина ГРЕБНЕРА и Дениса КАРЕЛОВА

«Борт №1», приземлившись на вертолетной площадке ЛИИ им. Громова, доставил на авиасалон Владимира Путина. Торжественная церемония открытия, сменявшаяся воздушным парадом новинки российской авиатехники, традиционный «президентский» обход главных павильонов выставки, где наибольшее внимание привлекли экспозиции Объединенной авиастроительной корпорации и корпорации «Тактическое ракетное вооружение». Старт деловой программе авиасалона дан. Сравнивая этот, восьмой по счету, Международный авиакосмический салон с проводившимися в Жуковском ранее, прежде всего нужно отметить возросшие возможности выставки. В нынешнем году число ее экспонентов увеличилось по сравнению с выставкой 2005 года на 30%. Примечательно, что этот результат достигнут главным образом за счет иностранных участников. Всего же около 800 фирм, компаний, научных организаций и предприятий промышленности демонстрировали на салоне свои достижения.



Для обывателя авиасалон — прежде всего место, где можно увидеть новые самолеты и вертолеты, захватывающее дух авиашоу. Естественно, эту роль МАКСа не учитывать нельзя, как и ее коммерческую составляющую, благодаря чему организаторам салона удается компенсировать расходы на это весьма недешевое мероприятие. Так, лишь за три последних дня работы

авиасалона, когда его двери открылись для всех желающих, выставку посетили более шестистот тысяч человек, и можно считать, что успех МАКСа в изрядной мере был обеспечен его зрелищностью. Выступления наших знаменитых пилотажных групп — «Стрижей», «Русских витязей», «Соколов России», зарубежных «Патруль де Франс», асов из США и Украины, розыгрыш Гран-при Кубка по пилотажной аэробатике — все это грохотало, разрывало висевшее над головой обжигающее солнечное марево и некоего не оставляло равнодушным.

Но куда весомее роль МАКСа как деловой площадки для заключения контрактов. Понятно, что готовятся они задолго, после тщательного взвешивания сторонами всех «за» и «против», ведь многомиллионные сделки с «кондачка» не заключаются. Но то, что окончательное решение зачастую принимается именно здесь, что подписанный на престижном авиационном форуме контракт и выглядит как бы более солидно, — однозначно.

МАКС-2007 предоставил бизнесменам и специалистам большие возможности для расширения деловых контактов, развития производственной кооперации,





поиска новых партнеров. Поэтому и завершился он большим коммерческим успехом. В первый же день работы авиасалона было подписано несколько крупных контрактов. Так, авиакомпания «Авиалинии – 400» подписала с лизинговой компанией «Ильёшин Финанс Ко» договор финансового лизинга на шесть самолетов Ту-204-100. Первый самолет заказчик должен получить уже

на следующий год, а общий срок лизинга определен в 15 лет. В тот же день ГТК «Россия» подписала контракт о лизинге шести региональных самолетов российской-украинского производства Ан-148 и о намерении лизинга еще шести воздушных судов данного типа. Стоят обе сделки около 560 млн долларов. Кроме того, на салоне дебютировал новый гражданский самолет Ту-204-100Е. Это второй из семейства самолетов Ту-204, которые российская лизинговая компания предоставляет для кубинского авиаперевозчика «Кубана де Авиасьон».

«Ильёшин Финанс Ко» демонстрировала и новый президентский Ил-96-300 в VIP исполнении. Поставка заказчику — ГТК «Россия» — еще одного, четвертого по счету, самолета аналогичного типа, по словам генерального директора ИФК А. Рубцова, вполне реальна.

Нынешний авиасалон по количеству представленных новинок явно побил все рекорды прошлых МАКСов, но о них мы подробнее расскажем в одном из следующих номеров журнала. Упомяну лишь о двух прорывных проектах российского авиапрома, вызвавших наибольший интерес посетителей. ОАО «Авиастроительная холдинговая компания «Сухой» уже давно является не только





генеральным партнером и крупнейшим участником, но и одним из основных спонсоров авиасалонов МАКС. В этом году она выступила еще и в составе экспозиции Объединенной авиастроительной корпорации. Всех, конечно же, в первую очередь влекло на статическую стоянку, где демонстрировался главный экспонат компании «Сухой» — новейший многофункциональный сверхзвуковой истребитель Су-35. Но не меньший интерес вызывал и другой ведущий проект компании, реализуемый в сотрудничестве с западными производителями — региональный пассажирский самолет «Суперджет 100». Хотя самого самолета «в натуре» пока еще не было, на сцене демонстрировался фрагмент его пассажирской кабины и тренажер. Народ валил туда валом, еще бы, на нем «летал» сам президент! Именно с «Суперджетами»

Россия планирует прорваться на мировой авиарынок, изрядно потеснив на нем западных производителей авиатехники.

Другой проект, о котором говорит пока не так много, но который также поможет отечественному авиапрому выйти на передовые позиции, — новый российский самолет МС-21. Газетчики уже окрестили его «супермашинной» за использование в его конструкции композитных материалов, перспективных высокоэффективных двигателей и самого современного бортового оборудования.

Делегации из 110 стран стали гостями МАКСа-2007. Яркий пример развития международной кооперации в сфере авиастроения, «задающим генератором» которой все в большей мере становится авиасалон в Жуковском. Эта его роль сегодня признана во всем мире, несмотря на



то, что по своему «возрасту» он значительно уступает салонам, проводимым в Ле-Бурже и Фарнборо.

Если судить об интересе к нему деловых кругов ближнего и дальнего зарубежья по числу участников, то в лидерах, безусловно, окажутся американцы. Около 40 компаний из США представили на салоне свою продукцию и, прежде всего, конечно же – «Бонинг». Экспозиция фирмы – свидетельство тому, что Россия и США в авиационной отрасли стали партнерами. Во многом за счет наших передовых технологий в обработке титана и производства изделий из него. Огромная заслуга в том принадлежит российской корпорации «ВСМПО – АВИСМА».

Безусловно, огромный интерес вызывали у посетителей салона и американские летчики. Присутствие Военно-воздушных сил США на МАКСах становится традиционным. Нынешнее – третье по счету за всю историю российско-американского военного сотрудничества. F-15, F-16 – названия этих истребителей на слуху у каждого мало-мальски интересующегося авиацией. Только в программах новостей и документальных фильмах по телевизору мелькали их силуэты, а тут вот они,





«живьем»! А еще можно было увидеть F-15 в воздухе во время показательных полетов, что не говори — круто! И такие же крутые американские парни — экипажи, авиатехники, нашедшие маленькую тень под крылом одного из самолетов. Да, жара в дни проведения салона была изнуряющей для всех. Но, колоритный чернокожий «эсп» с удовольствием, наивно мешая английской с русским, без устали рассказывал подходящим к самолетам посетителям о технических возможностях своих «птичек». А рядом — такие же иссиня-серые, из за одной окраски незлобно вызывающие к себе уважение, стратегической бомбардировщик B-52H, самолет-заправщик KC-135R и военно-транспортный самолет C-17.

На втором месте по числу представленных фирм и предприятий среди зарубежных участников была Украина — 34 компании. Хотя, честно говоря, язык не поворачивается назвать разработки АНТК им. Антонова в ряду зарубежных экспонентов, москалям, да хохлям — одна история, одна судьба. Недаром, рассказывая о программе самолета Ан-148, генеральный конструктор «антоновской» фирмы Д. Кива назвал Россию основным партнером и одним из самых важных рынков. Ну, а самолет Ан-148 великолепно летал на МАКСе, демонстри-

руя свои высокие летные качества. Серийное производство машины начал Воронежский самолетостроительное общество, российские авиакомпания уже подписали твердый контракт на приобретение 28 самолетов, а еще 15 находится в стадии опциона. Всего же в течение пяти лет на ВАСО, по плану ОАК, будет построено 96 Ан-148. Окончательная сборка самолета будет производиться и на заводе «Авиант» в Киеве.

Главная цель авиасалона в Жуковском — демонстрация отечественных высоких технологий, открытость





нашего рынка для совместных с иностранными партнерами проектов. Она была достигнута, это бесспорно. Об этом, в частности, говорил мне вице-президент Нанкинского Университета Аэронавтики и Астронавтики (КНР) Ли Хуа Лю: «Мы впервые на МАКСе, интерес, который здесь проявляется к нашим разработкам в области ультравысоких моторов и пьезоэлектрических устройств, свидетельствует о том, что они могут найти широкое применение на российских авиационных предприятиях».

А вьетнамскую делегацию на МАКСе заинтересовали возможности компании «ЛазерСервис», специализирующейся на послепродажном обслуживании авиационной техники. Переговоры, проходившие под аккомпанемент реактивных двигателей «мигов» и «сушек», демонстрировавших в небе элементы воздушного боя, судя по всему, вскоре завершатся контрактом.

Впрочем, проблемами авиационной техники отнюдь не ограничивалась деятельность салона. Не оста-

лись без внимания авиационная наука, вопросы развития российских аэропортов, разработки и поставки широчайшего спектра оборудования как для самолетов и вертолетов военного и гражданского назначения, так и для наземной инфраструктуры воздушного транспорта.

В рамках салона прошел день Москвы, на котором около двухсот стилизованных предпринятий демонстрировали свою продукцию. Столица представляла на салоне и проект реконструкции, переоснащения пятнадцати региональных аэропортов, создания на их базе авиационных бизнес-центров. Авиасалон в Жуковском — идеальное место для встреч со старыми партнерами, для приобретения новых. За «глазными» фасадами стендов крупнейших российских и зарубежных авиационных фирм как-то терялись скромные экспозиции небольших компаний, вклад которых, тем не менее, в развитие отечественной авиации значителен. К примеру, «Фирма





«АККО» давно и успешно занимается модернизацией самолетных пассажирских кресел, а год назад организовала их производство на собственном предприятии. Компания «Квалитет — Авиа», производящая авиационные масла высочайшего класса, сегодня удовлетворяет львиную долю потребностей в нем отечественной вертолетной техники военного и гражданского назначения. А фирма «КВАНД» даже провела на салоне конкурс по дизайну и оборудованию салонов воздушных судов и предоставлению услуг, связанных с комфортом и безопасностью пассажиров.

На стендах этих, на первый взгляд, малоизвестных производителей авиационного оборудования и по-

ставки услуг, не заключались многомиллионные контракты, не обсуждались «прорывные» проекты. Там обсуждались вполне будничные проблемы, без решения которых, впрочем, сегодня вряд ли можно было бы говорить о конкурентоспособности отечественного авнапрома.

Впервые, пожалуй, в столь внушительном объеме на МАКСе была представлена авиация спецприменения. Экспериментальные самолеты и вертолеты, необходимые в самых различных отраслях хозяйства, сегодня создают как крупные конструкторские бюро, так и сравнительно небольшие фирмы и даже студенческие коллективы молодых ученых. Так, легкий компактный







самолет, который можно использовать как для перевозки пассажиров, грузов, так и для авиакремации и патрулирования нефтегазопромыслов, представила российская фирма AVIA Ltd. Это не опытный образец, машина сертифицирована, и вскоре начнется ее серийное производство на предприятии в Нижнем Новгороде. Вообще надо отметить, что интерес к малой авиации на салоне был огромный. Это вполне объяснимо. Россия с ее огромными просторами и бездорожьем без нее не прожить, тем более сегодня, когда практически полностью разрушена сеть местных воздушных линий.

Итак, МАКС-2007 завершила работу, еще раз подтвердив свой высокий имидж и огромный потенциал. С уверенностью можно говорить, что самые смелые ожидания одного из главных его организаторов — Федерального агентства по промышленности сбылись. Это рекордное за всю историю МАКСов число участников — около 800 и свыше шестисот тысяч посетителей. Это большой коммерческий успех — заключены контракты на общую

сумму более трех миллиардов долларов. Количество же завязавшихся деловых знакомств, установившихся контактов вообще исчисленно не подлежат. Многие из них к следующему авиасалону в Жуковском наверняка перерастут в тесные партнерские отношения, проявятся в новых разработках.

И последнее, о чем хотелось бы сказать. Штурмом брались переполненные эллектрички, гигантские автомобильные пробки на всех шоссе, ведущих к Жуковскому, которые начинались уже в Москве, чуть ли не от Таганки — такой наплыв посетителей организаторы салона хоть и предвигали, но противопоставить ему максимально комфортные условия пребывания на МАКСе, конечно же, не могли. Не сбылись и обещания улучшить быт посетителей салона. Так называемая зона отдыха, как и в прежние годы, состояла лишь из вереницы шамальчевых, ливневых лотков и палаток с колес. При заоблачных ценах, которые просили за все, о каком-либо комфорте говорить не приходится.





В столь же запущенном состоянии, как и на прежних авиасалонах, находились «учреждения» для удовлетворения естественных человеческих надобностей — увы, зарубежный опыт в решении данной проблемы организаторы салона так и не переняли.

Журналистский корпус, работавший на МАКСе-2007, был представлен сотнями изданий и электронных СМИ. В общей сложности около четырех тысяч журналистов, многие из которых освещали работу салона в режиме онлайн, увы, по-прежнему вынуждены были довольствоваться весьма скромным количеством оборудованных компьютерами рабочих мест. Прибавим ко всему сказанному не по-августовски изнуряющую жару, слобренную спертым воздухом металлических шале и полное отсутствие кондиционеров. Все это сказано не в качестве послесловия, скорее пожелания организаторам избежать подобных шероховатостей впредь.

На очереди МАКС-2009, подготовка к которому уже началась. По планам организаторов салона, предстоит спос части старых шале, строительство новых, да много чего еще необходимо сделать в предстоящие два года. Об этом говорил и президент России В. Путин: «Мы и дальше будем развивать салон как площадку для заключения деловых контрактов, для развития международной кооперации в сфере авиастроения».



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
работы российских авиаперевозчиков за 1 полугодие 2006-2007 гг.
Пассажирооборот (тыс. пасс.-км) на внутренних воздушных линиях

№	Авиапредприятие	с 01.2006	
		по 06.2006	по 06.2007
1	Сибирь	3 013 480,0	3 129 290,0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	2 239 138,0	3 029 147,0
3	ЮТэйр	1 310 200,1	1 661 259,9
4	Красноярские авиалинии	1 284 166,6	1 026 830,3
5	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	1 236 714,2	1 014 446,3
6	Россия	972 797,8	1 000 403,9
7	Дальавиа	842 922,6	931 992,2
8	Владивосток Авиа	730 442,3	764 687,0
9	ТРАНСАЭРО	700 166,5	712 727,0
10	Уральские Авиалинии	500 032,0	***
11	Аэрофлот-Нора	***	581 717,1
12	Якутия	325 097,3	408 444,7
13	Авиакомпания Когалымавиа	320 502,9	397 298,6
14	КАВМИНВОДЫАВИА	303 461,7	323 860,6
15	Алроса	291 855,7	301 412,5
16	АЭРОФЛОТ-ДОН	287 715,0	297 853,3
17	Авиационные линии Кубани	266 288,5	297 728,7
18	ВИМ-АВИА	243 879,9	293 599,6
19	ГАЗПРОМАВИА	241 711,2	279 959,2
20	ЯМАЛ	217 706,7	259 418,6

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

№	Авиапредприятие	с 01.2006	
		по 06.2006	по 06.2007
1	Аэрофлот – российские авиалинии	7 606 280,3	8 384 149,9
2	ТРАНСАЭРО	2 704 643,8	4 381 066,0
3	Сибирь	2 420 426,0	2 373 488,0
4	Россия	1 508 293,8	2 241 490,8
5	ВИМ-АВИА	1 160 514,9	1 824 083,0
6	АТЛАНТ-СОЮЗ	1 044 875,1	1 651 276,2
7	Красноярские авиалинии	949 582,2	761 164,6
8	Уральские Авиалинии	511 605,4	662 082,7
9	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	402 338,3	629 175,7
10	КД авиа	375 914,1	474 696,6
11	Татарстан	340 188,2	462 434,0
12	Воронежское акционерное самолетостроительное общество	339 038,1	414 144,5
13	КАВМИНВОДЫАВИА	270 350,4	307 199,2
14	ЮТэйр	218 056,0	288 900,0
15	Оренбургские авиалинии	205 773,2	272 013,2
16	Русское небо	173 872,2	161 976,2
17	Дальавиа	136 814,6	159 475,0
18	Континентальные авиалинии	132 742,0	158 741,1
19	АЭРОФЛОТ-ДОН	125 312,1	130 958,1
20	Самара	115 115,2	77 260,1

Примечание: Данные по ФГУП «ГКР Россия» в 2006 с учетом как суммы данных авиакомпании ГКР «Россия» и «Пулэкс»

***) не доступно от авиакомпании подтверждение на публикацию

Источник: Трансформат Кирьяковская Наталья


**СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
работы российских авиаперевозчиков за 1 полугодие 2006-2007 гг.**
Перевезено пассажиров (чел.) на внутренних воздушных линиях

№	Авиапредприятие	с 01.2006 по 06.2006	Авиапредприятие	с 01.2007 по 06.2007
1	Сибирь	1298871	Сибирь	1397827
2	Аэрофлот – российские авиалинии	962653	Аэрофлот – российские авиалинии	1290205
3	ЮТэйр	927188	ЮТэйр	1120496
4	Россия	721853	Россия	749198
5	Красноярские авиалинии	419227	Аэрофлот-Норд	***
6	Аэрофлот-Норд	***	Красноярские авиалинии	333839
7	Уральские Авиалинии	252218	Уральские Авиалинии	316341
8	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	210380	Дальавиа	247816
9	АЭРОФЛОТ-ДОН	208438	Авиационные линии Кубани	206131
10	Дальавиа	204472	Небесный Экспресс	196239
11	Владивосток Авиа	192218	ТРАНСАЭРО	186079
12	Авиационные линии Кубани	186891	Владивосток Авиа	181988
13	КАВМИНВОДЫАВИА	178163	ВИМ-АВИА	181875
14	ЯМАЛ	165580	АЭРОФЛОТ-ДОН	178221
15	Когалымавиа	162461	КАВМИНВОДЫАВИА	174246
16	ТРАНСАЭРО	156463	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	163371
17	Самара	145607	Авиакомпания Когалымавиа	162857
18	КД авиа	134407	ЯМАЛ	158477
19	Татарстан	129311	Татарстан	157478

Перевезено пассажиров (чел.) на международных воздушных линиях

№	Авиапредприятие	с 01.2006 по 06.2006	Авиапредприятие	с 01.2007 по 06.2007
1	Аэрофлот – российские авиалинии	2237744	Аэрофлот – российские авиалинии	2483264
2	Сибирь	829393	ТРАНСАЭРО	1136663
3	ТРАНСАЭРО	738957	Сибирь	837475
4	Россия	575121	ВИМ-АВИА	740745
5	АТЛАНТ-СОЮЗ	393539	АТЛАНТ-СОЮЗ	669906
6	ВИМ-АВИА	377427	Россия	603416
7	Красноярские авиалинии	331895	Красноярские авиалинии	261315
8	Уральские Авиалинии	152689	Татарстан	234455
9	КД авиа	137449	Уральские Авиалинии	194035
10	Воронежское акционерное самолетостроительное общество	135367	КД авиа	161417
11	Татарстан	131570	Оренбургские авиалинии	155863
12	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	118570	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	145030
13	ЮТэйр	109126	ЮТэйр	133919
14	КАВМИНВОДЫАВИА	97366	Владивосток Авиа	126476
15	Оренбургские авиалинии	88132	Воронежское акционерное самолетостроительное общество	117681
16	АЭРОФЛОТ-ДОН	72460	АЭРОФЛОТ-ДОН	96264
17	Русское небо	65451	КАВМИНВОДЫАВИА	75431
18	Владивосток Авиа	60238	Дальавиа	57464
19	Дальавиа	52679	Авиационные линии Кубани	52044
20	Самара	48809	Авиакомпания ЛИИ имени М.М. Громова	47573

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

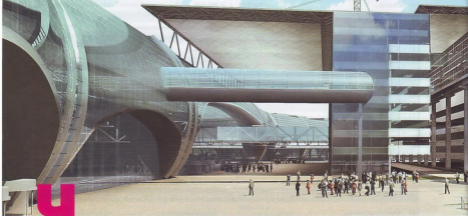
***) не включено от авиакомпании подконтрольная не публиковало

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



Домодедово:

все шансы стать крупнейшим хабом

Владимир ШИТОВ

Ч

тобы добиться успеха, нужно ясно видеть цель. Для Группы Ист Лайн она в превращении Домодедово в хаб – крупный трансферный узел. На это направлены великие усилия и не менее великие финансовые вливания. Еще десять лет назад Домодедово было ориентировано исключительно на внутренние маршруты, сегодня же является и крупнейшим международным аэропортом. В 2006 году пассажиропоток аэропорта превысил 15 млн, а в этом скорее всего перевалит за 18 млн человек, причем около 60% из них придется на международные перевозки.

Почему у Домодедова сегодня есть все шансы стать одним из крупнейших европейских хабов? В аэропорту две параллельные взлетно-посадочные полосы, одна из которых в идеальном состоянии и соответствует III категории ИКАО. Завершается реконструкция второй полосы, в результате чего она получит самое современное навигационное и светосигнальное оборудование и также будет соответствовать III категории ИКАО. Пассажирский терминал расположен между двумя ВПП – идеальная схема, позволяющая сократить до минимума время руления самолета и расстояния перемещений трансфер-

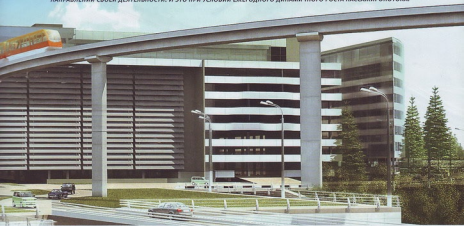
ных пассажиров. В завершающую стадию вступил проект по расширению аэровокзального комплекса, после чего его площадь составит 205000 кв. метров, начинается строительство паркинга на привокзальной площади.

Говорят, что Группа Ист Лайн, получившая Домодедово в управление, строит слишком много. Не много, а ровно столько, сколько требуется в соответствии с ростом пассажирских и грузовых перевозок, и строительство продолжается каждый раз на новом этапе и на новом месте. Так, недавно введены в эксплуатацию два новых здания технических бригад, что безусловно повысит эффективность взаимодействия аэропорта с авиакомпаниями-партнерами, создаст максимально комфортные условия для их работы. Заключивается строительство девятиэтажного здания грузовой клиентуры, а вскоре начнется возведение ангара для воздушных судов базовых авиакомпаний. На следующий год запланировано строительство так называемой «карго-деревни» для того, чтобы привлечь к работе в аэропорту крупнейших грузовых операторов. Одним из них, видимо, станет Группа компаний «Волга-Днепр».



На днях независимая исследовательская компания Skytrax Research, которая по опросам пассажиров оценивает качество предоставляемых потребителям услуг и комфортность терминалов, опубликовала свой рейтинг. Он составлен по итогам исследования 170 аэропортов мира, проводившегося по сорока параметрам с августа прошлого года по июль нынешнего. В категории «Лучший аэропорт Центральной и Восточной Европы» Международный аэропорт Домодедово занял третью строчку рейтинга, пропустив вперед аэропорты Праги и Будапешта.

Сразу необходимо отметить, что стабильности в сохранении своих позиций в тройке лучших аэропортов стран Центральной и Восточной Европы Домодедову не занимать. Поддержание на неизменно высоком уровне планки качества предоставляемых услуг группа Ист Лайн считает одним из самых приоритетных направлений своей деятельности. И это при условии ежегодного динамичного роста пассажиропотока.



Еще один крупный проект – начало строительства в конце текущего года нового пассажирского терминала, который станет продолжением существующего. Причем все терминалы будут соединены между собой непрерывной технологией на всех этапах – прилете, вылете, регистрации и т.д. Если продолжить тему обслуживания пассажиров, то нельзя не упомянуть о предстоящем расширении городского пассажирского терминала аэропорта Домодедово на Павелецком вокзале столицы. Будет расширена зона регистрации пассажиров, увеличится число стоек, количество касс. Благодаря терминалу на Павелецком и скоростной транспортной системе «Аэроэкспресс» аэропорт Домодедово стал «аэропортом в городе», и сегодня до 25% пассажиров пользуются им. Данный показатель самый высокий в мире среди аэропортовых железных дорог.

Что характерно: Домодедово развивается в соответствии со стратегической программой, рассчитанной до 2020 года. Но на дальнейшую же перспективу для строительства новых ВПП, пассажирских терминалов и всей необходимой инфраструктуры вокруг аэропорта зарезервирована территория площадью 64 000 гектаров.

Таких перспектив развития не имеют ни Внуково, ни Шереметьево.

Вот несколько интересных цифр. По итогам операционной деятельности с января по июль нынешнего года, аэропорт Домодедово продолжает занимать лидирующие позиции в Московском авиационном узле по объему пассажирских перевозок. Общий пассажиропоток аэропорта составил за этот период более 10 млн пассажиров, что почти на 20% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Екатеринбург, Хургада, Бангкок, Санкт-Петербург, Челябинск, Тиват, Баку – вот маршруты, на которых за семь месяцев в Домодедове было обслужено без малого два с половиной миллиона пассажиров, в полтора раза больше, чем за первые семь месяцев года позапрошлого.

Два года назад в Домодедове была запущена программа Domodedovo Transfer Servis (DTS), суть которой в объединении разрозненных маршрутов авиакомпаний в удобные трансферные стыковки с минимальным временем ожидания в аэропорту. Программа подразумевает использование специальных технологий обслуживания трансферных пассажиров и багажа, привлекательных



скозных тарифов. По прогнозам экспертов Группы Ист Лайн, эта услуга должна увеличить пассажиропоток и, соответственно, доход аэропорта. На основе анализа пассажиропотока аэропорт будет обеспечивать наиболее удобные варианты стыковок между рейсами, согласовывать с авиакомпаниями условия перевозки. Если учесть, что конкуренция между ними за трансферного пассажира весьма высока, авиаперевозчики пойдут на существенное снижение цены на билет. Пассажир получит меньшую стоимость перелета, возможность выбора типа воздушного судна и класса. Причем обслуживаться пассажир будет по специальным технологиям через трансферные залы международных и внутренних линий, не думая о «перевалке» с рейса на рейс своего багажа, да что говорить – просто сэкономит время. Плюс к тому, расширение географии полетов из начального пункта.

Целостность Домодедовского аэровокзального комплекса, где под одной крышей обслуживаются внутренние и международные рейсы, существенно сокращает время стыковки и позволяет «уложить» передачу тран-

сферных пассажиров в 30–40 минут. Сегодня участниками программы DTS являются 31 авиакомпания стран СНГ и дальнего зарубежья, и число их постоянно растет.

Что дает проект им? Безрисковый выход на новые рынки, резкое расширение сети маршрутов благодаря организации стыковок. Снизятся также издержки, не говоря уже о гарантии возврата выручки и расширении сети продаж. Заключать интерлайны, вкладывать для их поддержания ресурсы, следить за выполнением соглашений – ничего этого авиаперевозчику, ставшему участником программы DTS в Домодедове, делать не надо. Все берет на себя аэропорт. Подобного до недавних пор не предлагал авиакомпаниям ни один аэропорт мира.

Оправдывает ли себя программа DTS? В полной мере. 28% трансферных пассажиров от общего пассажиропотока (данные сегодняшних дней) – это практически на уровне крупнейших аэропортов Европы.

Да, проект превращения международного аэропорта Домодедово в хаб вполне логичен и по сути дела продолжает программу Domodedovo Transfer Service. В этом слу-



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

«ае аэропорт замкнет в единую цепь авианотки между Европой и Азией. Одной из первых авиакомпаний, оценившей преимущество Домодедова как трансферного узла, стала Vietnam Airlines, которая стала выполнять рейсы по маршруту Хошимин – Ханой – Москва (Домодедово) – Франкфурт. Вслед за вьетнамцами пришли Thai International Airlines, Emirates, Singapore Airlines, China Eastern, Royal Jordanian Airlines. С конца июля транзитом через Домодедово в Вену стал выполнять грузовые полеты второй крупнейший южнокорейский авиаперевозчик Asiana Airlines. Кстати, доля международного аэропорта Домодедово на рынке грузовых перевозок Московского авиационного узла уже сегодня превышает 40%, а компания «Домодедово Терминал» – один из крупнейших и наиболее высокотехнологичных авиагрузовых комплексов России.

Приход в Домодедово все новых зарубежных авиаперевозчиков – неоспоримое свидетельство того, что большинство из них собираются либо уже используют возможности аэропорта для выполнения транзитных рейсов. Так, в конце прошлого года было подписано код-шеринговое соглашение между базирующимися в Домодедове российским авиационным альянсом AIR-Union и недавно перешедшей туда из Шереметьево Austrian Airlines. Важным, с точки зрения развития Домодедова как хаба, стало и решение авиакомпании Lufthansa о переводе туда своих рейсов. British Airways связала аэропорт Домодедово с кабом в Хитроу, Emirates – с Дубаем, Swiss – с Цюрихом. Буквально на днях



в Домодедово начала выполнять рейсы авиакомпания Norwegian Air Shuttle. Это первое регулярное направление из Домодедова в Северную Европу и 171 по счету в общем списке маршрутов, связавших этот аэропорт с городами России, государствами ближнего и дальнего зарубежья.

СТАТИСТИКА

Агрессивная политика Группы Ист Лайн в динамике развития Домодедова себя оправдывает. Об этом свидетельствуют и рост пассажиропотока, и постоянно увеличивающееся число авиакомпаний-партнеров, и первая строчка рейтинга ACI EUROPE по наиболее динамично развивающимся аэропортам Европы.]



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
работы российских авиаперевозчиков за 1 полугодие 2006-2007 гг.
Грузооборот (тыс. ткм) на внутренних воздушных линиях

№	Авиапредприятие	с 01.2006	
		по 06.2006	по 06.2007
1	Аэрофлот — российские авиалинии	42 524,0	56 560,3
2	Сибирь	32 967,0	35 202,3
3	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	31 776,7	28 242,4
4	ТРАНСАЭРО	25 474,4	25 519,1
5	Алроса	25 049,1	24 145,3
6	Красноярские авиалинии	22 310,6	17 053,5
7	Владивосток Авиа	13 498,4	12 020,7
8	Дальавиа	10 830,8	11 991,3
9	Авиастар-ТУ	***	10 602,7
10	Россия	8 415,6	9 101,2
11	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***	***
12	ЮТэйр	7 550,5	8 544,8
13	ТЕСИС	7 440,2	7 966,5
14	Авиаст Эйр	***	7 609,7
15	АТЛАНТ-СОЮЗ	5 596,7	7 406,9
16	Уральские Авиалинии	5 011,7	***
17	АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗОДУБОВОЙ В.С.	***	6 278,1
18	АЭРОСТАРЗ	4 547,4	6 072,0
19	Якутия	4 300,6	4 955,3
20	Русское небо	4 157,9	***

Грузооборот (тыс. ткм) на международных воздушных линиях

№	Авиапредприятие	с 01.2006	
		по 06.2006	по 06.2007
1	Авиакомпания Волга-Днепр	393 076,5	325 071,3
2	Аэрофлот — российские авиалинии	368 592,4	***
3	Полет	61 912,9	197 425,7
4	Авиакон Цитотранс	***	***
5	АТЛАНТ-СОЮЗ	19 556,3	77 699,3
6	Авиастар-ТУ	***	26 013,0
7	ТЕСИС	10 338,2	***
8	АВИАЛИНИИ 400	***	***
9	ТРАНСАЭРО	7 724,9	12 649,2
10	АЭРОСТАРЗ	4 882,6	11 256,6
11	Авиакомпания АВИАЛЬ-НВ	4 881,0	6 297,0
12	Сибирь	3 832,3	4 336,3
13	Русское небо	3 244,5	3 870,8
14	АТРАН	3 128,3	3 792,6
15	Абакан-Авиа	2 750,4	3 437,3
16	224 летный отряд	2 590,8	***
17	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	2 376,2	2 627,7
18	Россия	2 063,4	2 606,5
19	Уральские Авиалинии	1 536,3	2 316,2
20	Владивосток Авиа	1 292,0	2 225,5

Примечание: Данные по ФГУП «ГТК Россия» в 2006 г. указаны как сумма данных авиакомпаний ГТК «Россия» и «Пулэкс»
 ***) не получены от авиакомпании подтвержденные на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

работы российских авиаперевозчиков за 1 полугодие 2006-2007 гг.

Перевезено грузов и почты (тонн) на внутренних воздушных линиях				
№	Авиапредприятие	с 01.2006 по 06.2006	Авиапредприятие	с 01.2007 по 06.2007
1	Сибирь	11 411,0	Сибирь	12 481,0
2	Аэрофлот – российские авиалинии	9 988,4	Аэрофлот – российские авиалинии	12 274,1
3	Алроса	9 801,4	Алроса	8 946,2
4	Красноярские авиалинии	6 980,3	Ютэйр	6 173,5
5	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	5 051,2	Красноярские авиалинии	5 577,0
6	Ютэйр	4 611,0	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***
7	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	4 448,7
8	ТРАНСАЭРО	4 237,7	ТРАНСАЭРО	4 282,4
9	Россия	3 872,2	Россия	4 058,0
10	Владивосток Авиа	3 055,7	АЭРОСТАРЗ	3 614,0
11	Авиаст Эйр	***	Дальavia	2 985,3
12	Дальavia	2 605,9	Владивосток Авиа	2 745,1
13	Уральские Авиалинии	2 300,9	Аэрофлот-Норд	***
14	ТЕСИС	2 187,0	Уральские Авиалинии	2 429,8
15	АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗДУБОВОЙ В.С.	***	АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗДУБОВОЙ В.С.	***
16	Аэрофлот-Норд	***	Кавказское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова	***
17	АЭРОСТАРЗ	1 787,0	ВИМ-АВИА	2 040,9
18	Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина	***	Волга-Днепр	1 940,6
19	Авиационные линии Кубань	1 547,7	Якутия	1 843,7
20	Авиастар-ТУ	***	Русское небо	1 504,4

Перевезено грузов и почты (тонн) на международных воздушных линиях				
№	Авиапредприятие	с 01.2006 по 06.2006	Авиапредприятие	с 01.2007 по 06.2007
1	Авиакомпания Волга-Днепр	65 028,6	Авиакомпания Волга-Днепр	61 112,4
2	Аэрофлот – российские авиалинии	56 480,4	Аэрофлот – российские авиалинии	36 131,8
3	Полет	10 939,5	Авиакомпания ЭйрбриджКарго	***
4	Авиастар-ТУ	***	Аэрофлот – Карго	***
5	АВИАЛИНИИ 400	***	Полет	12 385,3
6	АТЛАНТ-СОЮЗ	3 440,1	Авиастар-ТУ	***
7	Авиакон Цитотранс	***	Абакан-Авиа	4 563,9
8	ТРАНСАЭРО	2 422,7	ТЕСИС	4 234,4
9	АВИАЛЬ-НВ	2 207,1	Авиакон Цитотранс	***
10	Абакан-Авиа	2 097,4	АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ «АТЛАНТ-СОЮЗ»	3 262,3
11	АТРАН	1 952,5	ТРАНСАЭРО	3 026,6
12	ТЕСИС	1 661,4	Сибирь	1 523,0
13	Сибирь	1 585,0	224 летный отряд	1 502,1
14	АЭРОСТАРЗ	1 406,0	ГАЗПРОМАВИА	1 461,4
15	Россия	833,5	АТРАН	1 305,0
16	ГАЗПРОМАВИА	770,0	Производственное объединение «Космос» РКК «Энергия» им. С.П. Королёва	1 256,8
17	Казанское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова	***	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	1 091,8
18	Русское небо	758,2	ГТК «Россия»	897,7
19	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	746,8	Авиакомпания АВИАЛЬ-НВ	891,8
20	224 летный отряд	596,3	Авиакомпания «Сахалинские авиатрассы»	885,0

Примечание: Данные за ФГУП «ГТК Россия» в 2006 г. указаны как сумма данных авиационной ГТК «Россия» и «Премьер»

***) не получены от авиационных предприятий на публикации

Источник: Транспортная Экспертная Палата

С УЮТОМ ФЕШЕНЕБЕЛЬНОГО ОТЕЛЯ



Геннадий АПУТОВ

Сегодня в мировой сфере авиаперевозок оформились две основные тенденции в организации сервиса для пассажиров бизнес и первого классов: с одной стороны, они схожи друг с другом в том плане, что обе предполагают использование новейших технологий и опираются на нужды самого взыскательного потребителя, с другой, кардинально отличаются по своей направленности. Западные авиакомпании сосредотачивают силы преимущественно на удовлетворении потребностей деловых людей, организуя на борту своих самолетов настоящие комфортабельные офисы. В противоположность им азиатские и ближневосточные авиаперевозчики стремятся создать в салонах своих самолетов атмосферу домашнего уюта. Руководство этих компаний направляет на данные цели многомиллионные средства. К тому же дает о себе знать традиционное для этих народов гостеприимство и услужливость.

Небесный офис

Забывая о том, чтобы клиенты могли вести свой бизнес даже во время путешествия, крупные западные авиакомпании серьезное внимание уделяют созданию максимально комфортной обстановки. Так, например, American Airlines делает основной акцент на удобство, персональный сервис и расширение индивидуального пространства, чтобы обеспечить близкое к идеальным условия для работы и отдыха во время полета.

Эта компания направляет огромные инвестиции на стандартизацию и совершенствование своего парка воздушных судов, чтобы полностью соответствовать требованиям современного премиум-сегмента. Результаты опроса среди пассажиров бизнес-класса нового поколения свидетельствуют о том, что клиенты по достоинству оценили усилия авиакомпании.

Обновленные суда Boeing 767-300 обладают улучшенной конфигурацией салонов, характерными осо-

бенностями которой являются 30 пассажирских кресел бизнес-класса с шагом 1,5 метра между сиденьями и 182 пассажирских кресла экономического класса с шагом 0,82 м. К концу 2007 года к такому же стандарту приведут и 47 авиалайнеров Boeing 777.

Эргономичность сидений нового бизнес-класса самолетов American Airlines позволяет пассажиру установить любой компонент кресла — спинку, сиденье, подставку для ног — в наиболее удобной позиции. Сам столик располагается в подлокотнике, а допол-

нительная часть — в спинке кресла и соединяется с основной, таким образом увеличивая общий размер столика практически в два раза. Эта инновация является еще одной составляющей имиджа «небесного офиса», позволяя людям, погощенным работой во время полета, удобно разместить ноутбук, площадь которого, как правило, немного больше площади обычного столика.

Там также позаботились о развлечениях для своих клиентов — персональные DVD с 7-дюймовым сенсорным экраном содержат в памяти 35 художественных фильмов, свежие телевизионные шоу, музыкальные клипы, 50 аудиодисков и 15 игр. Функция «видео-аудио по требованию» позволяет перематывать и удерживать паузу при просмотре фильма или прослушивании аудиозаписи. Языковые опции позволяют выбрать английский, испанский, французский, немецкий, португальский, японский, китайский языки и хинди. В комплекте к





DVD пассажирам выдаются шумоподавляющие наушники.

Пассажиры первого класса обеспечены DVD, лампами для чтения, спутниковыми телефонами и удобными креслами конфигурации 2-2-2, которые принимают вид двухметровой кровати.

На авиалайнерах Boeing 777 американцы предложат пассажирам первого класса сидения повышенной комфортности (Flagship Suite) в конфигурации 1-2-1, что сделает премиум-класс American Airlines самым удобным в авиационной индустрии.

Восточная сказка

Ярким примером восточного hi-tech и высокого уровня обслуживания может стать Гонконгская авиакомпания Cathay Pacific, которая, по мнению авиационного журнала Air Transport World, заслужила звание лучшей авиакомпании 2006 года. Умение создать комфорт, удобство, уровень качества, который превосходит все ожидания пассажира независимо от того, в каком классе он будет лететь, — отличительная особенность Cathay Pacific.



Первый класс на трансконтинентальных маршрутах авиакомпании учитывает широкий диапазон потребностей пассажиров и спектр разнообразных возможностей. Кресла легко трансформируются в горизонтальные спальные места с

индивидуальной встроенной развлекательной системой и возможностью выбора телевизионных программ для просмотра. Работа персонализированной службы сервиса основывается на заботе, дружелюбии, тактичности, профессионализме и предвосхищении нужд пассажиров. Так что девиз компании «Сервис от всей души с любовью» достаточно точно отражает философию обслуживания салонов первого и бизнес-классов, характерную для Юго-Восточной Азии. Сейчас Cathay Pacific, как и многие другие лидеры авиаперевозок стандарта luxury, проводит полную модернизацию и меняет дизайн салонов первого, бизнес и экономического классов на дальнемагистральных перелетах.

В салоне первого класса появится больше индивидуального пространства. Кресла легко трансформируются в кровать 92 см шириной и 205 см длиной. У каждого кресла будет удобное дополнительное место для гостя. В кресла смонтирован пульт управления для регулирования его положения с функцией массажа и поддержки спины и головы. Экран индивидуального телевизора станет больше — 43 см. Пассажиры первого класса получат персональные платяные шкафы, полочки для хранения воды и журналов, две направленные лампы, раскладывающийся стол.

Бизнес-класс, как известно, наиболее подвержен конкуренции в индустрии пассажирских авиаперевозок. Cathay Pacific сделала акцент на новую конфигурацию кресел салона, которая позволит каждому пассажиру беспрепятственно пройти к своему месту. Сиденья нового бизнес-класса трансформируются в горизонтальную кровать — 200 см длиной и 60 см шириной. Также в кресло встроен пульт управления для регулирования положения кресла с функцией массажа и под-

держкой под спину и голову. Будет увеличено место для ручной клади, появится дополнительное место для журналов и газет. Экран телевизора в новом бизнес-классе увеличится — 38 см по диагонали. Индивидуальная иллюминация кресла создаст атмосферу уюта.



Без внимания не остался и экономический класс, который тоже обещает быть комфортнее за счет новой модификации кресел. Впервые в авиации спинка кресла в экономическом классе будет неподвижна: в случае, если пассажиры захотят отдохнуть, кресла не отклонятся назад, а наоборот продвинутся вперед, не тревожа пассажиров, сидящих за ними.

Экраны индивидуальных телевизоров будут увеличены до 23 см по диагонали. Кроме того, система «видео-аудио по требованию», которая раньше была доступна только для пассажиров первого и бизнес-классов, теперь будет и в распоряжении пассажиров эконом-класса.

В течение 2007 года компания Cathay Pacific намерена полностью завершить модернизацию салонов на дальнемагистральных лайнерах. В результате выиграть должен как дизайн, так и функциональность, а главное — пассажиры, каждому из которых будет предоставлен сервис, превращающий обычный авиаперелет в сказочное путешествие.]

По материалам Tal Aviation Ltd.



АВИАШОУ

удовольствие или опасность?

Светлана ПОПОВА

В июне этого года на авиашоу в Ирландии вертолет Merlin HC3 военно-воздушных сил Соединенного Королевства в воздухе потерял дверь. Боевая машина пролетала над побережьем Солтхилла в графстве Голуэй, когда дверца внезапно сорвалась с креплений и полетела на толпу зрителей.

По словам очевидцев, дверь порвала в воздухе, как лист бумаги, затем свалилась на песок, довольно высоко несколько раз подскочила и врезалась в толпу зрителей. Трое наблюдателей были ранены и госпитализированы. ЧП на авиашоу случаются довольно часто, это риск как для пилотов, так и для зрителей. В 1988 году на авиашоу в Западной Германии на американской базе Рамштайн три самолета итальянских ВВС столкнулись в воздухе и упали на толпу. В результате 70 человек погибли и сотню получили ранения.

Одно из самых трагических происшествий на авиашоу случилось в 2002 году во Львове на аэродроме Скнилив. Экспериментальный истребитель Су-27, выполнявший показательный полет, рухнул на зрителей. Учебно-боевой Су-27 заходил из виража в «мертвую петлю». Но в этот момент самолет стал падать, будто у него отказали двигатели. Киль, вращаясь в воздухе, полетел на зрителей. А Су-27 врезался левым крылом в землю. В результате катастрофы погибли более 80 и были ранены более 115 человек. Оба пилота истребителя успели катапультироваться и остались живы.

Летом 2006 года авиашоу в Австрии даже пришлось отменить. Легкий самолет упал в озеро Вольфгангзее. Пилот не смог вывести биплан из пике. Но летчик жив, хоть и ударился головой.

В апреле этого года на авиашоу в американском городе Бофорт штата Южная Каролина произошла катастрофа во время выполнения фигур высшего пилотажа группой ВМС «Голубые ангелы». Один из истребителей F/A-18A Hornet на заключительном маневре на низкой высоте задел сосну и рухнул на землю. Все произошло в 4,5 километрах от летного поля. Истребитель разбился в жилой зоне, его обломки упали на дома. Пилоту спастись не удалось. Пострадали 8 человек.

Потому-то зрителей и стараются дистанцировать от летного поля, от так называемой «аэробатической зоны», над которой летчики выписывают пируэты. В США размеры зоны безопасности более трех километров в длину и километра в ширину. В Европе зрителей размещают на расстоянии не менее 230 м от летного поля при обычных полетах и на расстоянии 450 м при маневрах.

А какие правила проведения шоу действуют у нас в России? В Приказе Минобороны, Минтранса и Росавиакосмоса от 31 марта 2002 г. «Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в возду-

ном пространстве Российской Федерации» сказано, что демонстрационные полеты выполняются по ПВП на высотах, установленных программой (планом). При выполнении демонстрационных полетов пилотаж (проходы) необходимо выполнять в пределах пилотажной зоны строго по ее оси, не уклоняясь в сторону зрителей ближе ограничительной линии 200 м. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких воздушных судов (групп) допускаются при условии шезлонирования их по высоте на интервалы, обеспечивающие безопасность полетов. На одной высоте должно находиться одно воздушное судно или группа воздушных судов под единым управлением. При выполнении демонстрационных полетов запрещается:

- на многодвигательных воздушных судах преднамеренная остановка одного или нескольких двигателей;
- полеты на сверхзвуковой скорости;
- находиться на борту воздушного судна лицам, не являющимся членами экипажа;
- пролет над зоной, отведенной для зрителей.

Печальный список авиационных происшествий в районе проведения массовых мероприятий должен еще раз напомнить организаторам авиашоу о детальном соблюдении правил безопасности при демонстрационных полетах.]



Лучшие и худшие

БРИТАНСКАЯ КОМПАНИЯ SKYTRAX ОПУБЛИКОВАЛА ЕЖЕГОДНЫЙ РЕЙТИНГ АВИАКОМПАНИЙ WORLD AIRLINE AWARDS 2007. ОН СОСТАВЛЕН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОПРОСА БОЛЕЕ 25 МЛН АВИАПАССАЖИРОВ В РАЗНЫХ СТРАНАХ МИРА. АВИАКОМПАНИИ ОЦЕНИВАЛИСЬ ПО 35-ТИ РАЗЛИЧНЫМ КРИТЕРИЯМ.

В этом году самой блестящей авиакомпанией мира признана Singapore Airlines. В прошлом году она заняла 7 место. На втором месте оказалась Thai Airways, которая год назад занимала 4 место. Третьей компанией второй год подряд становится гонконгская Cathay Pacific.

В первую десятку вошли Qatar Airways, Qantas, Malaysia Airlines, Air New Zealand, China Airlines, Emirates. Bangkok Airways не в первый раз победила в номинациях «Лучшая региональная авиакомпания Азии» и «Лучшая региональная авиакомпания Юго-Восточной Азии».

Лучшей европейской авиакомпанией признана British Airways. Лучшей в Центральной Европе названа CSA (Чешские авиалинии).

Обидно, что российские авиакомпании вообще не попали ни в один из рейтингов этого года.

Любопытно, что расклевывая British Airways Ассоциация европейских авиакомпаний Европы. Дело в том, что ее самолеты чаще всех задерживаются с вылетами и, как следствие, прибытиями: дальние рейсы в 44% случаев, а местные — в 36%. Есть и еще утешающие данные: из 350 пассажиров 10 утрачивают в полете свой багаж по вине авиакомпании.

Зато наш любимый «Аэрофлот — Российские авиалинии» занял в рейтинге международного журнала «Airline Business» 10 место в Европе и 39 место в мире по показателю «доходность от основной деятельности». В рейтинг вошли еще четыре российские авиакомпании. «Сибирь» (57) находится на 89 месте, UTair —



на 128. Kras Air занимает 134 и VIM-авиа расположилась на 150.

Компания Skytrax не обошла вниманием и международные аэропорты. Рейтинг составлен по результатам крупноразмерных опросов более чем 7,8 млн пассажиров в более чем 170 аэропортах мира. Оценки ставились за порядок и чистоту в терминалах, профессионализм и вежливость персонала, обслуживание в магазинах беспошлинной торговли, интернет-сервис, питание. Также учитывалась быстрота прохождения паспортного контроля и режим безопасности.

Так, верасторопность служб безопасности и бесконечные очереди опустили лондонский Heathrow с 45-го места в рейтинге на 103-е и повизили франкфуртский аэропорт с 48-го на 94-е.

Первое место в рейтинге занял аэропорт Chek Lap Kok (Сянган, Гонконг). Он признан лучшим по инфраструктуре и качеству сервиса, победил в категориях «Лучшие кафе и рестораны» и «Прохождение контроля безопасности». На

втором месте расположились сразу два аэропорта — Сингапур и Сеул. Сеул первый в номинациях «Лучший транзитный аэропорт», «Чистота в терминале», «Чистота в туалетах». Сингапур оставил за собой «Лучшие магазины Duty Free» и «Развлечения в аэропорту». Пограничный контроль удобнее всего проходить в Цюрихе, багаж получать в Абу-Даби, а самый улыбчивый персонал — в Окленде.

В десятку лучших вошли аэропорты Мюнхена, Куала-Лумпура, Цюриха, Амстердама, Ванкувера, Осаки и Мадрида.

Домодедово и Шереметьево тоже присутствуют в рейтинге. Они улучшили свои позиции в списке. Домодедово поднялось с 76-го на 65-е место, а Шереметьево — со 115-го на 106-е. Еще Домодедово занимает третье место в категории «Лучшие аэропорты Центральной и Восточной Европы», где первым стал аэропорт Праги, вторым — Будапешта.

Лучшим в Европе назван аэропорт в Мюнхене, на втором месте находится Цюрих, на третьем — Амстердам.]



Прорыв на рынке технологий?

Или удивишь ли нас заморским ноу-хау

Владимир ШИТОВ

Недавно американский журнал TRAVEL WEEKLY опубликовал статью Н. Годуина о новом коммерческом направлении в деятельности системы взаиморасчетов США AIRLINE REPORTING CORPORATION (ARC). Ее суть такова: встретив новое тысячелетие перестройкой системы управления данными, корпорация ARC сэкономила миллионы долларов и существенно видоизменила свой бизнес, стала играть новую роль на рынке. Небольше возникает вопрос, как, дескать, в этом плане «чувствует» себя отечественная система взаиморасчетов? Отстаем мы от американцев или нет, насколько российские технологии, созданные для обеспечения перевозочного процесса, соответствуют технологиям, применяемым в ARC? За комментариями обратились к директору Центра технологий и автоматизации Транспортной Клиринговой Палаты Виктору МОГИЛИНУ.



— Виктор Петрович, что собой представляет система ARC и чем отличается от нее отечественная система взаиморасчетов?

— Система Airline Reporting Corporation была создана в США под контролем Конференции по авиаперевозкам и под управлением со стороны ATA (Air Transport Association of America) в 1964 году под названием «Зональная система взаиморасчетов». В 1984 году для управления взаиморасчетами ведущими американскими перевозчиками было учреждено частное предприятие (корпорация закрытого типа) — ARC. Сегодня ее учредителями являются 13 авиакомпаний — членов ATA. Обработку данных с использованием пяти глобальных распределительных систем резервирования (ГРС) ведут шесть региональных Центров, главный из которых находится в Луисвилле. С ними ARC заключает соответствующие договоры. Непосредственно в ARC функционирует мощная информационная система TAMIS, которая и позволяет

производить расчеты с перевозчиками и выдавать отчеты. С ARC взаимодействуют около 135 авиакомпаний и три железные дороги, а продажу на территории США ведут более 37 тысяч аккредитованных ARC агентских пунктов. Сегодня система обеспечивает интермодальные (авиа/железнодорожные) перевозки, продвижение турпродуктов (например, Диснейленд) и зрелищных мероприятий.

Отечественная система взаиморасчетов в начале следующего года отметит пятидесятилетие своей деятельности. В условиях административной системы (МГА) и одной на всю страну авиакомпании («Аэрофлот») необходимости во взаиморасчетах до 1992 года просто не было — выручка от продажи перевозок поступала в один «карман» — на единый счет МГА.

В отличие от западных систем, отечественная система взаиморасчетов в силу целого ряда причин строилась на иных принципах, хотя и с учетом накопленного мирового



опыта — систем ARC (ATA) и BSP (IATA). Сегодня в ней участвуют 135 регулярных и 70 чартерных авиаперевозчиков, 290 аккредитованных агентов, имеющих в своем составе (вместе с субагентами) около шести тысяч пунктов продаж. Работают порядка четырнадцати тысяч касс, оформляющих авиаперевозку. Географически — это государства Содружества (за исключением Туркмениви) и ряд стран дальнего зарубежья, в частности: Бельгия, Болгария, Венгрия, Англия, Польша, Канада, Израиль, Япония, Норвегия, Чехия, Германия, Кипр, Турция, Китай, США, ОАЭ.

— Попробуем сравнить технологические возможности американской и отечественной систем взаиморасчетов. Итак, в названной выше статье говорится: «Сегодня ARC сортирует информацию и предлагает определенную ее порцию на продажу...»

— Транспортная Клиринговая Палата с самого начала своей деятельности четко осознавала необходимость построения собственной Информационной системы (ИС) с задачами управления своими производственными данными и обеспечения авторизованного персонализированного доступа к этим данным участников системы взаиморасчетов. ИС ТКП, кроме возможности представлять информацию по итогам обработки билетных данных и данных о взаиморасчетах, дополнительно содержит еще и обширную документальную (нормативно-технологическую и справочную) базу данных. Доступ к ней на коммерческой основе имеют аккредитованные агентства, другие организации. Авиакомпания же — участники системы взаиморасчетов на воздушном транспорте, доступ к информации получают в рамках стандартного договора. Однако ТКП не позиционирует себя как коммерческую организацию на рынке отраслевой информации.

— Цитирую далее: «Ранее ARC была больше известна как структура, занимавшаяся вопросами аккредитации агентов, выпуска и распределения билетных бланков, присвоения номеров электронным билетам и осуществлявшая еженедельные взаиморасчеты между агентами и перевозчиками».

— У ТКП все это основная производственная деятельность. Транспортная Клиринговая Палата обладает такими же функциональными возможностями и в полном объеме выполняет все задачи системы взаиморасчетов.

— Следующая цитата: «Хотя ARC всегда являлась владельцем программного обеспечения, используемого для взаиморасчетов, обработку

данных на протяжении долгих лет за нее выполняли в качестве субподрядчиков другие компании. Картина стала меняться в 1998 году, когда Пол Ромин, вице-президент по информационным услугам филиала ARC в Луисвилле, предложил руководству создать собственный информационный центр и взять на себя все операции по обработке данных».

— Собственный Информационно-технический центр (ИТЦ) был создан в ТКП еще в 1995 году. Тогда же Транспортная клиринговая палата приступила к разработке и собственного программного обеспечения. Оно используется для взаиморасчетов, ведения документальной базы данных (ИС ТКП), и с 1996 года вся операционная работа по взаиморасчетам выполняется в этой системе.

В 1999 году ТКП создало собственное программное обеспечение обработки билетных данных (ИС ЕЦВ), по операционную работу ведет субординированная организация. Однако поскольку ИС ТКП и ИС ЕЦВ очень тесно интегрированы, вся билетная база данных находится под управлением ИС ТКП и доступна для обработки прикладными процессами в ТКП и представления специальными средствами удаленным пользователям.

— Н. Годуин в своей статье пишет, что «спустя шесть лет после создания новой структуры, персонал Информационно-аналитического центра ARC насчитывает около 180 человек». Каким штатом обеспечивается аналогичная работа Информационно-технического центра ТКП?

— В Центре сегодня заняты 22 человека, включая группу технической эксплуатации информационной системы ЕЦВ. В эту численность входит и группа «горячей» поддержки пользователей — участников системы взаиморасчетов.

— Идем далее по тексту статьи: «Следующим шагом было создание в 2001 году системы хранения данных, известной как ARC Compass (с тех пор она была дважды модернизирована)».

— В ИС ТКП также существует подсистема хранения билетных данных. Все они доступны пользователям, начиная с 1996 года. Сегодня в эксплуатации находится уже третья модернизация этой подсистемы.

— Снова цитирую: «Как и большинство крупных компаний, занимающихся сбором данных, ARC применяет принцип полного дублирования и хранит резервные копии баз данных в информационном центре в Луисвилле и в арлингтонской штаб-квартире. И там и там емкость накопителей составляет 27 терабайтов (27000 гигабайтов), что



позволяет хранить билетные данные за предыдущие 39 месяцев.

— В ТКП установлена роботизированная система создания резервных копий данных. В автоматическом режиме по заданному регламенту создаются копии билетных данных, данных о взаиморасчетах, документальной базы данных и другой информации. При разработке архитектуры системы использовались элементы так называемого «катастрофостойчивого решения». Основные вычислительные мощности и копии баз данных имеют резервные возможности и размещены в различных помещениях. Емкость накопителей составляет 3,6 терабайта, данные хранятся с 1996 года.

— В статье говорится, что «одной из функций ARC Compass является сервис поиска документов (Document Retrieval Service или DRS), позволяющий агентам, корпоративным клиентам и авиакомпаниям просматривать информацию по конкретным билетам в течение 39 месяцев. Эта информация выводится на экран в виде реального билета. При этом пользователю может демонстрироваться изображение билета, полученное на основе первоначальной записи о бронировании или на основе записи о взаиморасчетах, наряду с полной информацией о возвратах и обменах». А как у нас?

— Одной из функций подсистемы хранения билетных данных ИС ТКП является возможность поиска документов (билетов), позволяющая просматривать информацию по конкретным билетам с 1996 года. Эта функция в интерактивном режиме доступна сотрудникам производственных подразделений ТКП, используется в претензионной работе и в предоставлении данных по запросам участников системы взаиморасчетов.

— С внедрением «Системы интерактивной отчетности в системе взаиморасчетов на воздушном транспорте», что планируется сделать уже в этом году, эта функция будет доступна участникам системы взаиморасчетов в разрезе собственных данных.

— «Что касается случаев мошенничества и агентских нарушений, — говорится в статье Н. Годуна, — то сжатые сроки поступления информации в систему ARC Compass позволяют ARC своевременно реагировать на все подозрительные транзакции. В результате в период с 2001 по 2006 год убытки по этой статье сократились с \$10,8 до \$1,6 миллиона».

— В системе взаиморасчетов на воздушном транспорте эксплуатируются мощные средства предотвращения мошенничества и агентских нарушений на этапе

оформления авиаперевозок. Это интерактивные системы контроля в АСБ использования бланков ИСАВ-ТКП и управления правами продаж аккредитованных пунктов. Вместе с системой контроля использования бланков в информационной системе Единого центра взаиморасчетов эти механизмы позволяют свести к нулю потери от мошенничества и агентских нарушений.

— И последняя цитата: «Сегодня ARC предлагает на продажу стандартизированные отчеты и отчеты в формате, запрошенном клиентом. Стандартизные отчеты называются «сводка продаж по пунктам отправления и назначения для перевозчиков» и «сводка продаж по пунктам отправления и назначения для профессионалов трэвел-индустрии». Авиакомпаниям могут покупать ежемесячные отчеты о продажах и транзакциях всех аккредитованных пунктов продажи по любым парам городов». Как можно прокомментировать сказанное?

— ТКП предоставляет участникам системы взаиморасчетов через удаленный интерактивный доступ к своей информационной системе 30 (в том числе 13 финансовых) отчетов. Доступ к информации для участников открыт 24 часа в сутки, 365 дней в году. Для авиакомпаний эти услуги предоставляются в рамках стандартного договора, агентствам они обходятся за минимальную месячную абонентскую плату.

По запросам участников системы взаиморасчетов сотрудники ТКП на основании данных информационной системы могут готовить другие аналитические отчеты в рамках собственных данных авиакомпании или агентства. Кроме этого, ТКП является владельцем программного обеспечения и эксплуатирует по договоренности с авиационными властями России систему «Статистика», которая содержит базу данных по деятельности гражданской авиации России с 1995 года. По запросам авиаперевозчиков могут составляться различные аналитические обзоры в рамках жестких правил легитимности доступа к информации.

— Словом, подводя итог этому краткому анализу, можно сделать вывод: то, что в деятельности ARC сегодня считается ноу-хау, уже существует в отечественной системе взаиморасчетов на воздушном транспорте. Не так ли?

— Совершенно правильно. И это несмотря на то, что нашей системе не исполнилось еще и полутора десятка лет, что строгая она, повторно, не только с учетом мирового опыта работы систем ARC и BSP, современных IT принципов и технологий, но и особенностей постсоветского пространства.]



А не отправиться ли в Страну троллей? С Фриттьофом Нансенем на борту?

Игорь ВАСИЛЬЕВ

Как и следовало предполагать, зарубежные малобюджетные авиакомпании, выполняющие перевозки по системе low-cost, всерьез и надолго облюбовали российский рынок, полагая, вероятно, что он является подлинным Эльдorado в перевозках по низким ценам. Во всяком случае, в этом ничуть не сомневается норвежская компания Norwegian Air Shuttle, уже неплохо освоившая маршрут между Осло и Санкт-Петербургом и теперь открывающая полеты по трассе Осло-Москва-Осло. Из столичных аэропортов компания предпочла Домодедово.

На презентации, проходившей в посольстве Королевства Норвегии в России, посыл Ойвинд Нордслеттен, представляя Norwegian Air Shuttle, выразил уверенность в том, что эта авиакомпания послужит надежным связующим звеном между Осло и Москвой и даст возможность гражданам двух стран лучше узнать друг друга. А о том, что россияне охотно посещают Страну фьордов, свидетельствует тот факт, что генконсульство посольства в Москве недавно выдало 20-тысячную въездную визу. Посол пообещал, что в ближайшей перспективе визовый режим для поездок в Норвегию будет еще более упрощен. В общем, устье Осло-фьорда вас с нетерпением ждет, осталось только собраться в дорогу.



Полеты будут выполняться пять раз в неделю на самолетах Boeing 737-300, рассчитанных на 148 пассажиров.

— Мы очень рады предложить нашим пассажирам перелет напрямую между Москвой и Осло, и я уверен, что этот маршрут будет способствовать развитию деловых отношений и туризма в обоих на-

правлениях, — заявил президент Norwegian Бьорн Кьос.

Повяло, что на открытие нового маршрута Norwegian вдохновили результаты работы на питерском направлении. Как заметил г-н Кьос, эти рейсы пользуются очень большой популярностью — коэффициент загрузки составляет, как правило, не менее 80%. Большую часть пассажиров — примерно 60% — составляют туристы. И естественно, что руководство норвежской авиакомпании надеется, что рейсы между Осло и Москвой будут столь же успешными.

Верочем, столицу Норвегии можно использовать и как транзитный пункт при полетах в Европу — Norwegian выполняет регулярные полеты по 108 маршрутам почти в 70 европейских городов. Маршрутная сеть компании покрывает фактически всю Европу.

Свою историю авиакомпания ведет с 1993 года, но полеты под нынешней торговой маркой начала 1 сентября 2002 года, выполняя полеты по четырем внутренним маршрутам на шести самолетах Boeing 737-300. В минувшем году компания построила базу в Варшаве и приобрела шведскую авиакомпанию Flying Nordic. Сегодня в парке Norwegian 33 самолета, а в начале будущего года добавится еще 11 аналайнеров.



Заметим, что по фирменной раскраске самолеты Norwegian не спутаешь ни с одной другой компанией — каждая машина украшает изображение одного из великих норвежцев, таких как знаменитый полярный исследователь Фриттьоф Нансен.

Для директора аэропортового комплекса Домодедово Сергея Рудакова решение Norwegian выбрать для полетов в Москву вверенный ему аэропорт не вызвало ни малейшего удивления. Известно, что эту воздушную гавань с некоторыми пор явно предпочитают всем остальным многие зарубежные перевозчики, в том числе и лоукостеры. Только с прошлого года полеты в Домодедово начали выполнять Singapore Airlines, итальянские Wind Jet и Eurofly, испанская Hola Airlines, британская bmi, немецкая Air Berlin, австрийские NIKL, Austrian Airlines и другие компании. Таким образом, маршрутная сеть домодедовского аэропорта уже расширилась на 30 направлений. И это, как считает Сергей Рудakov, отнюдь не предел.]



ALITALIA

ПОШЛА С ШАПКОЙ ПО МИРУ

Правительство Италии терпит фиаско в попытке избавиться от национального авиаперевозчика

Игорь ГРИГОРЬЕВ

Ну что за НЕВЕЗУЧАЯ авиакомпания эта Alitalia! Мало того что национальный перевозчик Италии уже несколько лет приносит только одни убытки, так еще и приобрести ее желающих не нашлось. Претендентов, и весьма солидных, впрочем, хватало, но все они один за другим добровольно сошли с дистанции. Дескать, оставьте уж ВАШЕ сокровище себе!..

В ыставив на продажу 39,9% акционерного капитала из принадлежащих ему 49,9%, правительство Италии ставило целью спасти Alitalia от неизбежного, судя по удручающим финансовым отчетам, банкротства. Но, видимо, в своем стремлении добиться от потенциальных покупателей слишком многого перусердствовало, и теперь ему остается пожинать плоды своих неумеренных амбиций.

В результате от приобретения госпакета акций отказались все претенденты — и «Аэрофлот», который посылал сомнительного счастья вкупе с итальянской группой UniCredit, и вторая по величине итальянская авиакомпания Air One, выступавшая совместно с банком Intesa Sanpaolo, и американская финансовая группа Matlin Patterson Global Advisers. И все претенденты дружно сетовали на не устраивающие их условия тендера да и сомнительный характер сделки. Еще бы! Ведь по требованию правительства Италии победителю конкурса предстояло выплатить за убыточную компанию не менее 3 млрд евро, причем около половины этой суммы должно быть направлено на реорганизацию Alitalia.

Столь жесткие условия объяснялись тем, что чистый долг итальянского перевозчика уже превысил

1 млрд евро, и шестой год подряд Alitalia даже и не помышляет о прибылях. В минувшем году ее убыток достиг 628 млн евро, а долги — и вовсе несколько миллиардов. Да еще жид любых сюрпризов от профсоюзов, которые в Италии всегда готовы по любому поводу бастовать и вертеть кровь предпринимателям. Не обманули ожиданий профсоюзные лидеры и на сей раз: воспользовавшись отказом основных претендентов от участия в аукционе, они тут же объявили 24-часовую забастовку, потребовали от правительства пересмотреть планы по повышению пенсионного возраста в рамках государственной пенсионной реформы. Короче говоря, претендентам на госпакет акций итальянского национального перевозчика, прежде чем раскошелиться, нужно было крепко почесать затылок.

Наблюдатели отмечали, что со стороны итальянских кругов явно ощущалось и «серьезное политическое давление». Другими словами, не в меру възграли на Аленных патристические настроения, и определенные круги пожелали, чтобы и Alitalia была сохранена «итальянская самобытность». «Аэрофлот» же смутно то, что его консультантам не предоставляли доступа к данным о конкретном положении дел в авиакомпании, а во-вторых, условия и требования, сопровождающие про-

цесс приватизации, ограничивали возможности «Аэрофлота» для сохранения Alitalia. При этом требуемая итальянцами сумма вовсе не стала камнем преткновения для российского перевозчика, но руководство сочло, что в поставленных условиях операционные и финансовые риски при заключении сделки чрезмерны, а потому рисковать не имеет ни малейшего смысла. И, по мнению многих аналитиков, отказ от сделки свидетельствует о том, что менеджмент российской компании адекватно и объективно оценил возникшую ситуацию. И симптоматично, что отказ «Аэрофлота» от покупки Alitalia в тот же день заметно поднял акции нашего авиаперевозчика.

В этой связи не приходится удивляться тому, что главный исполнительный директор немецкой Lufthansa Вольфганг Майрхубер, всесторонне проанализировав финансовое положение Alitalia, заявил, что его авиакомпания не заинтересована в приобретении Alitalia. Возможная цена Alitalia в 1,5 млрд евро практичных немцев не отпугнула, но ведь итальянская компания явно нуждается в значительной реструктуризации с точки зрения корпоративного управления. А это обойдется значительно дороже.

Уже видно, вероятно, обманчивость министр экономики Томмазо Падольдопа снисхождет до горестной



констатации: если нашу всеми любимую компанию так и не удастся продать, ее придется, как это не печально, ликвидировать. Мол, третьего, сенсоры, увы, не дано. Распродавшись с честолюбивыми иллюзиями, правительство Италии, не зная, что предпринять со столь неликвидным товаром, как национальная авиакомпания, объявило, что готово рассмотреть любые предложения — лишь бы кто-то из потенциальных инвесторов соблазнился Alitalia. Причем, итальянцы недвусмысленно дали понять, что были бы очень рады, если кто-нибудь из прежних претендентов, усмирив гордыню и скорректировав коммерческое предложение, передумает и вернется за стол переговоров. Ну а министр инфраструктуры Италии Антонио ди Пьетро с юмором инселиника и вовсе предложил без особых церемоний загнать всеми любимую Alitalia — если, воевать, отыщется желающий — всего-навсего за 1 евро. Отдаем, мол, задаром, в хорошие руки, больше ведь все равно никто не предложит...

СПАСЕТ ЛИ ГОСКОРМУШКА?

Сомнительная практика дотирования национальных авиакомпаний правительствами уже давно стало притчей во языцех. Государственные перевозчики, пользуясь своим привилегированным статусом, нередко прибегают к помощи правительства, получая вынужденные госubsидии. И Air France, и испанская Iberia, и португальская TAP, и греческая Olympic, и бельгийская Sabena (до своего банкротства) не премудри — и не раз! — воспользоваться этой кормушкой. Ведь национальные перевозчики занимают в сердцах граждан Европы не меньшее место, чем национальный флаг, язык или гимн. И горячее стремление каждого уважающего себя государства непременно иметь собственную процветающую авиакомпанию, несущую на хвосте флаг ро-

дины, долгое время являлось основным препятствием на пути к либерализации воздушного сообщения на континенте. Своеобразный «синдром государственной авиакомпании». Пользуясь малейшей лазейкой, правительства щедро отваливали из бюджетов миллиардные суммы на реанимирование своих перевозчиков, что противоречило всем писаным и неписаным законам «честной конкуренции» и зачастую приводило к политическим скандалам.

Напомним об одном любопытном правовом нюансе, который предусмотрен Евросоюзом. Это так называемый «один последний шанс» — когдa компания, исчерпавшая все возможности и ступившая на край финансовой пропасти, допускается воспользоваться помощью правительства, чтобы как-то поправить свои дела и не скатиться к банкротству. Однако той же Air France такие «последние шансы» в 90-х годах предоставлялись неоднократно, что, впрочем, не помогло решить все проблемы этой авиакомпании. Несмотря на то, что конкуренты Air France требовали, чтобы в качестве условий государственной финансовой помощи были конкретно определены хотя бы сроки ее приватизации. Франция подлиных условий не приняла, заметив, что с переводом компании в частный сектор лучше повременить.

И, естественно, в этом случае перевозчик рассчитывает на протекционистские меры родного государства в свою, разумеется, пользу, что отнюдь не способствовало процессу интеграции в рамках ЕС и противоречило правилам, установленным для его членов. Одобряя эти субсидии, Комиссия ЕС пренебрегала по крайней мере двумя статьями Римского договора 1957 года, регламентирующего принципы

«честной конкуренции». Так, статья 85 запрещает согласованные действия, которые препятствуют или нарушают правила конкуренции в странах Евросоюза. А статья 86 совершенно недвусмысленно запрещает компаниям злоупотреблять своим доминирующим положением, что может негативно отразиться на конкуренции в рамках ЕС. Игнорирование этих правил карается санкциями в виде штрафов, величина которых теоретически может достигать 10% от мирового оборота данной авиакомпании.

Таким образом, договор фактически запрещает государствам — членам ЕС оказывать своим авиакомпаниям какое-либо финансовое вспомоществование, за исключением разве только тех случаев, когда эта дотация оправдана по какому-либо политическим соображением. Скажем, таким как повышение эко-



номической активности или развитие определенных регионов и поддержка важных проектов, имеющих общеевропейское значение.

Главная трудность заключалась в том, что государства относятся к жизнеспособности своих авиаперевозчиков крайне решительно, и валютный курс на либерализацию воздушных перевозок на континенте отступает перед чувством национальной гордости. И в самом деле, что это за страна, если ее флаг не будет красоваться на фюзеляже аналитера, бороздящего безбрежные просторы пятого океана?.. Не секрет, что государственные авиакомпании крайне сложно «привязать к порядку» — от многих превратностей рынка они надежно защищены шитом



госсубсидий. К тому же акции такой компании не поступают на биржу, и поди разберись, была ли это финансовая помощь — предоставлена государством на коммерческих условиях или нет. И далеко не всегда ясно, на что именно использовала компания государственную помощь — на финансовую перестройку или все же на покрытие операционных убытков. Впрочем, наблюдатели отмечают, что госсубсидии не только не помогают вырваться из финансовой пропасти, но дают превратное представление об истинном положении дел в компании. Такие дотации сильно искажают картину свободной конкуренции. А если их получение не сопровождается одновременным изменением структуры, либо реорганизацией фирмы, то ни к чему хорошему они привести не могут. В этой критической ситуации Брюссель стал склоняться к мысли, что лучшим выходом стала бы приватизация авиакомпании, чтобы у них не оставалось соблазна бесконечно «дотить» госбюджет, и если уж конкурировать — то со всеми на равных.

До 1997 года Комиссия ЕС частенько закрывала глаза на явные нарушения правил «честной конкуренции», но впоследствии стала в этом отношении намного бдительнее, препятствуя любой помощи со стороны госсектора. И примечательно, что идти на конфликт с партнерами по ЕС в свое

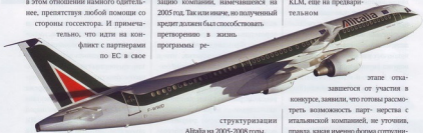
их конкуренты, ничуть не стеснясь, выпрашивали у своих правительств подати и даже нередко их получали. В результате немецкая авиакомпания должна была обходиться своими силами, а итальянцы астапи перед необходимостью продавать свои акции.

Что же касается Alitalia, 49,9% акционерного капитала которой сегодня все еще принадлежит правительству Италии, то власти были намерены спасти своего перевозчика любой ценой. Поскольку прямые госсубсидии европейским компаниям теперь запрещены, то правительству пришлось изыскать другую форму для финансовой поддержки Alitalia. Летом 2004 года, когда компания в очередной раз начало ликвидировать, итальянские власти бросили спасательный круг в виде выделения кредитной линии в 400 млн евро, а остальную сумму могли бы добавить банки. Антидопозольная комитет ЕС благословил эту операцию, выдвинув, правда, ряд встречных требований. Деньги подлежали возврату в течение 12 месяцев с условием, чтобы кредиты не были использованы для усиления своей конкуренции на рынке. Наконец, Евросоюз потребовал от правительства Италии уменьшить его пакет акций с 62 до 49% — с перспективой на приватизацию компании, намечавшейся на 2005 год. Так или иначе, но полученный кредит должен был способствовать превращению в жизнь программы ре-

менеджеров высшего звена, заботы неумного персонала, разношерстный парк и, разумеется, постоянное вмешательство в руководство госкорпорации. К тому же Alitalia не выдержала конкуренции с перевозчиками-дискаунтерами. И здравый смысл подсказывал, что от прогоравшей компании надо избавляться как можно скорее, пока еще дело не дошло до распродажи с молотка самолетного парка. Впрочем, правительство Италии предприняло еще один — последний! — шанс и обратилось в Комиссию ЕС со смиренной просьбой: позволить вновь произвести прямую финансовую инъекцию своему непутевому детищу, но Брюссель на сей раз решительно воспротивился. Мол, ищите же, господа, совет, ведь только в 2004 году мы позволили выделить Alitalia 1 млрд евро, но все как в прорыв, а вы снова клиентеле... Уймитесь!

...Таким образом, все попытки итальянских властей продать своего убыточного национального авиаперевозчика закончились провалом. Однако по последним сообщениям, некоторый интерес к судьбе Alitalia у мировых авиакомпаний еще сохраняется. Так, представители альянса Air France — KLM, еще на предвари-

тепе отказавшегося от участия в конкурсе, заявили, что готовы рассмотреть возможность партнерства с итальянской компанией, но уточнил, правда, какая именно форма сотрудничества была бы наиболее желательна. Да и «Аэрофлот», судя по последним заявлениям руководства, вполне еще может вернуться на конкурс, если получит, естественно, новое, более обстоятельное и конкретное предложение от итальянских властей.]



структуризации Alitalia на 2005-2008 годы.

время не пожелали ни Герхард Шредер, ни Сильвио Берлускони, несмотря на то, что и Lufthansa, и Alitalia тогда вовсе не помешали бы госсубсидии, особенно при форс-мажорных обстоятельствах, возникших после 11 сентября 2001 года. Тем более что

Однако впрямь полученные кредиты Alitalia не пошли. К столь плачевному состоянию — за первый квартал убытки составили 135 млн евро, а в июне компания ежедневно теряла до 2 млн евро — привели устаревшая бизнес-модель, ряд просчетов



ЭЛЕКТРОННЫЕ БИЛЕТЫ – К МАРТУ 2008 ГОДА

Глобальный альянс авиакомпаний «СкайТим», объединяющий «Аэрофлот», Aeromexico, Air France, Alitalia, Continental Air Lines, CSA, Delta Air Lines, KLM, Korean Air и Northwest Airlines, предлагает всем пассажирам исключительно высокий класс обслуживания. В прошлом месяце Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) установила для всех авиакомпаний окончательный срок

полного (100%) перехода на электронные билеты при перевозках по соглашениям интерлайн (IET) — 31 марта 2008 г. По состоянию на июль «СкайТим» практически решил эту задачу: все двусторонние соглашения между авиакомпаниями уже заключены. Последний этап — завершить аспект GDS электронного оформления билетов при перевозках по соглашениям интерлайн (IET), включая связи между авиакомпаниями и сторонними продавцами авиабилетов — агентами, предлагающими варианты путешествий.



Пользуясь преимуществами IET, пассажиры, в особенности те, которые следуют рейсами нескольких партнеров по «СкайТим» в рамках одной поездки, могут легко менять свои рейсы. Наряду с возможностью изменить рейс непосредственно перед вылетом по телефону и до регистрации на рейс через киоски самообслуживания или через Интернет, IET еще больше повышает уровень качества пассажирского обслуживания при следовании на рейсах членов альянса в любой из 744 пунктов назначения.

В марте 2007 г. «Аэрофлот», последним вступивший в альянс, получил разрешение Правительства России

на введение IET, что открывает возможность создания последнего звена в цепи связей между членами «СкайТим». На конец 2007 г. «Аэрофлот» успешно реализует проект IET со всеми перевозчиками «СкайТим», то есть значительно раньше установленного IATA последнего срока. Кроме этого, три ассоциированные авиакомпании «СкайТим» и авиакомпания China Southern Airlines — крупнейшая авиакомпания Китай-



ской Народной Республики — готовы вступить в ряды альянса до конца этого года. Ассоциированные авиакомпании (Air Europa, Copa Airlines и Kenya Airways) и China Southern до мая 2008 г. решат задачу создания всех необходимых связей IET со всеми авиакомпаниями — членами альянса.

«Завершение системы IET укрепит процесс, с помощью которого перевозчики «СкайТим» и их системы в настоящее время осуществляют связь между собой», — сказал г-н Чул Ву Ким (Chul Woo Kim), вице-президент авиакомпании Korean Air и менеджер системы обслуживания клиентов «СкайТим». В свою очередь это принесет выгоды клиентам «СкайТим», так как IET позволит сделать стыковки между рейсами различных авиакомпаний более простыми и удобными.]



КУДА ЛЕТИТ РОССИЯ?

Владимир ИВОННИН, кандидат технических наук



Еще в апреле 1989 года я опубликовал статью «КАКОЙ БЫТЬ ОПТИМАЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ». На основании анализа мировой системы воздушного транспорта и личного опыта работы в представительствах «Аэрофлота» за границей пытался предсказать возможные пути дальнейшего развития отечественной гражданской авиации. С тех пор минуло 18 лет. В стране произошли радикальные изменения, которые привели к коренной ломке прежней схемы хозяйствования. Поистине революционные преобразования затронули и воздушный транспорт. Правда, к сожалению, они вылились далеко не в ту систему, которая предлагалась в статье.

Вместо одного органа госрегулирования деятельности гражданской авиации имеем пять, вместо 10-15 авиакомпаний стало более шестисот. Правда, сейчас их количество сократилось втрое. Существовавшая в СССР сеть аэропортов сужилась до трехсот, а вот вспомогательные и посреднические организации расплодилось, так что ныне их и пересчитать невозможно. Захирела система подготовки и переподготовки летных и инженерно-технических кадров, почти прекратила поставки авиационной техники нехорошо мощная авиационная промышленность.

О том, кто в этом виноват и что делать, написано сотни статей, и я не буду касаться этой темы. Пора задумаемся лучше о том, что произойдет с гражданской авиацией, скажем, году к 2013, когда будет отмечаться ее 90-летний юбилей.

Есть ряд объективных и субъективных факторов, которые будут определять вектор развития как мировой авиатранспортной системы, так и гражданской авиации России. Прежде всего это развитие мировой экономики, рост международной торговли и туризма, наличие четкой корреляции между ростом ВВП и увеличением объема перевозок воздушным транспортом. По данным ИКАО, средний рост валового внутреннего продукта в мире за период с 1985 г. по 2005 г. составил за год 3,7%, а рост перевозок в пассажиро-километрах составил 5,2%. Что касается России, то при среднем росте ВВП за период с 2001 г. по 2006 г. в 5,6% рост перевозок составил 9%, то есть один процент роста ВВП дал 1,5% роста перевозок.

Другим определяющим фактором развития воздушного транспорта в России, очевидно, является присоединение Российской Федерации к Всемирной Торговой Организации (ВТО). Это приведет к увеличению влия-

ния глобальных факторов, в первую очередь либерализации торговли товарами и услугами, в том числе на воздушном транспорте. Несомненно, на развитие гражданской авиации скажется политика реализации стратегических целей, определенных Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), а именно:

- безопасность полетов;
- авиационная безопасность;
- охрана окружающей среды;
- эффективность авиатранспортной деятельности;
- непрерывность авиатранспортного процесса, несмотря на экономические и политические воздействия;
- укрепление правового регулирования деятельности мировой системы воздушного транспорта.

Огромное малоосвоенное пространство нашей страны, отсутствие транспортных связей между многими городами, необходимость обмена людскими ресурсами и товарами делают будущее развитие воздушного транспорта России независимым от компетенции руководящих чиновников, их положительного или отрицательного влияния на ситуацию. В 2010 году произойдет удвоение перевозок пассажиров по сравнению с 2002 годом с 27 млн чел. до 56 млн чел., а в юбилейном 2013 году перевозок составит 72,573 млн пассажиров.

Принципиальная схема системы воздушного транспорта сохранится, будет проходить лишь модернизация как отдельных элементов системы, так и взаимоотношений между ними и внутри этих элементов.

Один из наиболее трудно реформируемых элементов системы — орган государственного регулирования. Если будет политическая воля, которая сможет сломать сопротивление бюрократического аппарата, то в России останется только один орган госрегулирования (или дерегулирования) деятельности гражданской авиации.



Появится независимый национальный комитет по сертификации, на который будет возложено также расследование летных происшествий. Объективная необходимость таких изменений давно назрела.

Авиакомпания

Процессы, происходящие в мировой авиатранспортной системе, а именно сокращение количества крупных сетевых магистральных авиакомпаний за счет их объединения или банкротства, а также массованное появление низкобюджетных авиаперевозчиков, проводящих агрессивную коммерческую политику и вытесняющих сетевые авиакомпании с внутрирегиональных и межрегиональных линий, непременно скажутся на деятельности авиакомпаний в России. В США, например, количество магистральных авиакомпаний сократилось в несколько раз, ушли в небытие такие бренды, как PANAM, TWA, Continental и др., а в ближайшее время там останется 3–4 крупных авиаперевозчика. То же самое происходит и в Европе. Можно предположить, что к 2013 году в России останется две, максимум три сетевые магистральные авиакомпании.

«Аэрофлот», — пожалуй, первая авиакомпания, которая будет в этом списке. Основание: участие государства и его заинтересованность в сохранении национального перевозчика; современный парк воздушных судов с наличием в нем средне- и дальнемагистральных самолетов производства фирм «Боинг» и «Эрбас»; разветвленная сеть воздушных линий, включающая маршруты из Европы в Японию и страны ЮВА; правильно выбранная стратегия на укрупнение за счет присоединения зарубежных и российских авиакомпаний; участие в одном из наиболее динамично развивающихся глобальных альянсов авиакомпаний («Скай Тим»; наличие собственного аэровокзала в аэропорту Шереметьево; кадровая политика.

Думаю, что такое искусственное образование, как плод слияния «Пулково» и «Россия», войдет в состав «Аэрофлота», и в нем же возродится подразделение, которое будет заниматься перевозками высших должностных лиц государства. Что касается других крупных авиакомпаний, таких как «Сибирь», «ЭрОшн», «Трансаэро», то наверняка какая-то из них (возможно, несколько) будут поглощены (присоединены) «Лифтэнтэй» и «Аэрофлотом». Выживут немногие региональные компании, поддерживаемые местными органами власти и проводящие грамотную коммерческую политику, вкладывавшие средства в приобретение современной авиатехники.

Несомненно, что в ближайшей перспективе произойдет резкое увеличение количества малобюджетных («дешевых») авиакомпаний. Часть из них будут вновь образованными, другую часть составят вышедшие региональные перевозчики, сменившие вышедшую бизнес-модель предоставления полного

комплекса услуг на низкозатратную форму организации перевозок.

Медленно, но неуклонно начнут возрождаться перевозки на местных воздушных линиях, на которых в советское время перевозилось до одной трети всех авиапассажиров, то есть более 30 млн человек. Очевидно, этот процесс начнут региональные и малобюджетные авиакомпании, в составе которых будут образованные подразделения, эксплуатирующие самолеты типа Ан-3, Ан-38, Бе-32, Су-80 или самолеты зарубежного производства ATR, Bombardie, Cesna и др.

Аэропорты

Одним из наиболее пострадавших элементов в системе гражданской авиации оказалась аэропортовая сеть России, сократившаяся за 15 лет почти в четыре раза с 1300 до 350 аэропортов. Большинство закрытых аэропортов изломано, разграблено, их работники, гордившиеся своей принадлежностью к авиации, зарабатывают себе на жизнь на других предприятиях.

Восстановить разрушенное не удастся и за 10 лет. Чиновники Минтранса и Росавиации играют в игры под названием «разработка концепции развития сети аэропортов до 2020 года», в которой определится спорная сеть из 121 аэропорта. Все чаще употребляется модное словечко «хаб», хотя то понимание, которое они вкладывают в это слово, почти не имеет ничего общего с настоящим хабом. Значается, что мы будем развивать сеть хабов, и это при общих перевозках в России порядка 40 млн пассажиров, что меньше количества пассажиров, обслуживаемых в настоящем хабе. В Европе, где воздушным транспортом перевозится более 500 млн чел., нет сети хабов, а есть четыре реальных хаба: аэропорты Хитроу (Лондон), Франкфурт-на-Майне, аэропорт Шарль де Голь (Париж) и Скинхол (Копенгаген).

Что определяет понятие «хаб»? Это объем перевозок через аэропорт 15 и более миллионов пассажиров в год; наличие хабообразующей компании, как правило, национального перевозчика — «Бритни Эрэйз», «Люфтганза», «ЭрФранс», «KLM», имеющих разветвленную сеть полетов и являющихся членами международного Альянса авиакомпаний, участники которого покрывают сетями своих маршрутов практически всю территорию Земного шара; количество трансферных пассажиров, то есть тех, которые меняют самолет, составляет от 40 и более процентов от всех пассажиров, обслуживаемых в аэропорту; время трансфера (время пребывания пассажира в аэропорту от прилета до вылета) не превышает один — максимум два часа; автоматизированная система обработки багажа, обеспечивающая перегрузку багажа с рейса на рейс в течение 45 минут; система авиационной безопасности, обеспечивающая полную стерильность



трансферной зоны, то есть трансферные пассажиры не контактируют с вылетающими пассажирами до их входа в стерильную зону.

Если подходить с этими критериями к аэропортам России, то ни один из них даже не приближается к тому, чтобы стать полноценным хабом. Наибольшие шансы из российских аэропортов имеет аэропорт Домодедово. Скорее всего хабообразующей компанией в нем станет «Люфтганза» после приобретения ею одной из зауральских авиакомпаний и, может быть, «Трансаэро». Однако полностью стать настоящим хабом Домодедово сможет только в случае, если граждане России получат возможность безвизового посещения как минимум стран Шенгенского соглашения и не будут проходить пограничный и таможенный контроль при трансфере в аэропорту.

Что касается других аэропортов, то для них главной задачей на будущее станет обеспечение высокого роста авиаперевозок и выход на те уровни отправок пассажиров, которые они достигли к 1990 году. Этому будет способствовать понимание большинством губернаторов важности развития воздушных перевозок в регионе и действенная помощь руководителям аэропортов и авиакомпаний. Положительный эффект даст также передача аэропортов в собственность местных органов, особенно региональных, которые смогут субсидировать аэропорты и региональные авиакомпании. Важную роль будет играть государственное финансирование проектов реконструкции аэропортовых комплексов, разумное использование этих средств.

ДРУГИЕ ФИРМЫ И ОРГАНИЗАЦИИ

Одной из главнейших составляющих этого звена является авиационная промышленность, которая до 1991 года худо-бедно поставляла гражданской авиации самолеты и вертолеты. Пусть они и не превосходили по своим технико-экономическим данным самолеты зарубежных авиационных фирм, но отвечали требованиям ИКАО и позволяли «Аэрофлоту» конкурировать с иностранными перевозчиками. К огромному сожалению, за 17 лет авианром понес наиболее ошутимые потери. Производство гражданских самолетов практически прекратилось, конструкторские и технические кадры оказались ненужными, работы по проектированию новых самолетов почти остановились из-за отсутствия финансирования. То, что делается последние два года по консолидации авиационной промышленности — создание Объединенной авиационной корпорации, вряд ли в ближайшем будущем полностью решит проблемы авианрома и соответственно российских авиакомпаний, которые в условиях резкого роста спроса на перевозки не имеют парка самолетов для удовлетворения этого спроса. Именно поэтому, несмотря на заградительные пошлины и сборы, авиакомпании на-

чали брать в лизинг и приобретать самолеты фирм «Бонинг» и «Эрбас», а также некоторые типы региональных самолетов.

Остро стоит вопрос, на чем будут летать российские пассажиры в ближайшие пять лет. Одновременно можно сказать, что продолжится эксплуатация Ту-154М на внутренних и части международных линий. Все заявления чиновников о необходимости снять его с эксплуатации в течение пяти лет, будут забыты. Все больше средне- и дальнемагистральных самолетов фирмы «Бонинг» и «Эрбас» выйдут на линии основных авиаперевозчиков России. Правда «самолет мечты» Ил-787 «Аэрофлот» получит не ранее 2014 года, как и А-350, но то, что он будет обладать наиболее современным и молодым флотом, несомненно. Будут поступать в эксплуатацию самолеты Ту-204/214, но их количества явно недостаточно, да и организация их послепродажного обслуживания не отвечает современным требованиям. Разговоры (прогнозы) по производству к 2015 году 270 самолетов Ил-96 не выдерживают никакой критики. Если в лучшие годы при перевозках более 130 млн пассажиров в год в «Аэрофлоте» эксплуатировалось порядка 60 самолетов Ил-86 подобной вместимости и это количество было избыточным, то кого и куда будут возить самолеты Ил-96, если, даже по самым оптимистическим прогнозам, общие перевозки на воздушном транспорте России составят в 2015 г. 88-90 млн. пассажиров. Возможно, начнется эксплуатация самолета «Суперджет 100» фирмы «Сухой», однако это станет понятным только после его первых полетов и получения заявленных характеристик. К тому же «Суперджет 100» — региональная машина. Наверное, активно будет эксплуатироваться другой региональный самолет — Ан-148, который уже получил сертификат летной годности, и началось его серийное производство. При этом вряд ли будет эксплуатироваться самолет Ту-334, несмотря на все попытки реанимировать его проект, который устарел уже 10 лет назад. Неплохо характеристики имеет региональный самолет Ил-114, однако ни в одну программу развития гражданской авиационной техники он не включен. Очень нужны самолеты для местных воздушных линий. Возможно, такими станут Ан-38 и Бе-32, а также Ан-3.

Положительным фактом истекшего десятилетия надо считать создание двух лизинговых компаний, которые позволяют перейти к современным методам поставки авиатехники. Обе фирмы демонстрируют хорошее понимание своих задач, имеют эффективный менеджмент и, судя по всему, займут достойное место в системе воздушного транспорта России.

Видимо, произойдут изменения и в Международной системе взаиморасчетов за продажу перевозок и распределение выручки между авиакомпаниями. Система (BSP) будет, скорее всего, использоваться практически всеми авиаперевозчиками России — так же как и глобальные си-



стемы бронирования и управления перевозками «Амадеус», «Sabre» и их модификации. Широкое распространение получит «электронный билет», новые системы регистрации пассажиров и обработки багажа в аэропортах. Возродится подготовка летного и технического персонала, и к 2013 году в авиакомпании начнут приходить молодые пилоты и авиатехники.

ИТАК, СДЕЛАЕМ ВЫВОДЫ

С большими экономическими, социальными и политическими потерями Россия вышла из кризиса 90-х годов двадцатого века, и в двадцать первом веке началось ее возрождение. Гражданская авиация, как часть экономической системы страны, была остановлена в своем развитии и отброшена на десятилетия назад. Однако уже в 2001-2002 гг. началось восстановление системы воздушного транспорта. Темпы роста перевозок пассажиров с 2002 г. по 2007 г. были одними из самых высоких в мире, уступая только Китаю и странам Юго-Восточной Азии.

Несмотря на постоянные реорганизации органов государственного управления гражданской авиацией, непрерывное замещение руководителей этих органов, которое приносило больше вреда, чем пользы, новое поколение руководителей авиакомпаний, аэропортов, вспомогательных и бес-

печивающих организаций смогли внести новую струю в развитие гражданской авиации России. Конечно, в период с 2008 по 2013 гг. будут трудности и проблемы технического и экономического характера, однако они не остановят поступательного развития гражданской авиации. Значительно труднее будет преодолеть попытку того, на что указывает ИКАО: «В последние годы воздушный транспорт все чаще рассматривается как источник финансирования для различных целей, и государство облагает его все большим числом налогов и сборов... для государства важно следовать политике ИКАО в целях обеспечения того, чтобы международная гражданская авиация не подвергалась неблагоприятной дискриминации по сравнению с другими видами транспорта».

Еще более определенно по этому поводу в своем годовом отчете высказывается Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА): «Государства должны прекратить попытки использовать авиакомпании как дойную корову. Государства должны предоставить воздушному транспорту свободу развития в тех же условиях, что и предприятия других отраслей». Если эти предостережения будут услышаны, то в 2013 году в России будет функционировать оптимальная система воздушного транспорта.]



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, Ж/Д БИЛЕТОВ, ТРАНСФЕРОВ, СТРАХОВАНИЕ, ПРОКАТ АВТОМОБИЛЕЙ),

ПРЕДЛАГАЕМ ГРУППОВЫЕ И ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ТУРЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

...ЧТОБЫ СНОВА ВЕРНУТЬСЯ ТУДА, ГДЕ ВАС ЖДУТ

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

ВСЕ ЭТО И МНОГООЕ ДРУГОЕ В ОФИСАХ «ДЕЙТ»:

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

М.КРОПОТКИНСКАЯ
тел.742-78-08

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

М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ
тел.232-37-30
тел.624-80-98

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

многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU



ВЛАДЕЕШЬ ИНФОРМАЦИЕЙ — ВЛАДЕЕШЬ МИРОМ

Виктор ШЕЛКОВНИКОВ

Представители авиационных властей Европейских государств и США предприняли шаги по взаимному обмену информацией. На ежегодной международной конференции по безопасности полетов Евросоюз — США, проведенной в Праге, на которой присутствовало более 400 специалистов в области безопасности полетов со всего мира, были отмечены огромные выгоды от взаимного обмена и владения информацией. Председатели конференции Европейского агентства по безопасности полетов и Федеральной авиационной администрации США договорились о тесном взаимодействии по обмену и владению информацией о безопасности полетов.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — ПАССАЖИРЫ

Управление безопасности полетов гражданской авиации Австралии (CASA) опубликовало новые политические принципы — безопасность пассажира на первом месте.

В соответствии с новыми политическими принципами безопасность пассажиров ставится на первое место. Ими предусматривается, что эксплуатанты пассажирского воздушного транспорта пользуются приоритетным вниманием в области безопасности полетов, включая разработку стандартов и проведение проверок регулируемыми органами.

CASA будет направлять большую часть своих ресурсов на обеспечение безопасности пассажирских рейсов, в том числе на проведение аудиторских проверок состояния безопасности полетов и контроль.

Указание уделять первоочередное внимание пассажирам включены в Список отраслевых приоритетов CASA и в Классификатор политических принципов деятельности гражданской авиации.

Данными принципами предусмотрено три широких вида авиационной деятельности, на которые распространяется регулирование в области безопасности полетов. Это — пассажирские перевозки, авиационные спецработы, а также общие и чисто грузовые перевозки.

Как пассажирским перевозкам относятся регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров на тяжелых и легких воздушных судах.



Авиационные спецработы включают полеты по ликвидации аварийных ситуаций, оказанию медицинской помощи и проведению полицейских операций, а также полеты в целях проведения сельскохозяйственных авиационных работ и для выполнения вылазок в воздух.

К общим и чисто грузовым перевозкам относятся большинство частных полетов, а также учебные полеты, чисто грузовые перевозки и другие полеты, в которых участвуют только члены экипажа. Также виды деятельности исключают и перевозки людей, согласных с обеспечением при этом уровнем безопасности, например, полеты с целью отдыха и спорта.

Генеральный директор CASA Брюс Байрон заявил, что такие политические принципы очень важны, поскольку они четко определяют то, каким образом CASA и авиационная отрасль будут заниматься вопросами обеспечения безопасности полетов.

«Пассажирским перевозкам уделяется приоритетное внимание с точки зрения безопасности, поскольку людям, которые летают на таких воздушных судах, ничего не известно о том, что такое безопасность полетов».



и как происходит управление этим процессом, — заявил г-н Байрон. — Пассажиры справедливо полагаются на авиационную отрасль и CASA, которые обязаны обеспечить безопасность при таких полетах».

ОБУЗЫВАЮТ СЛУТНЫЕ ВИХРИ

Евроконтроль и Французское управление гражданской авиации приступили к установке оборудования, расположенного вблизи валеотно-посадочной полосы в аэропорту Шарль де Голь, которое позволяет измерить силу слутных вихрей (турбулентности в следе), создаваемых широкофюзеляжными воздушными судами на посадке. Легкие детекторы, входящие в основу оборудования, работают на лазерном принципе и с высокой точностью измеряют силу слутных вихрей и их перемещение в пространстве.

Владение информацией об этом опасном для авиации явлении, оперативная передача ее органам управления воздушным движением в значительной мере повысит безопасность полетов. Евроконтроль ожидает от внедрения данного оборудования, названного LIDAR (light detection and ranging) значительного повышения пропускной способности близко расположенных ВПП в аэропортах с интенсивным движением.

СОЗДАН ЕЩЕ ОДИН ФОНД БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Фонд безопасности полетов чартерных перевозок (ACSF) создан под эгидой Национальной авиатранспортной ассоциации США. Фонд призван заниматься исследованиями и обучением персонала в области безопасности полетов, взаимодействовать с другими организациями, включая Всемирный фонд безопасности полетов. Начиная с 2008 года, запланировано ежегодное проведение специализированных семинаров по безопасности полетов чартерных перевозок совместно со Всемирным фондом безопасности полетов.

Президентом Фонда назначен Шарль Приестер — президент правления чартерной компании Priestier Aviation.

АФРИКА СЛЕДУЕТ ПО ПУТИ ЕВРОСОЮЗА

Правительство африканских государств создаст объединенную авиационную администрацию, используя модель Европейского агентства по безопасности полетов. Целью Африканской объединенной авиационной администрации является помощь в развитии унифицированной стратегии безопасности полетов на континенте.

Начало сделано в странах Восточной Африки — Кении, Танзании и Уганде, которые создали региональное объединенное агентство для срочного внедрения Стандартов и Рекомендаций ИКАО. Восточно-Африканское региональное объединенное агентство по безопасности полетов и авиационной безопасности в

гражданской авиации (CASSOA) — первый шаг на пути создания объединенного Агентства Африки.

БОЙ НАРКОТИКАМ И АЛКОГОЛЮ В АВИАЦИИ

Правительство Австралии потребовало от Администрации гражданской авиации к концу года завершить внедрение тестирующих программ на проверку употребления наркотиков и алкоголя пилотами, диспетчерами управления воздушным движением, бортипроводниками, загрузчиками багажа и другим наземным персоналом на постоянной основе. Даны письменные указания всем работодателям об обязательной проверке.

Выборочно будут проверяться также частные пилоты с преданием широкой гласности результатов проверки и передачей материалов в суд в случае выявления нарушения воздушного законодательства.

УСКОРИТЬ ВНЕДРЕНИЕ ЕДИНОГО ЕВРОПЕЙСКОГО НЕБА

Международная ассоциация воздушного транспорта ИАТА призвала ускорить внедрение Единого Европейского Неба, объединив все 35 европейских провайдеров аэронавигационного обслуживания в течение пяти лет. В письме Генерального директора ИАТА г-на Бизиньяни на имя Канцлера Германии Ангеля Меркель, являющейся выборным председателем Евросоюза, указывается, что объединение провайдеров не только повысит эффективность использования воздушного пространства, увеличит число спривляемых воздушных трасс, даст авиакомпаниям значительную экономую топлива, но и существенно снизит загрязнение окружающей среды.

КРИТИКА ФЕДЕРАЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ США

На заседании Конгресса США председатель Национального комитета по безопасности на транспорте (NTSB) Марк Розенер выразил озабоченность тем, что Федеральное авиационное управление (FAA) бездействует в отношении «Списка важнейших задач в области безопасности полетов». В этом списке перечислено шесть вопросов, и пять из них помечены красным цветом, что означает, что NTSB не удовлетворен реакцией FAA на них. Помеченные красным цветом пункты касаются снижения уровня рисков для воздушных судов при полетах в условиях обледенения, предупреждения несанкционированных занятий ВПП, улучшения качества регистраторов звука и параметров полета и обеспечения видеозаписи на борту, уменьшения числа происшествий из-за усталости человека, а также улучшения оптимизации работы членов экипажа при выполнении полетов аэропортах. Шестой пункт — в отношении удаления испарений из топливных баков транспортных воздушных судов — был помечен желтым цветом, что означает, что ответ Федерального авиационного управления приемлем, но прогресс в его решении недостаточен.]



Аварийность в мировой авиации

Сентябрь 1997 — 10 лет назад

2 сентября

Самолет Learjet 31 авиакомпании North American Plastics, зарегистрированный в США, выполнял полет из аэропорта Madison (США) в аэропорт Aberdeen (США). При заходе на посадку оказался значительно выше глиссады. В условиях ограниченной видимости из-за тумана экипаж принял правильное решение по уходу на второй круг. Но при повторном заходе, не выполнив чтение карты обязательных проверок, произвел посадку на фюзеляж с убранными шасси. Никто из находившихся на борту людей не пострадал, однако самолет получил повреждения, не позволившие его восстановить.



верхушками деревьев. Выполняя за-
подзакую попытку уйти на второй
круг, командир создал критический
угол атаки, из-за чего самолет сва-
лился, упал на рисовое поле и разру-
шился. Из 66 человек, находившихся
на борту, в живых остался только
один.

5 сентября

Самолет Beitten-Norman BN-2A-9
Islander авиакомпании Aviation Sans
Frontieres Belgique, зарегистрированный
во Франции, разбился при выполнении
полета после ремонта в аэропорту
Bondo (Конго).

3 сентября

Самолет Tupolev 134B-3 авиаком-
пании Vietnam Airlines выполнял
международный пассажирский рейс
из аэропорта Ho Chi Minh (Вьетнам)
в аэропорт Phnom Penh-Pochentong
(Камбоджа). Заход на посадку осу-
ществлялся в условиях ливневого
дождя и плохой видимости. Коман-
дир не прислушался к рекомендации
диспетчера управления воздушным
движением по смене посадочного
курса. Пронгнорировал он и совет
второго пилота о необходимости пре-
кратить заход на посадку. Самолет не
долетел до торца ВПП и столкнулся с





6 сентября

Самолет Dornier 228-212 авиакомпании Royal Brunei Airlines, зарегистрированный в Малайзии, выполнял международный пассажирский рейс из аэропорта Bandar Seri Begawan (Бруней) в аэропорт Miri (Малайзия). Экипаж, установив связь с диспетчером аэродрома посадки, запросил условия снижения и получил соответствующее разрешение, но в дальнейшем на запросы диспетчера экипаж не ответил. Самолет был найден на лесистой возвышенности Lambir Hill (высота 500 метров над уровнем моря). Погибли все 10 человек, находившихся на борту.

6 сентября

Самолет Boeing 737-268 авиакомпании Saudi Arabian Airlines, зарегистрированный в Саудовской Аравии, выполнял пассажирский рейс из аэропорта Nejran (Саудовская Аравия) в аэропорт Shaurah (Саудовская Аравия). Экипаж приступил к взлету. На скорости 95 узлов он обнаружил, что неожиданно увеличилась мощность двигателя № 2. На скорости 120 узлов сработала сигнализация «критическая температура выходящих газов двигателя». Командир сделал попытку уменьшить обороты двигателя, но безрезультатно. Взлет был прерван. Однако большая скорость, короткий ВПП и несработавшие реверсы привели к выкатыванию самолета за пределы полосы. Основные стойки шасси подломались, двигатель № 2 отделился от

фюзеляжа, самолет загорелся. Никто из 85 человек, находивших на борту, не пострадал. В дальнейшем предприимчивые арабы использовали оставшийся фюзеляж самолета для организации бара на авиационной базе в King Khalid в Саудовской Аравии.

12 сентября

Самолет de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter 300 конголезской авиакомпании NTC Airways от TMK Air Computer выполнял полет из аэропорта Bukavu (Конго) в аэропорт Uvira (Конго) для перевозки 19 священнослужителей на церковный съезд. При заходе на посадку столкнулся с горой. Погибли все.

23 сентября

Самолет Antonov 2R, зарегистрированный в Македонии и принадлежащий македонской авиакомпании Volair, разбился при выполнении авиационных работ.

26 сентября

Самолет Airbus A300B4-220 авиакомпании Garuda Indonesia Airways, зарегистрированный в Индонезии, выполнял пассажирский рейс из аэропорта Jakarta (Индонезия) в аэропорт Medan-Polinia (Индонезия). Служба управления воздушным движением аэропорта Medan разрешила экипажу заход по инструментальной системе посадки ILS на ВПП 05. Самолет следовал с курсом 316 градусов по воздушной трассе Airway 585/W12 со снижением до 3000 футов. Заняв высоту 3000 футов, экипаж получил команду выполнить левый разворот на курс 240 градусов. Затем экипаж получил указание взять курс 215 градусов и занять высоту 2000 футов. Спустя две минуты диспетчер дал указание экипажу выполнить правый разворот, взять курс 046 градусов и доложить вход в зону курсового маяка системы посадки ILS ВПП 05. Через 10 секунд после доклада о выполнении разворота воздушное судно столкнулось с лесистым холмом высотой 900 метров над уровнем моря в 30 километрах от аэропорта Medan. Все 234 человека, находившиеся на борту, погибли.

Раздел велет **Викторий ШЕ. ИКОВНИКОВ**





Что парализует аэропорты

Полетовый день в аэропорту — это не только вылеты и посадки, но и множество других процессов, обеспечивающих бесперебойную работу авиационной системы.

Соевзвизм ПОГОВА

Аэропорты всеми силами стараются придерживаться расписания. Ведь задержка одного рейса тянет за собой цепочку других опозданий. И на восстановление графика уходит много часов. Согласованная работа многочисленных служб может быть свита и запутана многими ЧП. Казалось бы, незначительные, не всегда касающиеся напрямую аэропорта, события способны парализовать его работу, задержать и отменить рейсы, заставить сотни пассажиров маяться в терминалах. Или, что еще хуже, сидеть часами в самолете, стоящем на запасной рулежке. Давайте посмотрим, что мешало работе аэропортов в июле и августе этого года.



Heathrow — охота протеста

Близ аэропорта Heathrow, на территории спортивного комплекса Лондонского имперского колледжа, выстроился палаточный городок. Полторы тысячи защитников окружающей среды вывесили лозунги «Нет расширению аэропорта!» и «Взлетные полосы ведут к катастрофе». Они против открытия пятого терминала Heathrow в марте 2008 года.

Антиглобалисты соберут до трех тысяч манифестантов. Они уже придумали, как парализовать работу Heathrow: провоцировать драки в очередях и кафе аэропорта, распахивать муляжи бомб в помещениях аэропорта, атаковать кордон службы безопасности. Тем, кто поднимется на борт, рекомендуют приковать себя наружниками к ручкам кресел. Как вариант — на развалюхой машине, которую не жалко выбросить, проколоть шины, сломать двигатель и заблокировать дорогу к аэропорту. Это пока только планируемые, а не реальные действия. Но власти опасаются срыва работы аэропорта. Около двух тысяч полицейских дежурят около палаточного лагеря. Стражи порядка обещают арестовать каждого, кто попытается помешать работе Heathrow.

Мельбурн — научный сверток

На охраняемую территорию аэропорта Мельбурн пробрался человек с сомнительным свертком, избежав проверки металлоискателем и иными детекторами. Австралийская федеральная полиция эвакуировала весь терминал. Полицейские и кинологи с собаками вели поиски злостного кулика. Пассажиры, прошедшие на посадку, покорно сидели в самолетах, вылет всех бортов был приостановлен. Эвакуированным пришлось пройти повторную проверку.

Лос-Анджелес — поломка компьютерной системы

В аэропорту Лос-Анджелеса вышла из строя компьютерная система, исчезла вся информация о прибывающих пассажирах, включая сведения о потенциальных террористах.

Более 20 тысяч пассажиров в четырех терминалах и в 60 прибывших самолетах ожидали решения своей судьбы битых пять часов. Правда, находящимся на борту подвозили пищу и воду, а также откачивали из санузлов отходы жизнедеятельности. Семь рейсов были направлены в другие аэропорты. В терминале опустошили автоматы, продающие питье и еду. Встречающие ждали своих близких, не уезжали. Автомобильные стоянки аэропорта переполнились, на подъездных путях организовались пробки.

Внуково — инцидент

Около 20 рейсов были задержаны, 17 самолетов отправлены на запасные аэродромы. Это произошло после инцидента с Ту-134 из Тюмени. Самолет, совершив посадку, уклонился влево и развернулся на 180 градусов. У него подломилась стойка шасси, вытекло топливо. В результате аэропорт пришлось закрыть более чем на пять часов. Во Внукове ночевали около 800 человек. Залдержали рейсы в Санкт-Петербург, Курск, Самару.



Мурманск, Харьков, Уфу, Мирный, Ростов-на-Дону, Хапты-Мансийск, Пермь, Кемерово.

Милуоки – пожар

Милуоки (Milwaukee), базовый аэропорт Midwest Airlines, не самый гигантский в США. Обслуживает ежедневно около 230 рейсов. И пожар там случился небольшой, так себе пожарчик. Однако электричество вырубилось по всей структуре на два часа. Соответственно отложили рейсы, позакрывались магазинчики, багаж искали вручную, вентиляция тоже накрылась. Международные рейсы отменили, так как вся информация в компьютерах пропала. Хотя командно-диспетчерский пункт работал на собственном альтернативном источнике энергии.

Фьюмичино – поломка багажа

Римский международный аэропорт имени Леонардо да Винчи, или Фьюмичино (Fiumicino), завалился невостребованным багажом. Сумки не успевали получить или не могли найти – людям приходилось лететь дальше без багажа. За неделю в аэропорту скопился багаж более 10 тыс. пассажиров. В то же время вновь прибывшие по часу – полтора толпились у раздаточных транспортеров, ожидая прибытия своих чемоданов.

Причин беспорядков много: устаревшее оборудование, некачественный менеджмент, нехватка обслуживающего персонала и финансирования, отказ системы, контролирующей подачу и сортировку багажа.

Бен Гурион – радиопомехи

Дважды за неделю аэропорт им. Бен Гуриона в Тель-Авиве откладывал вылет самолетов из-за помех в радиозфере, блокирующих частоты диспетчерской службы. Пришлось также увеличить промежуток между приземлениями, чтобы избежать возможных столкновений самолетов. Нарушения радиосвязи продолжались несколько часов. В результате часть рейсов пришлось отложить, в терминале аэропорта собралось около 600 пассажиров. Только после того, как была найдена подпольная радиостанция, нормальная работа аэропорта возобновилась.

Схожие трудности возникали в аэропорту и ранее – в июне вещание пиратской палестинской радиостанции отменило и задержало несколько рейсов.

Многие считают, что Бен Гурион – самый проблемный аэропорт современности. То диспетчеры борта в вебе еле-еле разведут, то религиозный скандал из-за суботних рейсов... А 17 августа – новый сбой. Администра-

ция выделила недостаточное количество сотрудников для паспортного контроля. В результате из 50 пунктов паспортного контроля работали лишь семь. Аэропорт загрузили многотысячные очереди. Пассажиры прибывали за три часа до вылета и едва успевали пройти регистрацию. Люди были раздражены, спорились, даже начали драться.

Нижний Новгород – погодные условия

В ночь на 14 июля московский ураган вынудил 23 самолета совершить посадку на запасном аэродроме в Нижнем Новгороде. Не было возможности разместить всех пассажиров в здании аэровокзала. Терминал, рассчитанный на одновременный прием 2,5 тыс. пассажиров, работал на пределе возможностей. Поэтому люди ждали отправки в салоны самолетов. На бортах находились 2 224 пассажира.

Выстроилась очередь из воздушных судов. Но машин и рабочих не хватало. В нижегородском аэропорту только 3 пассажирских трапа, и они физически не успевали обслуживать прибывавшие борты.

Примерно то же самое произошло и в феврале 2005 года. Москва по погодным условиям не смогла принять 24 самолета. Более тысячи пассажиров оказались в Нижнем Новгороде и просидели всю ночь в аэропорту в кромешной темноте из-за аварии электрооборудования.



Как правило, ЧП всегда внесли. Не уклоняться, сагалмак не подстелить. Однако любима, пусть самалму небольшому аэропорту, стоит быть всегда готовым к неожиданному наплыву посетителей. Следует разработать систему мер, направленных, прежде всего, на сохранение здоровья и комфорта пассажиров. Среди задерживающихся по случаю отложенных рейсов могут быть пожилые, дети, больные. Необходима договоренность с соответствующими службами о подвозе дополнительного питания и питья, экстренного медицинского обслуживания.]



КОГДА ИДЕТ РЕМОНТ ВПП

Журнал Aviation Safety World

АЭРОПОРТЫ, КАК И ВОЗДУШНЫЕ СУДА, ТОЖЕ ПЕРИОДИЧЕСКИ ТРЕБУЮТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА (ТОИР). НО В ОТЛИЧИЕ ОТ САМОЛЕТОВ, КОТОРЫЕ ВРЕМЕННО СНИМАЮТСЯ С ЭКСПЛУАТАЦИИ, АЭРОПОРТЫ ДОЛЖНЫ НАДЕЖНО ФУНКЦИОНИРОВАТЬ ДАЖЕ В ПЕРИОД ТОИР.

Здания и сооружения аэропортов, взлетно-посадочные полосы (ВПП), рулежные дорожки (РД), перроны, системы самолетовождения и посадки требуют постоянного обслуживания. Дожди, снег, антиобледенительные жидкости вызывают эрозию и растрескивание бетона, а трение авиационных пневматиков раз за разом «съедают» разметку. Вода, попадая в трещины и замерзая там, приводит к растрескиванию покрытия, а отделившиеся кусочки бетона и асфальта засасываются воздухоборниками двигателей, выводя их из строя. Но огромной проблемой для аэропортов становятся периоды ремонта, продления или расширения ВПП и РД, когда трудоемкие, сложные работы, выполняются без нарушения графика воздушного движения. Для этого приходится идти на всевозможные ухищрения: проводить работы в ночное время, вести реконструкцию посекционно, шаг за шагом, укорачивать интервалы между аэропортовыми операциями. Приходится вводить запреты и ограничения на движение аэродромных средств обслуживания воздушных судов, специально обучать наземный персонал.

Еще одна проблема — координация заданий и работы всех служб аэропорта. Наземный и летный персонал нужно информировать о меняющейся ситуации в аэропорту посредством карт, диаграмм руления, инструкций, предупреждений NOTAM, обновления информации в автоматической аэродромной информационной системе ATIS. Из-

вестны случаи, когда пилоты, не обращая внимания на эти сообщения, сажали самолет на полосу, занятую строительной техникой, путали РД с ВПП, выезжали на механизмы и транспортные средства и т.д. Чтобы помочь пилотам и наземному персоналу, разрабатываются специальные меры защиты — временная разметка площади, инструкции сигнальными, установка барьеров и указателей, направляющих самолеты в обход ремонтируемых РД.

С точки зрения безопасности полетов очень важен перенос порога ВПП. Пилоты, привыкшие к привычному положению порогов, могут игнорировать указания временных индикаторов точного захода на посадку, даже если их предупреждают визуальные ориентиры, в том числе огни светосигнальной системы. Как показывает опыт, привычка к старому положению порогов у летчиков бывает настолько сильна, что даже официальная публикация изменений в процедурах инструментального захода на посадку со ссылками на указания курсового и глассадного радиомаяков и дальномеров не являются гарантией от посадки в прежних границах. В этих случаях безопаснее перевести электронное положение глассады с учетом нового порога ВПП. Однако эта работа довольно трудоемкая, так как при этом потребуются площадка для перемещения оборудования и перенастройка курсового радиомаяка.

Вот к чему может привести отклонение от этих несложных правил. 31 октября 2000 года самолет

Boeing 747-400 авиакомпании Singapore Airlines начал разбег по ВПП 05R международного аэропорта Чанг Кай-Шек на Тайване. На остров надвигались проливной дождь и сильный ветер от бушевавшего неподалеку тайфуна, что осложняло условия взлета. Немного раньше, в августе, Управление гражданской авиации Тайвана выпустило NOTAM, в котором сообщалось, что часть ВПП 05R закрыта для проведения ремонтных работ и откроется только 22 ноября. Экипаж вылетающего «боянга» был заранее уведомлен о частичном закрытии ВПП 05R и во время рулежки был уверен, что направляется на назначенную ВПП 05L. Но вместо того, чтобы проследовать к нужной ВПП 05L, экипаж повернул самолет на ВПП 05R и начал разбег. Самолет врезался в бетонное ограждение, свес оборудования аэропорта и влетел в яму. Четыре члена экипажа и 79 пассажиров погибли, еще четыре члена экипажа и 35 пассажиров получили травмы. Самолет был полностью разрушен и сгорел. По данным Управления гражданской авиации Тайвана, у порога ВПП 05R не было указателя, что она закрыта для взлета, поскольку в ночь происшествия часть ВПП использовалась для рулежек. Вдобавок надвигающийся тайфун не давал возможности поднять мобильные знаки закрытия полосы — их могло сорвать порывом ветра и ударить об рулящий самолет. На ВПП были предупреждающие знаки, но их нельзя было разглядеть из пилотской кабины.]

Перевод **Геннадий АРАТОВ**



Ан-140 для «Якутских авиалиний»

САМАРСКИЙ «Авиакор — Авиационный завод» СОБРАЛ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ Ан-140-100. СЕЙЧАС ПРОВЕРЯЮТ РАБОТУ СИСТЕМ И АГРЕГАТОВ.

Этот модифицированный пассажирский региональный самолет собран специально для «Якутских авиалиний». Новая машина сможет летать при самых низких температурах. Предполагается, что первый Ан-140-100 будет передан перевозчику этой осенью. А к концу года в Якутию отправятся еще один.

Крылья и фюзеляжи для этих самолетов изготавливает Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП). Это сложная и хлопотная работа — 70% от общей трудоемкости производства самолета. Первый фюзеляж в мае 2006 г. приехал в Самару на автомобиле. Целая история получилась: придумали специальные крепления, чтоб конструкция не расстрало на

одной из бед России — дороге, выбили оптимальный маршрут движения, задействовали компанию — спеца по доставке габаритных грузов. Второй фюзеляж в декабре 2006 г. путешествовал по железной дороге.

Максимальная взлетная масса нового регионального — 21,5 т, дальность полета — 2340 км, крейсерская скорость — 460 км/час, максимальное количество пассажиров — 52, среднечасовой расход топлива — 540 кг/час, среднекилометровый расход — 1,71 кг/км, двигатели — ЕИЗ-117ВМА-СБМ1. Каталожная цена 9,8 млн долларов.

Самарский и Харьковский авиационные заводы скооперировались в 2003 году, организовав совместное предприятие «Международный авиационный проект — 140» (МАП-140).

Собственно, оно и занимается производством и сбытом Ан-140.

Ан-140-100 можно считать перспективным турбовинтовым самолетом, способным заменить на региональных перевозках устаревшие Ан-24 и Як-40.

Сейчас на этот тип самолета есть стабильные заказы. Их производство оплачивает ОАО «Финансовая лизинговая компания». Председатель совета директоров ОАО «Авиакор — Авиационный завод» Сергей Лихарев предполагает, что предприятие может к 2009 году увеличить производство самолетов Ан-140-100 до 10 машин в год.

По подсчетам экспертов, российским авиаперевозчикам в ближайшее время понадобится не менее 100 самолетов этого типа.]

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



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

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

По вопросам подписки обращайтесь по адресу: Москва, 125933, ГСП-3, Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 1, к 171 тел. +7 (495) 155-67-27, факс +7 (495) 155-58-49, e-mail: avia-media@civilavia.ru, http://Lib.Avia-Media.Ru

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





Прочитали статью «Крылатая полуторка», опубликованную в прошлом номере «Гражданской авиации», и порадовались, что ваш журнал не забыл о шестидесятилетнем юбилее самолета Ан-2. В свою очередь, хотели бы вкратце рассказать, какие научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки проводились учеными и специалистами НПК «ПАНХ» (бывшего ВНИИ ПАНХ ГА) за период эксплуатации самолета. Все они были направлены на улучшение его летно-технических, технико-технологических и экономических показателей, что во многом способствовало многолетней службе этого замечательного самолета, расширило сферу его трудовой деятельности.

И сеятель, и пожарный...

Как известно, Генеральный конструктор О. К. Антонов создавал самолет Ан-2 лишь для перевозки грузов и пассажиров. Однако весьма скоро жизнь показала, что при незначительном переоборудовании его можно широко использовать на различных видах авиационно-химических работ в сельском хозяйстве. Мощная механизация крыльев позволяла эксплуатировать Ан-2 на необорудованных аэродромах, взлетать с небольших площадок, совершать полеты в горах, давала возможность для устойчивого планирования на больших углах атаки. Хорошая устойчивость и управляемость, значительный резерв мощности сделали Ан-2 гораздо более безопасным, чем все предыдущие модели сельскохозяйственных самолетов. Кроме того, цельнометаллический фюзеляж защищал экипаж от воздействия агрессивных химикатов; пилотская кабина была закрыта остекленным фонарем и отделена от грузовой кабины. Ее объем был достаточен для установки бака для химикатов общей емкостью 1200 л., а большая грузовая дверь позволяла поднимать на борт крупногабаритные грузы. Особенно это было важно, да и экономически выгодно при маневрировании парком самолетов Ан-2 в периоды аэроосева, уборки хлопка, борьбы с саранчой, грызунами. Всплывающая конструкция крыльев и хвостовое оперение металлической конструкции, обтянутое полотняной обшивкой, повышали весовую отдачу самолета и давали возможность для установки специального оборудования — опрыскивателей и опылителей. Кроме них устанавливались центральный разбрасыватель, устройство для отсечки распыляемой жидкости и др.

За период эксплуатации Ан-2 на сельскохозяйственных работах специалистами нашего института на основе научных разработок и экспериментальных исследований было создано много разнообразных типов технического оборудования. Все они предназначены для лучшего распределения химикатов по обрабатываемой поверхности.

Большой объем научных и экспериментальных исследований провел НПК «ПАНХ» совместно с ОКБ

им. О.К. Антонова по разработке и совершенствованию опрыскивающей сельхозаппаратуры Ан-2. Это, в частности, распылительные форсунки, насосные агрегаты, поиск оптимального размещения распылителей на штатном опрыскивателе, а также размещения самой штанги относительно конструкции самолета. Были разработаны вращающиеся распылители и т. д.

Для Ан-2 созданы также приспособления для раздельной подачи в насос воды и высокотоксичного химиката, чтобы его вредные пары не проникали внутрь грузовой и пассажирской кабины самолета. Были разработаны различные специальные устройства отсечки жидкости, опрыскиватели для крупнокапельного опрыскивания и внесения жидких удобрений, для ультрамалообъемного опрыскивания и внесения жидких химических активных веществ, биологических средств.

С полным на то основанием можно говорить, что авиационная сельскохозяйственная аппаратура самолета Ан-2 по своему техническому уровню не уступает лучшим мировым образцам. Например, ширина рабочего захвата, а следовательно, и производительность полетов у Ан-2 в полтора-два раза выше чем у зарубежных аналогов. Такая же картина и по другим агротехническим характеристикам, причем по некоторым из них и сегодня ведутся поисковые научно-исследовательские и экспериментальные работы.

В 1975 году после утверждения технических требований на доработку штатного опрыскивателя О.К. Антонов поблагодарил институт за большую работу, подчеркнул ее перспективность. Антонов вообще высоко оценивал результаты научных и экспериментальных исследований института и отмечал, что они показали реальную возможность для достижения качественно нового уровня агротехнических и экономических показателей за счет рационального использования аэродинамики самолета. Этот путь оказался наиболее перспективным и позволил сосредоточить усилия именно на данной проблеме, поскольку ее нерешенность сдерживала конструкторские разработки. Институтом был проведен большой объем исследований в этой обла-



сти, созданы и отработаны методики проведения экспериментов.

Напомним еще и о модификации Ан-2 для тушения пожаров — самолете Ан-2П, разработанной на базе гидросамолета Ан-2В на поплавковом шасси. Два поплавка емкостью 1260 л заполняются водой в течении 5-7 секунд во время пролета самолета по водной поверхности. Самолеты Ан-2П весьма эффективны и перспективны для тушения пожаров.

Сегодня 46% самолетов Ан-2 эксплуатируются свыше 20 лет, а около 1% — свыше 40 лет. Результаты летно-тех-

нических, технологических и экономических характеристик Ан-2 могут стать базовым началом для других типов сельскохозяйственных самолетов, разработанных с учетом современных достижений науки и техники.

Владимир КОЗЛОВСКИЙ,

генеральный директор НПК «ПАНХ»;

Олег ХУДОЛЕНКО,

заместитель генерального директора;

Владимир ДЕРЕВЯНКО,

старший научный сотрудник,

г. Краснодар

Никто не виноват, все по закону?

Уважаемая редакция! Пишет вам недавний выпускник Сасовского летного училища гражданской авиации. Несколько месяцев назад стал выписывать ваш журнал, хотя отдельные номера читал еще будучи курсантом. Хочу поделиться случившейся со мной «кюрьезной» историей, сломавшей, правда, многие мои планы и мечты. Речь идет о проблеме давшей и непростой: призыве выпускников летных училищ на службу в вооруженные силы, жертвой которой я и стал. Выпуск у нас состоялся 24 ноября 2006 года, а через три недели меня забрали в армию. К этому времени я уже смог сдать экзамены по общему английскому языку и фразеологии радиобмена в авиакомпании «Аэрофлот». Реальной становилась перспектива работы вторым пилотом самолета Ту-154М в самой престижной российской авиакомпании, но...

На одной из станций столичной подземки меня вдруг останавливает, якобы для проверки документов, народ милиции, потом я попадаю в руки сотрудников военкомата, и вот я в армии. Уже 8 месяцев служу в Кировской дивизии внутренних войск рядовым. Мне повезло — у меня высшее образование (МАИ), чем и объясняется обучение в Сасовском летном училище по сокращенной программе, соответственно и срок службы в армии — всего 12 месяцев. Казалось бы, не много, но не для едва оставшегося пилота, на образование которого государство потратило огромные средства. Я не карьерист, специально от армии «не косил», просто считаю, что неразумно так сорить деньгами.

Журнал ваш уже в нескольких номерах поднимал важную тему о кадровом голоде в отрасли. В гражданской авиации катастрофически не хватает специалистов, мало молодежи, недаром проблема обсуждалась даже на экспертном совете Совета Федерации. Но почему же вопрос о призыве в армию молодых гражданских летчиков и авиатехников до сих пор не обсуждается? Почему они, если хотят не растерять по-

лученные знания и работать по полученной специальности, должны сами «отмазывать» себя от армейской службы. Летная работа требует отменного здоровья, глубочайших знаний, их непрерывного пополнения, и срочная служба (скажем, как моя, в комендантской роте) никак не способствует ни укреплению здоровья, ни пополнению знаний.

Уже не говорю о том, что через год полученное мной пилотское свидетельство подлежит продлению, что сделать это далеко не просто и что не у каждого молодого специалиста есть на это финансовые возможности. Невольно представляю себе какого-нибудь парня — выпускника среднего летного училища, ушедшего после его окончания в армию на два года. В итоге — потеря летного свидетельства, поскольку нет влета часов, а следовательно, и потраченные впустую государственные деньги, не говоря уже о полном крахе мечты парня о небе. И никто не виноват, все по закону...

В ноябре я уйду в запас, надеюсь продлить свое летное свидетельство, найти работу в какой-нибудь авиакомпании. Знаю, что будет трудно сделать это, во второй раз придется идти одной и той же дорогой, но добьюсь своей цели обязательно.

И вот еще о чем хотелось бы сказать. Может в вашем журнале стоит публиковать сведения о вакантных местах в авиакомпаниях, которые заинтересованы в притоке молодых специалистов? Подобная информация облегчила бы им подбор квалифицированных кадров, а нам, выпускникам отраслевых учебных заведений, — поиск работы. Что же касается содержания журнала, то большой интерес у меня лично вызывают статьи о деятельности авиакомпаний — как отечественных, так и зарубежных. Например, с огромным интересом прочел в майском номере материал об авиакомпании «Таймырь». А что, может, стоит окунуться в романтику Севера взять да и уехать на работу в Заполярье?]

Ваш читатель, рядовой Михаил АРСЕНОВ



Взрывная декомпрессия, или кувырок из поднебесья

Георгий АРАЛОВ

28 АПРЕЛЯ 1988 г. BOEING 737-200 ГАВАЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ ALONA AIRLINES ВЫПОЛНЯЛ ОЧЕРЕДНОЙ ПОЛЕТ МЕЖДУ ХИЛО И ГОНОЛУЛУ. НА ВЫСОТЕ 7200 МЕТРОВ В ПОТОЛКЕ САЛОНА ПЕРВОГО КЛАССА, ПРЯМО НАД ПЕРЕБОРКОЙ ПЕРЕДНЕГО ВЕСТИБУЛЯ, ПОЯВИЛАСЬ ТРЕЩИНА. ДАВЛЕНИЕМ ИЗНУТРИ ФЮЗЕЛЯЖ ВСПОРОЛО, КАК КОНСЕРВНУЮ БАНКУ, И ЕГО ПЯТИМЕТРОВУЮ ВЕРХнюю ПАНЕЛЬ УНЕСЛО ВМЕСТЕ С ПРОВОДКОЙ, ТЕПЛОИЗОЛЯЦИЕЙ И БАГАЖНЫМИ ПОЛКАМИ. СТУАРДЕССА КЛАРАБЕЛ ЛЕНСИНГ КАК РАЗ В ЭТО ВРЕМЯ РАЗНОСИЛА НАПИТКИ В ПЕРЕДНЕМ САЛОНЕ. МОЩНЫМ ПОТОКОМ ВОЗДУХА ЕЕ ВЫБРОСИЛО ИЗ САМОЛЕТА. ОНА СТАЛА ЕДИНСТВЕННОЙ ЖЕРТВОЙ ЭТОГО ПРОИСШЕСТВИЯ. НАДЕВ КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ, ЭКИПАЖ ПЕРЕДАЛ В ЭФИР СИГНАЛ БЕДСТВИЯ И НАЧАЛ ЭКСТРЕННОЕ СПУСКАНИЕ. С ТРУДОМ ЕМУ УДАЛОСЬ ВЫРОВНЯТЬ МАШИНУ И РАЗВЕРНУТЬ ЕЕ НА ПРИБЛИЖАЮЩЕГО АЭРОПОРТА КАХУЛУ НА ОСТРОВЕ МАУИ. ОДНАКО НА ГЛИССАДЕ ЗАГЛОХ ЛЕВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ. ПРИЛАГАЯ НЕИЗМЕРНЫЕ УСИЛИЯ, ЭКИПАЖ ВСЕ-ТАКИ ПОСАДИЛ МАШИНУ НА ПОЛОСЕ, ГДЕ ЕЕ УЖЕ ПОДЖИДАЛИ АВАРИЙНЫЕ МАШИНЫ И КАРЕТЫ СКОРОЙ ПОМОЩИ...

Внезапная разгерметизация или декомпрессия фюзеляжа авиалайнера в полете на высоте 10 тысяч метров не сулит ничего хорошего. В считанные секунды давление падает до атмосферного, наступает удушье, температура в кабине снижается до минус пятидесяти, капли влаги превращаются в густой туман, в кабине ничего не видно, багажные сумки и незакрепленные предметы со свистом устремляются к пробоине, воздушный поток превращает их в опасные «снаряды», а кабину — в крошечный ад.

С декомпрессиями связано три вида осложнений. Во-первых, ударный эффект, при котором пассажир может быть травмирован движением воздушной струи, вырывающейся из салона. Во-вторых, падение давления вызывает расширение воздуха в теле человека. В-третьих, гипоксия, то есть удушье.

При достаточно большой пробоине в стенке салона находящийся поблизости человек может быть

травмирован или даже выброшен за борт. В одном из экспериментов в кресло рядом с иллюминатором в самолете Ил-18 сажали манекен весом 70 кг, создавали перепад давлений 0,6 кг/кв. см (как в реальном полете) и гарпунно разбивали иллюминатор, после чего манекен вылетал в окно на расстояние 10 метров и зарывался головой в песок. Вот такая чудовищная сила заложена в избыточном давлении в герметичной кабине самолета.

Очень неприятное и опасное явление при разгерметизации — расширение газа внутри тела. Каждый знаком с образованием пузырей в бутылке с содовой водой при ее откупоривании. Там углекислый газ растворен под давлением. Когда пробка снимается, давление внутри бутылки уменьшается, растворенный газ превращается в пузыри и выходит наружу. В повседневной жизни человека азот и кислород адсорбируются кровью и тканями. Если

давление внезапно уменьшится, в различных частях нашего тела могут образоваться газовые пузыри. Если они образуются в полостях, откуда нет выхода, в таких как живот, пазухи носа, гнездо зуба, внутреннее ухо, то могут причинять значительную боль. Газовые пузыри могут также образовываться внутри тканей, вокруг соединений и суставов, вызывая болевые ощущения, называемые высотными болями в конечностях и суставах. Во время быстрой декомпрессии воздух внутри легких расширяется и с силой выходит через рот и нос. Люди могут пережить внезапную декомпрессию при отсутствии отрицательного последствия до тех пор, пока трахея будет открыта. В спокойном состоянии легкое может без труда выдержать внезапное удвоение своего объема. Но если легкие расширяются слишком быстро, может произойти разрыв их оболочек, что позволит воздушным пузырькам проникнуть в кровь че-



рез поврежденные стенки кровеносных сосудов.

Падение давления в салоне и пилотской кабине может сопровождаться гипоксией (кислородным голоданием). Чем она опасна и каковы ее признаки? Гипоксия — одна из главных опасностей разгерметизации кабины. У этой гидры много ядовитых голов: потемнение рассудка, путаница в мыслях, тряска рук, замедленность в оценке ситуации и принятии решений, головокружение и в предельном случае — потеря сознания. Отмечаются и такие симптомы, как учащенное дыхание, головная боль, усталость, потливость, потеря координации движений, ухудшение зрения. Нехватка кислорода в крови проявляется и внешне — в виде посинения губ и пальцев под ногтями. Иногда гипоксия сопровождается покалыванием, тошнотой и ощущением холода.

На больших высотах тяжесть этих симптомов возрастает. Если в самолете происходит взрывная декомпрессия на высоте 9000 метров, то сознание сохранится в течение одной минуты. На высоте 12000 метров оно сохранится лишь в течение восемнадцати секунд.

Однако не все так страшно, и декомпрессию можно пережить без тяжелых последствий, если ее вовремя распознать и срочно принять необходимые меры. Австралийское бюро по безопасности на транспорте ATSB затратило 30 лет на изучение подобных происшествий. Оно попыталось установить, как часто и почему они происходят и каковы их последствия. Было проанализировано 95 тяжелых авиационных происшествий, 8302 аварии и 151 941 инцидент, которые произошли в Австралии с 1975 по 2006 г. Из этого огромного числа 517 было связано с нарушением герметичности кабины. Причем, почти три четверти случаев разгер-

метизации оказались вызваны механическими повреждениями.

Экипаж может проконтролировать систему наддува, обеспечивающую нормальное давление в самолете, через клапаны отбора и выхода воздуха. Но это — в крайнем случае, а в обычных условиях современные системы вентиляции работают автоматически, получая информацию от кабинных датчиков и компьютеров. Начиная с определенной высоты, обычно с 2500 метров, в салоне и пилотской кабине поддерживается постоянный перепад давлений. Для низколетающих самолетов он меньше, для высотных — больше. Например, для легкого Beech King Air 90 он составляет 0,33 кг/кв. см, а для высотного Concorde — 0,75 кг/кв. см. В случае критического изменения давления в пилотской кабине загорается световая сигнализация и включается сигнал звуковой тревоги.

Из всех 517 событий, проанализированных ATSB, была зафиксирована только одна гибель воздушного судна из-за разгерметизации в полете. Это случилось 4 сентября 2000 г. с самолетом деловой авиации Beech Super King Air 200, когда он совершал чартерный рейс из Перта в Леонору. На борту находились один пилот и семь пассажиров. После взлета диспетчер УВД назначил эшелон FL 250, то есть примерно 7625 метров. Когда через 20 минут он взглянул на экран радиолокатора, то с удивлением обнаружил, что самолет забрался гораздо выше. На запрос пилоту, в чем дело, тот невнятным голосом спросил подождать. Микрофон в пилотской кабине остался включенным, и диспетчер на протяжении последующих восьми минут слышал шум двигателей, шорохи в кабине, невнятное бормотание и кое-то прерывистое дыхание. В окончательном отчете ATSB по

расследованию катастрофы сказано, что эти звуки были симптомами гипоксии пилота, снизившей его умственные и психологические качества, а потом и физические способности. Пилот, испытывающий удушье, мог еще нажать кнопку микрофона, но уже не был в состоянии вести сиюминутную речь. Спустя 1 час и 25 минут после взлета из Перта самолет пролетел над аэропортом назначения Леонора на высоте 10370 метров, что говорит о правильной работе автопилота, выдержавшего заданный курс и угол тангажа. Пилот, пролетавший мимо этого самолета, обратил внимание, что на его борту не было света и каких-либо признаков жизни. По заключению ATSB, самолет во время взлета, набора высоты и крейсерского полета по неизвестным причинам был разгерметизирован, в результате чего давление в кабине достигло недопустимо низкого уровня, пилот и пассажиры потеряли сознание. Вскоре после пролета Леоноры самолет стал терять высоту и столкнуться с землей близ Беркстауна, на северном побережье Каннисленда (Австралия). По заключению ATSB, катастрофы могло бы не произойти, будь самолет оснащен визуальной или звуковой системой сигнализации о превышении опасной высоты в кабине 3050 метров.

Несмотря на то, что разгерметизация кабины самолета — явление редкое, и даже если она происходит, вероятность фатального исхода невысока, это не повод для благодушия. Полет на огромной высоте должен исключать даже малейший риск разгерметизации. Взрывная декомпрессия — всегда явление случайное, неожиданное, тем чудовищнее могут быть ее последствия. И пилоты всегда должны быть готовы к встрече с этой незваной гостьей.]

По материалам зарубежной печати



Тайна Н209

Разгадку знает только океан

Александр КАРСЬ

Августовским вечером 1937 года со Щелковского аэродрома взлетел тяжелый четырехмоторный самолет. Это был дальний бомбардировщик ДБ-А конструкции военного инженера В. Болховитина, но регистрационное обозначение СССР-Н209 указывало на его принадлежность к полярной авиации. Командиром корабля был Сигизмунд Леваневский, вторым пилотом в его экипаже летел Николай Кастанев, штурманом — Виктор Левченко, первым бортмехаником — Григорий Позежимов, вторым — Николай Годовиков, бортрадистом — Николай Галковский. Перелет, который должен был стать очередной демонстрацией мощи советской авиации, обернулся трагедией...

Писалось о нем неоднократно и практически одно и то же. Ведь за 70 лет, прошедших с того времени, не появилось никаких новых фактов, проливающих свет на загадочное исчезновение самолета. Да и на основании известных довольно сложно представить истинную картину происшедшего. Несомненно одно: перелет готовился в спешке и именно это предопределяло его трагический исход.

Все началось 19 января 1935 года, когда слушатель командного факультета академии ВВС им. Жуковского, член ВЦИК СССР и Герой Советского Союза С. Леваневский обратился в редакцию газеты «Правда» с письмом, в котором предложил совершить в том же, 1935 году беспосадочный перелет Москва — Северный полюс — Сан-Франциско. Для его выполнения он предложил самолет конструкции А. Туполева РД, на котором в сентябре 1934 года летчик-испытатель М. Громов установил мировой рекорд дальности по замкнутому маршруту.

Несмотря на отрицательное заключение начальника Главного управления Северного Морского Пути академика О. Шмидта, было принято положительное решение, закрепленное постановлениями Политбюро ЦК ВКП (б) и Совета Труда

и Обороны. Был утвержден и экипаж, вторым пилотом которого стал слушатель инженерного факультета академии ВВС Георгий Байдуков, а штурманом — штурман Черноморского флота Виктор Левченко. В ЦАГИ и в штабе перелетов эти постановления вызвали настоящий переполох. Для перелета через Арктику, кроме выполнения конструктивных доработок, машину следовало не только оснастить специальным оборудованием, приборами, но и обучить экипаж. Ведь за исключением Байдукова, на РД никто из его членов не летал.

...Ранним утром, 3 августа 1935 года, начался первый в мире трансполярный перелет. Самолет взлетел со специально для него построенной на Щелковском аэродроме стартовой горки и взял курс на Север. Погода была хорошей, но через 10 часов, когда летели уже над Баренцевым морем, Леваневский, невзирая на доводы и протест Байдукова, решил возвращаться, считая, что запаса оставшегося масла не хватит.

В Москве Леваневский заявил Сталину, что лететь через Арктику на одномоторной машине нельзя вообще, а на РД в частности. В ответ на это Сталин отправил Леваневского с экипажем в Америку присмотреть и приобрести самолет, на котором можно было бы все-таки перелететь

полюс. В Лос-Анджелесе Леваневский приобрел довольно посредственный разведчик Vult V-1AS, тоже, кстати, одномоторный, на котором и вернулся в Москву. В это время завершались испытания дальнего бомбардировщика ДБ-А. Взятый в качестве его основы ТБ-3 подвергся глубокой модернизации. Самолет стал среднепланом, с гладкой обшивкой. Его скорость составляла 280 км/ч, потолок — 6000 м, грузоподъемность — 12 т, дальность полета — 7 000 км. Испытания завершились полетом 14 мая 1937 года по маршруту Москва — Мельбурн — Москва с экипажем в составе: Г. Байдуков, Н. Кастанев, Л. Кербер и Н. Годовиков. Были установлены два мировых рекорда скорости, а уже 25 мая на совещании в Кремле зашел разговор о перелете на этой машине в Америку. На возражение Байдукова, что самолет еще очень «сырой» и вообще для подобных целей не предназначен, Сталин в резкой форме приказал ему показать ДБ-А Леваневскому и познакомиться того с конструктором.

На следующий день Леваневский приехал в Филях, где Кастанев очень эффектно продемонстрировал ему тяжелую машину в воздухе, приведя того в состояние бурного восторга. Но его эмоции, наряду с Байдуковым, совершенно не разделял



Экипаж С. Леваневского (третий слева) перед полетом

и конструктор, подвергшийся за категорические возражения «разносу» от наркома авиапромышленности М. Кагановича. Байдуков знал, что самолет нуждается в серьезных доработках. Помимо тяжелого управления, он был очень неустойчив в полете, вдруг произвольно задирает нос и шед в набор. Потеряв же скорость, сваливался, разгонялся и вернуть его в горизонт было далеко не просто. Не внушала уверенности и работа двигателей. Когда они перегревались, начинали отказывать свечи. Очень сложным было электрооборудование, в котором хорошо разбирались лишь два человека — начальник бригады электрооборудования Борис Черток (ныне — академик) и сотрудник института связи ВВС Леонид Кербер. В общем, и самолет, и силовая установка нуждались в кропотливой, длительной доводке. А времени было отпущено мало.

Помимо матчасти, не меньше нареканий вызвала и подготовка экипажа. Самолет и его системы знали лишь два человека — второй шлот Кастанаяв и второй бортмеханик Годовников. Побегимов, назначенный первым бортмехаником,

был опытным поларным технарем, но до этого моторы AM-34 не эксплуатировал. А Галковский, за несколько дней до старта заменивший Кербера, чисто физически не успевал изучить сложнейшую электросистему. Удивительно, но экипаж абсолютно не владел навыками «слепого» полета. А самое вопиющее нарушение летных законов заключалось в том, что командир корабля не был допущен к выполнению полетов на этом типе. И, по воспоминаниям очевидцев, совершенно не стремился вылететь самостоятельно. Во всех немногочисленных тренировочных полетах взлет и посадку осуществлял Кастанаяв. И в этот свой последний полет Леваневский тоже отправился в кресле второго пилота.

Но вернемся к моменту старта, который был тяжелым. Провожавшим казалось, что самолету не хватит топлива. В самом ее конце, после долгого разбега Кастанаяв подвёл перегруженную машину в воздух и взял курс на Архангельск. А за четвертым (крайним правым) мотором потонула (видимый на фотоснимках и в кадрах кинохроники) длинный масляный шлейф.

Но тревоги это ни у кого не вызвало. Да и согласно передаваемым с борта самолета радиogramмам, все шло по плану. Однако вскоре мощная кучевая облачность внесла свои коррективы. Еще через четыре часа, на пути к о. Рудольфа, высокая облачность вынудила пойти вверх. А это, помимо увеличения расхода топлива, привело к уменьшению путевой скорости из-за сильного встречного ветра. Принятая в 05:45 радиogramма гласила: «Высота 6000 м. Температура минус 27, от холода лопаются целлулоид». В 08:30 Галковский запросил зову радиомаяка на север и через несколько минут прислал подтверждение: «Идем по маяку. Все в порядке. Самоустраивает экипажа хорошее».

В 13 ч. 40 мин. самолет достиг Северного полюса и направился к Фэрбенку. Галковский радировал: «Проходим полюс. Все время мощная облачность. Стекла кабины покрыты изморозью. Сообщите погоду в США. Все в порядке». А в 14 ч. 32 мин. радиостанцией в Тикси было получено тревожное сообщение: «Отказал крайний правый мотор. Идем на трех моторах. Очень тяжело». Но по некоторым сведениям перед этой, двенадцатой по счету, радиogramмой, была получена еще и микрофонная (голосовая): «Отказал крайний правый мотор. Снижаемся. Входим в облачность. Обледеневаем». Наличие этой радиogramмы якобы подтверждал и М. Громов. Именно после нее радиопеленгаторы прекратили получать сигналы с самолета, который в это время находился в 120–200 км за полюсом. А по воспоминаниям Г. Байдукова, после прохода полюса было получено странное сообщение: «Невозможно работать в передней кабине. Переходим назад. Ляченко, Галковский». Были эти сообщения или нет — сейчас уже установить невозможно, поскольку архив штаба перелетов был утрачен в 1941 году при эвакуации



Наркомата авиапромышленности в Куйбышев. Но участник тех событий Б. Черток вспоминает только об одной (девятнадцатой) радиোগрамме, после которой Болховитинов согласился на снижение до двух тысяч, поскольку высота 4600 м была предельной для полета на трех моторах. А на двух тысячах полет был возможен даже на двух двигателях. Принял эту радиогограмму Галковский или нет — неизвестно, поскольку связь с экипажем прервалась. В дальнейшем принимались отрывочные сообщения, которые никакой ясности не внесли.

Самолет, как известно, на Аляску не прилетел. На связь тоже не выходил. Советские и американские радисты круглосуточно прослушивали эфир, нередко принимая бессвязные обрывки каких-то радиোগрам. Трагедия была очевидной и первыми на нее отреагировали американцы. Уже 14-го августа на поиски H209 из Фэрбенкса стартовали три самолета. Все они возвратились ни с чем.

В тот же день на севере Канады на арендованном советским подпредставителем небольшим самолете Р. Рэндалл совершил полет в районе устья реки Маккензи. Местные жители рассказывали, что 13 августа слышали звук моторов летевшего за облаками самолета. Он доносился со стороны моря и затих в глубине суши. Возвратившись через несколько дней, Рэндалл пролетел вглубь материка, но ничего не обнаружил. Сразу же после этого Д. Кроссов, пользуясь его сведениями, совершил полет над горным массивом. Также вступило 23 августа к поискам подключился известный полярный исследователь Х. Уилкинс. Он прекрасно знал, что продолжительный полет с асимметричной тягой в условиях обледенения невозможен и считал, что H209 следует искать в океане. Почти за семь месяцев, в условиях полярной ночи, он с экипажем летающей лодки Consolidated, пилотируемой полярным лет-

чиком Кэнноном, налетал 10000 миль. Безрезультатно.

А что же наша страна? Заслуженный штурман СССР В. Акуратов назвал поиски самолета Леваневского «историей о катастрофически потерянном времени». АНТ-6 «АвиаАрктика» И. Мазурука, штурманом экипажа которого он был, находился ближе всех к терпящему бедствие самолету Леваневского, поскольку был оставлен на о. Рудольфа для «охраны дрейфа научной станции «Северный полюс-1». Члены его экипажа задолго являлись спортивными комиссарами по контролю за пролетом экипажей Чалова, Громова и Леваневского. Получив тревожное сообщение от последнего, они тут же отправили руководству Главсевморпути радиогограмму о готовности немедленно вылететь на поиски экипажа самолета H209. Но ответ начальника Управления полярной авиации М. Шевелева гласил: «Вылет запрещается. Ваша задача — обеспечение дрейфа папанинцев».

Отряд Шевелева прибыл на о. Рудольфа 13 сентября — спустя месяц после исчезновения H209. Все это время поиски велись лишь американцами, Задновым, Гранцанским и лезкими самолетами с ледокола «Красно». А Водопьянов смог пролететь по маршруту Леваневского в район его предполагаемой аварии лишь 7 октября. Но полярная ночь и сложные метеоусловия сделали этот полет безрезультатным. Другая группа самолетов АНТ-6 для ведения поисков в ночных условиях была оборудована прожекторами. Возглавил ее Б. Чухачевский, а командирами кораблей помимо него были М. Бабушкин, Я. Мошковской и Ф. Фарих. Группу Чухачевского повостовно преследовали неудачи. Сам он разбил свой самолет, а на о. Гукера потерял аварию Бабушкин, получив перелом обеих ног. И лишь весной следующего, 1938, года Мошковской смог совершить полет на Север вдоль ну-

левого меридиана, но ничего не нашел.

Помимо тяжелых самолетов, на Земле Франца-Иосифа находились два биплана П-5. На них Б. Винокой и И. Котов совершили два полета на Север абсолютно бесполезных с поисковой точки зрения. Вскоре Москва поняла бесперспективность дальнейших поисков и отозвала самолеты. На обратном пути, под Архангельском самолет Я. Мошковского потерпел катастрофу, в которой погибли командир авиаотряда М. Бабушкин, бортинженер И. Житовский, механик К. Гурский и врач Е. Россельс. Таким образом, группа Чухачевского, совершив лишь три полета, потеряла три машины из четырех. К этим потерям следует добавить раздавленные льдами у побережья Аляски самолеты Заднова и Котюкова. Таковы были результаты поисков, официально прекращенных 13 августа 1938 года.

Впрочем, продолжаются они и сегодня, в том числе и американцами, которые серьезно разрабатывают «алюминиевую» версию. У нас же предпринимались экспедиции в район озера Себья-Кюль для проверки «якутской» версии, но все пока безрезультатно. Хотя отсутствие результатов все-таки свидетельствует в пользу третьей версии о гибели экипажа H209 в дрейфующих льдах. Спорниками ее являлись Х. Уилкинс, М. Громов и В. Акуратов. Косвенное, но весьма существенное подтверждение тому привел инженер Н. Якубович. Его расчеты показали, что при повышенном расходе масла, которое на четвертом двигателе гнало через кольца цилиндры «в выхлоп», его записа должно было хватить часов на двадцать полета.

...Антуан де Сент-Экзюпери как-то заметил, что летчики не умирают, а просто улетают от нас. Так и 70 лет назад экипаж H209 ушел в полет, который продолжается и ныне.]



Здесь знают толк в комфорте

Геннадий АРУТОВ

В последние годы Международный аэропорт Шереметьево буквально захлестнула волна реконструкций и обновлений. Последним достижением стало торжественное открытие в августе 2007 года нового комфортного бизнес-зала в Терминале 1. Собственно, VIP-зал был здесь и раньше, он и открыт-то был не так давно — в сентябре 2005 года, но за два года безнадежно устарел, стал тесен и неуютен. Вырос пассажиропоток, да и сами пассажиры стали более требовательными. Появился привилегированный VIP-пассажир: важный чиновник, банкир, нефтяной магнат, бизнесмен, познавший прелести европейского сервиса. Он приезжает в аэропорт, расслабляется в баре в ожидании рейса, пробует изысканные блюда, решает какие-то свои дела, проходит упрощенный контроль и за считанные минуты до посадки рассаживается в кресле бизнес-класса. Удержать такого клиента — наипервейшая задача аэропорта и авиакомпании.



На церемонии открытия первый заместитель генерального директора международного аэропорта Шереметьево Евгений БАХТЕЕВ отметил, что основная задача Шереметьево — повышение качества обслуживания пассажиров. В новом зале будут обслуживаться пассажиры двух авиакомпаний: ГТК «Россия» и «Самара». В среднем на каждый рейс

«Россия» проходит 30 пассажиров бизнес-класса.

Но все-таки чем же сразит VIP-клиента? Вот она, «изюминка»

нового VIP-зала, — специальная курительная комната! Предоставленные компанией «Бритиш Америкэн Тобакко Россия» специальные столы — курительные станции — оборудованы фильтрами, сами очищают воздух. Журналистам была предоставлена возможность осмотреть это чудо, напоминающее кастрюлю-сковородку. Им даже позволили покурить, чтобы убедиться, что дым исчезает в дебрях американской «кастрюли». Надо

сказать, что в Терминале 1 есть еще три бизнес-зала, в которых обслуживаются пассажиры других авиакомпаний, так что пассажиры не ущемлены. Есть отдельный зал и для деловой авиации. Политика аэропорта направлена на то, чтобы предоставить всем авиакомпаниям возможность открывать свои залы.

По мнению Дмитрия КАЛИНИНА, заместителя генерального директора международного аэропорта Шереметьево по экономике и финансам, сделанные затраты окупятся как для авиакомпаний, так и для аэропорта. Сегодняшний вид бизнес-зала нельзя считать окончательным, замороженным на годы. В ближайшее время, даже возможно в 2008 г., судьба всего терминала претерпит из-

У так, новый комфортный VIP-зал площадью 100 кв. м расположился на месте старого на первом этаже Терминала 1. Расширилась площадь, увеличился спектр услуг, предоставляемых бизнес-клиентам. В зале повышенной комфортности находятся плазменный телевизор с десятком спутниковых каналов, видео, свежая пресса, Интернет, компьютер со сканером и принтером, факсимильной связью. Предлагаются также легкие закуски, еда и бар с напитками. В аэропорту работают три провайдера беспроводного Интернета Wi-Fi, прорабатывается создание сетевого Wi-Max (Wi-Fi на более высоком уровне), созданы условия для нормальной работы делового человека, как у себя в офисе.



менения. Постоянное обновление обходится аэропорту примерно в 20 млн долларов ежегодно.]

ПОДПИСКА 2008

Издательский дом «Гражданская авиация» предлагает оформить редакционную подписку на 2008 год.

Для физических лиц:

Заполните бланк заказа, извещение и квитанцию об оплате.
Оплатите подписку в любом отделении Сбербанка России.
Отправьте в редакцию бланк заказа и квитанцию об оплате (по почте, факсу, электронной почте).

Для юридических лиц:

Заполните бланк заказа. Отправьте в редакцию бланк заказа (по почте, факсу, электронной почте). Счет выставляется после получения редакцией заполненного бланка заказа. Доставка журнала осуществляется почтой ФГУП «Почта России».

НАШ ЖУРНАЛ

– НАДЕЖНЫЙ ИСТОЧНИК ОБЪЕКТИВНОЙ ДЕЛОВОЙ ИНФОРМАЦИИ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ, ГОСУДАРСТВ БЛИЖНЕГО И ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ

Извещение	ООО «Издательский дом «Гражданская авиация» <i>получатель платежа</i>		
	Расчетный счет 40702810300000005258 в АКБ «Русславбанк» (АО), г. Москва <i>наименование банка</i>		
Кассир	К/с 30101810800000000685		КПП 771401001
	ИНН 7714669760		БИК 044552685
	Индекс:	Адрес:	
	Ф.И.О.		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров		
	Подпись платежителя		
Квитанция	ООО «Издательский дом «Гражданская авиация» <i>получатель платежа</i>		
	Расчетный счет 40702810300000005258 в АКБ «Русславбанк» (АО), г. Москва <i>наименование банка</i>		
Кассир	К/с 30101810800000000685		КПП 771401001
	ИНН 7714669760		БИК 044552685
	Индекс:	Адрес:	
	Ф.И.О.		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров		
	Подпись платежителя		

БЛАНК ЗАКАЗА

Подписка для физических лиц

(без учета стоимости доставки)

- На полгода (6 номеров) – 600 руб.
- На год (12 номеров) – 1200 руб.

Ф.И.О. _____

Индекс _____

Область (край) _____

Город (село) _____

Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Квартира _____

Телефон _____

E-mail _____

Подпись _____ Дата _____

Подписка для юридических лиц

(без учета стоимости доставки)

- На полгода (6 номеров) – 1050 руб.
- На год (12 номеров) – 2100 руб.

Название компании _____

Юридический адрес _____

ИНН _____

КПП _____

р/с _____

к/с _____

Банк _____

БИК _____

Код города _____

Тел./факс _____

E-mail _____

Ответственность за сроки прохождения корреспонденции и доставку ее подписчику несет ФГУП «Почта России».

Адрес редакции: 125167, Москва, Ленинградский просп., д. 44А, стр. 3
Телефон: (495) 612-54-02, факс: (495) 612-60-62
E-mail: hobbyhugin@idga.ru
Сайт ИД «ГА» в Интернете: www.idga.ru



Пролетария 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. 5-83-41.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 6 р. 40 к., 6 мес. — 3 р. 20 к., 3 мес. — 1 р. 60 к.
Контономер ВОГВФ в Московском конторе Госбанка № 10079.

ТЕХНИЧЕСКОМУ СНАБЖЕНИЮ — ГРАМОТНЫМ ЛЮДЕЙ

В воздушном флоте из рук вон плохо обстоит дело с кадрами по снабжению и складскому хозяйству. У нас считается, что посадить на эту работу можно кого угодно. Принято ссылаться на бедность, нехватку. Но как распенить такое положение, когда у нас, у нас нет болтов, а заказывают иностранные нам коленчатые валы и баки. Каким же образом стали хватить на валы и шатуны, а на болты не осталось? Ясно, что основное зло — неумение маневрировать имеющимися запасами металла, незначимые нормы расхода и сроки службы деталей.

Нам нужна техническая грамотность во всех вопросах, в том числе и в вопросах технического снабжения, и поручать это дело случайным людям без специальной подготовки — нельзя.

Иск. Глазов

Всесоюзный авиаконкурс

ГЛАВНАЯ ПРИЧИНА ПРОРЫВА — СЛАБАЯ ТРУДИДИЦИПИНА

ОБРАЗЦЫ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ БОРЬБЫ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ
ПРОМФИНПЛАНОВ ДАЮТ ТАШКЕНТСКИЕ РЕМОНТНЫЕ
МАСТЕРСКИЕ

ПРИМЕР, ДОСТОЙНЫЙ ПОДРАЖАНИЯ

Изнаночность материальной части, аварийность, совершенно неудовлетворительное снабжение и несвоевременное выполнение контрольных цифр по нарядам самолетов привело Средне-азиатское воздушные линии к прорыву: рабочие ташкентских мастерских первые подали голос за немедленное проведение штурма про-

рыва и за доведение ремфонда до установленных 20%. Вот примерные образцы большевистской работы ударников ташкентских ремонтных мастерских: электромагнитный цех имел большую нужду в инструменте. Рабочие, не останавливаясь перед этим, привозят инструмент из дома.

За первую декаду выпущено из ремонта 82 магнето, тогда как в такой же срок до штурма выпускали только 20-25 шт. Бригада комсомольца Руковнишина (сборочный цех) в назначенное время собрала самолет без единого дефекта, что является впервые в практике мастерских.

Бригада Мурашева с бортехником Явчином закончила ремонт самолета на 8 дней раньше срока и, соревнуясь с бригадой Руковнишина, выпустила самолет также без единого дефекта.

На черную доску

За нарушение полетной дисциплины и общую недисциплинированность

Во время прохождения программы полетной тренировки пилот Восточносибирского управления А.Ф. Лоськов, получив 12 июня с/г. задание на самостоятельный полет по маршруту продолжительностью 30 мин., самовольно изменил маршрут, проведя в воздухе 2,5 часа.

Этот поступок усугубляется еще тем обстоятельством, что на аэродром перед вылетом Лоськов являлся с опозданием на 3 часа и в состоянии неготовности, потребовавшим медицинского освидетельствования.

Приказом по ВОГВФ от 6 августа за № 339 Лоськову объявлен выговор и начальнику Восточносибирского управления предложено снять Лоськова с летной работы на линиях.





НОВЫЕ ПОБЕДЫ ГРАЖДАНСКОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ СИЛАМИ СОВЕТСКИХ ЗАВОДОВ И СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ ПОСТРОЕН ГИГАНТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ — АНТ-14 САМОЛЕТ ВЫДЕРЖАЛ ЭКЗАМЕН НА ЛУЧШУЮ МАШИНУ

ЖЕНЩИН — В ШКОЛЫ ГВФ!

Недооценке женского труда — решительный отпор!
По докладу управления кадров на заседании правления ВОГВФ от 7 августа «о ходе учебы женщин в учебных заведениях ГВФ» было принято следующее постановление: «признать, что процент женщин, обучающихся в учебных заведениях ГВФ, в особенности в летных школах — крайне низкий. Предложить управлению кадров принять меры к тому, чтобы процент женщин при следующих наборах во вузы и техникумы был бы не менее 80, и не менее 15 — в школах, готовящие летно-подъемный состав».

ОТ УДАРНЫХ ГРУПП К УДАРНОЙ ШКОЛЕ

Двухнедельник помощи гражданской авиации в 31 объединенной школе ГВФ (Балазов) был встречен новой волной ударничества и социалистического соревнования. Если до начала кампании помощи гражданской авиации ударники в школе насчитывались единицами, то теперь уже имеются ударные группы. Социалистическим соревнованием охвачены и преподаватели, и начальствующий состав школы. Нашей задачей является — от ударных групп перейти к ударной школе.

Ю. Любо

«Реальность нашей программы, это — живые люди, это — мы с вами, наша воля к труду, наша готовность работать по-новому».

(И. Сталин)



Ударная бригада студентов Ленинградского института ГВФ. За хорошую работу на верном в ташкентских мастерских занесена на красную доску и примерована

Хроника ВОГВФ

При ВОГВФ организуется 2 новых управления — финансово-коммерческое и управление учета и отчетности. Названные управления создаются на основе выделения соответствующих частей из существующих управлений центрального аппарата и расширения штатов не требуется.

Экспедиция т. Слепнева, имеющая задание обследовать для организации воздушной линии трассу по р. Лене (от Якутска), побережью полярного моря до соединения с р. Енисеем, благополучно прибыла в конце месяца в Якутск, и в 10-х числах сентября вышла по р. Лене в море. Якутгосторгу правительством республики поручено снабдить экспедицию полярной одеждой, обувью, продуктами питания и необходимым оборудованием.

Официальная хроника

Предоставление жилищной работникам ВОГВФ

27 июля издан приказ за № 331 по ВОГВФ о порядке предоставления жилой площади прибывающим в Москву работникам ВОГВФ.

Площадь в домах и общежитиях ВОГВФ предоставляется только на время работы в учреждениях и предприятиях ВОГВФ. В случае увольнения или перехода по собственному желанию в другое ведомство площадь должна быть в месячный срок освобождена.

Воздушный кодекс Союза ССР

В настоящее время воздушный кодекс рассмотрен специальной комиссией СНК СССР и рассылается на заключение ведомств. Окончательного утверждения кодекса можно ожидать в сентябре.

РАПОРТ

редакция журнала «Гражданская авиация»

С начала работ по изысканию западной воздушной линии Ленинград—Киев сотрудники изыскательской партии объявили себя ударниками и обязались:

1. Выполнить на 100% производственно-календарный план изыскания воздушной линии, добившись досрочного его выполнения.
2. Работа выполнена вместо 1 сентября к 1 августа, а отдельные работы выполнены раньше этого срока.
3. Довести себестоимость изысканий и проектирование одного пути до 25 руб. Мы довели эту цифру до 20 р. 62 к. Таким образом себестоимость снижена на 20%.
4. Довести продолжительность изысканий, считая со дня выезда по день возвращения с полевых работ, на 1 км пути до 0,05 дня.
5. Продолжительность полевых работ по партии составляет 0,037 дня. Продолжительность проектирования составила 0,02 дней. Таким образом и эти показатели ударниками западной партии снижены почти в два раза.
6. Сроки подготовки были намечены в 14 дней. Мы же уложились в 8 дней.

Указанную работу партии удалось осуществить лишь при помощи социалистического соревнования и ударничества.

Дубровин, Калдыба, Кукин

В тексте сохранены орфография и пунктуация 1931 года.

MAKS
2009



Итак, восьмой Международный авиационно – космический салон МАКС-2007 завершил свою работу. Затишье реву авиационных двигателей в небе над Жуковском, разъехались многочисленные российские и зарубежные участники выставки. Пройдут два года, и Жуковский вновь будет встречать гостей.

Впереди МАКС-2009!



ЛЕКСГАРАНТ

СПОКОЙСТВИЕ В ПОЛЕТЕ

STANDARD & POORS:

Рейтинг по национальной шкале — «RuA-»; Рейтинг международный долгосрочный «B»; Прогноз — «Стабильный»

Lexgarant Insurance Company
Your Peace of Mind

Закрытое страховое акционерное общество «Лексгарант»
101000, Россия, г. Москва, Малый Златоустинский пер., 6, стр. 3
Тел.: (495) 621-98-11
Факс: (495) 621-23-01, 621-90-70
E-mail: avia@lexgarant.ru

Lexgarant Insurance Company
M. Zlatoustinsky Lane, 6, bld. 3, Moscow, 101000, Russia
Tel.: (+7-495) 621-98-11
Fax: (+7-495) 621-23-01, 621-90-70
E-mail: avia@lexgarant.ru