

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 1 (764) 2008

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



круглый стол

Эффект обратного клапана

мировой воздушный транспорт
**Россия – это вам, господа,
не Сингапур...**

совет экспертов

**Чтобы полет не закончился
фатально**

издается с 1931 года

www.jdrga.ru



РОСАВИАЭКСПО

4-я Международная специализированная выставка

6-9 ФЕВРАЛЯ 2008



85 ЛЕТ

ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ РОССИИ

Информационный партнер
МВЦ «Крокус Экспо»



ОРГАНИЗАТОР:

 **КРОКУС ЭКСПО**

Международный выставочный центр

МВЦ «Крокус Экспо»
65 – 66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе)
Тел.: +7 (495) 223-42-10
E-mail: expo@crocus-off.ru
www.rosaviaexpo.ru

Рекомендация
и на территории

МВЦ «Крокус Экспо»:
тел. (495) 727-25-38,
www.crocus-expo.ru

Адреса конференц-залов и
представительского обслуживания:
тел. (495) 727-25-82, 727-25-15



НЕ ДАЙ БОГ ЖИТЬ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН

Кажется, так можно перефразировать китайскую или чаю-то еще восточную мудрость. Смысл ее предельно прост: любые перемены — синоним нестабильности, пусть даже и временной. А в быстро меняющейся, нестабильной обстановке очень трудно выдержать заданный курс, не растеряться, не поддаться панике.

Говорю об этом потому, что минувший год как раз изобилует множеством перемен как в общегосударственном, так и в отраслевом масштабе. Не обошли они стороной и наш журналистский коллектив. Начиная с такой житейской «мелочи», как смена адреса и телефонов и кончая разработкой и реализацией обновленной версии журнала.

Каждый из нас, сотрудников редакции, хорошо понимал, что прежняя модель нашего издания заметно приотсталла от свежих веяний, особенно в художественном и полиграфическом исполнении. Нужно было оторваться от привычных стереотипов, кое в чем даже наступать на собственное горло или идти вопреки мнению некоторых ветеранов, не очень склонных к нововведениям. По их мысли, прежний журнал хотя и был в чем-то архаичным, зато не был похож на современные глянцево-издания, копк множество.

Тем не менее переход к обновленной версии состоялся, и теперь и мы, журналисты, и большинство наших читателей приняли к единому мнению: предпринятые шаги были не только оправданы, но и неизбежны. А лучшее тому подтверждение — возросший тираж журнала, несмотря на его существенное подорожание. Если раньше каталожная цена одного экземпляра составляла всего-навсего 25 рублей, то теперь индивидуальный подписчик должен заплатить 100 рублей, а юридическое лицо — 175, а то и больше. Наш читатель правильно понял, что подорожание подписки — это не чаю-то прихоть, не стремление сорвать очередную «куш», а неизбежная расплата за новое качество.

Надеюсь, что наступивший 2008 год, судящий новые, быть может, более масштабные перемены и в стране, и в жизни каждого из нас, не принесет никому ни огорчений, ни разочарований. Во всяком случае коллектив редакции будет стремиться максимально учитывать

пожелания читателей и держать руку на пульсе всех новаций.

Мы по-прежнему будем пристально отслеживать все основные направления в деятельности отрасли. Подробно освещать важнейшие события, связанные с разработкой и внедрением новой авиационной техники, развитием аэродромной сети, с движением авиационного бизнеса. Особая тема этого года — 85-летний юбилей отечественной гражданской авиации. Его дыхание и мы, и вы уже почувствовали еще в году минувшем. Редакция, в частности, поместила в журнале ряд специальных публикаций о ветеранах отрасли и малозначительных страницах ее истории, рассказала о путях дальнейшего развития воздушного транспорта, предоставила страницы издания для обмена мнениями по самым болезненным точкам жизни и деятельности авиаторов.

Смею заверить, что эту линию мы непременно продолжим и впредь, а следующей, февральский номер журнала будет тематическим от первой до последней страницы.

И еще: в канун юбилея хочу обратиться к каждому читателю: будьте как можно ближе к нам, не стесняйтесь поднимать нас своими идеями, обращайтесь с просьбами. В советские времена было железное правило — за каждым письмом в редакцию стоит живой человек, с его радостями и горестями, с его проблемами и трудностями. И не вовремя рассмотреть это письмо считалось почти должностным преступлением. Я не ратую за бездумный возврат к прошлому, у каждого времен — свои песни. И не отречься от всего ценного и полезного, что составляло когда-то основу нашей жизни, — это, как говорится в известной поговорке, все равно что вместе с водой выплескивать и ребенка.

Итак, нам суждено жить в эпоху перемен. Какими бы они ни были — глобальными или частными, позитивными или не очень — давайте оставаться самими собой и верно служить нашей общей цели. А она у всех авиаторов одна — процветание родной крылатой отрасли и сохранение за Россией статуса великой авиационной державы.

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

Анатоль ТРОШИН

круглый стол	3	Эффект обратного клапана
аэропорты	8	Начало полетов
взгляд	10	Тучи приходят и уходят, а небо остается
статистика	13, 40, 41	
авиакомпаниям	14	Тяжелая это работа — чартеры
85 лет ГА	18	Ревески крылатой отрасли
совет экспертов	20	Чтобы полет не закончился фатально
награда	23	Работу ТКП высоко оценили и в Кремлевском Дворце наградили
проблема	24	Обнулим подлинку не на то, что нужно
	26	Лайнер пробегал по их судьбе
событие	27	Шансонгаж для самолетов
наука	28	Михаил Куликов: «Диагноз «Аэропректа» — от трансформаторной подстанции до аэродромного комплекса»
подробности	32	Клубу «ОПЫТ» — шесть лет
мировой воздушный транспорт	34	Россия — это вам, господа, не Сигалу...
обратная связь	38	
дата	42	Люди глупых профессий
безопасность полетов	44	Speak English in the Sky
ракурс	46	Не расслабляй, недополни, перепутай...
	48	Аварийность в мировой авиации
международные авиационные семинары	50	
медицина	52	На берегу большой. Прошу посадку!
сервис	54	Автомобиль тоже хочет быть крылатым!
спорт	57	Время назначать матч
проекты	58	Барт для бон Ладена
память	61	Один из многих
авиационный календарь	62	
далекое — близкое	63	Советские джамблестроение



Гражданская Авиация №1 (764) 2008

ЕЖЕМЕСЯЧНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ АВИАЦИОННОЕ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ
ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ
Издательский дом «Гражданская авиация»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Денис КАРЕЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Анатолий ТРОШАН

Зам. главного редактора
Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАКОИН
Виктор БАХУТОВ
Евгений БАУРИН
Сергей ИЛЬИНЧЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРИМЕНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Ведущий гл. редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты

Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕБНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ
Светлана ПОПОВА
Главный художник
Александр ШИЩКОВ

Дизайн и верстка
Елена ШИШКОВА
Редактор-стилист
Людмила МОШУНА
Отдел рекламы и распространения
Руслан ХОБЫХОВИЧИН

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 127055, Москва, ул. Новосольная, д. 18, корп. 2
Телефон/факс: (495) 662 5327
E-mail: info@ida.ru, anatoly.40@bk.ru

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

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

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

Мнения авторов не всегда совпадают с мнением редакции.

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 09.01.2008 г. Запечатано тираж 7000.

Отпечатано в типографии ЗАО «Центр оперативной полиграфии». Цена договорная. Материалы рекламного характера публикуются по просьбам «на правах рекламы».



Эффект обратного клапана

Импорт авиатоплива в Россию уже не за горами?

Светлана ГОРЮВА

КОМИТЕТ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РФ ПО ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ И РАЗВИТИЮ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА (ТЭК) СОВМЕСТНО С ФОНДОМ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА «ПАРТНЕР ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» ПРОВЕЛИ 13 ДЕКАБРЯ ЗАСЕДАНИЕ КРУГЛОГО СТОЛА. ТЕМА – «ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ АВИАТОПЛИВОМ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ».

Как известно, за последние несколько месяцев цена на авиакеросин выросла на 25-30%. В целом по стране она превысила 20 тыс. руб. за тонну. На круглом столе присутствовали, выступали и вносили свои предложения по нормализации сложившейся ситуации представители Министерства экономического развития и торговли (МЭРТ), Федеральной антимонопольной службы (ФАС), «Роснефти», ТД ТООП, авиакомпаний «Трансаэро» и «Аэрофлот – российские авиалинии», топливозаправочной компании «Вуков» и Международного аэропорта Домодедово, другие официальные лица.

Сразу скажем, высокие стороны собрались не просто так, мнениями обменяться. По результатам будет составлено обращение к Председателю Правительства РФ Виктору Зубову.

Открыл заседание Президент союза нефтегазопромышленников

России, заместитель председателя комитета по энергетической стратегии и развитию ТЭК Геннадий Шмаль. Он напомнил, что проблема с повышением цен на авиатопливо – прежде всего проблема социальная.

«Я сам много десятков лет проработал на Тюменской земле и помню, что до многих точек можно долететь только вертолетом, или, в крайнем случае, самолетом Ан-2, – поделился г-н Шмаль. – Сейчас, чтобы слетать из Москвы в родную Тюмень, мне понадобится минимум 10 тыс. руб., а чтобы в Ханты-Мансийск или Салехард – 15-20 тыс. руб. Ведь ни одна авиакомпания себе в убыток работать не может». Изменить ситуацию, как считает г-н Шмаль, можно только двумя путями: если сами нефтяные компании снизят или стабилизируют цены, или если государство не отпустит вопросы ценообразования на самотек.

Президент Фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов на-

помнил о коэффициенте доступности россиянина к воздушному транспорту. И напомнил, что в нашей стране этот коэффициент самый низкий в мире. Сегодня в операционных расходах авиакомпаний затраты на топливо составляют около 50% всех затрат. У тех, кто эксплуатирует Ил-86, – 60% и уже

Мнение

«В результате повышения цен на авиаГСМ авиакомпания несет дополнительные расходы, – сказал в интервью «ГА» заместитель коммерческого директора «Уральских авиалиний» **Алексей ФОМИН**. – В декабре аэропорт Кольцово дважды поднимал цену на топливо – сначала на 9%, потом еще на 15,5%. В связи с этим «Уральские авиалинии» вводит запланированное повышение тарифов на своих рейсах на 3-5%».



70% при полетах на Ту-154. Тогда как во всем мире — только 23%. Правительство может включить государственные механизмы регулирования: налоги, таможенные пошлины, преференции для нефтепереработчиков и авиакомпаний. Г-н Смирнов напомнил, что недавно, не без поддержки Фонда «Партнер гражданской авиации», вышел документ, отменяющий таможенные пошлины на самолеты, вместимостью более 300 пассажиров. Значит, можно как-то поддержать отечественного перевозчика! Президент

Фонда удивлен, почему не обнулены пошлины на ввоз среднемагистральных самолетов.

У авиакомпании «Трансаэро» при экономичном парке воздушных судов 5 лет назад доля на авиатопливо в операционных расходах составляла 20%, сегодня она приближается к 50%. Председатель Совета директоров «Трансаэро» Александр Пешаков, привел примеры роста цен в аэропортах страны. В Петропавловске-Камчатском, Сочи, Южно-Сахалинске ценовой

рост за 12 последних месяцев сопоставим с уровнем инфляции — 8-11%. При этом в аэропортах Московского авиаузла цены выросли на 31%, в Екатеринбурге — вообще на 40%.

«Изменение цены на авиатопливо — основной фактор, влияющий на объем пассажироперевозок в России, — утверждает Александр Пешаков. — Поэтому можно представить, что будет происходить в следующем году, если мы будем двигаться в этом

Мнение

Представитель «Дальавиа» Илья ВОРОБЬЕВ рассказал «ГА», что сложная ситуация на авиатопливном рынке пока не повлияла на тарифы авиакомпании, работа идет в обычном режиме. Впрочем, не исключено, что руководство «Дальавиа» будет вынуждено принять соответствующие меры. Авиакомпания поставлена перед очень непростым выбором.

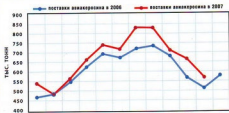




направлении. Удивление вызывает определенное затишье со стороны госоргана, учитывая остроту сложившейся ситуации».

«Трансаэро» вынуждено повысила цены на некоторые сегменты авиаперевозок – бизнес-класс, дорогие тарифы эконом-класса, на международные маршруты. Это дало возможность снизить на 3% все

полной службе совместно с Минпромэнерго стоит провести проверку ценообразования с сентября по декабрь 2007 года, прежде всего в Московском регионе. Второе: Минтранс совместно с ФАС следует обеспечить во всех аэропортах РФ демонаполизацию доступа поставщиков к хранению топлива и услугам ТЭК. Третье. Необходимо, чтобы



Поставки авиационного керосина на внутренний рынок в 2006-2007 гг.

цены на внутренних рейсах. На 10% дешевле, например, стало летать на Дальний Восток. Г-н Плеваков назвал и цифру потерь из собственной прибыли с начала октября до середины декабря – 150 млн рублей. Это около 20% годового результата прибыли этого перевозчика.

Первое предложение, вынесенное на обсуждение г-ном Плеваковым – Федеральная антимоно-

полия служба совместно с Минпромэнерго стоит провести проверку ценообразования с сентября по декабрь 2007 года, прежде всего в Московском регионе. Второе: Минтранс совместно с ФАС следует обеспечить во всех аэропортах РФ демонаполизацию доступа поставщиков к хранению топлива и услугам ТЭК. Третье. Необходимо, чтобы

Начальник службы ГСМ «Аэрофлота» Игорь Тюрин считает, что рынок поделен между нефтяными компаниями, которые больше договариваются между собой, нежели конкурируют. Иначе чем можно объяснить, что в различных регионах цены поднимаются одновременно и одинаково, словно по заказу? Выход г-н Тюрин видит в создании топливной биржи.

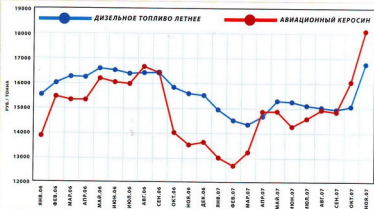
В декабре подписано соглашение о биржевой торговле нефтепродуктами. Но торги, планируемые на март 2008 года, ничего не дадут, если за ближайшие 2-3 месяца не будут преодолены обозначенные проблемы, связанные с ТЭК, в частности, со свободным доступом операторов. Блок логистики сведет на нет всю эффективность торгов для авиации.

«Мнение, что нефтяные компании (НК) получают большие прибыли с реализации керосина, не совсем верно, – заверил Александр Дмитриев, начальник Управления авиаперевозочного сервиса Компании «Роснефть». – Более того, НК не очень-то и любят керосин. Но я абсолютно согласен с выступающими о необходимости введения элементов госрегулирования в этом вопросе». По поводу биржи г-н Дмитриев высказал сомнения: «Мы вообще не знаем, когда она заработает. Это, конечно, наше будущее, но довольно далекое».

Евгений Островский, генеральный директор ТД ТООП, причину

Мнение

Оздоровлена повышением цен и группа компаний «Аэрофлота». Директор по связям с общественностью **Анастасия МАТЮШИНА** обещала, что мнение «Аэрофлота» о сложившейся ситуации мы узнаем в ближайшее время.



Среднемесячные оптовые цены на ДТ и ТС-1 в 2005-2007 гг.

вынешней ситуации находит в псевдосвободной экономике в секторе авиатопливообеспечения и в отсутствии разумного государственного регулирования. А биржу считает искусственно насаждаемым, никому не нужным инструментом, который никакого реального эффекта не принесет. «К объективным причинам, на которые мы повлиять не можем, безусловно, относится резкий рост мировых цен на нефть и нефтепродукты, — объясняет г-н Островский.

— Теперь субъективные причины. Авиационные компании не имеют ни технических, ни финансовых возможностей создать существенные локальные запасы авиатоплива, чтобы хеджировать ценовые скачки. В РФ отсутствуют общепринятые ценовые индикаторы на авиатопливо. Нужна объективная цена, потому что ее наличие позволит защищать интересы и потребителей, и производителей через рыночные инструменты. Уродливый монопо-

лизм дает эффект обратного клапана, когда всплое повышение мировых цен с восторгом подхватывается и усиливается, а снижение цен остается незаметным для потребителя.

Если все будет продолжаться такими же темпами, уверен глава ТД ТООП, через 5-7 лет мы вынуждены будем импортировать авиационное топливо, что для добывающей страны несколько странно. О локальном монополизме в ТЭК Евгений Островский сказал следующее: «Невозможно работать в ситуации, когда из двух признаков рынка — свободы ценообразования и доступа к рынку — мы имеем только свободу ценообразования при отсутствии свободы доступа. Чтобы работать по справедливой цене, продавец должен иметь возможность прямого контакта с потребителем. Если между ними встает ТЭК, который не ощущает рыночного давления ни со стороны авиакомпаний, ни со стороны нефтяных компаний, все разговоры о создании рыночной системы ценообразования на керосин бессмысленны».

Проблему построения альтернативных ТЭК затронул Виктор Горба-

Мнение

«Высокие цены на авиатопливо могут повлиять на положение предбанкротных операторов, вплоть до возможного ухода с рынка, — уверен заместитель генерального директора авиакомпании S7 **Илья АЛЕКСАНДРОВСКИЙ**. — Чем выше цены, тем резче разницы между компаниями, использующими топливоэффективные западные самолеты (S7 в частности), и перевозчиками, эксплуатирующими самолеты советского производства, малоэффективные по расходу топлива». Топливная такса (ее устанавливают не авиакомпании, безусловно, будет увеличена на всех направлениях. Снижения объема продаж билетов авиакомпании S7 пока не наблюдает. По словам Ильи Александровского, S7 намерена продолжать работу с аэропортами в направлении хранения собственного топлива (закупаемого напрямую у производителей), планируется довести долю топлива на карточках хранения до 80-90%.



чев, генеральный директор Ассоциации «Аэропорт». Он отметил, что, по данным IATA, альтернативный ТЗК будет эффективно работать при пассажиропотоке не менее 2 млн в год.

«У нас таких аэропортов по пальцам пересчитать. Семь-девять аэропортов перевозят более 1 млн пассажиров. Я не думаю, что альтернативные ТЗК сделают какую-то революцию в топливообеспечении».

«Наши ТЗК находятся в плачевном состоянии», — напомнил Сергей

топливозаправочные комплексы нескольких аэропортов.

«Мы не знаем реального потребления авиакеросина», — говорит генеральный директор «НифоТЭК-Консалтинг» Наталья Шуляр. — У нас нет топливно-энергетического баланса страны ни по нефти, ни по нефтепродуктам. Нет связи между авиаперевозчиками и нефтяниками. Та же проблема по бензину и дизельному топливу».

Начальник Управления контроля топливно-энергетического комплек-

Мнение

«Для AvUnion повышение цен на топливо, как и для других отечественных перевозчиков, было неожиданным», — заявила, пресс-секретарь компании **Юлия БАГРЫШЕВА**. — И, конечно, болезненно ударило по компании. И без того авиатранспортный бизнес не высокодоходный, перевозчики работают с минимальной прибылью. И не остается ничего много, как закладывать топливные сборы в стоимость билета. Стабилизировать ли цены на авиатопливо в 2008 году? Об этом можно только гадать».



Объемы производства авиационного керосина в 2006-2007 гг.

Смирнинский, референт Департамента реструктуризации транспорта и связи МЭРТ. — Через несколько лет уже негде будет запрашиваться. В связи с этим мы давно предлагаем создать сетевую компанию. При этом речь не идет о создании некой суперкомпании, которая объединила бы все ТЗК. Это невозможно. Речь идет о дождевые аэропортов. В основу этой идеи была положена концепция ТД ТОАП. И здесь не идет речь о передаче сети именно ему, речь только о государственных интересах».

Представитель «Росавиашин» Сергей Трешков считает, что необходимо вернуться к документам, которые предлагались Минэкономразвития по созданию компании, способной вкладывать частные инвестиции в ТЗК. Тем самым объединить

с ФАС Александр Пироженко был удивлен, почему в антимонопольную службу не поступают заявления, о фактах монополизма на ТЗК. Если в аэропорт отказываются пустить квалифицированного оператора или авиакомпанию — ФАС жлет заявления. «Наша задача рассматривать конкретные факты — будь то Сочи, Санкт-Петербург или Сахалин», — утверждает г-н Пироженко. —

Можно много говорить о бирже, но пока не будет прозрачности в цепочке формирования цены на сам авиакеросин с нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ), будет говорить, что ФАС плохо работает. Необходимы комплексные меры. Одной антимонопольной службе даже с достаточно сильным инструментарием мер не решить проблему. Нужно менять систему на рынке всех нефтепродуктов, а не только авиакеросина. И мы подготовили свои предложения, которые будут обсуждаться в правительстве».

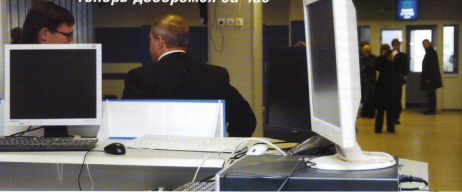
В настоящее время проект обращения к Председателю Правительства РФ Виктору Зубову находится на доработке, в текст вносятся прозвучавшие на круглом столе мнения и предложения.]





Начало положено,

из Москвы до Иванова
теперь доберемся за час



Владимир ШИТОВ, фото Дениса КАРЕЛОВА

В конце прошлого года («Гражданская авиация» №10, 2007 г.) журнал рассказал о планах столичного правительства реконструировать до 2010 года полтора десятка региональных аэропортов. Проект существует не только на бумаге, он реализуется. Начало было положено инвестиционным участием Москвы в комплексной реконструкции аэропорта Иваново-Южный, которая хотя еще и не завершена, но уже позволила приступить к полетам.

В советские времена из ивановского аэропорта Южный совершались рейсы почти в три десятка аэропортов страны. Летали отсюда и за рубеж, поскольку Иваново — один из городов «Золотого кольца», неизменно привлекающий к себе многочисленных туристов. Однако последнее десятилетие прошлого века сказалось на судьбе ивановского, как и десятков других аэропортов России, весьма негативно. Южный балансировал между банкротством и полным закрытием, имущество аэропорта растаскивалось, его инфраструктура за двенадцать лет была практически полностью разрушена. Вряд ли аэропорту удалось бы выжить, если бы Москва не приняла Городскую целевую программу возрождения и развития региональных перевозок с использованием малой авиации. В ее рамках с участием правительства Ивановской области началась реализация аэропорта Южный. Первая ее стадия — плоскостные сооружения (полоса, рулежка), светотехническое оборудование, ограждение по периметру со всеми системами авиационной безопасности, свет, тепло, газ,



дание аэровокзала. Большую часть средств на финансирование этих работ выделила Москва, из областного бюджета аэропорт получил еще 35 миллионов рублей. Сегодня уже полностью восстановлена взлетно-посадочная полоса длиной в 2,5 километра, заканчиваются работы по восстановлению трех рулежных дорожек, перрона, оборудованного на 23 стоянки, вертодрома с 16 вертолётными стоянками, да плюс еще одного перрона для десяти самолетов Ан-2. Завершаются работы по ограждению 14-километрового периметра аэропорта, ремонту дренажной системы спецсооружений, комплекса ТЗК, строительству объездной дороги.

Сегодня Южный готов принимать самолеты массой до двухсот тонн, но пока обслуживает рейсы по разовым разрешениям. Регулярными же перевозками аэропорт займется в полной мере лишь после завершения проце-



дуры сертификации основных служб. Тем не менее подготовка к ним уже началась.

28 ноября 2007 года в аэропорту Южный губернатор Ивановской области Михаил Мень и руководитель Департамента транспорта и связи города Москвы Леонид Липниц подписали соглашения с рядом авиакомпаний об открытии регулярных рейсов по маршруту Москва – «Иваново – Южный» – Москва. Стоимость билета на этом направлении, по словам генерального директора созданного на базе ивановского аэропорта ОАО «Золотое кольцо» Сергея Овощенко, не должна превышать тысячи рублей. Впрочем, рассчитывать на полную загрузку этих рейсов пока не приходится, и поэтому администрация аэропорта собирается сделать основную ставку на грузоперевозках.

Итак, старт авиационной программы московского правительства состоялся. Следующий на очереди калужский аэропорт Грабцево, который планируется открыть уже в середине нынешнего года.]





ТУЧИ ПРИХОДЯТ И УХОДЯТ, А НЕБО ОСТАЕТСЯ

Анастасий ТРОШИН

Начальник управления надзора за летной деятельностью Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), заслуженный пилот Российской Федерации Владимир Солдатов – редкий гость на страницах средств массовой информации. Но в преддверии 85-летия гражданской авиации он сделал исключение для нашего журнала и согласился дать интервью.

— Владимир Владиславович, несмотря на свою относительную молодость, Вы успели «захватить приличный кусок» советского прошлого — окончили Кременчугское летное училище, Московский институт инженеров гражданской авиации, поработали на командно-летных и инспекторских должностях в Тульском объединенном авиаотряде, Министерстве гражданской авиации СССР, во всех реформированных авиационных структурах России. Как в капле юбиляр нашей отрасли оцениваете современное состояние гражданской авиации страны, что мы приобрели и потеряли за годы реформ?

— Вообще, это не совсем моя prerogativa — давать такие оценки. Нерешенных проблем очень много как в целом по гражданской авиации, так и по нашему блоку. Что и говорить, многочисленные преобразования, которые начались после распада СССР и ликвидации Министерства гражданской авиации, не прошли для нашей отрасли бесследно. В Главном управлении летной службы министерства, где мне довелось немного поработать под руководством заслуженного пилота СССР Михаила Михайловича Терещенко по штату было 42 летающих



инспектора. Всего в центральном аппарате вместе с Главной инспекцией и Управлением учебными заведениями — 76 специалистов. А в гражданской авиации в целом насчитывалось более 600 инспекторов, которые занимались надзором за производством полетов. На каждый тип самолета был свой пилот-инспектор, который сру-

плезно отслеживал все изменения в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна, контролировал их доведение до каждого экипажа, в любой момент мог организовать проверку и т.д. и т.п. Сейчас в моей службе всего-навсего 28 штатных единиц, из них лишь десять — летные специалисты. Такая вот разница!



Конечно, многолетние «утруску-услуги» управленческих структур сказались на нашей гражданской авиации не самым лучшим образом. Это известно всем. Но как гласит восточная поговорка, тучи приходят и уходят, а небо остается. Так что не будем пессимистами...

— Чем занимается Управление надзора за летной деятельностью?

— Прежде всего это сертификация авиакомпании и авиационных учебных центров, медицинских комиссий, выдача свидетельств авиационному персоналу... Ну и, конечно же, проверка подведомственных предприятий; там, где нет иного выхода, приостановка или изъятие сертификатов.

— Такое тоже случается?

— К сожалению, да. В 2007 году, например, выдано семь сертификатов эксплуатантов, а изъято дванадцать. Среди последних оказались Староорловское и Орловское авиапредприятия, Саранский объединенный авиаотряд, авиакомпания Комсомольского (на Амуре) авиастроительного завода и некоторые другие.

— Но эти функции, вроде бы, должны отойти в скором времени Федеральному агентству воздушного транспорта (Росавиации)?

— Вопрос еще рассматривается в инстанциях, и пока он не решен окончательно, мы не можем самоустраниться от этой работы. Будет принято решение — станем выполнять только надзорные функции, а это тоже огромный пласт очень важной и нужной деятельности.

— Владимир Владиславович, а как сказались на результатах работы гражданской авиации меры по обеспечению безопасности по-

летов, предпринятые в последнее время Минтрансом и Правительством России?

— Хорошо уже то, что впервые за последние десятилетия разработан «Комплекс согласованных мер, направленных на реализацию государственной программы безопасности полетов». Во-первых, он согласован со всеми министерствами России, имеющими отношение к авиации. Это заметный шаг вперед. Во-вторых, на основе этого документа принят к руководству перспективный план совместных действий по предотвращению аварийности.

Продолжалась также интенсивная работа по совершенствованию воздушного законодательства. Принят, в частности, Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования порядка использования воздушного пространства».

Повысилась и роль общественных организаций в этом важном деле. Например, при Минтрансе России создана Межведомственная комиссия по безопасности полетов в гражданской авиации. При Ространснадзоре в мае 2007 года был образован Общественный совет, в который вошли авторитетные представители многих авиационных структур. А месяцем раньше создана Коллегия авиационной общественности, которая поставила своими целями гармонизацию интересов общества, авиационного бизнеса и государства; содействие эффективному и безопасному функционированию гражданской авиации, а также восстановление позитивного имиджа отечественной гражданской авиации внутри страны и за рубежом.

Что касается конкретного состояния безопасности полетов в минувшем году, то тенденция роста количества авиационных происшествий осталась, но зато уменьшилась

их тяжесть. В основном это происшествие в так называемой малой авиации, хотя и там их быть не должно.

Определенное беспокойство, на мой взгляд, вызывает стремление руководителей отдельных авиакомпаний скрывать авиационные инциденты вместо того, чтобы активно использовать их анализ в профилактической работе. Надо всегда руководствоваться золотым правилом ИКАО: «Если произошел серьезный инцидент, бросайте все и, засучив рукава, расследуйте его как авиационное происшествие с созданием комиссий и подкомиссий».

У нас, к сожалению, этим правилом руководствуются далеко не все. Хотя любой инцидент — это звонок к более тяжелому происшествию.

— Приближается 5 марта 2008 года. Мы назвали его в журнале днем «икс», после которого станет ясно, останется ли Россия в числе цивилизованных авиационных держав или отойдет к странам «третьего мира».

— Да, с этого дня вступит в силу рекомендация ИКАО по знанию летным и диспетчерским персоналом английского языка на четвертом рабочем уровне.

В декабре мы закончили выборочное тестирование членов экипажей воздушных судов и диспетчеров. Сами понимаете, 100% охватить невозможно. 15 января — итоги. Далее планируем разработать государственный план по внедрению требований ИКАО по языковой подготовке. После этого сообщим в ИКАО наши результаты. Конечно, такие компании, как «Аэрофлот», «Трансаэро» и ряд других, с задачей вполне справятся. А для тех, кто не будет готов, возможно, будет разрешена отсрочка на некоторое время. Однако это не должно служить утешением. Без совершенного знания английского языка теперь можно

летать только «по аэламу», о международных полетах и речи быть не может.

— И кто же занимается тестированием?

— Это делает специальная группа под руководством Президента Ассоциации учебных заведений гражданской авиации Ю. Полинина. В группу входят преподаватели англоязычного английского языка ведущих авиакомпаний Российской Федерации.

— Владимир Владиславович, вы освоили более десяти типов самолетов — от Ан-2 до Ту-204 и «боянгов» разных модификаций? Более того, помогли и помогаете осваивать «боянги» в других авиакомпаниях. А что скажете по поводу отечественной авиатехники?

— Ничего нового не скажу. С дальнемагистральными самолетами типа Ил-96, да и с Ту-204/214, мы оказались в крайне затруднительном положении. Их просто-напросто нет в нужном количестве. Чтобы ликвидировать пробел, даже правительство пошло на таможенные послабления — обнулило пошлину на западные воздушные суда вместимостью более 300 человек. Мера крайне вынужденная, но другого выхода нет.

Что касается отечественных самолетов Суперджет 100 и Ту-334, то остается только надеяться, что они войдут в серию. Судя по рекламе, Суперджет отвечает всем современным международным требованиям. Если получится таким, как задумано, будет просто великолепно. Но время-то идет, а он даже еще не поднялся в воздух. Первый полет намечался на январь, но, увы, пока вроде бы не получается. А ведь от первого полета до поставок эксплуатантам — дистанция немалого размера.

Ту-334 уже «на крыле», но путь его на авиатрассы слишком затянулся. То он вроде бы нужен, то нет. Не раз назначались и отменялись производители, то выделались, то куда-то исчезали средства на его постройку. Вместимость самолета — 102 пассажира, дальность полета — до 3150 км. Первый полет состоялся почти десять лет назад — в феврале 1999 года. В настоящее время построены две машины. Они имеют сертификаты, по техническим характеристикам отвечают международным нормам. Но у авиакомпаний их по-прежнему нет как нет. Может, теперь, когда озвучен государственный заказ на шесть самолетов, дело сдвинется с мертвой точки? Очень хотелось бы! Во всяком случае, машина будет, безусловно, востребована.

— И заключительный вопрос, Владимир Владиславович: как Вы сегодня оцениваете уровень подготовки нашего летного состава? Ведь самолеты, как известно, сами не летают...

— Скажу откровенно: время реформаторских потрясений и здесь оставило свою негативную метку. Вы же знаете, какие трудности обрушились на учебные заведения гражданской авиации. Потребности в летном составе и возможности их удовлетворения различаются в разы. Мы не от хорошей жизни пошли на восстановление пилотов с перерывом в летной работе более пяти лет. Стали переучивать на пилотов штурманов и бортинженеров. Безусловно, крупные авиакомпании могут еще найти выход из положения — «перекупить» летчиков у более слабых. Зарплата — ведь не последнее дело в жизни человека, не так ли? Особенно в нынешних рыночных условиях. А что делать другим?

И все-таки будем надеяться, что со временем все изменится к

лучшему. Нельзя же встречать наш отраслевой юбилей с тоской и унынием. Тем более что позитивные изменения в стране явно намечались.]

От редакции.

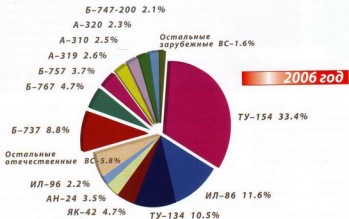
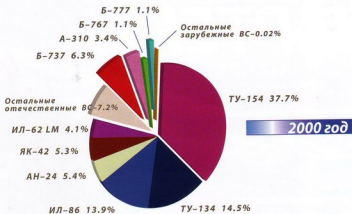
Когда готовилось это интервью к печати, в Ространснадзор пришло письмо пассажиров рейса SU-583 Рим — Москва. Подписалось 30 человек. Все они выразили сердечную благодарность командиру корабля Владимиру Сорокину, второму пилоту Якову Бойченко и бригаде бортпроводников Светлане Непребе, Елене Лейченко, Екатерине Неловесовой и Елене Перяну. «Только благодаря высокому профессионализму пилотов и экипажа удалось предотвратить серьезную аварию, которая могла бы повлечь человеческие жертвы», — написали они.

А произошло следующее: в момент взлета самолета А320 авиакомпании «Аэрофлот» из аэропорта Рима возникла вибрация левого двигателя. После набора высоты экипаж выявил повышенный расход топлива и решил произвести благополучно посадку в Будапеште. Двигатель был выключен на спящем. Посадка произведена благополучно. После осмотра самолета бригадой Lufthansa Technik были обнаружены следующие повреждения: погнуты восемь лопаток вентилятора левого двигателя; следы от резки во внутренней части мотогондолы между вентилятором и корпусом; разрушение колеса на левой стойке шасси.

Нам остается только присоединиться к благодарности пассажиров и пожелать всем экипажам, чтобы количество взлетов всегда совпадало с количеством посадок.



Удельный вес перевозок пассажиров на отечественных и зарубежных ВС, в процентах



Источник: Транспортная Клиринговая Палата



ТЯЖЕЛАЯ ЭТО РАБОТА — ЧАРТЕРЫ



Анатолий ТРОНИН. Фото Валентины ГРУБЕРА



За плечами Юрия Таршина БУГУРУСЛАНСКОЕ ЛЕТНОЕ УЧИЛИЩЕ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ АКАДЕМИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, КАНДИДАТСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ, А ТАКЖЕ МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ ПОЛЕТОВ НА САМОЛЕТАХ РАЗНЫХ ТИПОВ, ВКЛЮЧАЯ Ил-62М, Ил-86, Ил-96, Boeing 767. Не один год он отдал командно-лётной работе в Аэрофлоте, Министерстве гражданской авиации СССР и Федеральной службе воздушного транспорта России, достойно представлял нашу страну в ИКАО, был членом Аэронавигационной комиссии этой авторитетной международной организации. С июня 2007 года **ЮРИЙ ТАРШИН** — ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ «ВИМ-АВИА».

— Юрий Петрович, насколько мне известно, «ВИМ-АВИА» создавался, что называется, с нуля. Ее основатель Виктор Иванович Меркулов, из инициаторов которого и составлена аббревиатура «ВИМ», не «приватизировал», как многие другие авиаперевозчики, у общесоюзного Аэрофлота ни одного самолета, ни одного квадратного метра производственных площадей. Эту же линию продолжали и нынешние владельцы компании Рашид и Светлана Мурзеевы.

Тем не менее «ВИМ-АВИА» уверенно занимает лидирующие позиции на рынке чартерных перевозок России. Не могли бы рассказать, как это удается?

— Действительно, наша авиакомпания не имеет «груза прошлого». Она создана не на базе бывших объединенных авиаотрядов, как большинство других. Ее основатели не приватизировали никакой государственной собственности, а все необходимое имущество, включая самолетный парк, приобретали сами.

Кстати, начинали с самолетов Ил-62М и Ан-12. Рейсы выполнялись в основном на азиатском направлении — Вьетнам, Китай, Таиланд. Перевозили как пассажиров, так и грузы.

Через год, поняв бесперспективность работы на устаревшей технике еще советского производства, приступили к реализации масштабной целевой программы по замене и расширению самолетного парка. В ее рамках у дочерней компании Lufthansa — Condor GmbH, специализи-



Сегодня «ВИМ-АВИА» располагает пятнадцатью самолетами Boeing 757-200, двумя Ту-154 и четырьмя Як-42. Маршрутная сеть компании охватывает более 50 чартерных и около 20 регулярных направлений. За рубеж, к сожалению, выполняются лишь два регулярных рейса — в Братиславу и Салоники. Сами понимаете, пробиться туда очень сложно — все занято назначенными авиаперевозчиками. Но внутри страны ситуация иная. Здесь география полетов — от черноморских курортов Сочи и Анапы до Хабаровска и Владивостока. К слову, в Хабаровск и Владивосток летать стали недавно, но это очень популярные рейсы. Сейчас прорабатываем Южно-Сахалинск. Есть основание надеяться, что рейс туда будет ничуть не хуже.

авиакомпаний. Причем, двенадцать из пятнадцати «инострашцев» внесены в российский реестр, что дает ряд существенных финансовых преимуществ по сравнению с теми, чьи воздушные суда приписаны к различным «офшорам».

Наш менеджмент уделяет особое внимание совершенствованию системы управления и внедрения новейших технологий. Мы руководствуемся принципиально новой философией летной эксплуатации и поддержания летной годности воздушных судов, подготовки летного состава. Для оперативного управления самолетным парком внедрена программа Fleet Watch. Внедрили модули Flight Briefing и Crew Watch. В апреле 2007 года запущена в эксплуатацию система управления доходностью рейсов Sita Strategy.



рующейся на чартерных перевозках, закупили и ввели в эксплуатацию 12 среднемагистральных самолетов Boeing 757-200. С помощью этих комфортабельных и экономически эффективных машин смогли очень быстро занять ведущее место на всех самых массовых туристических направлениях — в Египет, Тунис, Турцию, существенно потеснив авиакомпании, летавшие на Ил-86. Кроме того, стали выполнять рейсы в Италию, Испанию и другие страны Западной Европы, куда самолеты Ил-86 закрывали доступ из-за ограничений по шумам.

У «ВИМ-АВИА» прекрасная база для обучения и повышения квалификации борпроводников

— Словом, руководство компании придерживается стратегии эффективного развития как чартерных, так и регулярных авиаперевозок, и это позволяет, говоря спортивным языком, *сохранять за собой «майку лидера», не так ли?*

— Безусловно. У нас самый молодой парк воздушных судов иностранного производства среди российских

— *И каковы же практические результаты?*

— Не буду перегружать вас цифрами. Скажу лишь, что в минувшем, 2007 году, перевезено 540208 тысяч пассажиров на регулярных рейсах и 1239971 — на чартерных. Что касается грузов и почты, то их объемы на всех рейсах превысили 4 тысячи тонн. Коэффициент занятости пассажирских кресел на регулярных рейсах — 63,1%, на чартерных — 84,2%, коммерческой загрузки — 54,7% и 63,6%. Результаты, как видим, вполне приемлемые.



— Юрий Петрович, вот вы сказали о новой философии подготовки летного состава. В чем она заключается?

— Как раньше учили летчиков? Давали им все что нужно и не нужно. Считалось, чем больше прочтано лекций, включая актуальные проблемы научного коммунизма, тем лучше. Теперь — совсем другой подход: сугубо профессиональная подготовка. Да и методы обучения принципиально другие — главный упор на самостоятельное усвоение материала с помощью компьютерных программ.

— Значит у вас, как в «Аэрофлоте», есть классы электронного обучения?

— Не только. У нас действует свой полноценный учебный центр, оснащенный ничуть не хуже аэрофлотского. Он обеспечивает все виды подготовки и переподготовки летного состава на самолет Boeing 757-200, кроме тренировок на комплексных летных тренажерах. Это делается в Лондоне. Но и там мы только снимаем тренажерное время, а работают с летным составом наши же инструкторы, имеющие соответствующие международные сертификаты.

Что касается бортировщиков, то она проходит в центре полный курс подготовки и повышения квалификации, включая тренировки на тренажере аварийных процедур. Такой тренажер у нас есть, установлен в Домодедове.

Кстати, наш учебный центр готовит летные кадры и для других авиаперевозчиков. С одной стороны, это помощь коллегам, с другой — финансовая подпитка. Центр окупает себя сполна.

Руководит им очень опытный специалист Александр Кришви. И персонал у него тоже сильный. Вообще, летная служба «ВИМ-АВИА» — ее начальник Николай Грехов, руководитель Инспекции по безопасности полетов Анатолий Полонский, коман-



Так готовят летчиков с помощью специальных тренажеров

дир летного отряда Юрий Никифоров, да и весь остальной персонал — очень знающие, толковые летчики.

Подстать и служба бортировщиков. В ее создание немало сил и энергии вложил Виктор Скубий. Она прошла хорошую школу в «Аэрофлоте», а теперь свои знания передает нашим девочкам.

Самых добрых слов заслуживают и специалисты других служб: коммерческой, финансовой, инженерно-авиационной... Всех их отличает не только высокий профессионализм, но и дух корпоративного единства, что очень важно.

— Все это хорошо, Юрий Петрович. А чем объяснить критику авиакомпании за задержки чартерных рейсов? Некоторые средства массовой информации просто метали громы и молнии по этому поводу.

— К великому сожалению, задержки чартерных рейсов уже изначально как бы запланированы. Они выполняются в свободных нишах между регулярными, и если, не дай бог, там происходит сбой, тут же возникает неизбежный «эффект домино»:

одна задержка влечет за собой другую, другая — третью и т.д. А в итоге страдают и пассажир, и авиакомпания. Ведь все финансовые издержки, особенно теперь, когда введены новые правила воздушных перевозок, ложатся, прежде всего, на нас.

— И что, ничего нельзя поделать?

— Ну, почему нельзя? Наши люди прикладывают все усилия к тому, чтобы минимизировать любой сбой в работе. Много, конечно, зависит от их расторопности, умения быстро сориентироваться в сложной обстановке. Как правило, это удается. Но бывают и такие ситуации, когда они бессильны.

— Например?

— Как-то выполнялся ночной рейс. Самолет, поставленный в план, не прибыл во время на базу. Замена ему была, но в ночной смене авиационно-технического центра заболел специалист, имеющий допуск к прогонке двигателей. Предложили своего — ни в коем случае нельзя: нужен официальный допуск. Вот и простояла всю ночь готовая машина в ожидании дневной смены, где такой специалист был, а пассажиры томилась в аэровокзале. Хорошо понимаю, что им нет никакого дела до наших неудобств, но факт, тем не менее, остается фактом.



— Юрий Петрович, примерно с полгода назад «ВИМ-АВИА» объявила, что в базовом аэропорту Домодедово будет создана ее собственная линейная служба технического обслуживания воздушных судов. Наверное, это помогло бы избежать таких накладок?

— Ради этого и задумана служба. Более того, она позволит и наши расходы на техобслуживание снизить. Но решение вопроса несколько затянулось. Все принципиальные позиции согласованы, инженерно-технический персонал и необходимая инфраструктура подготовлены, дело за некоторыми формальностями.

Руководством компании принимаются и другие шаги по предупреждению задержек. Укрепили центр управления полетами, перенесли его ближе к производству. Раньше он находился в центральном офисе в Москве, теперь — в аэропорту Домодедово. Каждую пятницу у меня — совещание с коммерсантами, инженерами, планировщиками... Без внимания не оставляем даже малейший «прокол». И, конечно же, постоянно совершенствуем планирование рейсов: краткосрочное, среднесрочное, долгосрочное.

Слов нет, всех нюансов не предусмотреть, но когда система налажена, количество сбоев, безусловно, можно уменьшить в разы.

Вообще говоря, тяжелая это работа — чартеры. И для экипажей, и для наземных служб, и для управленцев — для всех нас. Когда летаешь по расписанию — это одно. Там заранее знаешь и время вылета, и пункт назначения, и особенности трассы. А чартер — совсем другое дело: сегодня Египет, завтра Таиланд, после завтра Сейшелы... Каждый раз — новые направления, новые схемы, новые требования.

А взять такой нюанс. Турфирмы на полгода вперед, а то и на год, за-

фрахтовали рейсы. Договора подписаны, туры распроданы. Казалось бы, полный порядок — жди свой день «икс» и выполняй взятые обязательства. Ан нет — вдруг взлетает цена на керосин, как это случилось в ноябре 2007 года. Кто покроет убыток? Перевозчик, туроператор, клиент? Вот и начинается свистопляска.

Конечно, оправданием для нас все это служить не может. Как гласит известная поговорка, коли взялся за гуж, не говори, что не дюж. И мы, разумеется, не рожем, а действуем в соответствии с реалиями.

— Кстати, о реалиях. В прессе масса публикаций о том, что авиаконцепция сильно давила на выполнение условий новых правил перевозок пассажиров, багажа и грузов, введенных в действие в ок-

тавние требования просто невыполнимы. Везет ту же гостиницу, которую перевозчик обязан предоставить пассажиру при задержке вылета более восьми часов днем и более шести ночью. О заблачных ценах на номера не говорю — с этим уж ничего не поделаешь. Но где взять эти самые номера, если в большинстве российских аэропортов, куда мы летаем, даже гостиниц как таковых нет. В нашем базовом Домодедове и то это значащую неразрешимая проблема. То же самое и с комнатами матери и ребенка...

Повторюсь: правила, конечно, необходимо соблюдать, но их разработчикам не мешало бы взглянуть из окна кабинета и посоветоваться с эксплуатантами прежде, чем отдавать на подпись.

— И все-таки мы, ваши потенциальные пассажиры, надеемся, что 2008 год будет для всех нас

В редакции бортового журнала «ВИМ-АВИА»



тябре 2007 года. Что можно сказать по этому поводу?

— Помните присказку: гладко было на бумаге, да забыли про овраги. Правила, бесспорно, нужны, и соблюдать их необходимо. Для обжитой и ухоженной Европы — это не проблема. У нас же в России

более благоприятным, а компания «ВИМ-АВИА» сохранит за собой позиции лидера и будет развивать не только чартерные, но и регулярные перевозки.

— Спасибо за доброе слово. Думаю, не раз еще встретимся на борту наших лайнеров.]



Ровесник крылатой отрасли

*Ровно год назад, в январе 2007-го,
перестало биться сердце
Бориса Павловича БУГАЕВА.
Министра гражданской
авиации СССР 1970-1987 гг.
Главного маршала авиации.
Дважды Героя Социалистического
Труда. Заслуженного пилота СССР.
Лауреата Ленинской
и Государственной премий.*

Он родился всего на полгода позже известного постановления Совета Труда и Оборона от 9 февраля 1923 года, с которого ведется летоисчисление отечественной гражданской авиации. Так что вслед за 85-летием нашей крылатой отрасли можно было бы поздравить и его с юбилеем, но... увы!

Гражданская авиация для Бориса Павловича Бугаева была не просто сферой деятельности, а делом и смыслом всей его жизни. Он вырос в ней и возмужал, прошел вместе с ней все важнейшие профессиональные и жизненные университеты. Без нее он был, как птица без полета. Этот человек внес в развитие нашей отрасли такой вклад, равного которому не удалось внести ни одному из его предшественников и последователей. И это при том, что у штурвала граждан-

данской авиации всегда были очень яркие, незаурядные личности.

По словам соратника и последователя Бугаева, министра гражданской авиации СССР 1990 – 1991 гг. Бориса Егоровича Панюкова, это был гигант мысли и дела, которого можно поставить в ряд талантливейших организаторов и руководителей. Под его руководством прошел самый длительный и результативный этап развития гражданской авиации СССР.

Так что, готовясь к приближающему юбилею нашей отрасли, мы одновременно отдаем дань светлой памяти и глубочайшего уважения одному из самых выдающихся ее воспитанников и руководителей.



Имя этого человека навсегда вписано в историю советской и российской гражданской авиации, и никакие административные или иные реформы не в состоянии его зачеркнуть.]





Чтобы полет не закончился фатально, нужен ли России американский опыт

Справка редакции

Российская школа врачебно-лётной экспертизы на следующий год отметит свое столетие. В основе ее традиционно лежали не только забота о безопасности полетов, но и «человекоберегающие» методы, бережное отношение к летным кадрам.

Медицинское обеспечение полетов в нашей стране имеет три уровня. На первом проводится ежедневная экспертиза на предполетном, а у диспетчеров УВД — предвзвешенном осмотре. Второй уровень — динамическое наблюдение за летным составом врачами авиакомпаний. Третий — экспертиза здоровья пилотов и диспетчеров врачебно-лётными экспертными комиссиями. Их на сегодняшний день в отрасли 47. Все врачи — члены ВЛЭК в обязательном порядке проходят подготовку на кафедре авиационной медицины РМАПО, существующей без малого семь десятилетий, а по узкой специализации, например по неврологии, хирургии, офтальмологии и другим — на профильных кафедрах. В целом, около двух тысяч авиационных врачей занимаются сегодня медицинским обеспечением полетов в отрасли; более трети из них — врачи-специалисты-эксперты.

Владимир ШНТОВ

Поводом к публикации данного материала послужило следующее: не так давно конкурсная комиссия Минтранса России приняла решение поручить разработку новых Федеральных правил по вопросам совершенствования врачебно-лётной экспертизы (ВЛЭК) и медицинского обеспечения полетов в гражданской авиации (медицинских лотов) Государственному научно-исследовательскому институту гражданской авиации. Казалось бы, что в том? Правила действительно нуждаются в доработке, с этим никто не спорит. Вопрос в другом: как их дорабатывать и кому? Если, не дай бог, работа будет выполнена недостаточно квалифицированно, как это скажется на безопасности полетов?

Прокомментировать проблему мы попросили заведующего кафедрой авиационной и космической медицины Российской медицинской академии последипломного образования Минздравсоцразвития РФ, доктора медицинских наук, профессора Николая Разолова и председателя Центральной врачебно-лётной экспертной комиссии гражданской авиации, кандидата медицинских наук Аллу Быстрову.



— Итак, чем грозит отрасли разработка новых Федеральных авиационных правил по медицинскому обеспечению полетов, упомянутое выше решение Минтранса?

А.Г. БЫТРОВА:

— Здоровье человека по определению Всемирной организации здравоохранения включает соматическое и психическое здоровье плюс

социальную составляющую. На последнюю, к сожалению, врачи влиять не могут. Вы прекрасно знаете, сколь непростая обстановка на российском авиатранспортном рынке. Авиакомпании дают своим пилотам очень большие нагрузки. К тому же сейчас проходит эксперимент по увеличению продолжительности полетного времени, что может

отрицательно сказаться на безопасности полетов и росте угрожаемых состояний (инфаркты миокарда, инсульты, нарушения сердечной деятельности вплоть до остановки сердца). И прогнозировать такие отказы в здоровье медиам чрезвычайно сложно.

Вяты, к примеру, недавний случай внезапной смерти пилота в ка-



бине самолета. А ведь он незадолго до того прошел врачебно-летную экспертизу, был признан здоровым. Хотя очевидно говорит, что перед тем как подняться на борт самолета, пилот долго разговаривал по телефону и был очень удручен. У него сложилась непростая семейная ситуация, и неприятная беседа по мобильному телефону на фоне общего стрессового состояния вызвала острую сердечную недостаточность. Может ли такую смерть прогнозировать врач?

Российские Федеральные авиационные правила по медицинскому освидетельствованию летного состава (ФАП МО ГА-2002) действительно устарели. Медицинская наука ушла далеко вперед, это надо учитывать и, соответственно, менять подходы к освидетельствованию летного состава.

Н.А. РАЗСОЛОВ:

— Но не так, как это на сегодняшний день планируется сделать.

— *А что именно предлагается?*

Н.А. РАЗСОЛОВ:

— Перестроить российскую врачебно-летную экспертизу на американский лад. Там это единолично (я не коллегиально) делают шесть тысяч семейных врачей или, по нашей терминологии, участковых терапевтов. Это частнопрактикующие специалисты, имеющие в своем распоряжении лишь тонометр, электрокардиограф и прибор для определения остроты зрения. У них нет ни клинических и биохимических лабораторий, ни функциональной и рентгенологической диагностики, пилоту не проводится осмотр врачами-экспертами: хирургом, неврологом, оториноларингологом, офтальмологом. Приложение 1 к Чикагской Конвенции ИКАО (2007) рекомендует комиссионный способ медицинского освидетельствования лиц летного состава, а при наборе на летную работу и при выявлении заболеваний врачебно-летная экспер-



тиза проводится в анемедицинских центрах, т.е. комиссией врачей-специалистов.

— *Словом, ни один американский авиационно-медицинский эксперт не может сравниться по качеству экспертизы со специалистами и возможностями комиссии российских врачей-экспертов?*

Н.А. РАЗСОЛОВ:

— Конечно, нет. Но сегодня речь идет об отмене стационарного обследования летного состава и переходе только на амбулаторное. Предлагается отказаться и от индивидуальной оценки при вынесении экспертного заключения. Что удивительно, но эти принципы поддерживают руководители некоторых авиакомпаний. Если согласиться с ними, то от летной работы будет отстранена половина пилотов старшей возрастной группы, а это кадровый обвал, поскольку 70% нашего летного состава перешагнули сорокалетний возрастной рубеж и имеют те или иные заболевания или отклонения в состоянии здоровья.

А.Г. БЫСТРОВА:

— Стационарное обследование способно оценить функциональные резервы человека и риск «отказа» здоровья в полете, и на его основе более чем в 80% случаев выносится положительное заключение о про-

должении летной работы. Практика, статистика, анализ данных обследований пилотов говорит о том, что стационарную экспертизу не только ни в коем случае отменять нельзя, но и проводить ее надо, начиная не с 55, а с 50 лет. Да, первое стационарное обследование можно проводить в хорошо оснащенных стационарах — в Медицинском центре ОАО «Аэрофлот», в медико-санитарных частях при аэропортах Пулково, Иркутск, Хабаровск и других. А вот последующие стационарные обследования в 55 лет и старше — только в Центральной клинической больнице гражданской авиации. Центральной врачебно-летной экспертной комиссии гражданской авиации (ЦВЛЭК ГА) дано право в некоторых ситуациях подходить к вопросу стационарного обследования индивидуально.

— *Все остальные врачебно-летные экспертные комиссии работают в рамках Федеральных авиационных правил?*

Н.А. РАЗСОЛОВ:

— Да, но наработанный опыт ЦВЛЭК ГА необходимо внедрять во все 47 врачебно-летних экспертных комиссий гражданской авиации России.

А.Г. БЫСТРОВА:

— Федеральные авиационные правила по медицинскому освиде-



тельствования — государственный стандарт, потому в разработке их новой редакции надо учитывать все нюансы, привлекать к их написанию как можно более широкий круг специалистов-практиков, ученых. Иначе родится сырой, недоработанный и спорный по основным положениям документ.

Н.А. РАЗСОЛОВ:

— Кстати, подобный прецедент уже имеется. О ликвидации стройной системы отечественного медицинского обеспечения полетов говорится ведь давно, еще с 1995 года. Предлагалось даже заменить ее на Центр по авиационной медицине при ГосНИИ ГА. Была разработана версия «Федеральные авиационные правила — медицинские стандарты и сертификация», согласно которой ликвидировались врачебно-летные экспертные комиссии с заменой их на авиационных экспертов.

Зачем переделывать то, что действует хорошо? К счастью, оба проекта были отвергнуты как дезорганизующие медицинское обеспечение полетов в гражданской авиации. Энтузиасты-реформаторы на том, правда, не успокоились и добились распоряжения Минздрава РФ о создании двух рабочих групп по реформированию врачебно-летной экспертизы. Двухлетняя их работа свелась к замене нескольких ничего не значащих слов в основополагающем документе «ФАП — медицинское обеспечение гражданской авиации 1998 г.». Вот и все.

А.Н. БЫСТРОВА:

— Подходить к вопросу надо разумно и осторожно, а для этого, конечно же, нужна коллегиальность принимаемых решений. У нас, к сожалению, пока получается другой подход. Неизвестно, кто будет создавать новые правила. Закрытая тема, все делается веляиной, и это настораживает. Другой аспект проблемы — огромное давление на

медиков со стороны руководителей авиакомпаний, для которых коммерческая составляющая вопроса — самая главная. О медицинской стороне безопасности полетов они не то что забывают — она просто не существует для них. Естественно, врачам такая точка зрения не нравится. Мы хотим, чтобы какие-то социальные гарантии, стандарты были не просто приняты во внимание, но стояли во главе угла при медицинском обеспечении безопасности полетов.

— Тем более что кадровый голод в отрасли уже наступил и летного состава катастрофически не хватает.

Н.А. РАЗСОЛОВ:

— Это так. Аналогичная ситуация, к слову, и на Западе. Но там, в отличие от России, пилот, уходя на пенсию, получает ее в размере 70% от своего оклада, который в десять раз превышает зарплатки российских пилотов. Они уходят на пенсию очень хорошо социально защищенными. За рубежом развиты и система послеполетной реабилитации, что тоже очень важно. Почему нам хоть в какой-то мере не перенять этот положительный опыт, а не заимствовать то, чему можем противопоставить свое, гораздо более совершенное медицинское обеспечение полетов.

— Есть ли какие-либо сравнительные данные по числу случаев «отказов здоровья» пилотов в России и на Западе?

А.Г. БЫСТРОВА:

— По данным аналитической службы Booz С. Р., ежегодно в США среди летного состава регистрируется свыше 4000 случаев внезапной потери работоспособности по причине развития острых заболеваний. Около 700 из них оборачиваются летальным исходом. По этой причине от 5 до 18 полетов ежегодно заканчиваются фатально, то есть катастрофой.

Авиационных происшествий, вызванных «отказом здоровья», в России не было 40 лет. Российская врачебно-летная экспертиза имеет высокие качественные показатели. Неоправдавшийся экспертный прогноз в период действия заключения ВЛЭК о годности пилота к летной работе составляет 0,24%. В Англии этот показатель равен 1%. Значит, в России качество врачебно-летной экспертизы в четыре раза выше, чем в самой богатой стране Евросоюза. Это заслуга комиссионного, коллегиального способа освидетельство-



вания пилотов. Средний возраст освобожденных с летной работы в США составляет 46-47 лет, в России — 54 года.

— ИКАО считает, что высокоперформантные пилоты должны летать как можно дольше, не так ли?

А.Г. БЫСТРОВА:

— Командирам воздушных судов ИКАО разрешает летать до 65 лет при условии, что второму пилоту меньше 60.

Идея отмены стационарного обследования лиц летного состава абсурдна, сетований на состояние здоровья от пилота никогда не услышишь, многие предпочитают лечиться самостоятельно, подольно, часто встречаются и случаи покупки документов о состоянии здоровья. Отменим стационарную экспертизу — все эти негативные явления многократно возрастут.]

Работу ТКП высоко оценили и в Кремлевском Дворце наградили



На основании заключений экспертов и данных обработки аналитических исследований членов экспертного совета Международного Форума бухгалтеров и аудиторов, оргкомитет Форума высоко оценил работу Транспортной Клиринговой Палаты (ТКП) по реформированию системы бухгалтерского учета и финансовой отчетности. Оно было проведено

Председатель Совета директоров ТКП Борис Панюков (слева) и президент ТКП Сергей Ильичев после вручения Почетного диплома



в соответствии с международными требованиями и стандартами.

Оргкомитет принял решение наградить ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата» в лице ее президента Сергея Ильичева почетным дипломом «Преприятие высокой организации финансовой деятельности» по итогам работы в 2006 году.

Вице-президент и финансовый директор ТКП Татьяна Тращенко награждена почетной медалью «За заслуги в развитии бухгалтерского учета и аудита в России». Главному бухгалтеру ТКП Галине Емельяновой присвоено звание «Лучший бухгалтер России – 2007» («Золотая бухгалтерская элита России») и вручен знак лауреата награды.

Торжественная церемония награждения состоялась в Государственном Кремлевском Дворце. Высокая оценка работы Транспортной Клиринговой Палаты и компетенции ее специалистов свидетель-



Главный бухгалтер ТКП Галина Емельянова (слева) и вице-президент, финансовый директор ТКП Татьяна Тращенко

ствует о надежности, открытости, прозрачности, доверия, предсказуемости финансовой деятельности этого исполнительного органа Системы взаиморасчетов на воздушном транспорте.]



ских авиаперевозчиков пользуются воздушные суда вместимостью 200-250 мест. Так, в парке «Аэрофлота» нет лайнеров емкостью более 300 кресел. Ведь и те самолеты, которыми мы располагаем, позволяют успешно кон-

(или найти на вторичном рынке), подписать твердый контракт, везти приобретение в Россию, да еще и растаможить... Тут и в год не уложиться. Ждать получения новых машин со сборочных линий можно до трех лет. Другими словами, успеть за девять месяцев могут только те, у кого уже подписан контракт и покупка иномарок «на мази». Такие контракты есть только у «Трансаэро» — на поставку до конца 2008 г. восьми Boeing 747-400. Недаром в СМИ уже мелькало мнение об отмене пошлин: «лоббистское решение в расчете на одного игрока». По предварительным расчетам экспертов, отмена пошлин позволит «Трансаэро» сэкономить от 80 до 120 млн долларов на покупке уже законтрактованных самолетов.

Долгожданные поблажки правительства отечественным перевозчикам не могут не радовать. Однако самые востребованные среднемагистральные самолеты на 100-150 мест по-прежнему будут облагаться теми же драконовскими ввозными пошлинами. Так что авиакомпания будут отдавать пятую часть стоимости Boeing 737 (120-150 пассажиров) или A320 (до 220). И это понятно — ведь должен же кто-то приобретать устаревшие Ту и Ил, которые проигрывают зарубежным аналогам в экономичности, по шумам, экологическим характеристикам. Так что будьте любезны, при ввозе иностранных воздушных судов не более чем на 300 человек, заплатить те же 38% от стоимости самолета: 18% НДС и 20% таможенных пошлин.

В постановлении ни слова не сказано, должны ли быть приобретаемые самолеты обязательно новыми или допускается взять б/у. Так что не исключено, что российское небо наводнится бесплатно ввезенными подержанными машинами.

Будут ли при этом востребованы российские среднемагистральные — это еще большой вопрос.

Можно догадаться, что отечественные производители не в восторге от отмены пошлин, хотя сами аналогичного продукта почти не предлагают. OAK вроде как планировал наладить производство самолетов, сопоставимых с Ил-96-400, но... И чему удивляться, решение российского правительства с восторгом восприняли и Boeing, и Airbus.

Пресс-секретарь «Трансаэро» Сергей Бахал в комментариях для СМИ отрицает лоббизм со стороны своей авиакомпании. «Не мы вносили предложение о снятии льгот в правительство, а МЭРТ. И совсем не все законтрактованные «Трансаэро» самолеты попадут под действие этих льгот. Безусловно, постановление об отмене пошлин поможет отечественным перевозчикам приобретать современные самолеты на равных условиях с зарубежными авиакомпаниями. Это поможет конкурентоспособности россиян на международном рынке».

Однако Виктор Соколов, замначальника пресс-службы «Аэрофлота», все же считает, что постановление подготовлено в расчете на одну компанию и ее крупный контракт. «На бизнесе большинства отечественных перевозчиков постановление не скажется: они не планируют закупать большие дальнемагистральные машины. Массовым спросом у россий-

куировать на рынке», — утверждает г-н Соколов.

«Мы расцениваем поставление как позитивный и многообещающий шаг, — говорит Юлия Багыршева, пресс-секретарь AIR-Union. — К сожалению, наша авиакомпания в течение 2008 года вряд ли сумеет воспользоваться этими льготами. Сейчас у нас проходит простой процесс реструктуризации парка, в том числе и дальнемагистральных самолетов. В настоящее время AIRUnion располагает лайнерами Boeing 767, 757, Ил-96. Пока нельзя сказать, какие самолеты придут им на смену. Надеемся, что это очень важно для российских перевозчиков правительство постановление будет пролонгировано и расширено. Хорошо бы включить в него и другие типы самолетов».

В московском представительстве UTair решение правительства расценили как весьма позитивное, хотя и изрядно запоздалое. Ведь компания, как известно, давно выступает за снижение и постепенную отмену таможенных пошлин на зарубежную технику. Конечно, парк UTair не подпадает под пассажироемкость более 300 человек, определенную правительственным постановлением. Но сам этот шаг свидетельствует о том, что власти наконец-то решились на полезное нововведение. Гладись, дело дойдет и до среднемагистральных иномарок.]



Лайнер пробежал по их судьбе



Олег МАКСИМЕНКО. Фото Михаила ТАРАСЕНКО

Вот уже десять лет прошло с того момента, когда самолет Ту-204-300 с бортовым номером 6406 коснулся взлетно-посадочной полосы аэропорта Минеральные Воды и получил там посадочную прописку. В тот день, 25 декабря 1997 года, в авиакомпании «Кавминводавиан» с самого утра царил праздничное оживление — беспомощно, что ли, но все же подвела, готовились к встрече. К моменту посадки лайнера на перроне уже было тесно от руководителей и сотрудников предприятия, журналистов, представителей региональных и краевых властей. Наконец, он приземлился.



Решение о приобретении Ту-204 далось руководству ФГУАП «Кавминводавиан» не просто.

Потребность в новой технике к тому моменту была велика, но происходящие в стране процессы — безденежье, неплатежи, инфляция, препоны, мешающие цивилизованным финансовым операциям — лизингу и кредиту, не давали компании реализовать намеченные планы. Кроме того, самолет был еще достаточно сайрой.

— Конечно, прежде чем определиться с выбором, — говорит директор по организации летной работы авиакомпании, заслуженный пилот России Борис Лейкин, — был проведен анализ парка воздушных судов — и наших, и зарубежных. Определяющим здесь явился тот факт, что машина — российская, а наше предприятие и КБ имени А.Н. Туполева связывают многие годы тесного сотрудничества. В свое время мы вводили в эксплуатацию Ту-124, потом Ту-134, Ту-154. Поэтому наш генеральный директор Василий Викторович Бабаскин сделал выбор в пользу российской техники, не побоявшись трудностей и груза ответственности.

По большому счету это был серьезный риск. Минераловодчане начали с того, что из своих высококлассных летных и технических специалистов собрали рабочую группу. Провели у себя на базе летно-техническую конференцию, в которой участвовали все, кто так или иначе связан с самолетом — конструкторы, производственники, летчики-испытатели, управленцы, представители ГосНИИ ГА. Дальше была детальная работа в тесном контакте с главным конструктором самолета Львом Лановским. Цель стояла — довести машину до совершенства. Кропотливая работа минераловодчан по освоению и доработке самолета, их настойчивая демонстрация на всех уровнях достоинства Ту-204 послужили толчком к тому, что другие авиакомпании тоже обратили взор на эту машину. И не только отечественные, но и зарубежные. Первым иностранным покупателем стал Египет. Приобретя самолет, египтяне пригласили для его эксплуатации и обслуживания кавминводских специалистов. Потом полтора года наши экипажи работали в Каире вахтовым методом. Вообще, в предприятие много раз обращались за

помощью компании, взявшие на эксплуатацию Ту-204, и минераловодчане всегда с охотой и радостью делились накопленным опытом.

— Мы все 10 лет доказывали жизнеспособность этого самолета, — говорит главный инженер АТБ ФГУАП «Кавминводавиан» Владимир Моргунов. — Сказать, что было не просто, значит, ничего не сказать. Кроме того мы взяли на себя заботу о популяризации этого лайнера и сделали ряд демонстрационных полетов в Москве и Мюнхене. В 2000 году «Кавминводавиан» взяли на эксплуатацию еще один Ту-204-300. Сегодня их общий налет составляет 26000 часов, 7500 посадок.]

Р.С. За введение в эксплуатацию семейства минераловодских пассажирских самолетов на базе Ту-204 ряд специалистов АТБ и летного отряда ФГУАП «Кавминводавиан» получили благодарности и государственные награды, в том числе орден «За заслуги перед Отечеством» 2-ой степени. А генеральный директор предприятия, заслуженный пилот России, кандидат технических наук Василий Бабаскин удостоен Государственной премии в области науки и техники.



Шиномонтаж для самолетов

Компания «ИСТ ЛАЙН ТЕХНИК», входящая в группу компаний «ИСТ ЛАЙН», теперь готова предложить авиакомпаниям России новую эксклюзивную услугу — техобслуживание, ремонт колес и тормозов самолетов зарубежного производства.

Спрос на такого рода работы есть, и притом большой, поскольку большинство российских авиакомпаний воднолежного технического обслуживания своими силами не делают, а пользуются услугами зарубежных фирм. Это сопряжено с целым рядом трудностей, да и обходится недешево.

Новый цех по ремонту колес и тормозов прошел сертификацию Европейскими Властями Летной Подности. Сертификаты получены на обслуживание самолетов Boeing 747, Boeing 757, а вскоре будут получены сертификаты и на Boeing 737, Boeing 767, A 310, A 319/320/ 321. Также в планах на этот год — подготовка цеха к проведению капитального ремонта колес и тормозов.

Площадь цеха — 290 кв. метров, штат — десять специалистов. Инженерно-технический персонал прошел обучение

за рубежом и также сертифицирован. За одну смену цех может произвести техобслуживание либо ремонт десетки колес и двух тормозов. В дальнейшем производственные мощности и число специалистов планируется увеличить.

Партнерами «ИСТ ЛАЙН ТЕХНИК» в организации работы цеха стали компании Aircraft Wheels And Brakes Goodrich Corporation, APRN Basingstoke MRO (Великобритания) и SAS Company (Дания). Цех оснащен современным оборудованием от ведущих зарубежных производителей. Открытие нового цеха в Домодеово — один из важных этапов освоения тяжелых форм технического обслуживания. Подготовку авиационно-технической базы «ИСТ ЛАЙН ТЕХНИК» к проведению C-check планируется завершить к осени.]



R&AA
TECHNICAL

ЦЕТ



МИНТРАНС РОССИИ

5-6 МАРТА

SWISSOTEL «КРАСНЫЕ ХОЛМЫ»

II МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ

«РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»

Поддержка: Минтранс России / Российская Федерация / Ассоциация Российских Пилотов / Российские Пилоты
Организатор конференции: Национальная Ассоциация Деловой Авиации России / Всероссийский оператор: Turbotel Group



Телефон: +7 (495) 988 06 45

Факс: +7 (495) 904 76 32

E-mail: info@rpa-tech.ru

www.rpa.ru

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР АВИАПОРТ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



АВИАГОБУС

ВЕРТИКАЛЬ

Михаил Куликов:

«Диапазон «Аэропроект» — от трансформаторной подстанции до аэродромного комплекса»

Антоний ТРОШИН, Владимир ШИТОВ

Начиная с 1923 года, когда отечественная гражданская авиация сформировалась как отрасль народного хозяйства, ее развитие всегда шло рука об руку с наукой. Научные разработки помогли не только создавать и осваивать новые пассажирские самолеты, прокладывать воздушные трассы, но и строить мощную аэродромную сеть по всей огромной территории страны.



Наш сегодняшний собеседник — исполняющий обязанности генерального директора Государственного проектно-исследовательского и научно-исследовательского института «Аэропроект» **Михаил КУЛИКОВ.**

— Михаил Юрьевич, около полутора лет Вы руководите одним из старейших и престижных научно-исследовательских институтов отрасли. Наверное, пришла пора представить Вас читателям журнала и поговорить о том, как «чувствует» себя «Аэропроект» в канун 85-летия гражданской авиации России.

— Спасибо за внимание журнала к нашему институту, к его деятельности, которая всегда целиком и полностью была направлена на развитие отечественного воздушного транспорта. Если же говорить о том, с чем мы подходим к юбилею отрасли, прежде всего хотел бы сказать о самом главном нашем богатстве — огромном интеллектуальном потен-

циале, накопленном без малого за 75 лет существования «Аэропроекта». Потенциале, без которого институт не был бы тем крепким звеном в цепочке авиатранспортного процесса, каким он является сегодня, без которого мы не могли бы решать сложнейших задач по развитию аэродромной базы страны. Специалисты института — его главная гордость. Руководство института сумело не только преумножить этот потенциал, но и сберечь его в трудные для всей страны годы перехода на рыночную экономику. Сберечь для института, для всей нашей отрасли. Не могу не назвать хотя бы несколько имен людей, которые сегодня являются «золотым» кадровым фондом института.



В первую очередь это М. Пугачев — великолепный специалист-аэродромщик, инженер Т. Хромова, главный конструктор А. Молчанов, единственный, столь высокой квалификации в России технолог по аэровокзалам С. Бездородова. Их опыт и знания незаменимы. Есть и талантливая, очень грамотная молодежь. Этот великолепный творческий сплав только за последние годы позволил нам выполнить большой объем работ по аэродромному комплексу Домодедово-1, по концепции реконструкции аэропорта Внуково и многим другим проектам.

— Значит, стала налицо приход молодежи в институт? А ведь, помнится, лет десять назад выпускника вуза, что называется, на аркаше заставить на работу в «Аэропроект» было невозможно. Все шло в коммерцию.

— Было такое время, что и говорить. Из-за мизерной зарплаты резко упал престиж профессии инженера-проектировщика, обвалено сократилось количество заказов. «Аэропроект» в буквальном смысле слова балансировал на грани выживания. Но такая судьба постигла в середине девяностых годов прошлого века практически всю российскую науку. Впрочем, не будем о грустном. Да, сегодня молодежь к нам идет охотно, и я считаю, что в том заслуга всего коллектива.

— Самое тяжелое позади, дно пропасти пройдено?

— Хочется верить в это. Мы выжили, благодаря сплоченности коллектива, костяк которого работает в институте по тридцать-сорок лет. Специалисты высочайшей квалификации оставались преданными институту, несмотря на нищенскую зарплату. На молодежь сегодня делаем главную ставку, поскольку в ней, в первую очередь, видим будущее института. Потому стараемся подтягивать до достойного уровня заработную плату, обучаем молодых кадры профессиональным навыкам,

работе с новейшими программными продуктами, обеспечиваем их современной компьютерной техникой. Ведь если не передадим молодому поколению накопленного бесценного опыта, не сможем двигаться вперед.

— Основной поставщик кадров для «Аэропроекта», как и прежде — Московский автомобильно-дорожный институт?

— Да, правда, существовавшие некогда тесные связи между нами за последние годы несколько ослабли. «Аэропроект» только еще предстоит вернуться к той совместной работе с МАДИ, которая велась между нами раньше. Грустно, конечно, говорить об этом, но вуз уже ряд лет функционирует в отрыве от предприятий гражданской авиации. Выпускники его приходят на работу в «Аэропроект», не имея даже мельчайшего представления о существующих в отрасли проблемах, о том, какие задачи стоят перед гражданской авиацией. Не говорю уже об истории отрасли, о ее традициях. Проблема этой нам приходится восполнять, перечувствуя молодых специалистов, исходя из реалий отрасли дня сегодняшнего, а не вчерашнего. Разработали даже несколько предложений по корректировке учебных программ вуза, которые собираемся представить на суд ученого совета МАДИ. Думаем, они позволят усилить учебный процесс, сделать его более приближенным именно к нашей аэродромной тематике. А это позволит быстрее вводить молодых специалистов в строй.

— Михаил Юрьевич, как Вы оцениваете нынешние возможности «Аэропроекта». Что вам по силам сегодня?

— «Аэропроект», безусловно, способен решать все задачи комплексно. Можем разрабатывать проекты, начиная от небольшой трансформаторной подстанции и заканчивая целыми аэродромными комплексами, куда входит и аэродром, и аэровокзал, и склад ТСМ, командно-диспетчерский пункт, да еще с десятком других объек-

тов. Это огромная работа, в которой участвуют практически все наши специалисты. Да и заказчики прекрасно знают, что, обратившись в «Аэропроект», получат качественный, законченный продукт. Им выгодно отдать «на откуп» всю работу целиком нам и не иметь больше от нее никакой «головной боли». Так было, к примеру, с заказом на обоснование инвестиций аэропорта Геленджик. Наш институт разработал всю необходимую документацию по обоснованию инвестиций строительства аэропорта сразу на весь комплекс. В него вошли аэродром, служебная территория, аэровокзальный комплекс, внешние сети. Но после того тецдер на проектирование объектов заказчик «разбил» на две части: на объекты федеральной собственности, а это непосредственно аэродром с командно-диспетчерским пунктом и светотехническим оборудованием, и на объекты служебно-технической территории, финансирование которых взял на себя частный инвестор — компания «Базовый элемент». Итог: на сегодняшний день не только проект аэродрома, но и сама стройка практически завершены. А вот по служебно-технической территории, к сожалению, работа находится еще в стадии проектирования. Вот наглядный пример преимуществ работы с «Аэропроект» — как с комплексным институтом. Повторю, мы способны решать проблемы по всему комплексу проектных задач. Это удобно заказчику, поскольку сокращает сроки проектирования, позволяет «на выходе» получить весь пакет необходимой документации и расчетов.

— Сколько специалистов работало в институте до «перестроечной революции» и сколько осталось сегодня?

— В начале девяностых годов прошлого века штат «Аэропроекта» насчитывал около тысячи двухсот человек. Сегодня осталось около 350 сотрудников, причем если несколько лет назад этими силами мы справлялись



со всеми объемами работ, то нынешний кадровый голод ощущаем в полной мере. Заказов в «Аэропроект» поступает гораздо больше, чем в те времена. Это связано с принятием правительственной программы по гражданской авиации и концепции развития аэропортов, разработанной Минтрансом. Если эти программы не останутся на бумаге, а будут реализовываться, в разы должно увеличиться финансирование работ по реконструкции аэропортов.

— **А строительство новых планируется?**

— Аэродромная сеть, созданная «Аэропроектом» в советское время, на сегодняшний день не требует коренной реконструкции. Исключение составляют аэропорты, оказавшиеся в черте городской застройки. Поэтому новых воздушных гаваней пока никто строить не собирается, если не иметь в виду аэропорты Ростова-на-Дону, Саратова и Иркутска, которые, наконец-то, решено перенести в другие места. Соответственно, это будут совершенно новые аэропортовые комплексы, которые должны строиться с нуля. Естественно, по самым новейшим технологиям аэропортовой науки, с применением самых новейших строительных технологий. Можно сказать, это будут самые современные аэропорты России, аэропорты XXI века.

— **Места под них уже определены?**

— С аэропортом Ростова-на-Дону место определено давно. С новым Иркутским аэропортом вопрос решался сложнее. Было рассмотрено около 60 вариантов, оставились на территории, расположенной в 35 километрах от города, где есть возможности не только для строительства нового аэропорта с учетом пропускной способности по нуждам дня сегодняшнего, но и для его дальнейшего развития на много десятилетий вперед.

— **Проектно-изыскательские работы — одна составляющая деятельности «Аэропроекта». Вторая — наука. Как обстоит дело с ней?**

— В науке за последние годы у нас образовался пробел, что, впрочем, не удивительно. Вся российская наука была поставлена на колени рыночными преобразованиями, научные работы практически не велись и в нашем институте, поскольку бюджетных средств на них не выделялось. Сегодня пытаемся привлечь науку к проектным разработкам. Например, большие научные исследования ведем по экологии аэропортов, в частности, по экологическим аспектам аэропорта Геленджик. Работаем над сертификацией новых строительных материалов, которых на российский строительный рынок

хлынуло немеренно, хотя возможности их применения еще нужно изучать. Большая проблема — разработка Федеральных авиационных правил, нормативно-доказательной базы, которая не обновлялась с 1985 года. Особенно нормы технологического проектирования. Научные исследования крайне необходимы и для реконструкции аэропортов. Возьмем, к примеру, аэропорт Сочи. Это некатегорированный аэропорт, полоса односторонняя, взлет и посадка только со стороны моря. Высота принята решения для Сочи порядка 300 метров, но на современных самолетах там можно садиться по минимуму первой категории, имея при том возможность ухода на второй круг. Для этого нужно разрабатывать новые нормативы и рекомендации по осуществлению взлетно-посадочных операций. Этим тоже должна заниматься наука.

— **Если говорить о ближайших задачах и планах института, о чем они?**

— Как всегда, в конце уходящего года защитили программу своей деятельности на год грядущий. Первоочередная задача — развитие научной базы, в частности, возрождение уникальной лаборатории с грунтовым лотком, позволяющим испытывать новые типы аэродромных конструкций.





Это крайне необходимо. Скажем, при реконструкции аэропортов Шереметьево и Домодедово столкнулись с проблемой старых покрытий, которые либо разбирать нужно и вывозить, либо создавать технологии, которые обеспечили бы их надежную эксплуатацию на протяжении двадцати-тридцати лет. Так, в Домодедове применили технологию так называемого саркофага. Суть ее в том, что на существующее покрытие укладывается прослойка из щебня, которая предотвращает образование отраженных трещин, а сверху новое цементобетонное покрытие.

— Кстати, эта магистральная рулежная дорожка стала как бы третьей ВПП в аэропорту Домодедово?

— Да, этот проект наше воу-хлу. Рулежную дорожку спроектировали по всем требованиям, применимым к взлетно-посадочной полосе.

— А с иностранными фирмами сотрудничество продолжается?

— Работаем с немецкой строительной фирмой по реконструкции аэровокзального комплекса Шереметьево-2. С французами — по аэровокзальному комплексу Шереметьево-3. С немцами в свое время проектировали аэровокзал в Сочи, который был даже построен на 98%, а потом законсервирован на десять лет. Сейчас его

поэтапно вводят. Для аэропорта Сочи разработали обоснование инвестиций, и на субхороде у «Лениновоокста» выполняли работы по реконструкции перрона и объектов УВД.

— А что делали в Ананье?

— Обоснование инвестиций по реконструкции полосы под самолет Ил-96, перрона, строительству вокзала. В этом году должны быть выделены средства на разработку проекта и только тогда будет проведен тендер на строительство. Говорю об этом потому, что нельзя объявлять тендер на строительство по обоснованным инвестициям, только после того, как проект уже прошел экспертизу, можно объявлять тендер на строительство. Много лет боролся за это, и наконец Минтранс, Росавиация признали нашу правоту. Ведь обоснование инвестиций — это предпроектная стадия, на основании этих расчетов по деньгам для строительства легко ошибиться, и подрядчики не раз сетовали на это. Теперь проблема решена.

— Недавно московское Правительство выдвинуло проект возрождения региональных аэропортов. Вас эта тема касается?

— Пока нет, но есть планы влиться в эту программу, она интересна. Хотя, повторю, работы и без того хватает. Приглашают киевляне сделать реконструкцию аэродромной зоны аэропорта Борисполь, коллеги из

Киргизии просит заняться аэропортом Ош. Да, тот регион теперь обслуживает бывший наш филиал «Казропроект», но, тем не менее, на тендер приглашены и мы, и «Ленроаэропроект». Это неплохо, это работает рынок. Много заказов и на проектирование ангаров. Для ГТК «Россия» проектировали ангар на два президентских самолета Ил-96 с пролетом в 144 метра. Ангар для бизнес-авиации в Шереметьево — тоже продукт «Аэропроект». Словом, институт жив, активно работает на нужды отрасли и, уверен, будет работать.]

От редакции: Как сказано во вступлении к этому интервью, Михаил Куликов уже около полутора лет исполняет обязанности генерального директора ГПИ и НИИ «Аэропроект». Опытный, грамотный специалист, проработавший в институте более двадцати трех лет и прошедший все должностные ступени от рядового инженера до первого заместителя генерального директора, как руководитель призван коллективом «Аэропроект». Нашел взаимовыгодные партнерские связи с руководством авиапредприятий и с коллегами проектных и научных организаций отрасли. С его приходом начнется новый виток в развитии «Аэропроект».





Клубу «ОПЫТ» – шесть лет

12 ДЕКАБРЯ СОСТОЯЛОСЬ
ОЧЕРЕДНОЕ ГОДОВОЕ
СОБРАНИЕ КЛУБА ВЫСШЕГО
РУКОВОДЯЩЕГО СОСТАВА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
(КЛУБ «ОПЫТ»). СОБРАНИЕ
ПРОШЛО В МАЛЫН 6-ЛЕТИЯ
СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ КЛУБА.



вызавшая большой резонанс у авиационной общественности России и стран СНГ.

Особое внимание Совет Клуба уделяет патристическому воспитанию молодого поколения авиаторов. Большую работу в этом направлении проводят участники Великой Отечественной войны, генерал-майор авиации Павел Драгозов и бывший пилот гражданской авиации, писатель Валерий Хайрозов. Оба они удостоены памятных медалей Государственного военного историко-культурного центра при Правительстве Российской Федерации «Патриот России».

К великому сожалению, минувший год не обошелся без утрат. Клуб «Опыт» лишился увешавших из жизни Бориса Павловича Бугаева, Василия Михайловича Карпия, Виктора Петровича Леденя, Владимира Федоровича Самохвалова, Георгия Алексеевича Вашифтова. Совет Клуба сделал все для того, чтобы память об этих замечательных людях навсегда осталась в сердцах наших авиаторов.

Выступившие на собрании члены Клуба предложили дать положительную оценку работы Совета Клуба, его председателя Ивана Васина и генерального директора Юрия Дарымова. Предложение было единогласно принято. Также единогласно оба они избраны на эти руководящие посты на следующий год.]

Как подчеркнула в докладе председатель Совета Клуба Иван Васин, важнейшее направление в работе Клуба – экспертная работа. Она охватывает обширный круг вопросов, имеющих первостепенное значение в деятельности нашей отрасли. Эксперты Клуба принимают активное участие в разработке предложений, оценок и заключений по ряду законопроектов, проблемам подготовки летного и инженерно-технического персонала, эксплуатации авиационной техники, расследования авиационных происшествий и др.

Другое важнейшее направление работы Клуба – участие в подготовке и проведении общественных мероприятий. Самое знакомое из них – 85-летие гражданской авиации, которое будет отмечаться 9 февраля этого года. Совет Клуба еще год назад обратился по этому вопросу с инициативным письмом к министру транспорта Российской Федерации Игорю Левитину и развернул актив-



Дочери Е.Ф. Логинова Нанна и Лариса на научно-практической конференции, посвященной 100-летию со дня рождения маршала

ную работу по подготовке к юбилею отрасли. К сожалению, проблема эта оказалась не такой простой, но есть надежда, что ее удастся решить.

В ноябре 2007 года исполнилось 100 лет со дня рождения первого министра гражданской авиации СССР, маршала авиации Евгения Федоровича Логинова. Благодаря инициативе Клуба эта дата не осталась незамеченной. На могилу маршала на Новодевичьем кладбище были возложены венки, а в здании бывшего Министерства гражданской авиации СССР состоялась научно-практическая конференция,



ВПЕРВЫЕ В РОССИИ

Деловая программа выставки включает конференции «Развитие российского рынка вертолетов и его место в современной международной кооперации» и «Страхование рисков в вертолетной индустрии», семинар-презентацию «60 лет OAO «Камов». Также участники выставки смогут присутствовать на крутых столах «Вертолет класса VIP», «Воздушный кодекс России – как вертолетом пользоваться небом», «Система подготовки кадров для вертолетной отрасли», «Представительства иностранных фирм вертолетной индустрии в России – победы и поражения».

Специализированные вертолетные выставки проводятся в Америке – Ней-Евро, Великобритания – HeliTech и в Азии – Dubai Helishow и HeliAsia. Российские предприятия практически не участвуют в этих мероприятиях, представлены единично. И это несмотря на то, что из 110 вертолетов, произведенных на предприятиях вертолетостроительного холдинга ОПК «Оборонпром» в 2006 году, 90% ушло на экспорт. В настоящее время свыше 5200 вертолетов отечественного производства эксплуатируются более чем в 80 странах мира.

В России никогда не проводились специализированные выставки вертолетной индустрии, хотя авиационные экспозиции имеют давнюю историю. Первая была проведена в 1910 году, а с 1933 стал отмечаться День воздушного флота, к которому было приурочено открытие выставок в ЦЛКО им. М. Горького в Москве. В 1990 году в Москве на ВВЦ прошла Международная авиационно-космическая выставка «Аэроспейс-90», через два года в Жуковском состоялась «Мосаэршоу-92». С этого времени авиационная выставка в этом подмосковном городе стала регулярной, проводится

В международном выставочном центре «Крокус Экспо» с 15 по 17 мая пройдет первая в истории России Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2008. На площади в 10000 кв. м в павильонах и на открытых площадках будут представлены мировые достижения вертолетной индустрии во всех ее аспектах: от проектирования и производства до эксплуатации.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

HELIRUSSIA 2008

по нечетным годам и с 1993 года носит название Международный аэрокосмический салон (МАКС). В МАКСе участвуют крупные разработчики и производители вертолетной техники, в основном предприятия, входящие в ОПК «Оборонпром». Практически не представлены самостоятельные и средние предприятия вертолетной индустрии, а также эксплуатанты и дилеры.

Именно поэтому Ассоциация вертолетной индустрии выступила инициатором проведения Российской международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2008, а Федеральное агентство по промышленности РФ, «ОПК Оборонпром» и OAO «Вертолеты России» поддержали эту идею. Сейчас вертолетный парк России насчитывает порядка 2000 машин, и потребность в вертолетах постоянно растет. Причем, в настоящее время структура парка отличается от сложившейся мировой – в России легкие вертолеты занимают лишь 33% общего парка, тогда как мировой уровень составляет 70%.

К участию в выставке HeliRussia 2008 приглашаются:

- разработчики и производители вертолетов, вертолетных тренажеров, комплектующих изделий, салонов и спецоборудования для вертолетной техники;
- транспортные, лизинговые и страховые компании;
- владельцы, дилеры и эксплуатанты вертолетной техники;
- центры технического обслуживания и топливозаправочные комплексы;
- организации, осуществляющие наземное обеспечение, радиолокационный контроль, обустройство вертолетных площадок;
- центры обучения кадров для вертолетной индустрии;
- прочие организации, осуществляющие различные виды деятельности в вертолетной индустрии.

**Подробную информацию об условиях участия в выставке HeliRussia 2008 можно получить на сайте www.helirusia.ru, а также по телефону: +7 495 643 11 93
Директор выставки – Жанна Киктенко**



Россия – это вам, господа, не Сингапур...

Игорь ГРИГОРЬЕВ

«Давным камнем преткновения в отношении с Россией был вопрос о сборах за полеты по транссибирским трассам. Так, в 2005-2006 годах европейским авиакомпаниям, летающим в страны Азии, пришлось выплатить свыше \$330 млн российской авиакомпании «Аэрофлот» за право пролета через российскую территорию. На саммите ЕС-Россия, состоявшемся в ноябре 2006 года в Хельсинки (Финляндия), Еврокомиссия удалось достичь соглашения с российским правительством, по которому эти сборы будут постепенно сокращаться вплоть до их полной отмены к 31 декабря 2013 года. Это дало «новый старт» в отношениях с Россией...»

Из документа «Летая вместе. Политика ЕС в сфере воздушного транспорта»

Как мы сообщали в предыдущем номере («ГЛ», №12, 2007 г.), **Авиационный саммит Россия-ЕС, который должен был пройти в ноябре минувшего года, так и не состоялся. Стороны решили с саммитом повременить.**

В ноябре 2006 года на саммите ЕС-Россия в Хельсинки министр транспорта России Игорь Левитин и вице-президент Еврокомиссии Жак Барро подписали протокол «Принципы модернизации существующей системы использования транссибирских маршрутов». В марте прошлого года этот документ был утвержден Советом министров транспорта Евросоюза. И это событие в Европе было расценено как крупный успех ЕС. Однако Россия протокол хельсинкских договоренностей до сих пор не утвердила. В результате так и неотрегулированные разногласия сторон по использованию ТСМ фактически привели к срыву Авиационного саммита Россия-ЕС.

Мой собеседник — Владимир Саморуков, в прошлом начальник Управления внешних сношений, член коллегии Министерства гражданской авиации СССР. Это имя хорошо известно в авиационном мире. Саморуков был региональным представителем «Аэрофлота» в Северной и Центральной Америке, принимал самое непосредственное участие в переговорах, предшествовавших открытию Транссибирского маршрута, и его мнение в свете обострения отношений между Россией и Евросоюзом сегодня особенно актуально.



— Вот мы привычно ссылаемся на документы Евросоюза, которые в той или иной степени нас не устраивают, — сетует Владимир Дмитриевич. — А между тем, почему-то забываем о наших собственных директивных документах. Прежде всего, я имею в виду «Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на

период до 2010 года», утвержденные президентом Владимиром Путиным еще 3 февраля 2001 года.

В 1995 году, когда я работал региональным представителем «Аэрофлота» в странах Бенилюкса, у меня состоялся любопытный разговор с Генри Вассенбергом, профессором международного института аэрокосмического права при Лейденском университете в Голландии. Встретились мы на заседании Европейского авиационного клуба. Там шла речь об отношениях в области гражданской авиации между США и Евросоюзом в связи с провозглашением Соединенными Штатами новой международной политики в области международного воздушного транспорта. В этом документе была отражена, в частности, глобализация американского и мирового воздушного транспорта, создание различного рода альянсов, дальнейшая

либерализация двусторонних соглашений путем заключения их по принципу «открытого неба» и т.п.

Но вот на чем я бы хотел заострить ваше внимание — везде совершенно недумно подчеркивается, что в любом случае Соединенные Штаты должны защищать интересы своих авиаперевозчиков. И совершенно открыто заявляют: «В случае если авиационные партнеры не будут соблюдать права, предусмотренные двусторонними соглашениями с США, или осуществлять дискриминацию в отношении авиакомпаний США, мы будем действовать решительно, с применением всех надлежащих мер для охраны наших прав и защиты наших авиакомпаний». А как мы знаем, слова у американцев, когда, разумеется, им это выгодно, не расходится с делом. И в таком ключе Соединенные Штаты целенаправленно действуют и по сей день.



Так вот, Генри Вассенберг, бывший вице-президент нидерландской авиакомпании KLM, меня и спрашивает: «А как, господин Саморуков, обстоят дела в России с международной авиатранспортной политикой?» Я несколько уклончиво ответил, что в прежние времена авиационная политика определялась съездами КПСС и соответствующими постановлениями ЦК. И, судя по транссибирскому маршруту и полетам «Аэрофлота» по всему миру, политика эта неплохо работала.

Вслушав, г-н Вассенберг серьезно заметил: «Россия с учетом своего географического положения и той роли, которую она играет в мировой системе воздушного транспорта, должна иметь и заявить свою международную авиатранспортную политику. Как это делают США и Европейский Союз».

Прошло несколько лет, и президент Владимир Путин утвердил «Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года». Напомню, что этот документ включает в себя меры по усилению позиции России в международной авиатранспортной системе путем повышения конкурентоспособности отечественных авиационных предприятий, содействие качественному обновлению парка воздушных судов, стимулирование спроса на внутренние и международные перевозки с использованием отечественной авиационной техники и российских авиакомпаний.

И далее в «Основах политики» подчеркнута необходимость разработки и принятия федеральных законов, определяющих основы внутренней и внешней политики государства в области авиационной деятельности. С учетом имеющегося опыта эксплуатации транссибирского и кроссповарных маршрутов необходимо отразить принципы использования воздушного пространства

России для мировых транзитных перевозок и участия в этих перевозках российских и зарубежных авиакомпаний. Это особенно важно в связи с наступательной позицией ЕС по пересмотру соглашений о полетах ряда европейских авиакомпаний по транссибирскому маршруту и предстоящим вступлением России в ВТО.

— Как Вы в целом расцениваете авиатранспортную политику ЕС?

— В преамбуле документа «Политика ЕС в сфере воздушного транспорта» Жак Барро отмечает: «Чтобы воздушный транспорт мог полностью реализовать свой потенциал, многое еще предстоит сделать. Евросоюз будет преследовать эти амбициозные цели, идя рука об руку со своими международными партнерами».

Но давайте перечитаем страничку этого очень примечательного документа. Особый интерес для нас представляет раздел «Расширили крылья: внешняя авиационная политика ЕС». «В виду успеха единого рынка воздушного транспорта Евросоюз намерен добиваться аналогичного эффекта для авиакомпаний и авиассажира при полетах в страны, не являющиеся членами ЕС. Во внешней авиационной политике ЕС придерживается того же принципа регулируемой конкуренции, как и в отношении единого европейского рынка». Это и условия для создания новых экономических возможностей, и обеспечение безопасности полетов, и т.к. в США по поводу пресловутого «Открытого неба», и цели ЕС, определяющие его внешнюю авиационную политику.

Очень любопытен раздел «Три кита» амбициозной политики», в котором, в частности, ставится вопрос об обновлении двусторонних договоров с помощью механизма горизонтальных соглашений. Обратите внимание: уже заключено 27 подобных соглашений с различными странами, в числе которых и Грузия.

Создание Общеввропейской авиационной зоны (ЕСАА) с соседними с ЕС странами, которую планируется распространить и на Украину. Ведь поскольку «Украина представляет собой развивающийся авиационный рынок с большим потенциалом роста — количество пассажиров, летящих из Украины в Европу, с 2003 по 2005 год увеличилось с 1,2 млн до 1,8 млн». Разумеется, Украина находится в сфере интересов ЕС, и неудивительно, что в феврале 2007 года Еврокомиссия начала с Киевом переговоры по заключению полноценного соглашения о воздушном сообщении. А в конечном итоге в общую авиационную зону планируется включить все соседние страны к югу и востоку от Евросоюза. «Во внешней авиационной политике ЕС придерживается того же принципа регулируемой конкуренции, как и в отношении единого европейского рынка». И далее дается полный перечень основополагающих принципов, на которых зиждется авиационная политика Евросоюза.

Среди ключевых партнеров на других континентах, с которыми ЕС заинтересован в развитии односторонних или многосторонних контактов — США, Канада, Австралия, Новая Зеландия, Чили, Китай, Индия. С американцами ЕС пытается создать открытую авиационную зону, что позволит сформировать единый рынок воздушного транспорта. Что касается технического сотрудничества с мировым авиационным сообществом, то отмечается проект «ЕС-Индия», программы сотрудничества «ЕС-Китай» и «ЕС-Азия».

Я убежден, что и России следует входить в аналогичные проекты и использовать накопленный Евросоюзом опыт. И уже в рамках такого проекта можно намного продуктивнее обсуждать полеты по Транссибу и другие общие проблемы.



— Вы абсолютно правы, Владимир Дмитриевич, тем более что Транссибирская воздушная магистраль действительно стала климем притяжения в отношениях России с Евросоюзом. Я имею в виду прославленную гошу, которая выплывает зарубежные перевозчики за пролет по ТСМ. Насколько, на Ваш взгляд, правомочно указывать вопрос об отмене компенсационных платежей за пролет российской территории в предоставлении услугим России в ВТО?

— Подобные требования Еврокомиссии абсолютно неправомерны. Эта наша позиция подтверждена заключением авторитетных юристов-международников, которые занимались этим вопросом, в том числе и в ИСАО. Кстати говоря, с Еврокомиссией у нас вообще не было никаких соглашений по воздушным сообщениям — все договоренности по условиям полетов по ТСМ носят двусторонний характер — как на уровне государств, так и авиакомпаний. И что примечательно, ни одно государство, ни одна авиакомпания не заявляли о расторжении своих договоренностей.

Наша позиция по Транссибу основывается на принципах, которые почему-то сейчас СМИ замалчиваются. Прежде всего, ни Советский Союз, ни Россия, в отличие от большинства европейских стран, не являются участниками так называемого Транзитного соглашения. Почему? Да потому, что, учитывая пространство и географическое положение нашей страны, присоединение России к Транзитному соглашению — а это решение было для каждого государства добровольным — означало бы ни что иное, как отказ от большей части мирового рынка в ущерб собственным интересам. Ведь это соглашение предоставляет его участникам право транзитных полетов через их территории на взаимной основе. А надо сказать, что территории большинства стран — участников этого соглашения у России с точки зрения транзита особого интереса не вызывают.

Короче говоря, Россия к Транзитному соглашению не присоединилась и все дела с зарубежными партнерами предпочитает решать на двусторонней основе.

— Если мы предоставляем зарубежным перевозчикам свою территорию для пролетов, то, спрашивается, что в качестве паритета должны получать мы?

— Вот об этом и речь. Вспоминаю, как в начале 1985 года на переговорах с авиационными властями Японии обсуждались условия полетов зарубежных авиакомпаний по ТСМ между Европой и Японией. Переговоры эти, как и всегда с японцами, были трудными и проходили в жесткой манере. Глава японской делегации потребовал, чтобы на эти транзитные рейсы в соответствии с международной практикой не распространялись условия коммерческих договоренностей между Аэрофлотом и JAL. Проще говоря, они должны быть исключены из соответствующих пульных соглашений. Однако возглавлявший нашу делегацию Григорий Мирозон, в то время мой заместитель, произнес sacramентальную фразу, ставшую впоследствии крылатой: «Надеюсь, вы понимаете, что территории СССР — это вам не Сингапур...». Японцы после многозначительной паузы усвоили смысл сказанного и в дальнейшем стали значительно стоворичней и первыми подписали соглашение о коммерческих компенсационных платежах. Вслед за ними аналогичные договоренности были подписаны и с нашими европейскими авиаперевозчиками.

И в самом деле, нельзя же полет зарубежного авиадальнера по протяженной Транссибирской авиамгистрали — а он ведь летит без малого шесть часов! — сравнивать с пролетом территорий, скажем, Сингапура, Японии или Бельгии.

Заключая соглашения, мы исходили из того, что это пакетные соглашения, в которых непременно

должен быть зафиксирован баланс доходов и перевозок. Как вы, конечно, помните, основным препятствием в наших отношениях и с американцами стал прославленный «десбаланс», придравшись к которому, Комитет гражданской авиации США в ноябре 1975 года аннулировал соглашение о сотрудничестве между Аэрофлотом и Pan American. И чтобы избежать возможных конфликтов, мы договорились с европейскими авиакомпаниями, что за беспосадочные рейсы по ТСМ они должны вносить соответствующую плату по пульным расчетам. Коммерческие договоренности были неотъемлемой частью межправительственных соглашений по транзитным рейсам. А поскольку Аэрофлот в то время не имел технических возможностей выполнить беспосадочные полеты между Западной Европой и Японией, то зарубежные перевозчики выплачивали Аэрофлоту компенсацию — так называемые «сборы за упущенную выгоду». И это, на наш взгляд, вполне справедливо. Должен заметить, что те 330 млн долл., которые платят зарубежные перевозчики за пролет Сибири, это мизерная сумма. Она в разы меньше того, которые получают западные авиакомпании при использовании ТСМ за счет сокращения на 4-5 часов полетного времени, и экономии топлива и других ресурсов. К тому же, заключенные ранее пакетные соглашения, предусматривающие паритет доходов и перевозок, никак не отменяются, и ни одна компания не заявляет, что отказывается от оплаты.

Судя по всему, причина подбитой шумихи относительно так называемых гошу объясняется спекуляцией ретивых чиновников из Еврокомиссии, желающих расширить круг своих полномочий и даже подвергнуть ревизии всю систему межправительственных соглашений стран ЕС с Россией. Но правовой основы для этого пока нет.]

18 ЛЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ

АЭРОФЛОТ+
Российские авиалинии

Delta



ДЕЛЬТА-АЭРОФЛОТ ТРЭВЕЛ ЭНТЕРПРАЙЗИС
СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ АВИАКОМПАНИЙ DELTA AIR LINES И AEROFLOT

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 организаций по договору, консультации специалистов по выбору оптимального маршрута и стыковок.

Все это и многое другое в офисах «Дейт»:

М.АЭРОПОРТ Тел. 155-04-14 Тел. 155-07-84
М.КРОПОТКИНСКАЯ Тел. 742-76-06
М.ШАБОЛОВСКАЯ Тел. 937-38-27 Тел. 236-24-54
М.ПРОСПЕКТ МИРА Тел. 784-64-56 Тел. 784-64-57
М.ЧИСТЫЕ ПРУДЫ Тел. 232-37-30 Тел. 624-60-98

Многоканальный тел. 780-80-04

WWW.DATE.COM.RU



В редакцию пришло письмо от наших коллег и давних партнеров — фирмы «Авиа-Медиа», которая с 2001 года на внебюджетные средства ведет Центральную электронную библиотеку гражданской авиации (мы рассказывали о ней в №6, 2005 г.). Не опубликовать его просто не могли.

Терпим бедствие, помогите!

Уважаемые коллеги!

В жизни каждого человека бывают тяжелые обстоятельства, когда в одиночку справиться трудно. Для таких случаев в кабине самолета есть кнопка «Бедствие». Нажав ее, каждый может рассчитывать на то, что все, кто услышит призыв о помощи, придут на выручку. Настал такой момент и у нашего «экипажа», созданного в с 2001 года на внебюджетные средства ведущего Центральной электронной библиотеки гражданской авиации.

Суть проблемы в нехватке средств для продолжения работы над библиотечным фондом типовой эксплуатационной документации воздушных судов гражданской авиации. Оказавшаяся весь прошлый год помощь от Минтранса так и не пришла. Сегодня, друзья, вынуждены просить вашей поддержки.

Почему только мы с Вами должны содержать на собственные средства положенную по всем правилам ИКАО, членом которой наша страна является с 1970 года, библиотеку. Да, прекрасно понимаем, что деньги нужно зарабатывать, а не ходить с «шапкой по кругу». Вот мы сами и зарабатывали в течение семи лет, что вышло в крупную сумму — более 50 миллионов рублей. Но поймите, ведение библиотеки типовой электронной документации — дело исключительно затратное, не окупается и не будет окупаться никогда.

Видимо, в первую очередь Минтранс, если не хочет, конечно, подвести «под монастырь» всю отечественную гражданскую авиацию, должен найти средства для содержания библиотеки. Не все в этой проблеме по плечу лишь самим эксплуатантам и страховым компаниям, занимающимся авиационными рисками, которые уже выделили на содержание библиотеки не один десяток миллионов рублей. Но жить только за их счет бесконечно — невозможно.

В российской гражданской авиации эксплуатируется более 200 типов и модификаций воздушных судов. После шести лет работы в библиотеке оказалось представлено и сопровождается лишь 60 типов (меньше одной трети). Сил, чтобы за свой счет собрать весь остальной фонд, у библиотеки нет. Объем работ столь велик, а сами они настолько ответственны, что справиться могут только специалисты высшей квалификации. В авиации они сейчас на вес золота, и на небольшие библиотечные зарплаты новых сотрудников не привлечешь.

Библиотека испытывает проблему с комплектованием фондов. Например, эталонное «Руководство по технической эксплуатации» самолета Як-42 отсутствует в ней с самого начала работы. Не смогло его представить ни ОКБ, ни завод-изготовитель, ни ГосНИИ ГА. Фактически, это воз-

душное судно летает вне всякого контроля. И это не единственный пример. В представленных «эталонах» обнаружены ошибки. В авиации нет мелочей, но складывается ощущение, что этим никто не озабочен, кроме работников библиотеки. Вскрылась масса проблем в системе ведения Руководства по летной эксплуатации. Авиаавласти не получают от изготовителей воздушных судов введенные самой же авиаавластью изменения (после их издания в типографиях). Это фактически исключает дальнейшее ведение в нынешнем году базы данных эталонных РЛЭ. Отсутствие библиотеки и эталонной документации в ней со всей очевидностью продемонстрирует инспекторам ИКАО, что ни о каком надзоре за летной и технической эксплуатацией, ни о какой объективной сертификации экземпляров воздушных судов, ни о каком объективном расследовании авиапроисшествий в России, увя, речи быть не может.

На наш взгляд выход еще есть: как возрождение гражданской авиации в России, так и создание ее Центральной библиотеки должны быть делом всенародным. Летом 2006 года учредители ООО «Авиа-Медиа» вышли в Ространсдор с предложением переуступить библиотеку (например, как некоммерческое партнерство), добиться, чтобы в его соучредители вошли все издающие типовую эксплуатационную документацию авиазаводы и конструкторское бюро. Также, просить в обязательном порядке войти в Наблюдательный совет нового партнерства руководителей всех ветвей авиационной власти и обеспечить бесперебойное поступление в библиотеку всех выходящих ими официальных документов. Обеспечить ежегодное выделение средств некоммерческому партнерству, чтобы обслуживание читателей стало бесплатным. Не столь уж и огромная сумма на то требуется — около 60 млн рублей в год. Тем более что потрачены деньги будут на безопасность полетов. Нет другого пути, как требовать этого от тех, кто реально распоряжается госбюджетом. Делать это надо методично и грамотно. Мы очень надеемся на Вашу помощь. На интернет-страничке <http://Lib.avia-media.ru/sos/> мы собрали все адреса (и электронные формы) для связи с ответчиками за наш вопрос чиновникам. Ждем Вашей помощи в форме писем о поддержке Центральной библиотеки гражданской авиации России в адрес всех влияющих на распределение бюджета чиновников. А пока созданная исключительно на народные средства авиационная библиотека терпит бедствие!

Суваженем

Виктор СОРОКА,
Генеральный директор ООО «Авиа-Медиа», кандидат
технических наук



Энтузиасты ждут поддержки

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Пишет вам руководитель Белгородской местной общественной организации «Авиационный клуб» Новиков Валентин Николаевич. Наконец-то после долгого перерыва я за свою организацию смог выписать мой любимый журнал «Гражданская авиация». Это самый лучший журнал по авиационной тематике. Я его читаю с 1965 года.

Почему я вам пишу? Меня взволновало письмо курсанта Сасовского училища (ТА №9 2007 г.). Подготовленного человека, летчика, инженера «забрили» в армию и куда? Нет, не в авиацию – во Внутренние Войска. Как такое может быть? Ведь в мое время училища гражданской авиации выпускали офицеров запаса. Я сам имею квалификацию авиатехника, инженера, летчика, занимаюсь с молодежью более 30 лет. То, что сейчас происходит с авиацией, это печально.

Последние действия нашего правительства по развитию авиации внушают надежду на лучшее. Недавно, на праздновании 50-летия запуска первого Спутника, С.Б. Иванов сказал, что будем готовить школьников к работе в авиации и космонавтике. Но в старые добрые времена было очень много кружков авиации и ракетомодельных, а в начале 60-х были созданы школы «Юных летчиков» и «Юных космонавтов».

В 70-х у себя в Белгороде такую школу организовал и я. Когда же написал Л.И. Брежневу просьбу оказать помощь в создании ее базы, то всего через 3 месяца в наш адрес прислали 4 тренажера ТЛ-1М (МиГ-15), пятый я сам получил в Ейском высшем авиационном училище лет-

чиков. Кроме того, нам выдали высотные и противоперегрузочные костюмы, много другого оборудования. Волчанск выделил два Як-52, город купил планеры и т.д. и т.п.

Так вот, за 80-е годы через нашу школу прошло более 600 человек, более 60-ти поступили в авиационные учебные заведения, многие пошли в армию – в авиацию. А сейчас мы алачим жалкое существование, хотя в начале 90-х смогли взять кредит, да и то по знакомству. Но 94-й и 98-й годы сильно подкосили нас. Однако энтузиастов не сломить. Мы по-прежнему продолжаем работать с молодежью. В программу занятий входит авиасимулятор (западная техника, хотя недавно нашли и отечественные программы), анимомоделирование, воздухоплавание. Свои предложения о работе с молодежью по профориентации в области авиации и космонавтики мы выслали в адрес С.Б. Иванова (с отчетом за 30 лет деятельности). Надеемся, что они будут рассмотрены.

Нам сейчас нужны спонсоры. Город выделял только помещение, остальное приходится делать самим. Спонсоры могут выступить авиакомпания, авиакорпорация... Хотелось бы, чтобы письмо увидел гендиректор крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» В.М. Окулов. Может, наши предложения его заинтересуют. Надо восстанавливать отечественную авиацию. Схема: школа – учебное заведение – авиакомпания (завод – КБ – и т.п.) может стать эффективной. Средства для этого много не нужно.

С уважением

В. НОВИКОВ

308012, Белгород, Губкина, 10 – 54

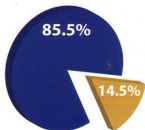
Поздравляем с днем рождения Героя России, заслуженного летчика-испытателя Магамеда ТОЛБОВЕВА. Вся жизнь Магамеда Омаровича связана с авиацией. Как летчик-испытатель, он освоил 124 типа самолетов, участвовал в авиашоу в Жуковском, Сызьле, Портленде, Фарнборо, Дубае. Как космонавт-испытатель Толбоев в ходе программы «Буран» отработывал Ту-154/Л1 и МиГ-25/Л1, МиГ-25ПУ. Также осуществил перехват и сопровождение космического корабля «Буран». Желаем крепкого здоровья, успехов в работе, только радостных событий в жизни.

Коллеги и друзья





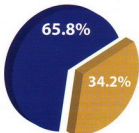
Структура общего объема авиаперевозок



● пассажирские млрд. ткм

1991 год

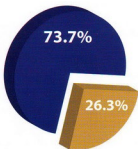
● почтово-грузовые млрд. ткм



● пассажирские млрд. ткм

2000 год

● почтово-грузовые млрд. ткм



● пассажирские млрд. ткм

2006 год

● почтово-грузовые млрд. ткм

Источник: Транспортная Кларинговая Палата



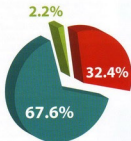
Удельный вес пассажирооборота по видам сообщений (в процентах)



1991 год

● международные перевозки

● внутренние перевозки

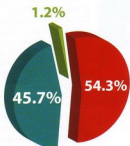


1995 год

● международные перевозки

● внутренние перевозки

● в том числе
внутренние местные перевозки



2006 год

● международные перевозки

● внутренние перевозки

● в том числе
внутренние местные перевозки

Источник: Транспортыя Клиринговая Палата



Люди штучных профессий

К 75-летию ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина»

Владимир ШИТОВ

Семьдесят пять лет назад, в январе 1933 года, при Московском авиационном заводе № 39 им. В.Р. Менжинского было образовано Центральное конструкторское бюро для организации замкнутого цикла проектирования и производства легких самолетов. Его возглавил молодой инженер Сергей Ильюшин. Вряд ли кто из сотрудников этого бюро, в основном, таких же молодых конструкторов, инженеров, техников, понимал тогда, что стоит у начала целой эпохи в отечественном самолетостроении.

За семьдесят пять лет своего существования ОКБ создало великолепные образцы боевых, пассажирских и транспортных самолетов. Уже первая работа молодого конструкторского бюро — двухмоторный бомбардировщик ЦКБ-26,

получивший впоследствии название ДБ-3, завоевала признание. Самолет строился серийно, состоял из вооружения Красной Армии, на этой машине летчик В. Коконяки в 1936 году установил первый советский авиационный мировой рекорд. Следующим самолетом, которому суждено было сыграть огромную роль в Великой отечественной войне и который называли «летающим танком», стал бронированный штурмовик БШ-2. Впоследствии, специальным приказом наркома авиационной промышленности все боевые самолеты всех конструкторских бюро были переименованы по первым буквам фамилий главных конструкторов. Так и вошли в историю отечественной авиации штурмовик Ил-2 и бомбардировщик Ил-4, так родилась известная сегодня на весь мир марка «Ил».

Еще две эпохальные в истории отечественного самолетостроения машины — первый отечественный самолет для массовых пассажирских

перевозок Ил-12 и его «младший брат» самолет Ил-14. Последний строился в 14 модификациях и выпускался не только в СССР, но и в Чехословакии, в ГДР. С этих самолетов и началось новое направление деятельности ОКБ Ильюшина.



Герой Социалистического Труда, лауреат Сталинской премии конструктор самолетов С. В. Ильюшин.
Фото А.А. Лесса

За Ил-14 последовал турбовинтовой Ил-18. Тринадцать лет он выпускался серийно. Отличные летные и технические характеристики создали самолету репутацию одного из самых надежных и предопределили ему долгую жизнь. Эксплуатация Ил-18 началась в апреле 1959 года, но до сих

пор еще несколько экземпляров этого замечательного самолета продолжают летать.

Надо сказать, что в этом месяце илюшинцы по праву могут отметить сразу две знаменательные даты в истории своего КБ: 75-летие со дня создания и 45 лет первому полету еще одной пассажирской машины-долгожительницы — Ил-62. Самолет, появившийся в эксплуатации в 1967 году, стал достойной сменой турбовинтовому Ту-114 на дальних внутренних и международных авиалиниях. Это была машина второго поколения газотурбинных самолетов, как говорится, прорывной лайнер, вообразивший в себя массу новшества, начиная от аэродинамики крыла с характерным наплывом кромки в виде «кlover» до двухконтурных двигателей, на которые «ильюшинцы» первыми в отечественной практике установили реверсивные устройства.

Первый полет самолета Ил-62 совершил с двигателем АЛ-7ПБ конструкции А.М. Люльки. Он состоялся 2 января 1963 года и длился 34 минуты. Пилотировал машину экипаж в составе знаменитого летчика — испытателя В. Коконяки, второго пилота Э. Кузнецова, штурмана В. Воскресенского, бортиженера И. Кооса, бортирадиста В. Сидянинова и ведущего инженера



П. Казакова. Самолет показал хорошие характеристики, но до расчетных показателей несколько не дотягивал, не хватало мощности двигателей. Лишь через год с небольшим в небо поднялся второй опытный образец Ил-62 с двигателями НК-8-2 с взлетной тягой по 95000 кг конструкции Н.Д. Кузнецова. Первый полет третьего опытного образца с двигателями НК-8-4 с взлетной тягой по 10500 кг состоялся 28 июля 1965 года и после успешно проведенных испытаний был начат серийный выпуск Ил-62 и его эксплуатация на воздушных линиях. Большой вклад в доводку этой машины, ставшей целой эпохой в истории Аэрофлота, внесли заводские летчик-испытатели В. Кокочанов, Э. Кузнецов, Я. Верников, А. Терюмов, летчик-испытатель ГосНИИ ГА Б. Анопов, летчики Аэрофлота Н. Шапкин, М. Башный, Б. Егоров. Ил-62 сразу стал летать на международных трассах, а его последующая модернизация Ил-62 М до сих пор эксплуатируется многими авиакомпаниями.

А вот самолет Ил-76, впервые поднявшийся в воздух в марте 1971 года, уникален тем, что стал первым в мире тяжелым транспортным самолетом с реактивными двигателями, способным эксплуатироваться на грунтовых аэродромах. Про Ил-76 говорят «сам себя загрузит, сам себя и разгрузит». Действительно, благодаря совершенной внутрисамолетной механизации погрузочно-разгрузочных работ, использованию контейнеров и поддона его легко обслуживать.

Несколько лет назад мне довелось слетать на Ил-76 в Непал и обратно. Сложнейший в смысле взлета и посадки аэродром Трибуван в Катманду, расположенный высоко над уровнем моря и окруженный горами, жара, высокая влажность. Грузчики-непальцы отдыхали, глядя, как операторы, с помощью специальных устройств легко и быстро справились с загрузкой самолета. Около тридцати

тонн знаменитых непальских ковров на борту, но самолет уверенно взлетает, набирает по кругу высоту.

На Ил-76 установлено около тридцати мировых рекордов грузоподъемности и скорости полета. На его базе создано несколько модифи-



каций, и сегодня этот самолет является главной тягловой силой в грузовых перевозках отечественной гражданской авиации.

В конце 70-х годов ильюшники создали первый в нашей стране широкофюзеляжный лайнер Ил-86 на 350 пассажиров. Принцип «багаж при себе», встроены трапы, специальное шасси позволили эксплуатировать самолет без реконструкции существующих аэропортов и взлетно-посадочных полос, строящихся для более легких типов воздушных судов.

Принципиально новые проектно-конструкторские решения легли в основу самолета Ил-96-300. По сравнению со своим предшественником Ил-86, «двевнство шестая» машина более аэродинамически совершенна, более экономична, обладает большей дальностью полета.

Покажется невероятным, но в сентябре 1988 года самолет Ил-96-300 с бортовым номером СССР — 96000, пилотируемый экипажем во главе с заслуженным летчиком-испытателем С. Близином, совершил взлет с

Центрального аэродрома, попросту, с Хованки, почти из центра Москвы. Сейчас не принято употреблять понятие флагманского самолета отрасли, но, по сути, Ил-96 таковым и является, ведь на нем летает президент России.

И еще об одной гражданской машине ильюшников ОКБ стоит упомянуть — о самолете Ил-114. Она вообрала в себя опыт более чем тридцатилетней эксплуатации трудяги Ил-14. Серийное производство самолета Ил-114 началось в труднейшее для страны время, в 1992 году. Этим во многом и объясняется его нелегкая судьба. Средств на приобретение Ил-114 у авиапредприятий в те годы не было, местные воздушные линии, для которых этот самолет предназначался, закрывались одна за другой. Машина оказалась «не у дел».

Теперь Васильевич Новожилов, более тридцати лет возглавлявший ОКБ им. Ильюшина, как-то сказал, что авиаконструкторы — средние музыканты. Это люди профессии интуитивных и ювелирных, каждый талантлив сам по себе, каждый — индивидуальность, по-своему творческая личность, и только объединяющая их цель позволяет создавать совершенство. Будь то музыкальное произведение, будь то самолет.]



Speak English In the Sky

Ирина АНИКЕЕВА, заместитель директора АУЦ МАИ по языковой подготовке

В МАРТЕ 2008 ГОДА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ СРОК, УСТАНОВЛЕННЫЙ ИСАО ДЛЯ ОВЛАДЕНИЯ ЛЕТНЫМ И ДИСПЕТЧЕРСКИМ СОСТАВОМ АНГЛИЙСКИМ ЯЗЫКОМ НА 4 (РАБОЧЕМ) УРОВНЕ ПО ШКАЛЕ ЯЗЫКОВОЙ КОМПЕТЕНЦИИ ИСАО. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ЧЕТЫРЕ АВИАЦИОННЫХ УЧЕБНЫХ ЦЕНТРА РФ ПРОВОДЯТ КВАЛИФИКАЦИОННОЕ ТЕСТИРОВАНИЕ ПО СОБСТВЕННЫМ ТЕСТАМ. Один из них — АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР (АУЦ) МОСКОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ИНСТИТУТА.

АУЦ МАИ был создан в 1995 году для обучения спутниковым информационным технологиям и успешно работает в этом направлении и сегодня. В 2004 году были разработаны учебные программы языковой подготовки летного и диспетчерского состава. Они были одобрены Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, и институт получил соответствующую лицензию.

Вообще авиационный английский язык преподают в МАИ с 1930 года. А с 2001 года в институте более 60 высококвалифицированных преподавателей-лингвистов обучают студентов по специальности «Перевод и переводоведение».

Огромный опыт в преподавании авиационного английского и высокая квалификация преподавателей-лингвистов позволили создать программы обучения пилотов и диспетчеров.

АУЦ МАИ предлагает следующие программы:

- 1. Многоуровневый курс обучения английскому языку с авиационной направленностью (уровни 1-6 по шкале ИСАО). Первоначальная подготовка.**
- 2. Многоуровневый курс обучения английскому языку с авиационной направленностью (уровни 1-6 по шкале ИСАО). Курс повышения квалификации.**
- 3. Квалификационное тестирование на определение уровня владения английским языком членами летных экипажей по шкале ИСАО (тест RELTA).**
- 4. Курсы повышения квалификации преподавателей и инструкторов авиационных учебных центров по методике преподавания авиационного английского языка в соответствии с требованиями ИСАО.**

АУЦ МАИ обучал английскому языку специалистов различных профилей: инженерный персонал ведущих конструкторских бюро и авиакомпаний; топ-менеджеров авиакомпаний, изучающих деловой английский язык; летные экипажи, выполняющие полеты на международных воздушных линиях; специалистов ОрВД; преподавателей авиационного английского языка.

Однако первые результаты работы и более серьезное изучение проблемы дали понять, что в поставленные ИСАО сроки решить задачу переподготовки пилотов авиакомпаний и диспетчеров традиционными силами и

средствами чрезвычайно трудно. Причины очевидны. Многотысячный контингент обучаемых, разбросанность авиапредприятий по территории России, далеко не школьный возраст авиаспециалистов, невозможность полного отвлечения обучаемых от выполняемой ими работы, малое время, отведенное ИСАО, отсутствие опыта массовой языковой подготовки авиаперсонала. Необходима система обучения, созданная носителями языка, соответствующая требованиям ИСАО, кратчайшим путем подводящая авиаспециалиста к четвертому уровню владения языком. На экспорт такие разработки, как правило, не поставляются. Методисты заявляют: «Мало кто просит к нам, мы вас всему научим». Сколько это стоит — нетрудно представить.

И только одна из обнаруженных систем предлагалась для использования на территории России. Тест RELTA, методика преподавания, учебные материалы разработаны специалистами Мельбурнского Королевского технологического института (RMIT). Методика и тест созданы совместно с экспертами из авиакомпании QANTAS и Airservices Australia. Программа отвечает всем требованиям ИСАО к языковой подготовке авиаспециалистов, используется более чем в 15 странах. По ней подготовлены и успешно прошли тестирование более 4500 тысяч авиаспециалистов. Сертификат, выдаваемый авиаспециалистам по результатам тестирования, признан во всем мире.

Московский авиационный институт заключил договор с Мельбурнским университетом на совместное использование системы подготовки летного и диспетчерского состава и проведение квалификационного тестирования RELTA на территории РФ.

Программа МАИ — RMIT состоит из двух курсов — «Общий английский язык авиационной направленности» и «Фразеология радиообмена на английском языке».

Цель первого курса — обучение разговорной речи на общие и профессиональные темы, а также восприятие англоязычной речи на слух. Курс «Фразеология радиообмена на английском языке» предназначен для членов летных экипажей и авиадиспетчеров, уже владеющих фразеологией радиообмена на английском. Курс ориен-



тирован на совершенствование навыков восприятия англоязычной речи и говорения с использованием как фразеологии, так и общего английского языка в штатных и чрезвычайных ситуациях. Программа обеспечена комплектом учебных материалов: учебниками по каждому курсу, книгами для преподавателей, аудиодисками и программами СВТ (Computer Based Training – компьютерное обучение).

Опыт показывает, что данная программа оптимально подходит для российских пользователей – 87% обучающихся с первой попытки сдают квалификационный тест RELTA.

В настоящее время семь авиакомпаний РФ обучают своих пилотов в учебном центре по программе МАИ–RMIT. МАИ готов обучать работников авиакомпаний, предприятий управления воздушным движением и частных лиц. При этом для предприятий Московского региона институт обучит и протестирует авиаспециалистов силами преподавательского состава МАИ. Институт обеспечит высокое качество образования и получение сертификата, признанного во всем мире.

Что Вам дало обучение в АУЦ МАИ? С таким вопросом редакция обратилась к заместителю руководителя инженерно-авиационной службы (ИАС) ЗАО «Авиапредприятие «ТЕСИС» Игорю Максимовскому. Вот что он рассказал.

«Мы не в первый раз обращаемся в АУЦ МАИ. В прошлом году группа специалистов ИАС обучалась по программе технического авиационного английского языка. Наша компания планирует расширить самолетный парк, и просто необходимы специалисты с хорошим знанием языка. В Московском авиационном институте работает опытный коллектив преподавателей, обучающих по насыщенной программе, включающей и технический авиационный английский язык, и курс общего английского языка авиационной направленности. По завершению курса наши специалисты продемонстрировали свободное владение языком при общении в зарубежных аэропортах, с представителями властей, специалистами и коллегами по ИАС. Вслед за инженерами планируется обучение летного состава нашего авиапредприятия по программе «Авиационный английский язык» для достижения 4 (рабочего) уровня по шкале ICAO».]



Адрес для контактов:

Москва, Волоколамское шоссе, д. 4, Московский авиационный институт, Главный административный корпус, ком. 412

Тел.: 8-(495)-221-58-86, 8-(499)-158-44-84

E-mail: in-yaz@mail.ru

<http://www.mai.ru/>
(факультет иностранных языков)



НЕ РАССЛЫШАЛ, НЕДОПОНЯЛ, ПЕРЕПУТАЛ...



НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЙ ВЛЕТ 13 ИЮНЯ 2004 ГОДА В АЭРОПОРТУ КВБЕК Cessna 172, ПИЛОТ КОТОРОЙ НЕ ПОНЯЛ КОМАНДУ АВАИДИСПЕТЧЕРА, ЧУТЬ БЫЛО НЕ ПРИВЕЛ К СТОЛКНОВЕНИЮ С А320, РАЗБЕГАВШЕМСЯ ПО ПЕРЕСЕКАЮЩЕЙСЯ ВПП.

A320 авиакомпании Air Canada, выполняющий рейс 513 (ACAS13) со 140 пассажирами на борту, должен был выполнять регулярный полет из Квебека в Торонто (Онтарио). В 09:33:44 ему было дано разрешение на взлет с ВПП 24. 16-ю секундами позже самолет Cessna 172 получил разрешение на руление к позиции на ВПП 30, пересекающей ВПП 24 под углом 60 градусов. Экипаж A320 этой команды не слышал. В 09:34:34 пилот Cessna вызвал службу УВД, но мощность сигнала оказалась низкой, и голос пилота был еле слышен. Чтобы улучшить качество приема, диспетчер деактивировал функцию связи на воздушной частоте. Спустя несколько секунд стало понятно, что Cessna начала разбег без разрешения и находится на траверсе рулежной дорожки «В». Службы УВД дважды пытались прекратить взлет A320, который в это время катился со скоростью 58 узлов на траверсе рулежной дорожки «А». Убедившись в том, что A320 не снижает скорость, диспетчер три раза вызывал экипаж Cessna 172, чтобы заставить его свернуть влево. Но ни A320, ни Cessna 172 не могли его услышать на воздушной частоте, т.к. канал передатчика был отключен.

В 09:35:20 примерно на расстоянии 1000 футов от точки пересечения ВПП 24 и ВПП 30, когда A320 достиг скорости VR (отрыва от ВПП колеса передней опоры шасси), капитан этого лайнера увидел Cessna 172, мчащую по пересекающейся полосе. Он тут же приказал второму пилоту, который в это время вел лайнер, задержать момент отрыва передней опоры шасси, пока маленький самолет не проскочит точку пересечения ВПП. Видеозапись аэродромной радиолокационной станции (РЛС) показала, что в точке пересечения полос Cessna 172 находилась на высоте 200 футов над A320.

Пилот Cessna, не обративший внимания на радиообмен A320 и КДП, думал, что получившая им команда вырывать на ВПП автоматически означает разрешение на взлет. Расшифровка радиообмена показала, что он велся с нарушением стандартной фразеологии. Комитет по безопасности на транспорте Канады (TSB) изучил записи рабочих

переговоров авиадиспетчеров с экипажами. Было выявлено немало случаев использования некорректной фразеологии.

В Канаде правила управления воздушным движением прописаны в Руководстве по операциям УВД (Manual of operations). Там говорится, что если одному самолету присвоен №1 в очереди на отправлении, диспетчер может дать ему команду вырывать на ВПП без специального указания ждать разрешения на взлет. В рассматриваемом случае диспетчер дал указание Cessna 172 вырывать на позицию и не просил пилота ждать разрешения на взлет. Это произошло из-за того, что диспетчер считал, что именно Cessna является №1 в очереди на отправлении, потому что A320 получил разрешения на взлет еще раньше.

В Руководстве указано, что диспетчер имеет право разрешить нескольким самолетам рулить на позицию для взлета на пересекающихся ВПП.

При этом должны соблюдаться следующие условия:

- самолету присваивается номер в очереди на отправлении, если он не является №1 на взлет;
- самолету, который не является №1, предписано ждать и ему объявляют причины задержки;
- все самолеты находятся в зоне визуальной видимости диспетчера аэродрома;
- второму и последующим самолетам, стоящим в очереди на отправлении, дают информацию о трафике.

Изучение записи радиообмена в течение 15 минут до инцидента и 5 минут после него показало, что диспетчером было отправлено 62 сообщения на наземной и воздушной частоте. Сопоставляем этих сообщений со стандартами Руководства выявляем существенное число дефектов во фразеологии и терминологии, сумбурующую последовательность сообщений, ошибки в информации, некорректное обозначение позиций при выдаче и отмене разрешения на взлет.

После инцидента служба авионавигации Канады отметила следующие недостатки в работе КДП аэропорта Квебек.

1. Часть диспетчеров показала плохое знание радиотехнических средств связи и процедур УВД, указанных в Руководстве. Некоторые не знали или плохо представляли себе функции выключателей на радиоконсоли вышки КДП.



2. Персонал УВД не всегда следовал требованиям Руководства по операциям УВД, в частности, не информировал все экипажи о состоянии трафика, не убеждался в адекватности обратной связи, не информировал экипажи о причинах задержки взлета после получения разрешения на руление к позиции на ВПП и команды «ждать».

3. Не было ясности в определении, какому именно самолету присваивается индекс №1 в очереди на отправлении.

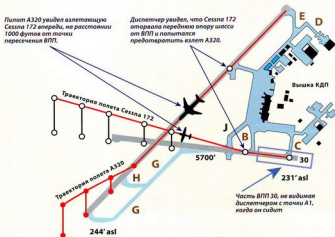
4. В некоторых отчетах по авиационным инцидентам не было записей об отправке, отсутствовали записи по несанкционированным взлетам.

5. Не все диспетчеры и пилоты понимали, что надо обязательно составлять отчет по каждому инциденту или

перед взлетом A320, пилот каждого из двух самолетов мог бы услышать, что передавалось для другого. Пилот A320 не подозревал, что Cessna 172 находится на ВПП 30, а пилот Cessna 172 не предполагал, что A320 находится на ВПП 24 и ему дано разрешение на взлет. Со своей стороны пилот Cessna 172 не стал бы взлетать, если бы знал, что на ВПП 24 другой самолет получил разрешение на взлет.

Происходящее вызвало такой стресс у диспетчера, что он не смог повлиять на дальнейшее развитие событий. И только хладнокровие и внимательность капитана A320, принявшего единственно правильное решение, помогли избежать столкновения.

Аэропорт Квебек, высота над уровнем моря 244 фута



Пилот A320 увидит взлетающую Cessna 172 впереди, на расстоянии 1000 футов от точки пересечения ВПП.

Диспетчер увидел, что Cessna 172 оторвала переднюю опору шасси от ВПП и попытался предотвратить взлет A320.

Часть ВПП 30, не видимая диспетчером с точки A1, когда он сидит

ошибке в системе УВД для того, чтобы оценить эффективность программ по безопасности полетов.

6. От пилотов иногда не требовалось подтверждения инструкции на руление, содержащих команду «ждите».

По мнению экспертов, многие инциденты в аэропортах происходят из-за неоднозначности в терминологии и разных пониманиях одних и тех же команд. В письме от 25 апреля 2003 года ICAO указывало, что экипажи из США иногда допускают ошибки в интерпретации терминов ICAO. Например, сообщение «taxi to holding position» (рули в зону ожидания) они понимают как «taxi to position and hold» (рули на позицию и жди).

В нашем случае, если бы диспетчер передал на земной и воздушной частоте радиосвязи сообщение

В отчете по расследованию инцидента приводятся три главные причины, приведшие к опасности столкновения самолетов.

1. Cessna 172 пошла на взлет с ВПП 30 без разрешения.
2. Диспетчер дал команду пилоту Cessna 172 рулить к позиции на ВПП 30, но не пояснил, что тот должен ждать, и не предупредил, что по пересекающейся ВПП 24 взлетает A320. Диспетчер не ожидал, что Cessna 172 начнет взлет без разрешения.
3. Поскольку диспетчер отключил канал передатчика на воздушной частоте, пилоты ни A320, ни Cessna 172 не услышали команду прекратить взлет.]

Журнал ICAO Journal

Перевод Геннадия АПУТОВА



Аварийность в мировой авиации

Декабрь 1997 — 10 лет назад

1 января

Самолет Boeing 757-21K, зарегистрированный в Великобритании и принадлежащий авиакомпании Air-tours International (Доминиканская Республика), выполнял чартерный рейс из аэропорта Bangor (США) в аэропорт Puerto Plata (Доминиканская Республика).

В связи со сложными метеоусловиями в аэропорту посадки экипаж выполнил два неудачных захода. При выполнении третьего, уже визуального захода на низкой высоте, самолет зашел землю правее взлетно-посадочной полосы 26, но сумел на взлетном режиме уйти от дальнейшего

В процессе взлета на скорости 45 узлов произошло быстрое образование обледенения между внутренним и внешним стеклами остекления пилотской кабины. Командир был вынужден прекратить взлет из-за полного затемнения ветрового стекла матовым льдом. Самолет выкатился за пределы ВПП, столкнулся со снежным бруствером и загорелся. Пилотам удалось спастись.

2 января

Самолет Learjet 24D авиакомпании Aerodinamo del Pacifico, зарегистрированный в Мексике, выполнял полет из аэропорта Houston (США)

сти приземлился на мокрую ВПП со значительным перелетом. Самолет выкатился за пределы ВПП и столкнулся с курсовым маяком посадочной системы ИЛС. Никто не пострадал, но самолет разрушился.

9 января

Самолет Cessna 208B Caravan I Super Cargomaster, зарегистрированный в США и принадлежащий грузовой авиакомпании Mountain Air Cargo, выполнял полет из аэропорта Maiden (США) в аэропорт Greensboro (США). В процессе взлета самолет сошел с полосы, выкатился за ее пределы и столкнулся с деревьями. Пилот погиб, самолет разрушился. Расследованием установлено, что пилот в спешке не снял замок на штурвальной колонке, не прекратил взлет, когда понял, что подъема переднего колеса не происходит. Сопутствующим фактором явилось эмоциональное состояние пилота, который во что бы то ни стало стремился попасть в Greensboro на вечернюю, посвященную его дню рождения.

13 января

Самолет Antonov 32, принадлежащий ВВС Афганистана, переполнил солдат Талибана из Кандагара в Герат. При подходе к Герату погода резко ухудшилась, и командир принял решение следовать на запасной аэродром Qaetta (Пакистан). Однако топливо закончилось, и самолет, не долетев 110 километров до запасного аэродрома, произвел аварийную посадку в горах. Погибли все находившиеся на борту — 51 человек.

13 января

Самолет Let 410UVP-E3 чешской авиакомпании Aeroservice International выполнял полет из Gomel (Беларусь) в Kluvoice (Чешская Республика). При подходе к Kluvoice погода ухудшилась, и командир принял решение следовать

столкновения и произвел посадку в аэропорту Санто-Доминго (Доминиканская Республика).

Никто из 228 человек, находившихся на борту, не пострадал. Самолет получил существенные разрушения. Командир уволен из авиакомпании.

2 января

Самолет Douglas DC-6B, 1952 года выпуска, зарегистрированный в США и принадлежащий авиакомпании Woods Air Fuel, специализирующейся на перевозке топлива, выполнял полет из аэропорта Nixon Fork Mine (США) в муниципальный аэропорт Palmer (США).

в аэропорт Tamíaco (Мексика). При заходе на посадку ночью в сложных метеоусловиях столкнулся с землей на удалении девяти километров от взлетно-посадочной полосы. Из восьми человек, находившихся на борту, погибли трое.

6 января

Самолет Cessna 500 Citation I, зарегистрированный в США и принадлежащий оператору US Motorsports, выполнял полет из аэропорта Akron (США) в аэропорт Pittsburgh (США). При посадке в условиях ограниченной видимости из-за тумана экипаж на повышенной скоро-





в Вето, где видимость была 2200 метров, нижняя граница облаков 120 метров. Первый заход на посадку был неудачным. Погода резко ухудшалась. При выполнении повторного захода, самолет потерял катастрофу, не долетев 3,5 километра до торца ВПП. В момент катастрофы сильный туман с видимостью 30-50 метров «выкрыл» аэродром. Оба пилота погибли.

13 января

Самолет Learjet 25B, зарегистрированный в США и принадлежавший American Corporation Aviation, выполнял полет из аэропорта Houston-Hobby (США) в аэропорт Houston-George Bush (США). При выполнении второго захода на посадку на взлетно-посадочную полосу 26 (при выполнении первого захода самолет не попал на полосу), в сложных метеословениях командир снизился ниже глиссады, столкнулся с деревьями и разрушился. Погибли два пилота.

15 января

Самолет Fokker 100, принадлежавший иранской авиакомпании Iran Air, выполнял местный пассажирский рейс из Урмыа в Тегеран. В связи с состоянием взлетно-посадочной полосы в Тегеране экипаж решил следовать в Исфахан. Однако, не долетев 10 километров до Исфахана, произвел посадку на высохшее русло реки. Никто из 113 человек, находившихся на борту, не пострадал. Разрушенный самолет был доставлен в Тегеран, а затем продан на запчасти австралийской авиакомпании Flight West Airlines.

20 января

Самолет British Aerospace 3112 Jetstream 31, принадлежавший канадской авиакомпании Alberta Citylink, выполнял местный полет из Calgary в Lloydminster. Погода в аэропорту посадки на момент вылета: видимость 5 миль, облачность 400 футов, заряды снега, дымка, ветер у земли 110 градусов, 7 узлов. Экипаж запланировал заход на посадку на ВПП 25 по ОСП.

При входе в район аэродрома экипаж получил информацию об ухудшении метеословения – видимость ухудшилась до 3 миль. Приступив к снижению, экипаж доложил о сильном обледенении. Пилотировал самолет второй пилот, командир следил за показаниями приборов и наблюдал за появлением ориентиров, чтобы установить визуальный контакт. Когда командир на минимальной высоте снижения (MDA) увидел полосу, он взял управление самолетом на себя. Воздушное судно было значительно правее оси ВПП 25. Выпустив закрылки на 35 градусов, убрал РУДы, командир стремился попасть на полосу. Посадка была произведена грубо, с перегрузкой. Левая стойка шасси подломилась, оба винта ударились о ВПП, а затем левый винт отделился от двигателя. Самолет снесло с полосы, левое крыло попало в снежный бруствер и его развернуло на 160 градусов. Никто из 15 человек, находившихся на борту, не пострадал. Разрушенный самолет был продан на запчасти Dodson International Inc.

21 января

Самолет ATR-42-320, принадлежавший американской авиакомпании Continental Express, выполнял местный пассажирский рейс из аэропорта Newark в аэропорт Hartford-Bradley. В середине пробеге после посадки появились огонь из правого двигателя. Самолет остановился на середине ВПП, экипаж выключил двигатели, применил систему пожаротушения обоих двигателей и начал экстренную эвакуацию пассажиров. Несмотря на это загорелся и левый двигатель. Прибывшие пожарные расчеты потушили пожар. Никто из 39 человек, находившихся на борту, не пострадал, но самолет получил существенные разрушения.

27 января

Самолет Fokker F-27 Friendship 600, принадлежавший авиакомпании Myanma Airways (Мьянма), выполнял местный пассажирский рейс из аэро-

порта Thandwe в аэропорт Куайкруу. Сразу после отрыва от ВПП отказал двигатель №2, самолет развернуло вправо от взлетного курса. Воздушное судно столкнулось с земляным валом и загорелось. Из 45 человек, находившихся на борту, погибли 16 человек.

30 января

Самолет Cessna 208 Caravan I, принадлежавший авиакомпании Penair – Peninsula Airways (США), выполнял местный грузовой рейс из аэропорта Port Heiden в аэропорт Chignik. Находясь на удалении пяти миль от аэропорта вылета, на высоте 1200 футов, самолет вошел в зону переохлажденного дождя. Началось сильное обледенение крыльев, хвостового оперения и фюзеляжа. Пилот изменил высоту полета в надежде, что обледенение уменьшится. Однако этого не произошло, и он принял решение возвратиться в Port Heiden. В момент разворота из-за ухудшения аэродинамических качеств, самолет уже не мог поддерживать высоту горизонтального полета даже при максимальном взлетном режиме работы двигателя. Лед продолжал очень быстро «расти», и пилот принял решение садиться на замерзшее озеро, расположенное по курсу следования. Но не дотянул. На высоте выравнивания скорость самолета упала до скорости сваливания, и он опрокинулся на левое крыло. К счастью, пилот остался жив, но самолет разрушился.

31 января

Самолет Л-410, принадлежавший гватемальской авиакомпании Atlantic Airlines, вылетел из аэропорта Bluefields (Никарагуа) на островной аэропорт Little Corn с 21 пассажиром на борту. На перроне аэропорта вылета самолет был захвачен террористами, потребовавшими вылета в Колумбию. Переговоры продолжались около суток. Группа захвата штурмом взяла самолет и арестовала террористов.]

Раздел ведет Валерий ШЕЛЮЖИНСКИЙ



Международные авиационные семинары

2008

В СООТВЕТСТВИИ СО СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПЛАНом ДЕЙСТВИЙ ИКАО: «ПУТЕВОДНАЯ НИТЬ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В XXI ВЕКЕ» МИРОВАЯ АВИАЦИОННАЯ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ АКТИВНО ПРОВОДИТ КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, СИМПОЗИУМЫ, ПРАКТИКУМЫ ПО НАИБОЛЕЕ СЕРЬЕЗНЫМ ПРОБЛЕМАМ, СТОЯЩИМ НА ПУТИ БЕЗОПАСНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

ВСЕМИРНЫЙ ФОНД БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

20-й Ежегодный Европейский семинар по безопасности полетов

Проводит Всемирный фонд безопасности полетов и Европейская ассоциация региональных авиакомпаний.

Тема: «Глобальный подход к безопасности полетов в Европе».

10-12 марта. Бухарест, Румыния.

JW Marriott Bucharest Grand Hotel

<http://www.flightsafety.org/seminars.html#future>

53-й Ежегодный семинар по безопасности полетов корпоративной авиации

Проводит Всемирный фонд безопасности полетов совместно с Национальной ассоциацией деловой авиации.

Тема: «Безопасность корпоративной авиации – Инновации и Изменения».

29 апреля-01 мая. Palm Harbor, Флорида, США.

The Innbrook Resort and Golf Club

<http://www.flightsafety.org/seminars.html#future>

61-й Ежегодный международный семинар по безопасности полетов

Проводит Всемирный фонд безопасности полетов совместно с Международной ассоциацией воздушного транспорта и Международной федерацией летной годности.

27-30 октября. Гонолулу, Гавайи, США.

Sheraton Hotel and Resort Waikiki

<http://www.flightsafety.org/seminars.html#future>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Международный симпозиум региональных организаций

Проводит ИКАО совместно с Еврокомиссией.

10-11 апреля. Монреаль, Канада.

Штаб-квартира ИКАО.

<http://www.icao.int/ec-icao/>

Международная конференция по экономике авиации и аэронавигационного обслуживания

15-19 сентября. Монреаль, Канада.

Штаб-квартира ИКАО.

<http://www.icao.int/icao/en/conf/index2008.html#2008>

ЕВРОПЕЙСКОЕ И СЕВЕРО-АТЛАНТИЧЕСКОЕ БЮРО ИКАО

Расследование и предотвращение авиационных происшествий — международные курсы

14-25 апреля. Прага, Чешская Республика.

<http://www.paris.icao.int/>

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Юридический симпозиум IATA

Управление в условиях глобальных изменений в авиации: новые вызовы юристам

10-12 февраля. Буэнос-Айрес, Аргентина.

The Sheraton Buenos Aires Hotel and Convention Center

<http://www.iata.org/events/legal2008/index.htm>

Форум руководителей авиакомпаний-2008

Летать безопасно, летать умно

25-27 февраля. Мадрид, Испания.

Auditorium Madrid Hotel

<http://www.iata.org/events/ops08/index.htm>

Управление авиационной отраслью в кризисных ситуациях

26-27 февраля. Мадрид, Испания.

Auditorium Madrid Hotel

<http://www.iata.org/events/cm/index.htm>

Всемирный симпозиум по грузовым перевозкам-2008

3-6 марта. Рим, Италия.

Rome Marriott Park Hotel Centre

<http://www.iata.org/events/wcs08/index.htm>

Крылья перемен-2008

Авиатранспортная конференция высокого уровня

01-02 апреля. Сантьяго, Чили.

FIDAE Air and Space Show Conference Centre

<http://www.iata.org/events/woc2008/index.htm>

Симпозиум по организации наземного обслуживания (Ground handling-2008)

Качество, эффективность и инновации: три основы успеха

19-23 мая. Куала Лумпур, Малайзия.

<http://www.iata.org/events/ighc2008/index.htm>

**Форум по проблемам авиационного топлива**

20-23 мая. Афины, Греция.

Intercontinental Athinaeum Hotel

<http://www.iata.org/events/aiff/index.htm>

Всемирный симпозиум по авиационной безопасности (AVSEC World 2008)

11-13 ноября. Сеул, Южная Корея.

<http://www.iata.org/events/avsec2008/index.htm>

Симпозиум по коммерческой стратегии воздушного транспорта

1-4 декабря. Лас-Вегас, Невада, США.

<http://www.iata.org/events/css2008/index.htm>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АССОЦИАЦИЙ ДИСПЕТЧЕРОВ УВД (ИФАТКА)**47-я Международная ежегодная конференция ИФАТКА**

10-14 марта. Аруша, Танзания.

«Африканская Жемчужина».

<http://www.ifatca2008.com/>

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ**53-я Ежегодная конференция и выставка аэронавигационного оборудования**

2-5 ноября. Вашингтон, США.

Marriott Wardman Park, Washington, DC

http://www.atca.org/activities/event_3items.asp?month=11&year=2008&item_id=1088

18-я Глобальная конференция по управлению воздушным движением и выставка аэронавигационного оборудования-2008

11-13 марта. Амстердам, Нидерланды.

RAI Convention Center in The Netherlands.

http://www.atcevents.com/atc08/show_link1.asp

ЕВРОКОНТРОЛЬ**Авиационный форум: обслуживание воздушного движения, авиация общего назначения и бизнес-авиация-2008**

4-5 апреля. Брюссель, Бельгия.

http://www.eurocontrol.int/corporate/public/event/080404_eurocontrol_iaora_ebaa.html

Внео-гражданское сотрудничество при ОВД

7-8 октября. Брюссель, Бельгия.

http://www.eurocontrol.int/corporate/public/event/081007_08_cmic31.html

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПИЛОТОВ**24-я Всемирная Ассамблея международной ассоциации владельцев воздушных судов и пилотов**

9-14 июня. Афины, Греция. *Divani Caravel Hotel*

<http://www.aopa.gr/en/default.asp>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АССОЦИАЦИЙ ЛИНЕЙНЫХ ПИЛОТОВ АВИАКОМПАНИЙ**63-я Всемирная конференция международной Федерации ассоциаций линейных пилотов авиакомпаний**

18-22 апреля. Мехико, Мексика.

<http://www.ifalpa.org/conference/documents/Announcement%201.pdf>

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОВЕТ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**Выставка авиации общего назначения (INDIA-EXPO 2008)**

17-20 марта. Нью-Дели, Индия.

<http://www.ibac.org/July%202007/IBACCalendar0607.htm>

Европейская конференция и выставка деловой авиации

17-20 марта. Женева, Швейцария.

<http://www.ibac.org/July%202007/IBACCalendar0607.htm>

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ РАССЛЕДОВАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**Международный ежегодный семинар «Расследование авиационных происшествий: Искусство и Наука»**

08-12 сентября. Халифакс.

Hotel – Halifax Marriott Harbourfront

<http://www.isasi.org/annualsemin.html>

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

09-10 апреля. Мальта, Греция.

<http://www.eraa.org/inside-era/RAC08/RAC07>

[Welcome.php](#)

ЕЖЕГОДНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ПРОБЛЕМЕ СТАРЫХ И СТАРЕЮЩИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

21-24 апреля. Феникс, Аризона, США.

Phoenix Convention Center

<http://www.agingaircraft2008.com>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЕРТОЛЕТНАЯ АССОЦИАЦИЯ**Международная выставка достижений вертолетостроения HELI-EXPO 2008**

24-26 февраля. Хьюстон, Техас, США.

Hilton Americas

<http://www.helioxpo.com>

На борту больной. Прошу посадку!

Геннадий АРАЛОВ

В аэропорту Шереметьево 14 декабря скончался командир экипажа, собиравшийся сесть за штурвал и вести самолет по маршруту Москва—Новосибирск—Магадан. Сердечный приступ случился с 44-летним пилотом в тот момент, когда он поднимался по трапу на борт лайнера.

А 12 декабря 2007 г. на борту Ту-154, летевшего из Москвы в Иркутск, умер пассажир, 26-летний житель Иркутской области. К тому времени, когда пассажир пожаловался бортпроводнику на проблемы с дыханием, самолет находился в воздухе уже три часа. Врач, оказавшийся среди пассажиров, пытался помочь больному восстановить дыхание, но безуспешно. У молодого человека все острее ощущалась дыхательная и сердечная недостаточность. Когда самолет совершил вынужденную посадку в новосибирском аэропорту Толмачево, пассажир умер. Можно ли было спасти больного? Наверняка ответить невозможно.

Но срочная консультация квалифицированного специалиста в той или иной мере помогла бы в решении проблемы. Но где взять на борту врача-кардиолога? Его и на земле-то еще поискать. Тут мог бы помочь оригинальный комплекс «Телекард», представленный на международной выставке «Здравоохранение-2007», проходившей в «Экспоцентре» (Москва) с 5 по 9 декабря 2007 г.

Портативный медицинский диагностический комплекс «Телекард» позволяет оперативно обследовать на борту воздушного судна человека с жалобами на боль в сердце. Продолжение по пути следования может обернуться для такого пассажира тяжелыми последствиями, если не фатальным исходом. «Телекард» обладает уникальными характеристиками и не имеет аналогов в России и СНГ. С больного снимают кардиограмму, передают по радиотелефону на центральную станцию «Телекард» для дистанционной консультации у специалиста-кардиолога. Врач дает заключение о состоянии пациента и пе-

редает его на борт. Регистрация транстелефонной электрокардиограммы (ЭКГ) производится по 12 синхронным стандартным каналам. Передача ЭКГ занимает полторы минуты. Комплекс «Телекард» работает на базе любых телефонных линий, мобильных стандартов GSM-900 и GSM-1800, спутниковых телефонов и радиостанций. Высокое качество ЭКГ гарантируется за счет цифровой передачи сигнала по акустическому каналу. Комплекс позволяет вести диагностику любых кардиологических заболеваний: аритмии, ишемической болезни

сердца и т.д. Звонок, запись и передача ЭКГ, консультация специалиста проходит во время одного телефонного звонка.

Срочная консультация может понадобиться и пилоту, и пассажиру самолета. Ухудшение состояния больного иногда случается внезапно. Промедление с оказанием медицинской помощи может оказаться для него роковым. Осо-

бенно тяжелыми могут быть последствия потери работоспособности пилота, за спиной которого сотни пассажиров.

При обращении пациента по поводу боли, например, в левом подреберье, стюардесса, прошедшая специальную подготовку, сначала проводит оценку самочувствия больного. Беседует с ним, уточняет симптомы и обстоятельства заболевания. После этого пациент раздевается до пояса и на его тело наклеиваются датчики (однообразные электроды). Датчики подключаются к электрокардиографу. Стюардесса берет в руки трубку обычного радиотелефона (в самолете это должен быть спутниковый радиотелефон), набирает номер информационного центра и сообщает, что на таком-то борту имеется пациент с жалобами на боль в области сердца и просит принять электрокардиограмму (ЭКГ).]



ГРАЖДАНСКАЯ

АВИАЦИЯ

журнал для профессионалов и
о профессионалах



По всем вопросам
обращайтесь:

127055, Москва, ул. Новолесная, д. 18, корп. 2
Телефон/факс: (495) 662 5330
Сайт ИД «ГА» в Интернете: www.idga.ru



Наши индексы:

70226

36809

2008

1931

77



ГРАЖДАНСКАЯ  АВИАЦИЯ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ЭКОНОМИКИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Автомобиль тоже хочет быть крылатым!

Светлана ПОПОВА

МНЕ КАЖЕТСЯ, В ГЛУБИНЕ ДУШИ ЛЮБОЙ АВТОМОБИЛЬ МЕЧТАЕТ БЫТЬ САМОЛЕТОМ. ИНАЧЕ ОТКУДА ЖЕ ЭТО СТРЕМЛЕНИЕ К СКОРОСТИ, ЭТИ ОБТЕКАЕМЫЕ ФОРМЫ, ЖЕЛАНИЕ В ДВИЖЕНИИ КАК БЫ ЛЕТЕТЬ НАД ЗЕМЛЕЙ?

Rolls-Royce снабжает двигателями V2500 компанию US Airways для оснащения A320. Сегодня уже более 1400 самолетов используют V2500; на счету двигателей этого типа более 50 миллионов летных часов.

Honda Aero (совместное предприятие корпораций Honda и General Electric) тоже не хочет оставаться в стороне. Компания собирается начать производство двигателей GE-Honda HF120. Их будут использовать сверхлегкие бизнес-джеты, например, самолеты HondaJet. Honda подала заявление в Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) на прохождение сертификации. Компания уже располагает более 100 твердыми заказами.

Начинает выпускать самолеты и Ferrari. Небольшой турбовинтовой двухмоторный самолет Piaggio P180 Avanti II разработан вместе с Piaggio Aero. Он может достигать скорости 725 км/ч, пролетает без дозаправки 2900 км на высоте до 12 500 метров.

Суперкар Lamborghini Reventon вообще собрался соревноваться с истребителем. Очень хотелось доказать — я по земле быстрее, чем ты по воздуху. И вот на территории военного аэропорта Тресе (итальянская провинция Брешиа) Lamborghini стоимостью около полутора миллионов долларов устроил гонки с реактивным истребителем-бомбардировщиком

Tornado. Автомобиль был горд, заискивал и упорел. Но победил, как вы догадаетесь, все же истребитель.

РОСКОШЬ — ЭТО ПРОСТО УДОБСТВО

Производитель автомобилей — немецкий концерн BMW теперь разрабатывает эксклюзивные интерьеры для самолетов. Студия DesignWorks-USA, расположенная в Лос-Анджелесе, собирается сотрудничать с бразильской компанией Embraer.

Салоны с дизайном от BMW разместятся в самолетах среднеразмерж-



Boeing 787

ных моделей. То есть в 4-местном Phenom 100 и 6-местном Phenom 300. В салоне будет полностью переделана кухня и санузел. Кабину дизайнеры обещают представить в стиле

lounge — то есть очень низкие сиденья, складные столы, регулировка освещения и разные другие «примочки». Концепция дизайна получила имя Intelligent Luxury. Будущий клас-

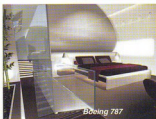


леч сможет выбрать компоновку по своему вкусу из нескольких предложенных вариантов. Все представленные дизайнеры BMW о современном уровне роскоши нашло воплощение в этом салоне. Впрочем, президент BMW DesignworksUSA Верена Клоос утверждает, что современная роскошь — это прежде всего удобство. «Мы старались сделать так, чтобы пассажир самолета чувствовал себя, как дома», — говорит госпожа Клоос. «Пассажир будет ощущать себя на борту, как в автомобиле класса premium компании BMW», — обещает директор подразделения транспортного дизайна Герхард Штайнке.

Самолеты с салонами Intelligent Luxury поднимутся в воздух в 2009 году.

ИДЕЯ НЕПРЕРЫВНОГО ПРОСТРАНСТВА

BMW DesignworksUSA уже имеет за плечами опыт успешной разработки дизайна интерьера самолетов. Так, от Boeing дизайнерская группа получила заказ на проект интерьера Boeing 787 VIP-класса. И задачи были поставлены таковы: воплотить «безграничную свободу, роскошную мобильность и непревзойденную эксклюзивность». Команда задумалась... и решила составить предположительный сценарий для жизни своего обеспеченного клиента. Таким образом, на себе изучались потребности, желания и капризы делового и богатого человека. Самолет класса «люкс» способен быть вторым домом, удовлетворяющим



Boeing 787



все прихоти бизнесмена мирового уровня.

Взяв за основу идею непрерывного пространства, художники решили сделать стены полупрозрачными, что позволило визуально расширить помещения. А мебель использовали обычную домашнюю.

Boeing 787 Dreamliner стал мобильным офисом, одновременно спортивным комплексом, кинотеатром и апартаментами. Он может принять на борту 19 человек. Сквозь прозрачный пол хозяин будет на-



Phenom 300

массажерами и тренажерами, горючий душ и сауна.

Когда надоест веселиться, можно поработать в оборудованном по последнему слову техники кабинете. Или отдохнуть в просторной спальне с большой двуспальной кроватью, вместительными шкафами и полностью оборудованными ванной и туалетом. Да! Еще на лайнере имеются две гостевые комнаты и собственный медпункт.

Вот что пишут в пресс-релизе сами создатели. «Разработанный BMW Group DesignworksUSA дизайн внутреннего пространства самолетов дальней авиации удивительным образом сочетает многообразие и современную роскошь, адаптированную в соответствии с индивидуальными требованиями. Благодаря сверхсовременной трехмерной концепции внутреннего пространства мечта о полете теперь может быть исполнена с невиданной прежде эксклюзивностью. Самолет станет местом, где рождается вдохновение и царит творчество».

КУПИЛО ЛЕТАЮЩИЙ ДВОРЕЦ

За последние два года Boeing продал 11 «дремлайнеров» для VIP-персон.

Кстати, некий тридцатилетний россиянин (принц инкогнито?) купил себе Boeing 787 от BMW. Причем стандартный вариант показался покупателю недостаточно крутым,

пришлось вносить усовершенствования, согласно вкусу нового русского. Официально стоимость приобретения не оглашается, поговаривают, что летучий дом обошелся в 150 млн долларов.

Надо сказать, что богатых и очень богатых людей на планете все больше. Растет спрос на «летающие дворцы» — A320 и Boeing 737 в VIP-версии, просторные двухэтажные A380. Так на недавнем авиасалоне в Дубаи принц Саудовской Аравии приобрел в VIP-версии A380 за 300 млн долларов. А до того саудовский принц заказал себе Boeing 747-400.]

Наша справка

Нужно сказать, что началась BMW все же с самолетов. В 1917 году владельцы небольшой фирмы, производящих авиационные двигатели, Карл Ратл и Густав Отто объединились в авиамоторный завод. К ним присоединился авиаконструктор Макс Фриц. Он мечтал создать принципиально новый самолет с мощным двигателем. Проект даже в неоконченном виде понравился немцам военачальникам. Поступил заказ на 600 самолетов. Эти средства и позволили компании начать масштабное производство.

Мюнхенский завод авиационных двигателей в 1917 году был зарегистрирован как Bayerische Motoren Werke («Баварские моторные заводы»).

блюдать, как уровнем ниже летит с ним вместе любимый автомобиль (сбылась мечта машинки!) — конечно же, это BMW. В самолете есть бар, оснащенный всем необходимым кухней, мало ли, вдруг хозяину придет в голову фантазия приготовить перепелов собственноручно! Есть и современный кинозал, при этом экран охватывает два уровня самолета. На нижнем уровне Boeing 787 расположен спортивный зал со всевозможными



Phenom 300



Время начинать матч

ИНФОРМАЦИОННЫЙ СЕРВЕР РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ AVIA.RU И КОМПАНИЯ «НАША ЛИГА» (ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА) СООБЩАЮТ, ЧТО 16-17 ФЕВРАЛЯ 2008 Г. ПРОЙДЕТ III ТУРНИР ПО МИНИ-ФУТБОЛУ «ДЕНЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ».

Нужно сказать, что это совсем «молодой» турнир – он будет проводиться в третий раз. Тем не менее огромная популярность футбола, как командной игры, и высокий уровень организации превращают турнир в главный отраслевой спортивный праздник года. Так, в турнире 2006 года приняло участие 16 команд, а через год – уже 20! В наступающем году более 20 команд хотели сорев-



новаться в мини-футболе и подали заявки на участие еще за 2,5 месяца до начала турнира.

Итак, кого же мы увидим в числе участников будущего состязания? Это АВИАТЕКС, Ю-Ти-Джи, «Аэрофлот – российские авиалинии», «Аэрофюзел», Фирма «Техноавиа», Аэропорт Сургут, Аэропорт Толмачево, Международный аэропорт Шереметьево, Авиакомпания «ЮТэйр», Международный аэропорт Уфа, Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов, АК «Трансаэро», сборная Минтранса, АТД «Авиахэлп», Международный аэропорт Домодедово, Международный аэропорт

Внуково, «Авиалинии Дагестана», Международный аэропорт Актау (Казахстан), ММЗ «Вперед», Авиакомпания «Уральские авиалинии».

Турнир пройдет в лучшем крытом спортивном комплексе Европы, где в будущем году состоится мини-футбольный «Финал Четырех» – в универсальном спортивном комплексе «Крылатское».

Одним из важнейших критериев отбора участников является «чистота рядов». Организаторы стараются, чтоб соревновались именно работники отрасли, а не профессиональные футболисты. Турнир проходит по правилам мини-футбола: на площадке четыре полявых игрока и вратарь от каждой команды.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Евгений Бачурин обратился к участникам турнира с приветственными словами.

«Уважаемые коллеги! Искренне рад, что у российской авиации есть такой замечательный, объединяющий всех нас спортивный праздник – Турнир по мини-футболу «День Гражданской Авиации». Турнир позволяет нам ближе познакомиться и узнать друг друга, пообщаться в неформальной обстановке, узнать, чем живут авиаторы в разных регионах нашей необъятной родины, и уж, конечно, блеснуть мастерством на спортивной площадке или пожертвовать голосовыми связками на трибунах. Хочу пожелать всем участникам и болельщикам удачи в жизни, спортивных побед и новых свершений на стезе прославления отечественной авиации».





Борт для бен Ладена

Похоже, эра сверхзвуковой пассажирской авиации сходом в историю в октябре 2003 года Франко-британского Concorde вовсе не завершилась. Во всяком случае, компания Exeсutef, занимающаяся продажей самолетов фирмы Аегіон, в этом несколько не сомневается. Доказательство тому — презентация нового бизнес-суперсоника в Москве.

Игорь ГРИГОРЬЕВ

Об этом самолете слухи различного толка шли давно, но, выждав соответствующую паузу для нагнетания еще большего ажиотажа, официальную презентацию Аегіон Corporation устроила лишь в ноябре, приурочив, как водится, это событие к авиакосмическому салону Dubai Airshow-2007. И ведь не обманурилась с местом презентации своего детища: новинкой мирового авиастроения заинтересовался не кто-нибудь, а Тарек бен Ладен. Не торговясь, этот бизнесмен из Саудовской Аравии, сводный брат всемирного террориста номер один Усамы бен Ладена, выложил в качестве серьезной гарантии своей заявки депозит в 250 тысяч баксов за приглашающийся ему супер-

соник. Посетовал только, что, мол, вот досада, придется теперь дожидаться 2014 года, когда он сможет от души потешить свое тщеславие, курсируя по всему миру на «сверхзвуке». А вслед за ним престижную игрушку заказал шейх Рашид Бин Хумайд аль-Ноайми, глава муниципалитета одного из княжеств ОАЭ Аджмана. А затем настала очередь Москвы, где толстосумов тоже хватает.

За годы эксплуатации Concorde выяснилось, что звуковой барьер обожают преодолевать светские знаменитости, арабские шейхи и голливудские звезды. Идя навстречу пожеланиям столь денежных клиентов, British Airways, к примеру, выполняла чартеры в 150 пунктов мира. Состоятельные вожаки запросто

могли зафрахтовать лайнер, чтобы в канун Рождества стоять на нем, скажем, в Ланцаддио. А то еще щедрые спонсоры набивали под завязку «суперсоник» топ-моделями уровня Клаудин Шиффер или Летиции Касты и ради рекламы отправляли их на сверхзвуке лайнером Air France куда-нибудь на Каннский кинофестиваль.

Но даже после того, как «конкорды», с лихвой отлетав отведаемое на их век время и ядоволь потешив амбиции записных авиаснобов, сошли с дистанции, авиаконструкторы, так и не пожелав утомиться, приняли за разработку сверхзвуковых пассажирских самолетов (СПС) второго поколения. При этом предстояло решить две важнейшие



проблемы: шум и избыточное давление при звуковом ударе, которое не должно превышать 50 Па (единица измерения давления звука — паскаль). Тогда как у Concorde оно равно почти 100 Па. Ну а если бы удалось снизить этот показатель до 25–30 Па, то самолету позволили бы летать на «сверхзвуке» не только над водными пространствами, но и над сушей, что категорически возбранялось тому же Concorde.

Другой путь предлагал ЦАГИ: сделать самолет двухрежимным, чтобы его эксплуатация была эффективна как на больших дозвуковых, так и на сверхзвуковых (1,8–2,0 Маха) скоростях. Для этого следовало разработать соответствующую компоновку. Кроме того, требовался высокоэффективный двигатель, который мог бы работать в широком

диапазоне режимов и быть сравнительно маломощным. Но несмотря на уверения экспертов в том, что рынок для СПС-2 существует — EADS предрекал, что после 2015 года может понадобиться от 230 до 780 машин — финансовые затраты на его разработку (называлась сумма в 15 млрд долл.) показались чрезмерными. И они сочли за благо отложить работы по сверхзвуковому до лучших времен. Однако и созданию небольшого суперзвука административного класса интерес у производителей не пропал.

В США и Европе за последние годы предлагалось немало проектов сверхзвуковых административного класса на 6–15 пассажиров. Так, базирующийся в Неваде консорциум Supersonic Aerospace International (SAI) заказал фирме Lockheed Martin разработку дизайна сверхзвукового бизнес-самолета QSS7. По подсчетам консорциума, на мировом рынке требуется 300 единиц машин такого класса, и QSS7 имеет 100-процентные шансы на успех. На рынке машина появится в 2012–2013 годах. Самолет будет летать со скоростью 1,6 Маха на дальность 7,4 тыс. км. Благодаря специальному профилю носа и необычному рулю высоты в виде перевернутой буквы V, звуковой удар будет на 20 децибелов ниже, чем звуковой удар Concorde.

В конце 80-х годов прошлого столетия в ОКБ «Сухого» тоже начались исследования сверхзвуковых пассажирских самолетов — административного С-21 и большого С-51. Целью разработчиков было создание суперзвука, способного связать два крупных мировых промышленных центра беспосадочным перелетом или с одной промежуточной посадкой. Это требовало практической дальности полета 7400–9000 км при крейсерских скоростях, соответствующих М=1,8–2,2. С-21 был рассчитан на 5–8, а С-51 — на 30–50 пассажиров. Впоследствии предпочтение было отдано административному

С-21. В течение 90-х годов был разработан ряд аэродинамических компоновок суперзвука с двумя, тремя и четырьмя двигателями. Тогда же родилась идея создать самолет совместно с американской фирмой Gulfstream Aerospace, которая к тому времени прорабатывала проект 10-местной машины, рассчитанной на крейсерскую скорость М=2. В 1990–1991 годах ОКБ Сухого совместно с Gulfstream были выполнены проработки самолета бизнес-класса S-21G, оснащенного двигателями, проект которых совместно исследовался АО «Львовля-Сатурн» и английской фирмой Rolls-Royce. Однако год спустя американцы отказались от сотрудничества, опасаясь высоких расходов и технических проблем, но в конце 1993 года после получения от российских инвесторов 25 млн долл. программа возобновилась. Самолет достиг стадии завершения проектирования, хотя часть этих денег перебросили на доводку прототипа истребителя 5-го поколения С-37. В более поздних проектах в качестве силовых установок рассматривались двигатели российского производства Д-21 (АО «Анв-двигатель») и ВК-21 (АМНТК «Совоз»). Проведенные испытания в ЦАГИ и СибНИА позволили оптимизировать аэродинамическую компоновку самолета и минимизировать интенсивность звуковой ударной волны.

Однако со временем сотрудничество с Gulfstream прекратилось, и «Сухой» продолжал работы самостоятельно. Проект С-21 представлялся на салоне в Ле-Бурже в 1999 году. До конца того же года документально на прототип С-21 планировалось закончить и передать в опытное производство. Первый полет был запланирован на 2002 год. Но для завершения создания самолета требовалось около 1 млрд долл., и понятно, что без привлечения внешних инвестиций довести многообещающий проект до завершения оказалось крайне сложно.



Попытку создать сверхзвуковой бизнес-самолет предпринимал и «Туполев», взявшись за проект Ту-444. В результате был сформирован облик самолета со следующими характеристиками: крейсерская скорость сверхзвуковая — (M=2) 2125 км/ч, дозвуковая — (M=0,95) 1050 км/ч, практическая дальность полета — 7500 км, взлетная масса макс. — 41 т, макс. количество пассажиров — 6 (10). Судьба этого проекта также вызывает большие сомнения.

Что же касается семейства самолетов Aeron, то старт программы состоялся в октябре 2004 года. В отличие от других сверхзвуковых, имеющих крыло дельтовидной конфигурации, в этой машине оно ромбовидное и такое же прямое хвостовое оперение. Несмотря на то, что Aeron имеет некоторое внешнее сходство с истребителями F-104

своего ламинарного обтекания (NLF), позволяющей существенно снизить сопротивление на сверхзвуковых или околосуперзвуковых скоростях. Эффективная конструкция позволяет эксплуатировать самолет с уже существующими двигателями PW JT8D-219 производства Pratt&Whitney.

По уверениям разработчиков, Aeron сможет выполнять полеты на ближние и дальние расстояния при том же уровне потребления топлива, что и современные крупногабаритные самолеты деловой авиации. Дальность полета — более 8300 км на околосуперзвуковых скоростях и более 7400 км — на сверхзвуковых. Эта машина может эксплуатироваться с соблюдением всех существующих ограничений по скорости с большей эффективностью и экономичностью, чем современные крупногабаритные деловые самолеты. Aeron сможет

нах — Канаде, Австралии, Сибири, где нет ограничений, — сможет разогнаться до 1,6 Маха. В регионах же, где действуют ограничения ICAO, самолет может летать на скорости 1,15 Маха, не создавая повышенного шума на местности. Благодаря прямой конструкции крыла с закрылками по всему размаху, скорость захода на посадку будет составлять 220 км/ч, и поэтому самолет сможет выполнять полеты из небольших бизнес-аэропортов с ВПП не длиннее 1,8 км.

На что же рассчитывает Execujet, предлагая на рынок продукт Aeron? По словам исполнительного директора фирмы Джерри Бэссона, уже получены предварительные заявки на сумму более 1,5 млрд долл. Исследования, проведенные фирмой, выявили потребность в бизнес-самолетах такого класса в количестве 300–400 единиц. Главный исполнительный директор компании Найал Олвер ожидает высокий спрос на самолеты в Европе и на Ближнем Востоке, а затем на таких рынках, как Россия, Индия и Китай. «С точки зрения рыночных перспектив, — заметил г-н Олвер, — Aeron предлагает наиболее сбалансированное и реалистичное решение. Мы с нетерпением ждем того дня, когда люди постоянно будут летать на таких самолетах».

Ну а для того, чтобы официально запустить программу и приступить к производству бизнес-суперсоника, Aeron срочно подписывает компанию-производителя, которая стала бы интегратором программы. Сейчас ведутся переговоры с различными потенциальными кандидатами, соответствующее соглашение планируется заключить в первой половине 2008 года. И тогда Aeron поступит в эксплуатацию строго по намеченному графику в 2014 году. Что ж, остается пожелать Тарку бен Ладену дождаться своей долгожданной покупки и вдоволь покурлесить на «сверхзвуке» на больших авиаторгах.]



Lockheed Martin, которые в свое время окрестили «летающими гробами», аэродинамика крыла суперсоника совершенно нова.

Как рассказал региональный директор по продажам в Европе Пол-Джастин Шиллинг, который сам около 20 лет отлежал на сверхзвуковых самолетах, Aeron SBJ разработан с использованием запатентованной технологии сверхзвукового есте-

эффективно летать и на дозвуковых скоростях 0,8–0,99, поскольку полеты над территорией США допустимы лишь со скоростью менее 1 Маха. И в этом заключается отличие Aeron от других суперсоников, преимущественно рассчитанных на сверхзвуковые полеты. И если в каких-то регионах мира самолет будет выполнять полеты на дозвуковой скорости, то в отдельных райо-



Один из многих

Простые, незаметные люди. Мы проходим мимо, не замечая и не задумываясь об их судьбах. А ведь у некоторых из них, обыкновенных людей, яркая, по-настоящему насыщенная жизнь. И только после их смерти, одушевленную тоскливую пустоту рядом, которая не проходит с годами.

Об одном из них, о человеке, внешне ничем не примечательном, но чутком, скромном, отзывчивом, я и хочу рассказать.



У Павла Александровича Овчинникова начало биографии было самое обыкновенное, как и у большинства комсомольцев 20-х годов.

Родился он в древнем городе Белозерск Вологодской области 22 января 1908 года.

В 1926 году уезжает в Ленинград. Девятнадцатилетний паренек приходит на Путиловский завод. Здесь, на Путиловском, в прокатном цехе работает его отец, депутат первого созыва Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов. Павел счастлив. Теперь он тоже работает на заводе трудовой и революционной славы.

1931 год. Стране нужны специалисты, звучит призыв партии: «Кадры решают все!». Завод посылает лучших своих производственников учиться. Теперь молодой рабочий — студент Ленинградского института Гражданского Воздушного Флота.

После его окончания молодой специалист едет на Дальний Восток, работает инженером летного подразделения Дальневосточного управления ГВФ.

В 1940 году П.А. Овчинникова направляют в Архангельск начальником связи аэропорта. Здесь его застает война, Карельский фронт, 5-й отдельный авиаполк ГВФ. Овчинников — начальник связи полка.

Зима, снег, морозы. Трудно наладить связь из-за плохой погоды, сложно связаться с самолетами по радио, когда воемехи. Не хватает радистов. И он обучает совсем

молодых людей, вчерашних школьников. Во время войны П.А. Овчинникова награждают орденом Красной Звезды и многочисленными медалями.

В 1945 Павла Александровича направляют начальником связи Волжского управления ГВФ, а затем в аэропорт Быково. И человек работает, полностью отдает все силы и ум производству. А вскоре его переводят в Главное управление ГВФ начальником отдела связи. Здесь его награждают орденом «Знак Почета», а вручает ему орден сам Буденный в Кремле.

Десять лет проработал Овчинников в Главном управлении ГВФ, а потом перешел на производство в аэропорт Домодедово.

В аэропорту еще не закончено строительство. Тысячи неполадок. Вся электрика, проводная связь, электрооборудование аэровокзала, летной полосы — да разве перечислишь все, что легло на плечи заместителя главного инженера отдела капитального строительства. Тебя ругают за все, даже за то, что не хватает 24 часов в сутки. А кроме этого, ты еще — самый первый председатель месткома. Десятки и сотни людей идут с различными жалобами и просьбами, идут рано утром и поздно вечером, идут на работу и домой — и всем он обязан помочь.

Женщину с ребенком выселяют из комнаты. Она больше не работает у строителей, перешла в аэропорт. И теперь ей негде жить. Он едет в Подольск, в горком партии, добивается, чтобы человек по чьей-то черствости не оказался без крова. А в анигародке организует секцию шахмат для детей, при этом сам участвует в шахматных турнирах для взрослых.

Все люди, которые знали его, которым он помогал и словом и делом, относились к нему с благодарной любовью. Он никогда никому не отказывал, а вот для себя никогда ничего не просил... Ему не нужны были ни дача, ни машина, ему нужны были люди — его друзья, родственники, семья. И от этого он считал себя богатым.

22 января этого года П.А. Овчинникову исполнилось бы 100 лет. До этой даты он не дожил 30 лет. Но память об этом замечательном человеке жива до сих пор.]

Друзья и коллеги



ЯНВАРЬ

- 1 января** — 30 лет выходу в свет первого номера газеты «Воздушный транспорт» (1978 г.)
- 3 января** — 45 лет первому полету пассажирского самолета Ил-62 (1963 г.)
- 7 января** — 45 лет (1963 г.) началу регулярных полетов на самолетах Ту-114 по маршруту Москва—Гаана
- 13 января** — 75 лет ОКБ С.В. Ильюшина (1933 г.)

ФЕВРАЛЬ

- 9 февраля** — 85 лет отечественной гражданской авиации (1923 г.)
- 6 февраля** — 125 лет со дня рождения русского авиаконструктора Д.П. Григоровича (1883 г.)
- 13 февраля** — 105 лет со дня рождения советского авиаконструктора Г.М. Бериева (1903 г.)
- 18 февраля** — 65 лет со дня образования моторостроительного ОКБ А.А. Миклулина (1943 г.)
- 19-24 февраля** — Международный аэрокосмический салон в Сингапуре

МАРТ

- 8 марта** — 85 лет со дня образования Общества друзей Воздушного Флота (1923 г.)
- 17 марта** — 75 лет (1933 г.) со дня создания особой сводной авиационно-воздухоплавательной агитэскадрильи имени Максима Горького
- 23 марта** — 100 лет со дня рождения советского авиаконструктора А. М. Льюлина (1908 г.)

АПРЕЛЬ

- 14 апреля** — 55 лет первому полету многоцелевого вертолета Ка-15 — первого серийного вертолета ОКБ Н.И. Камова (1953 г.)
- 28 апреля** — 75 лет (1933 г.) установлению праздника «День Воздушного Флота СССР»

МАЙ

- 5 мая** — 105 лет со дня рождения известного пилота, Героя Советского Союза Г.В. Доронина (1903 г.)
Вышел в свет первый номер журнала «Гражданская авиация» (1931 г.)

ИЮНЬ

- 1 июня** — Открыт международный аэропорт Шереметьево (1960 г.)
- 17 июня** — Первый пробный полет самого большого на ту пору в мире гражданского самолета АНТ-20 «Максим Горький» (1934 г.)
- 28 июня** — 50 лет первому беспосадочному перелету на самолете Ту-114 из Москвы в Нью-Йорк (1958 г.)

ИЮЛЬ

- 14-20 июля** — Международный аэрокосмический салон в Фарнборо (Великобритания)
- 15 июля** — Открылась (1923 г.) первая в Советском Союзе регулярная воздушная линия Москва—Нижегород
- 95 лет (1913 г.) первому полету самолета «Русский Витязь» конструкции талантливого российского авиаконструктора И.И. Сикорского

АВГУСТ

- 10 августа** — 80 лет (1928 г.) со дня открытия регулярных почтово-пассажирских и грузовых полетов на гидросамолетах по линии Иркутск—Якутск
- 14 августа** — Совершил первый полет (1931 г.) самолет АНТ-14 «Прада»
- 25 августа** — 75 лет Киевскому институту инженеров гражданской авиации (1933 г.)
- 27 августа** — 95 лет со дня, когда военный летчик Петр Нестеров совершил над Киевским военным аэродромом свое знаменитую «мертвую петлю» (1913 г.)

СЕНТЯБРЬ

- 14 сентября** — 65 лет (1943 г.) аппаратному заводу гражданской авиации №411
- 24-25 сентября** — 70 лет беспосадочному перелету на Дальний Восток на самолете «Родина» летчик В.С. Григорьевой, П.Д. Осипенко и штурмана М.М. Расковой (1938 г.)
- 28 сентября** — 60 лет первому полету вертолета Ми-1 конструкции М.Л. Миля (1948 г.)

ОКТАБРЬ

- 6 октября** — 115 лет со дня рождения Героя Советского Союза, выдающегося полярного летчика М.С. Бабушкина (1893 г.)
- 7 октября** — 60 лет ОКБ Н.И. Камова (1948 г.)
- 31 октября** — 80 лет первому полету самолета Р-5 конструкции Н.Н. Поликарпова (1928 г.)

НОЯБРЬ

- 7 ноября** — 110 лет со дня рождения советского авиаконструктора В.В. Шаврова (1898 г.)
- 6 ноября** — На центральном аэродроме им. М.В. Фрунзе открыт первый в Советском Союзе аэровокзал Гражданского Воздушного Флота (1931 г.)
- 10 ноября** — 120 лет со дня рождения патриарха советского самолетостроения А.Н. Туполева (1888 г.)

ДЕКАБРЬ

- 1 декабря** — 90 лет со дня образования (1918 г.) Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ)
- 17 декабря** — 105 лет первому устойчивому полету О. Райта (США) на самолете с мотором (1903 г.)
- 85 лет (1923 г.) со дня окончания испытаний первого отечественного пассажирского самолета АК-1, успешно эксплуатировавшегося на линии Москва—Казань



Пролетария всех стран, соединяйтесь!

С Т О С С С Р
Всесоюзное
об'единение
гражданского
воздушного
флота

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Популярный
журнал
авиации и
дирижабле-
строения
1932 г.

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

СОВЕТСКОЕ дирижаблестроение

ПРИВЕТ строителям авиазавода им. В.М. Молотова!

Недавно пущен в ход первый завод гражданского воздушного флота в СССР, предназначенный для производства самолетов из нержавеющей стали электросварочным способом. Осенью прошлого года «Гражданская авиация» сообщила о крупном успехе Научно-исследовательского института ГВФ, сконструировавшего и изготовившего первый в мире самолет из нержавеющей стали из электросварки — «Сталь-2». Этим достижением Советский Союз по праву мог гордиться, ибо в области самолетостроения он сразу становился впереди всех

капиталистических стран. Значительно позже выпуска «Сталь-2» в САСШ была построена амфибия из нержавеющей стали также с применением принципа электросварки. Однако за этим единственным экземпляром стальной амфибии дело вперед не пошло. Не находится средств в задыхающейся от золота Америке для постройки новых заводов. Только наша страна — СССР, — ранее других разрешившая проблему стального самолетостроения, тотчас перешла к внедрению этого достижения в промышленное производство.

НОВЫЕ УСПЕХИ СОЦИАЛИЗМА РАБОЧИЙ КЛАСС ОБЕСПЕЧИТ ЛИШЬ В БОРЬБЕ С ОСТАТКАМИ КАПИТАЛИЗМА, ДАВАЯ БЕСПОЩАДНЫЙ ОТПОР СОПРОТИВЛЕНИЮ ГИБНУЩИХ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ, ПРЕОДОЛЕВАЯ БУРЖУАЗНЫЕ И МЕЛКОБУРЖУАЗНЫЕ ПРЕДРАССУДКИ СРЕДИ ТРУДЯЩИХСЯ И ВЕДА НАСТОЙЧИВУЮ РАБОТУ ПО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ ИХ ПЕРЕВОСПИТАНИЮ

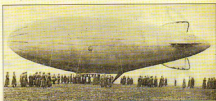
(Из резолюции XVII партконференции.)

МОТОР М-15 К ЭКСПЛУАТАЦИИ ГОДЕН

Это доказал пилот тов. Фарих

Среди летно-подъемного состава и других работников воздушных линий сложилось мнение о полной непригодности мотора М-15 к эксплуатации. Пилот Московского управления воздушных линий т. Ф.Б. Фарих совершил на самолете К-6 с мотором М-15 полет из Харькова в Москву. Кроме того он сделал рейс в Архангельск, из Архангельска в Усть-Цильму и через Архангельск обратно в Москву. При этом мотор М-15, отработавший уже около 70 час., оказался в полной исправности. Таким образом т. Фарих показал и доказал всему составу ГВФ, что мотор М-15 к эксплуатации годен:

требуется лишь технически грамотный подход. Отмечая большую работу т. Фариха по внедрению в эксплуатацию мотора М-15, начальник Главного управления ГВФ презиравал т. Фариха легковым автомобилем «Форд».





Вторая пятилетка должна быть периодом, когда мы должны во что бы то ни стало добиться экономической независимости от внешнего капиталистического мира, чтобы нам были не страшны никакие угрозы, никакие блокады.

(Из доклада т. Куйбышева на XVII партконференции.)

ПИЛОТ т. РЯБУШЕНКО

Пилот МУВЛ т. Рябушенко выполнил свой промфинплан за прошлый месяц. Тов. Рябушенко работает в ГВФ недавно, всего с ноября 1930 г., и за это время зарекомендовал себя отличным пилотом. Характерная его особенность — сознание ответственности за принятые на себя обязательства. Летом 1931 г. его жена тяжело заболела. Тов. Рябушенко надо было идти в рейс. Он вызвал карету скорой помощи, отправил жену, а после этого с рассветом ушел в рейс. Вернувшись поздно ночью, он добился свидания с женой, а наутро снова уже был на самолете. И так каждый день: ни один рейс не был сорван по «семейным обстоятельствам».

УРОКИ, КОТОРЫЕ НЕ ПРОШЛИ ДАРОМ

Опportunистическая практика привела Западно-Сибирское управление к прорыву. Аллудушина и опportunистическая практика говорят об успокоенности руководства управления. Люди болтали и писали о верности генеральной линии партии, а на деле ничего не делали. Указания т. Сталина прошли мимо Западно-Сибирского управления. О необходимости реализации указаний т. Сталина здесь просто болтают, склоняя их на все лады, занимаясь широкопопательными речами, заклинаниями своих бед, прорывов, а конкретно ничего не делают, не вникая в суть своей работы, не устраняя их методами большинства хозяйствовании.

СОВЕТСКОЕ ДИРЕЖАБЛЕСТРОЕНИЕ

ЦК ВКП(б) — тов. Сталину
СОВНАРКОМ СССР — тов. Молотову
ГУ ГВФ — тов. Гольцману
ЦК ОСАВИАХИМУ — тов. Эйдеману

РАПОРТ

В первый испытательный полет выпущен дирижабль «УК-1» Дирежаблестрой под командой командира Нижегородского, первого помощника Волуновского, второго помощника Паныкова, корабельного инженера Гаракиндзе, старшего борт-механика Кузьмина и борт-механика Ободзинского. Корабль находился в полете 34 минуты и показал отличные летные качества. Корабль построен целиком из советских материалов работниками Дирежаблестроя при участии работников завода «Каучук» и ЦАГИ и по конструкции и выполнению не уступает передовым заграничным машинам данного типа.

Да здравствует ЦК нашей партии и ее вождь т. Сталин! Да здравствуют трудящиеся СССР, мощной воллей которых создаются дирижабли — скоростные двигатели социалистического строительства!

Начальник Дирежаблестрой П.М. Пурмать

Начальник сборочных работ

и зам. нач. Дирежаблестрой А.Н. Флаксерман

Пам. по политическим сборочным работ С.С. Бенфельд

ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ АИР-5

АИР-5 четырехместный самолет конструкции инж. Яковлева — изготовлен по заданию ВОГВФ и имеет своим назначением обслуживание линий местной авиации, связи областных центров с местами и выполнение других заданий местного характера.



ЗА БОЕВЫЕ ТЕМПЫ В ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Второй всесоюзный конкурс на лучшее учебное заведение

Включайтесь в конкурс!

Итоги первого конкурса на лучшее учебное заведение ВОГВФ показали, что конкурс послужил мощным толчком в деле улучшения учебы, в деле развития соревнования и ударничества и внедрения новых методов обучения. Второй всесоюзный конкурс на лучшее учебное заведение ГВФ ставит своей задачей развитие соревнования и ударничества и проведение решительной борьбы за качество подготовляемых специалистов в свете шести указаний и письма т. Сталина за чистоту марксистско-ленинской теории.

Для премирования лучших ударников учебных заведений дополнительно предоставляются 10 кожаных костюмов, 10 шт. часов и 10 экскурсий на новостройки — поровну.

В тексте сохранены орфография и пунктуация того времени.

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»
получатель платежа
Расчетный счет 40702810300000005258
в АКБ «Русславбанк» (ЗАО), г. Москва
наименование банка
К/с 30101810800000000685
ИНН 7714669760 КПП 771401001
БИК 044552685
Индекс: _____ Адрес: _____

Ф.И.О. _____		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров		
Подпись плательщика _____		

Кассир

ООО «Издательский дом «Гражданская авиация»
получатель платежа
Расчетный счет 40702810300000005258
в АКБ «Русславбанк» (ЗАО), г. Москва
наименование банка
К/с 30101810800000000685
ИНН 7714669760 КПП 771401001
БИК 044552685
Индекс: _____ Адрес: _____

Ф.И.О. _____		
Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Гражданская авиация» на _____ номеров		
Подпись плательщика _____		

Квитанция
Кассир

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: 127055, Москва, ул. Новолесная, д. 18, корп. 2
Телефон/факс: (495) 662-53-30
E-mail: hobbyhogin@idga.ru
Сайт ИД «ГА» в Интернете: www.idga.ru

Поздравляем с Новым, 2008 годом!

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

**В ИНТЕРЕСАХ
ОТРАСЛИ
И ПАССАЖИРА**



**ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK**

123056, Москва,
ул. Большая Грузинская, 59, стр.1

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

