

ГРАЖДАНСКАЯ



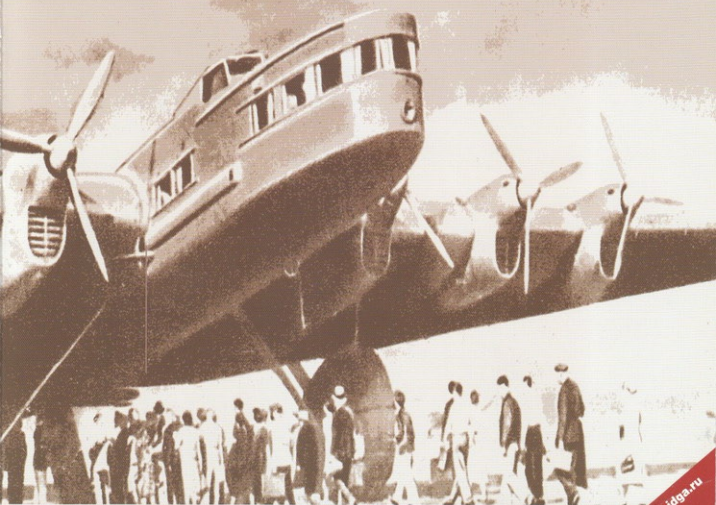
№ 2 (765) 2008

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

85 ЛЕТ



издается с 1931 года

www.idga.ru



ЛЕКСГАРАНТ

СПОКОЙСТВИЕ В ПОЛЕТЕ

STANDARD & POORS:

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

Lexgarant Insurance Company
Your Peace of Mind

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

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



И НЕБО КАЖЕТСЯ ПУСТЫМ

Откровенно говоря, не очень любил я юбилей. А точнее — шумиху вокруг них. Наверное, шло это с тех времен, когда журналистов понуждали трезвонить о всевозможных ударных вахтах, коих было не счесть перед любой знаменательной датой. Когда страницы газет и журналов забивались «победными рапортами» передовиков и новаторов производства. Когда промедление с открытием важной юбилейной рубрики нередко грозило даже отстранением от должности.

— Смотри в оба, не то дряхлешь спать главным редактором, а проснешь младшим литсотрудником, — напутствовал меня, совсем еще зеленого редактора, в далеком теперь семидесят пятом году мой многоопытный предшественник Иван Туркин. Кто-то, а уж он-то, не раз перемолотый в номенклатурных жерновах, хорошо знал, чем может кончиться журналистская беспечность.

Но вот что удивительно: в хаосе рыночных реформ, когда на первое место выдвинулся не поднадоевший когда-то «этигуизм масс», а неукротимое стремление любой ценой «зашибить деньги», обнаружилась вдруг ностальгия по тем полузабытым временам. И теперь, в канун 85-летия нашей гражданской авиации, невольно вспоминаются юбилейные даты прежних лет.

Особенно примечательны из них две — 40-летие и 50-летие Аэрофлота. Первая отмечалась в 1963 году, вторая — в 1973. Тогда на красно-голубом знамени крылатой отрасли появились две высшие государственные награды СССР — орден Ленина и орден Октябрьской Революции.

Особенно ярко отмечался полувековой юбилей. Торжества проходили в Кремле. В них приняли участие все члены Политбюро ЦК КПСС и Советского правительства во главе с Леонидом Брежневым, руководители ведущих министерств и ведомств, представители общественности Москвы, всех управлений и организаций гражданской авиации, посланцы, как тогда говорили, братских социалистических стран. Двадцать авиарботников были удостоены звания Герой Социалистического Труда. Столько же стали заслуженными пилотами и штурманами СССР. Десять авиаколлективов наградили орденами. Ордена и медали получили 1700 авиаторов.

Имена героев и заслуженных пилотов и штурманов вскоре выбили золотом на Доске трудовой славы в холле перед актовым залом Министерства гражданской авиации, а изображение орденов Ленина и Октябрьской Революции поместили на красно-голубом полотнище в самом зале.

С распадом СССР и ликвидацией министерства список именитых авиаторов почему-то перестали дополнять. Исчезли куда-то и ордена с полотнища, словно добыты они не самоотверженным трудом, а куплены на каком-то из модных ныне развалов.

Случился провал и с юбилеями. В довороты рыночных реформ было уже не до них. И только в 1998 году, когда гражданской авиации исполнилось 75 лет, усилиями руководителя Федеральной авиационной службы России, заслуженного пилота СССР Геннадия Зайцева и его сподвижников удалось отметить эту знаменательную дату. А пять лет спустя юбилейную эстафету подхватил руководитель Государственной службы гражданской авиации Александр Нерадько. Тогда, в 2003 году, было широко отмечено 80-летие нашей отрасли.

И вот на авиационном календаре — уже 85-летие гражданской авиации. Отродно, что празднование юбилея не пущено на самотек. Министерством транспорта санкционирован ряд целевых мероприятий в Москве и регионах России. К их организации и проведению активно подключилась общественность — советы ветеранов, Клуб высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт», Клуб «Экипаж» и другие. Многие авиакомпании выпустили тематические настенные календари и памятные сувениры. В музеях авиопредприятий организации юбилейные выставки, намечены чествования ветеранов. Готовятся специальные публикации в средствах массовой информации.

Не стоит в стороне и наш журнал. В этом номере вы найдете интервью с последним советским министром гражданской авиации Борисом Панюковым. От генерального директора ОАО «Аэрофлот» Валерия Окулова узнаете, как и чем живет сегодня наш национальный российский авиаперевозчик. В разделе «Статистика» сможете наглядно проследить динамику авиаперевозок с 1923 года по настоящее время. Познакомитесь с зарубежными компаниями, летающими в Россию. Прочтаете о первой регулярной воздушной линии Москва–Нижний Новгород, с которой все началось...

А закончить наш разговор хочется стихами пилота Григория Карлова. Нашим читателям 80-90-х годов имя этого стеснительного, но чуткого и щедрого души человека хорошо известно. Стихи напечатаны в его прижизненном сборнике «Я с небес торопился к тебе» и очень подходят к нашему юбилею.

Нелегко путь крутого взлета,

Но как он в жизни стал простым!

Не видишь в небе самолета,

И небо кажется пустым...

А что касается прежней моей нелюбови к юбилеям, то тут уж ничего не поделаешь.

Так что с праздником всех вас, дорогие друзья!

Анатолий ТРОШИН



содержание

85 лет ГА	3	Борис ПАНЮКОВ: «Россия была и должна остаться великой авиационной державой»
взгляд	12	«АЭРОФЛОТ» — компания «народная»
статистика	17, 26	
аэропорты	18	Аэропорт Шереметьево: расписание на завтра
авиаотливо	22	Бизнес бус и колья
кадры	28	Академия «крылатых»
авиапарк	32	Живое существо с характером и нравом
новости	21, 35, 47	
авиакомпания	36	Перевозчик с Полноса холода
подробности	40	Бразильский «попугай» в сетях «Атлант-Союза»
а как у них?	42	Подбили «бабки», но так и не пришли к общему знаменателю
сотрудничество	44	Что ищет Bombardier на российском рынке?
проблема	48	В плену устаревших правил
наука	51	За державу обидно!
мировой воздушный транспорт	54	Авиагигант из Гонконга
ракурс	58	Аварийность в мировой авиации
истоки	60	В Нижний, на ярмарку!
далекое — близкое	63	Ударными темпами обеспечим победу!



Гражданская Авиация №2 (765) 2008

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ
ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ
Издательский дом «Гражданская авиация»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Денис КАРЕЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Анатолий ТРОШИН

Зам. главного редактора
Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Василий БАБАСКИН
Виктор БАХУТОВ
Евгений БАЧУРИН
Сергей ИЛЬИНЧЕВ
Геннадий КУРЗЕНКОВ
Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Помощник гл. редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты
Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕБНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ
Светлана ПОПОВА
Главный художник
Александр ШИЦКОВ

Дизайн и верстка
Елена ШИШКОВА
Редактор-стилист
Людмила МОШИНА

Отдел рекламы и распространения
Рустам ХОБИБХОЖИЙ

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

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия, 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 31.01.2008 г.
Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии ЗАО «Центр оперативной полиграфии». Цена договорная.

Материалы рекламного характера публикуются со ссылкой «на правах рекламы».



Борис ПАНЮКОВ:

«Россия была и должна остаться великой авиационной державой»

Анатолий ТРОШИН

Министра гражданской авиации СССР Бориса Панюкова представлять нашим читателям не надо. Выпускник Егорьевского авиационно-технического училища и Ленинградского высшего авиационного училища ГВФ, он посвятил гражданской авиации почти 61 год своей жизни и прошел в ней все ступени служебной лестницы — от авиатехника до руководителя отрасли. И совсем не его вина, что на посту министра этому неординарному человеку довелось поработать всего-навсего около полутора лет. Августовский путч приспопаятного девятого года послужил причиной отставки всего Кабинета министров СССР, в состав которого входил и Панюков, и стал прелюдией к развалу союзного государства, а вместе с ним и к ликвидации Министерства гражданской авиации. Но имя Панюкова по-прежнему одно из самых уважаемых у авиаторов России, а также многих стран ближнего и дальнего зарубежья. А потому открять номер журнала, посвященный 85-летию нашей крылатой отрасли, редакция попросила именно его.



— Итак, Борис Егорович, 9 февраля 2008 года — юбилей отечественной гражданской авиации. Именно в этот день 85 лет назад Совет Труда и Обороны принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление Воздушного Флота и об организации Совета по гражданской авиации», с которого началась история нашей крылатой отрасли. С какими чувствами Вы пришли к этой дате?

— Чувства, откровенного говоря, самые противоречивые. С одной стороны, испытываешь гордость за достижения, которых страна добилась, а с другой — становится досадно, когда видишь, как ветшает и разрушается наш авиационный дом, на сооружение которого отдано столько сил и времени.

Судите сами. Начав в 1923 году с единственной регулярной авиалинии Москва — Нижний Новгород, протяженностью всего-навсего 420 километров, наш народ за какие-то полвека смог аэрофицировать огромную страну. Воздушные трассы проникли в самые отдаленные и глу-



хие районы Сибири, Крайнего Севера, Дальнего Востока, Средней Азии и Закавказья. Туда, где веками люди знали лишь собачьи и оленьи упряжки да вычужных лошадаков, еще в тридцатые годы стали летать самолеты, совершив настоящую революцию в средствах передвижения. Например, чтобы попасть в горные селения Памира без авиации, надо было затратить долгие недели уто-

Она превышала 146 тыс. километров и соединяла между собой все столицы союзных республик, крупные промышленные и административные центры. В стране появились полярная, сельскохозяйственная, санитарная, аэрофотосъемочная и другие виды авиации, которые решали важнейшие народнохозяйственные задачи.

К 80-м годам прошлого века суммарная протяженность воздушных

Он стал доступен всем слоям населения — как говорили тогда, и пионерам и пенсионерам. Объемы годовых авиаперевозок перевалили к тому времени 100-миллионный рубеж. А в рекордном 1990 году по воздуху было перевезено почти 140 млн пассажиров. Воздушный транспорт прочно занял второе место после железнодорожного в железнодорожном сообщении. На его долю



На этом снимке запечатлен один из первенцев отечественного авиастроения — самолет ПС-35. Он брал на борт 32 пассажира и развивал скорость до 350 км в час. Самолет строился серийно до 1939 года. Массовый выпуск этого и других воздушных судов нашей промышленностью позволил Аэрофлоту с 1935 года полностью перейти на эксплуатацию самолетов отечественного производства. Эта монополия держалась вплоть до 3 июля 1992 года, когда в аэропорту Шереметьево приземлился первый самолет иностранного производства А310, чтобы летать под российским флагом. Теперь авиакомпании России вынуждены все чаще обращаться к услугам западных авиастроителей — «Эрбасу», «Боингу» и другим.

мительного, а порой и смертельно опасного пути. Самолет решал эту проблему за считанные часы.

Такие же разительные перемены пришли с авиацией и в заполярную тундру, в Якутию, на Чукотку, Камчатку, Сахалин и другие труднодоступные регионы страны.

Уже к началу Великой Отечественной войны у нас была создана развитая сеть воздушных линий.

линий в СССР составила около 1 млн километров, в том числе почти 700 тыс. километров — в пределах своей территории. Они соединили между собой более 3,5 тыс. населенных пунктов как в центре страны, так и на ее самых отдаленных окраинах. А международные трассы Аэрофлота протянулись в 105 городов почти 90 стран мира. Воздушный транспорт превратился в транспорт миллионов.

приходилось без малого 33 процента всего пассажирооборота в стране, а на таких направлениях, как Москва–Хабаровск, Москва–Иркутск, Москва–Ташкент, Москва–Алма-Ата и ряде других, он взял на себя 60, 80 и более процентов. Не говорю уже о Петропавловске-Камчатском, Анадыре, Магадане, Якутске, Певеке, Норильске, куда по существу была только одна дорога — воздушная. В



те же годы с воздуха обрабатывалось более 100 млн гектаров полей и лесных угодий. Таких масштабов применения авиации в сельском и лесном хозяйстве не знала ни одна страна в мире. Самолеты и вертолеты, кроме того, принимали самое непосредственное участие в разведке и освоении недр Западной Сибири, прокладке Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, соору-

до 21,5 млн пассажиров и только в 2007 году достигли 45 миллионов.

Аэропортовая сеть России за последние 15 лет сократилась почти в четыре раза. Особенно пострадали местные аэродромы в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Как раз там, где они нужнее всего, где авиация зачастую единственный вид транспорта, без которого связь с осталь-

жившаяся в гражданской авиации ситуация аномальна. Что такая сложнейшая отрасль народного хозяйства не может двигаться вперед «без руля и без ветрил». Рынок, безусловно, диктует свои законы, но это отнюдь не означает вседозволенности, в которой мы чуть не захлебнулись и отсутствия государственного регулирования. Ведь с переходом к рынку руково-



Самолет ПС-84 готов к приему десантников для выброски в тылу врага (1942 г.). За годы Великой Отечественной войны фронтовые части ГВФ выполнили 1,5 млн самолето-вылетов, из них только с посадкой в тылу противника — около 20 тысяч. Более 10 тыс. самолето-вылетов, в основном ночью, совершено на бомбардировку вражеских военных объектов. При этом сброшено более 1749 тыс. бомб и реактивных снарядов. За ратные подвиги тысячи гражданских авиаторов были награждены орденами и медалями, а 15-ти наиболее отличившимся присвоены звания Героя Советского Союза. В 1998 году боевая награда нашла еще одного фронтовика — Алексея Ивановича Семенкова. Спустя 53 года после окончания войны он был удостоен звания Героя России.

жении нефте- и газопроводов, выполняли уникальные работы на крупнейших стройках.

А что мы имеем теперь? После развала СССР и ликвидации Министерства гражданской авиации общесоюзный Аэрофлот распался на сотни маломощных авиакомпаний, многие из которых уже прекратили свое существование. Объемы перевозок в самом «провальном» 1999 году упали

новой территорией России просто невозможна.

— Но в последние годы и Министерство транспорта, и Правительство, да и сам Президент страны вроде бы повернулись лицом к авиации, к ее нуждам и проблемам. Это не может не вселять оптимизма?..

— Да, это так. Но столько лет ушло на то, чтобы понять, что сло-

дители многих авиакомпаний стали игнорировать летные законы и правила ради извлечения прибылей. Вспомните авиационные катастрофы, связанные с перегрузом воздушных судов, с неоправданным риском в сложных метеословиях, с нарушениями членами экипажей предполетного отдыха. В советские времена подобные явления пресекались на корню.



— Борис Егорович, а какую из серьезных сегодня проблем Вы поставили бы во главу угла?

— Мне думается, их не следует выстраивать по ранжиру — первая, вторая, третья... Все они чрезвычайно важны, и любой сбой в одном звене неизбежно аукнется в другом.

— И все-таки, давайте начнем хотя бы с нынешней системы государственного регулирования воздушного транспорта. За 15 лет перманентных реформ мы дошли до того, что гражданской авиацией одновременно «управляют» пять структур: Министерство транспорта, Росавиация, Ространснадзор, Росаэронавигация и Межгосударственный авиационный комитет. Разве это нормально?

— Нет, конечно. У семи нянек дитя всегда без глаза. Россия сегодня едва ли не единственная страна в мире, где нет единого полномочного органа государственного регулирования в сфере гражданской авиации. И это при том условии, что все цивилизованные государства строго придерживаются рекомендаций ИКАО на сей счет. В тех же США, например, есть Федеральная авиационная администрация, обладающая полной самостоятельностью в принятии решений. В других странах действующие комитеты или ведомства гражданской авиации, тоже наделенные соответствующими правами и полномочиями. У нас же вопрос все еще находится в стадии решения. Между тем эксперты ИКАО уже указывали российскому руководству на этот серьезный недостаток. В этом году намечается новая проверка комиссией ИКАО состояния дел в гражданской авиации России. Что мы ответим и покажем экспертам?

— А есть ли, по Вашему мнению, шансы возродить Министерство гражданской авиации по аналогии с бывшим общесоюзным? Ведь тогда была совершенно четкая управленческая

вертикаль, которая пронизывала всю деятельность гражданской авиации сверху до низу и наоборот. Сегодня же и авиакомпания, и аэропорты, и учебные заведения, да и другие авиационные организации по существу брошены на произвол судьбы...

— Разговор о возрождении или создании, называйте как хотите, Министерства гражданской авиации России, — скорее всего, из области благих пожеланий. Да это, наверное, и не нужно. Главное в другом — в стране должна функционировать единая государственная структура, которая имела бы властные полномочия для регулирования всех сфер деятельности гражданской авиации. А как она будет называться, не столь важно.

— Борис Егорович, Аэрофлот, как известно, с 1935 года полностью перешел на эксплуатацию самолетов отечественного производства. Это считалось выдающейся победой советского народа и нашей авиационной промышленности. Наконец, в сентябре 1956 года мы первыми в мире начали регулярные пассажирские перевозки на реактивном Ту-104, открыв, как тогда писали, реактивную эру на мировом воздушном транспорте. Было немало и других достижений советской науки и техники. А теперь многие наши авиакомпании, забыв о былом патриотизме, приобретают за рубежом «эрбасы» и «боинги». Как Вы к этому относитесь?

— Это очень большой вопрос. Действительно, Советский Союз не только не уступал странам Запада в производстве самолетов и вертолетов, но и по многим позициям опережал их. И мы по праву гордились этим. Начиная с легендарной челябинской эпопеи и героических перелетов экипажей Валерия Чкалова и Михаила Громова через Северный полюс в Америку, о нас говорили во всем мире как об авиационной державе, способной выдержать конкуренцию с любым государством. Это мнение

особенно закрепилось после победоносного завершения Великой Отечественной войны, в которой наша авиация, в том числе и гражданская, убедительно показала свое превосходство над хваленными гитлеровскими «люфтваффе». В освоении реактивной техники мы тоже были впереди. Достаточно сказать, что американский Boeing 707 и английская «Комета» вышли на регулярные воздушные линии только в конце 1958 года, а французская «Карavelла» — лишь в 1959 году. Но за время рыночных реформ ситуация резко изменилась не в нашу пользу. За весь постсоветский период российская авиационная промышленность смогла построить всего-навсего 36 воздушных судов 1-3 классов. Наши эксплуатанты, по существу, так и не дождались ни дальнемагистральных Ил-96, ни среднемагистральных Ту-204 и Ту-214. О самолете для местных воздушных линий и вовсе говорить не приходится — его просто-напросто нет. А доставшиеся в наследство от советских времен Ту-134, Як-40, Як-42, Ил-86 и Ту-154 ни по экономической эффективности, ни по шумам и другим параметрам не могут конкурировать с воздушными судами новых поколений. Так что выход остается один: если мы хотим сохранить за собой рынок авианефтевозок, то должны отбросить в сторону все громкие слова о патриотизме и перенаправить свой парк на данном этапе конкурентоспособными воздушными судами западного производства.

— Но с созданием Объединенной авиационной корпорации (ОАК) свет в конце тоннеля, кажется, забрезжил?

— В истории российского авиапрома, бесспорно, начинается новый этап. Государство, наконец-то, решило вывести брошенную на произвол судьбы авиационную отрасль на магистральный путь раз-



виятия. По некоторым данным, объем инвестиций из всех источников в ОАК должен составить к 2015 году 20 млрд долларов. К этому времени доля российской авиационной продукции, возможно, составит на мировом рынке до 15-20%. В семь раз должен увеличиться гражданский сектор отечественного авиастроения.

Но это, так сказать, проекты, а чем они обернутся на практике, ска-

пание вряд ли получат эти машины в нужном количестве. Superjet 100 еще должен стать «на крыло», что потребует немало времени, а застрявший в производстве на целых 10 лет Ту-334 пока построен лишь в двух экземплярах. А летать авиакомпаниям нужно уже сегодня, а не в мифическом «светлом будущем».

Положение осложняется еще и тем, что недавняя временная тамо-

не всякой авиакомпании. Впрочем, не будем терять надежды.

— Борис Егорович, перед самым распадом СССР воздушный транспорт России перевез 88,2 млн пассажиров. По самым оптимистическим прогнозам, такие объемы могут быть достигнуты примерно к 2015 году, ничуть не раньше. Что, на Ваш взгляд, помимо устаревшей техники, тормозит этот процесс?



15 сентября 1956 года в 3 часа 25 минут по московскому времени отправился в свой первый регулярный рейс из аэропорта Внуково в Иркутск реактивный первенец Аэрофлота — самолет Ту-104. Экипаж самолета возглавлял Евгений Барабаш, впоследствии заслуженный пилот СССР. А 12 октября того же года состоялся первый пассажирский рейс Ту-104 за рубеж по маршруту Москва—Прага. Самолет пилотировал командир корабля Борис Бугаев, впоследствии дважды Герой Социалистического Труда, заслуженный пилот СССР, министр гражданской авиации СССР с 1970 по 1987 гг. Этими рейсами наша страна открыла реактивную эру на мировом воздушном транспорте. Благодарные потомки вознесли Ту-104 на бетонный пьедестал при въезде в аэропорт Внуково.

зата пока сложно. Надеждой российского авиапрома объявлен региональный Superjet 100. После президентского заказа попал в «продуктовый ряд» авиапрома и Ту-334. Именно в самолетах такого класса остро нуждаются российские региональные авиаперевозчики. Но все дело опять-таки в том, что даже при самом благоприятном развитии событий до 2015 года наши авиаком-

пания отдушина, разрешенная российским правительством, распространяется лишь на воздушные суда вместимостью более 300 пассажиров, а региональные самолеты в льготный список не попали. Вот и придется нашим перевозчикам либо уступать свои позиции западным конкурентам, либо переплачивать за ввозимых «иностранцев» 40% их стоимости. А это по карману далеко

— Причин тому много. Но если все обобщить, то проблема прироста авиаперевозок упирается, в конце концов, в доступность воздушного транспорта широким слоям населения. По сравнению с 80-90-ми годами прошлого века, она снизилась как минимум в четыре раза. Коэффициент доступности в России составляет сегодня 0,23. Для сравнения: во Франции он равен 1, в



Великобритании — 1,6, в США — 2,5. Разница, как видим, весьма существенная. И это при том, что огромная территория нашей страны, в отличие от Европы и Америки, не имеет современных наземных коммуникаций.

— Все дело в стоимости авиабилетов?

— И в этом, и в доходах населения. Они, к сожалению, у большинства наших граждан несоизмеримы. Чтобы сделать воздушный транспорт более доступным, необходимо снизить себестоимость авиаперевозок. А это очень сложно, когда эксплуатируешь самолеты с большим удельным расходом топлива. Не случайно в затратах наших авиакомпаний доля ГСМ достигает почти 50%. В мире же она составляет не более 26%.

— А тут еще недавний скачок цен на авиакеросин...

— На эту тему вы уже подробно писали в январском номере журнала. Так что не будем повторяться. Скажу лишь одно — это парадокс, когда цена авиатоплива в нефтедобывающей стране гораздо выше, чем в странах-импортерах нефти. Тут, наверное, все-таки нужна большая политическая воля, которая поставила бы заслон непомерным аппетитам производителей и продавцов нефтепродуктов.

— Борис Егорович, не могу не затронуть такой вопрос. Мы всегда гордились советской школой подготовки и воспитания авиационных кадров. Сегодня Россия стоит на грани кадрового голода, особенно летного. Как такое могло случиться?

— Причины всех неурядиц, в том числе и в подготовке кадров, похожи как две капли воды. Разрушить систему очень легко, для этого не надо ни большого ума, ни особых стараний. Достаточно пустить все на самотек, а оно само придет к развалу и запустению. Так и с учебными заведениями отрасли.

После распада СССР десять вузов и училищ оказались в других государствах, а пятнадцать оставшихся в России подверглись или перепрофилированию, или приобрели новый статус. Все это не прошло бесследно. Дело доходило до того, что даже летные училища с их спецификой и годами наработанной практикой чуть не передали в ведение Министерства образования. Пришлось доказывать в разных инстанциях, что летное училище — это не пищевой техникум, и с одной общей меркой к ним нельзя подходить.

— Все-таки отстояли?

— Отстоять-то отстояли, но в каком убогом положении они оказались. Тут и отсутствие новых самолетов первоначального обучения, и дефицит топлива, из-за которого срывается летная практика, и призыв в армию выпускников училищ, после чего многие просто-напросто теряют свою профессию.

А сколько уже говорилось о нищенской зарплате преподавательско-инструкторского состава. Пока еще держимся на энтузиастах, но со временем их ряды все больше и больше редуют...

— Но руководители некоторых авиакомпаний готовы взять на себя подготовку летного состава. Это реально?

— При переучивании на другой тип самолета, наверное, да. Так уже делают «Аэрофлот», «ВИМ-АВИА», «ЮТэйр»... Но начинать подготовку пилота с «нуля», думается, целесообразно лишь государственному учебному заведению под неусыпным государственным контролем.

— И заключительный вопрос, Борис Егорович. Как все-таки относиться нам к прошлому гражданской авиации и ее нынешнему отнюдь не самому лучшему состоянию?

— Убежден, что время всевозможных реформаторских «утрускусушек» пройдет, и наша гражданская авиация сможет занять подобающее ей место и в стране, и в мировом авиационном сообществе.

Конечно, под тяжестью навалившихся проблем кое-кто стал ставить под сомнение то, что сделано нашими предшественниками, и терять веру в будущее. Более того, появились желающие перечеркнуть все прошлое, словно и не было в гражданской авиации ничего путного.

Считаю это величайшим заблуждением. Не зря же говорится: если выстрелить в прошлое из пистолета, оно ответит пушечным залпом. Иными словами, общество, не чтущее своей истории, не имеет будущего.

Безусловно, не все из того, что было, можно и нужно принимать безоговорочно. Не со всеми прежними оценками и выводами соглашаться. Но нельзя и напрочь забывать о тех грандиозных свершениях, которые вывели нашу страну в разряд великих авиационных держав мира. И несмотря на все нынешние трудности и неурядицы, Россия должна остаться именно такой великой державой.

Впрочем, это уже политика, а я, как вы знаете, всегда был чужаком, оставаясь до мозга костей хозяйственником. Даже будучи министром, должность которого больше политическая, чем хозяйственная, с гораздо большим удовольствием занимался решением производственных, нежели иных проблем. Ну а сегодня — случай особый, и я немного уклонился от привычного стереотипа.]

И еще: от всей души поздравляю автора — и убеленных сединами ветеранов, и тех, кто только постигает азы и тонкости крылатой профессии, — с нашим замечательным юбилеем. Желаю всем доброго здоровья, успехов и благополучия в жизни.



Уважаемые коллеги!

Примите искренние поздравления с 85-ой годовщиной гражданской авиации России. Влияние авиации на развитие промышленного и культурного потенциала Российской Федерации, укрепление межрегиональных и международных связей неоспоримо.

Авиация была и остается эффективным транспортным средством, обеспечивающим экономическое и деловое сотрудничество, культурный обмен России со странами СНГ, государствами Европы и Азии.

Благодаря самоотверженному труду авиаторов отмечается стабильное увеличение объемов перевозок пассажиров, открываются новые международные маршруты.

Профессионализм и ответственность, богатый опыт, достойное выполнение профессионального долга – эти качества характеризуют работу современных авиаторов. Летчики, штурманы, инженеры, специалисты наземных служб с честью делают свою сложную, ответственную, исключительно важную и нужную для нашей страны работу.

Благодаря Вашей профессиональной деятельности обеспечивается безопасность перевозки пассажиров и грузов по всем просторам нашей Родины и далеко за ее пределами.

Особых слов благодарности заслуживают ветераны авиации. Они первыми осваивали новые воздушные трассы, создавали наземную инфраструктуру авиации, обеспечивали защиту воздушных рубежей нашей Родины, своим примером безупречного отношения к делу сохранили преемственность лучших традиций отечественных авиаторов.

Желаю Вам чистого неба, безопасных полетов, крепкого здоровья, а вашим семьям – достатка и благополучия!

С уважением,
Руководитель Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта

Геннадий КУРЗЕНКОВ



А.А. Знамеский — начальник Главвоздухфлота России (председатель Совета по гражданской авиации) с 1920 по 1923 г.



А.П. Розенгольд — начальник Главвоздухфлота России (председатель Совета по гражданской авиации) с 1923 по 1924 г.



П.И. Баранов — начальник ВВС РККА (председатель Совета по гражданской авиации) с 1924 по 1931 г.



А.З. Гольцман — начальник ВОГВФ, ГУТВФ с 1932 по 1933 г.



И.С. Ушаков — начальник ГУТВФ с 1933 по 1935 г.

РУКОВОДИТЕЛИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (1923–2000 гг.)



П.Ф. Жигарев — начальник ГУТВФ с 1957 по 1959 г.,
Главный маршал авиации



Е.Ф. Логвинов — начальник ГУТВФ, министр гражданской авиации с 1959 по 1970 г., маршал авиации



Б.П. Бугаев — министр гражданской авиации с 1970 по 1987 г., Главный маршал авиации



А.Н. Воаков — министр гражданской авиации с 1987 по 1990 г., маршал авиации



Б.Е. Панюков — министр гражданской авиации с 1990 по 1991 г.



Л.Ф. Ткачев — начальник ГУТВФ с 1935 по 1938 г.



В.С. Молоков — начальник ГУТВФ с 1938 по 1942 г., генерал-майор авиации



Ф.А. Астахов — начальник ГУТВФ с 1942 по 1947 г., маршал авиации



Г.Ф. Байдуков — начальник ГУТВФ с 1947 по 1949 г., генерал-полковник авиации



С.Ф. Жаворонков — начальник ГУТВФ с 1949 по 1957 г., маршал авиации

С 2004 года Уполномоченным государственным органом в области гражданской авиации является Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) при Минтрансе Российской Федерации. Его руководителями были Н.В. Шипиль, А.А. Юрчик, а в настоящее время Росавиацию возглавляет Е.В. Бачурин.



А.А. Ларин — директор Департамента воздушного транспорта Российской Федерации с 1991 по 1992 г.



В.В. Замотин — директор Департамента воздушного транспорта Российской Федерации с 1993 по 1996 г.



Г.Н. Зайцев — директор Федеральной авиационной службы России с 1996 по 1999 г.



В.И. Андреев — директор Федеральной службы воздушного транспорта России в 1999 – 2000 гг., генерал-полковник авиации



А.В. Нердадко — первый заместитель министра транспорта Российской Федерации, руководитель Росавиации с 2000 г.



«АЭРОФЛОТ» – КОМПАНИЯ «НАРОДНАЯ»

НА ВОПРОСЫ РЕДАКЦИИ ОТВЕЧАЕТ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ОАО «АЭРОФЛОТ – РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ»
ВАЛЕРИЙ ОКУЛОВ

Анатолий ТРОШИН

— Валерий Михайлович, в этом месяце исполняется 85 лет отечественной гражданской авиации. С какими результатами встречает «Аэрофлот» эту дату? Каковы его роль и место в мировом и российском рейтинге авиакомпаний?

— Прежде всего хотел бы подчеркнуть, что для «Аэрофлота» нынешний юбилей не просто формальная дата — 85 лет со дня основания компании. Это несколько эпох, спрессованных воедино и неразрывно связанных с историей России, историей мировой авиации. Для нас это время подведения серьезных итогов и составления не менее основных планов на будущее.

Наша биография, само имя ко многому обязывают. Когда-то «Аэрофлотом» называлась вся гражданская авиация огромной страны. А сегодня это крупнейшая российская авиакомпания, фактический национальный перевозчик, демонстрирующий высокие темпы развития. Мы выполняем регулярные рейсы в 47 стран. Самолетами Группы «Аэрофлот» летает ныне практически каждый четвертый авиапассажир России, но у нас есть резервы роста, и мы не собираемся останавливаться на достигнутом.

«Аэрофлоту» по праву принадлежит первое место в рейтинге российских авиакомпаний. Так было всегда

и, смею надеяться, будет впредь. Видного положения «Аэрофлот» достиг и в мировой авиационной «табели о рангах». Прошлый год принес целый ряд тому подтверждений. Одна из последних по времени наших наград — национальная премия в области бизнеса «Компания года» в номинации «Транспортные услуги». Совсем недавно назвал нас лучшей авиакомпанией журнал «Афиша-Мир», чье мнение пользуется большим весом в сфере путешествий и туризма. По версии международного издания Airline Business, «Аэрофлот» вошел в число лучших мировых авиакомпаний по финансовым показателям, занимая



десятое место в Европе и 39-е в мире в категории «доходность от основной деятельности».

Подробные итоги нашей работы за 2007 год еще в стадии подведения и будут опубликованы позже. Однако предварительные данные уже позволяют сказать, что он стал для нас успешным. Намеченные рубежи взяты. Согласно подсчетам, в минувшем году «Аэрофлот» перевез как минимум 8,3 млн пассажиров, а в рамках Группы «Аэрофлот», с учетом вклада наших «дочек», — более 10 миллионов. Рост пассажирских перевозок составил примерно 12% — вдвое выше среднемировых темпов. Есть основания считать, что существенно возросла чистая прибыль по МСФО, которая в 2006 году составила без малого 260 млн долларов.

«Аэрофлот» первым из российских перевозчиков вошел в престижный реестр операторов IOSA, уже дважды успешно пройдя аудит эксплуатационной безопасности в соответствии со строгими нормами Международной ассоциации воздушного транспорта — IATA. Безопасность — наш абсолютный, неизменный приоритет. И мы идем дальше, развивая комплексную систему управления безопасностью полетов, представляющую собой целый набор процессов, процедур, основных принципов и программ.

— *Что можете сказать о стратегии развития авиакомпании? Какие цели и задачи ставите перед собой?*

— Нами взята на вооружение стратегия увеличения доли рынка за счет приоритетного развития внутренних перевозок, подпитывающих своим ростом международные направления. В минувшем году объем перевозок пассажиров на международных воздушных линиях увеличился у нас примерно на 9%, а на внутренних — более чем на 20%. Мы намерены расширить присутствие в регионах, используя успешный опыт развития дочерних предприятий «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Норд». За короткое время эти компании не только вошли в число лидеров рынка, но и показывают хорошие финансовые результаты.

Сегодня повышенное внимание мы уделяем восточным регионам России, где потребность в надежных воздушных сообщениях особенно велика. Там будем расширять сеть филиалов, приобретать дополнительные активы. Особое внимание в наших перспективных планах отводится Сочи, где у нас тоже открыт филиал. Это не только столица зимней Олимпиады-2014, но и бурно развивающийся круглогодичный курорт с широчайшими перспективами.

Наш стратегический приоритет и во внедрении современных техноло-

гий управления и информатизации. В целом путь нашего развития определен вполне четко. «Аэрофлот» видит будущее только в качестве конкурентоспособной на международном рынке сетевой компании, в полной мере использующей транзитный потенциал и способной обеспечить «воздушный суверенитет» России.

— *Планы впечатляющие, но достаточно ли они подкреплены ресурсами?*

— Вполне отдаем себе отчет в том, что мощная маршрутная сеть может держаться только на мощном флоте. Можно сказать, что сейчас мы переживаем переломный момент — «уходит на покой» отечественная техника. 31 декабря минувшего года мы вывели из эксплуатации самолеты Ту-134. Такая же судьба ожидает и Ту-154.

Взамен приходят более современные и эффективные машины. Сейчас парк «Аэрофлота» наполовину состоит из лайнеров Airbus и Boeing, в ближайшем будущем их у нас станет еще больше. Берем их только новыми, со ступеней, хотя это и очень дорогое удовольствие, учитывая действующие в нашей стране запретительные пошлины на импорт авиатехники.

Серьезным ограничением на пути развития «Аэрофлота» в качестве сетевой авиакомпании оказывается острая нехватка дальнемагистральных судов. Этот дефицит призваны



устранить на первых порах 10 лайнеров A330, которые начнут поступать к нам уже с этого года. А позже, с 2014 года, заработают заключенные контракты на поставки «Аэрофлоту» самолетов Boeing 787 Dreamliner и A350.

Большие надежды мы возлагаем на региональный самолет Sukhoi Superjet 100, в разработке которого приняли непосредственное участие. Сегодня у нас имеется твердый заказ на 30 таких самолетов, и мы планируем закупить дополнительно еще 15 машин. Надеемся получить этот самолет с конца года. Будем использовать его как на международных, так и на внутренних линиях. На мой взгляд, SSJ-100 — это надежда не только наша, но и российского авиапрома в целом. Надежда на подлинное возрождение.

Оперяющее обновление флота — это главная тенденция авиационной индустрии сегодня, и мы исходим из этой реальности. Выигрывает тот, кто раньше и эффективнее перевооружит свой флот, что позволит ему, в свою очередь, снизить тарифы и за счет этого массово привлечь пассажиров. Без современных топливэффективных и комфортабельных воздушных судов нам просто не выстоять в конкуренции с иностранными авиакомпаниями, причем не только на зарубежных рынках, но и внутри самой России. Ее богатый потенциал привлекает перевозчиков со всего мира.

— Ситуация с самолетами более-менее ясна. А как обстоит дело с пилотами и подготовкой авиационного персонала в целом?

— Не только в российской, но и мировой авиации остро ощущается нехватка пилотов, а у нас еще и инженеров, и работников ряда других специальностей. По подсчетам, в начавшемся году дефицит летного состава в целом по отрасли достигнет примерно 500 человек.

Решения предлагаются разные, в том числе «импорт летного состава». Однако простота решения здесь лишь кажущаяся. Напомню, в России существует законодательный запрет на использование иностранных граждан в составе российских летных экипажей. И это притом, что иностранные авиакомпании с удовольствием берут на работу высококвалифицированных российских специалистов.

Российская авиационная школа пользуется заслуженным авторитетом во всем мире, но сейчас, к сожалению, государственная система обучения летных кадров не справляется со своими функциями в полной мере. Мы приняли решение создать летную школу «Аэрофлота». Уже ведем переговоры о приобретении новых учебных самолетов, разрабатываем программы, решаем вопросы по базе. Мы располагаем большим опытом эксплуатации современных самолетов, опытными кадрами инструкторов и преподавателей. Будем готовить пилотов и для себя, и для сторонних заказчиков.

Это поможет снять остроту проблемы, но полностью ее не решает. Как представляется, без укрепления общенациональной системы учебных заведений, готовящих авиационные кадры, не обойтись. Необходимо значительно расширить прием в них абитуриентов. Иначе кадровый голод в гражданской авиации будет лишь нарастать.

— В последнее время много говорят о важности наземной инфраструктуры, без которой невозможно развитие гражданской авиации в целом. Как решает эту задачу «Аэрофлот»? Каковы перспективы терминала «Шереметьево-3»?

— Наземная инфраструктура нуждается в развитии и укреплении. Проблема чрезвычайно острая — недаром на нее так часто обращает внимание сам Президент России.

Строительство собственного терминала «Шереметьево-3» — вклад в решение этой задачи государственного масштаба. Ожидаем, что новый



терминал примет пассажиров в конце лета этого, юбилейного для нас, года. Сейчас полным ходом идут строительные-отделочные работы. Проводим набор и обучение сотрудников наземных служб. Это будет транспортно-пересадочный узел с пропускной способностью от 9 до 12 млн пассажиров в год, по сути первый в России полноценный хаб с базовым сетевым перевозчиком, соответствующий мировым стандартам. Новый терминал — ключевое условие развития «Аэрофлота», и его ввод в строй приведет к значительному увеличению пассажиропотока и повышению качества услуг.

В Шереметьеве строится и наша новая штаб-квартира. Здание было заложено в мае и уже приобрело вполне четкие очертания. В шестиэтажном офисном комплексе будут размещены большинство служб и администрация «Аэрофлота». Компактное размещение управленческого персонала положительно скажется на эффективности основного бизнеса, улучшатся условия

труда аэрофлотовцев. Можно рассчитывать, что к концу нынешнего года у нас начнутся хлопоты в связи с переездом на новое место.

— Валерий Михайлович, что дало «Аэрофлоту» вступление в альянс SkyTeam? Каковы дальнейшие перспективы деятельности в составе этой структуры?

— Эффект очевидный. Вступление в SkyTeam серьезно повлияло и на нашу коммерческую деятельность и существенно расширило наши операционные возможности. Оно способствовало также интенсивному внедрению в «Аэрофлоте» международных стандартов.

От этого шага выиграли все — и «Аэрофлот», и наши клиенты, и остальные перевозчики, входящие в альянс, который объединяет ныне одиннадцать полноправных и трех ассоциированных членов. Главный результат для нас в том, что мы получили доступ к глобальной маршрутной сети, которая насчитывает на сегодняшний день 841 пункт назначения в 162 странах.

Такого преимущества нет пока ни у одной другой из российских авиакомпаний. Перед нашими пассажирами теперь открыт практически весь мир, расширился спектр оказываемых им услуг, появились качественно новые удобства. На пассажиров «Аэрофлота» полностью распространяются бонусные программы остальных членов глобального альянса.

Все это позволило увеличить поток транзитных пассажиров, передаваемых нам нашими партнерами, соответственно, повысить доходность нашей деятельности в интересах акционеров.

Но список выгод от нашего вступления в SkyTeam этим не исчерпывается. В рамках альянса возможен более существенный синергетический эффект во многих областях взаимодействия — не

только маркетинговых, но и производственных.

— А что Вы можете сказать о политике «Аэрофлота» в организации дочерних компаний в России? И как решается вопрос с компанией Alitalia?

— Будучи ведущей российской авиакомпанией, более чем наполовину принадлежащей государству, мы имеем хорошо проработанную концепцию консолидации отечественной авиатранспортной отрасли. Насчитывая порядка 170 перевозчиков, в том числе массу нежизнеспособных, она находится в раздробленном состоянии, а потому недостаточно конкурентоспособна в условиях рекордной экспансии иностранных авиакомпаний.

Краеугольным камнем нашей концепции является создание дочерних компаний, и мы имеем немалый положительный опыт такой работы. На юге, в Ростове-на-Дону, нами создана авиакомпания «Аэрофлот-Дон»; на севере, в Архангельске, — «Аэрофлот-Норд». Обе успешно действуют и развиваются. А сейчас мы заняты созданием крупной Дальневосточной авиакомпании, конкурентоспособной как на внутреннем рынке, так и за рубежом России.

Это один из приоритетных проектов «Аэрофлота», и мы ожидаем серьезных сдвигов в его осуществлении в наступившем году. Вопрос обсуждается в профильных министерствах, но и серьезная практическая работа уже идет. Так, в результате мероприятий по финансовому оздоровлению компании «Дальавиа», которая войдет в новую структуру, это предприятие смогло впервые за многие годы выйти на уровень рентабельности и получить прибыль.

Нас интересуют не только российские, но и зарубежные активы, которые могли бы укрепить наше положение как сетевой авиакомпания.



нии мирового класса. Руководствуясь именно этими интересами, в апреле прошлого года мы включились в конкурс на приобретение пакета акций приватизируемой авиакомпании Alitalia. Из-за негибкой позиции организаторов тендер был пущен под откос, и Alitalia находится сегодня в еще более плачевном положении, чем весной. Теперь итальянский перевозчик, как объект инвестиций, интереса для нас не представляет.

А наша компания получила ценнейший опыт работы с зарубежными активами, который, несомненно, будет учтен и использован нами при дальнейших сделках. Могу подтвердить, что «Аэрофлот» по-прежнему интересуется европейскими воздушными перевозчиками. Мы заинтересованы в любом варианте, обещающем нам выгоду, но покупка иностранной компании любой ценой никогда не была и не может быть нашей целью.

— И заключительный вопрос: как поддерживаются и развиваются лучшие традиции «Аэрофлота» в современных условиях?

— Как я уже говорил, очень многое вмещают эти 85 лет, прожитые нами, — и первые успехи, и тяжелые будни войны, и горечь утрат, и радость побед. Есть и ностальгия, и гордость за пройденный путь, который был и нелегким, и славным. Но есть и уверенность в будущем. Наши традиции — это не только память о былом. Могу засвидетельствовать: наша история сегодня работает на нас, помогает нам выдвигаться на новые рубежи.

«Аэрофлот» — это всемирный бренд, а для миллионов россиян — добрый знакомый, которого знаешь всю жизнь. И наша большая история, и наши достижения, и наш опытный персонал, и летная школа, известная во всем мире как одна из лучших, — все это капитал, который нужно бережно хранить и

приумножать. Ведь пассажиры очень внимательно относятся к выбору перевозчика не только по ценовому параметру, но и по параметру высокой надежности, известности авиакомпании. А у нас есть и то, и другое.

Наши традиции во многом предопределены нашим «генетическим кодом». «Аэрофлот», хотя и живет по законам рынка, до сих пор ощущает себя ответственным за страну, является в полном смысле слова социальной компанией. Отсюда — наши многообразные программы для групп населения, нуждающихся в помощи. Это и бесплатная перевозка ветеранов Великой Отечественной войны в период празднования Дня Победы, и льготные тарифы для школьников-медалистов, отправляющихся поступать в столичные вузы, и помощь больным детям, нуждающимся в транспортных услугах. Причем в услугах зачастую крайне срочных, когда счет времени идет буквально на минуты.

«Аэрофлот» устанавливает экстренные «воздушные мосты», когда какой-либо из российских регионов оказывается в транспортной изоляции, как это было, например, с Калининградской областью. Мы участвуем в эвакуации соотечественников из «горячих точек», — таких, каким в недавнем времени был Ливан. Оказываем содействие отечественной культуре в проведении выставок и гастролей за рубежом. Поддерживаем российский спорт, завоевываем звание олимпийского перевозчика. На перечисление всего просто не хватит места... Но наши усилия не остаются без взаимности. Как показывают исследования, в России «Аэрофлот» воспринимается как «народная» компания.

Некоторые традиции являются частью нашей повседневной деятельности. Так, наш сервис основан на традиционном российском гостепри-

имстве в сочетании с высочайшими международными стандартами. Такая формула приносит нам успех, и «Аэрофлот» реально планирует войти в первую пятерку европейских авиакомпаний по качеству обслуживания клиентов.

Осуществив в начале десятилетия программу ребрендинга, мы вынуждены были пойти на синтез символов разных эпох. Так, «Аэрофлот» сохранил эмблему советских времен — традиционную «птичку» с серпом и молотом, но дополнил торговую марку более свежей и современной улыбкой. Нашим слоганом стало традиционное русское обращение «Искренне Ваш».

Появляются новые традиции, которые стали как бы продолжением нашей истории. Чувствуя свою причастность к судьбам родины, «Аэрофлот» ввел в нашей гражданской авиации обычай присваивать каждому новому самолету имя великого россиянина. Какое имя выбрать, решают сами сотрудники компании по итогам внутрикорпоративного конкурса. Есть в списке наших воздушных судов и великие композиторы, и художники, и литераторы, и, конечно же, прославленные летчики. Самолетом «Юрий Сенкевич» открыта недавно серия «Путешественники и первопроходцы». В наших планах — открытие новой «именной линейки» в честь российских ученых.

Если захотите узнать о нашей истории и традициях подробнее, то могу порекомендовать посетить наш новый музей, открывшийся недавно в Шереметьево. Экспозиция интересная и благодаря активному участию в этом деле энтузиастов отечественной авиации обещает стать еще богаче и интереснее.

Наша история — живая. Она имеет множество современных проявлений, подчас довольно неожиданных. И пока живы наши традиции, эпоха «Аэрофлота» продолжается.]

Основные показатели работы гражданской авиации

Годы	Пассажирооборот (млрд пасс. км)	Общий объем перевозок (млн ткм)	Грузооборот (млн ткм)	Перевезено	
				пассажиров (млн чел.)	грузов и почты (тыс. т)

СССР (1923-1990 гг.)

1923	—	—	—	0.0006	0.026
1925	—	—	—	0.004	0.085
1930	0,009	1,0	0,3	0.015	0.336
1935	0,046	11,1	6,9	0.12	16.5
1940	0,16	38,0	23,2	0.41	62.1
1945	0,45	104,5	63,7	0.66	74.0
1950	1,20	243,2	136,5	1.50	161.0
1955	2,80	502,4	252,3	2.50	258.8
1960	12,10	1652,8	562,8	16.00	696.5
1965	38,10	4769,2	1337,0	42.10	1227.8
1970	78,20	8917,1	1877,0	71.40	1844.4
1975	122,60	13625,0	2589,0	98.10	2472.3
1980	160,60	17550,0	3094,0	103.80	2988.8
1985	188,40	20308,0	3352,0	112.50	3182.7
1990	273,80	25161,0	3214,0	137.70	2936.3

РОССИЯ (1991-2006 гг.)

1991	150,4	15930,0	2349,0	88,2	1091
1992	117,7	12360,0	1770,0	60,6	723
1993	83,2	9111,0	1622,0	39,7	555
1994	72,3	7963,0	1454,0	32,7	444
1995	71,7	8019,0	1562,0	31,1	442
1996	64,5	7853,0	2051,0	27,0	565
1997	61,5	8028,0	2496,0	25,1	603
1998	55,5	6974,0	1981,0	22,3	468
1999	53,4	7062,0	2257,0	21,5	494
2000	53,4	7322,0	2515,0	21,8	547
2001	60,6	8076,0	2626,0	25,1	614
2002	64,7	8485,0	2661,0	26,5	627
2003	71,1	9138,0	2735,0	29,4	621
2004	83,0	10468,0	3002,0	33,8	655
2005	85,8	10550,0	2830,0	35,1	629
2006	93,7	11364,0	2932,0	38,0	640

Источники: Транспортная Клиринговая Палата

Примечание: в объем перевозок пассажиров, грузов и почты за период до 1990 года включены перевозки на работах по применению авиации в отраслях экономики. Начиная с 1991 года в объемах перевозок пассажиров, грузов и почты отражены перевозки только на транспортной работе.



Аэропорт Шереметьево:

расписание на

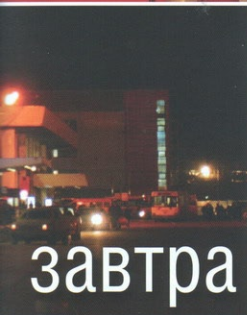
Светлана ПОПОВА

Аэропорт Шереметьево – целая эпоха в истории отечественной гражданской авиации. Без малого полвека он является главной международной воздушной гаванью, не только столицы, но, пожалуй, и всей России. Через шереметьевские терминалы проходит до 12 млн пассажиров в год. Это почти четверть от общего количества пассажиров, отправляемых из других аэропортов страны и более 60% пассажиропотока международных воздушных линий России.

Сегодня в Шереметьево ведется масштабная реконструкция: вводятся новые пассажирские терминалы, завершается строительство железнодорожной ветки, которая свяжет аэропорт с Савеловским вокзалом столицы. Но, несмотря на эти временные трудности, аэропорт работает в обычном ритме, встречает и провожает пассажиров.

ВСПОМНИМ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...

Деревушка Шереметьево, где было-то всего дворов двадцать, да церковь полуразрушенная, несколько лет мирно просуществовала рядом с главным аэродромом военно-воздушных сил СССР. Летом 1959 года здесь приземлился самолет Ту-104, доставивший в Москву вернувшегося из



завтра

Лондона Н. Хрущева, и тот прямо на летном поле отдал приказ передать аэродром в ведение ГВФ. Девять же куда. Военные отдали, гражданские получили. И уже 11 августа 1959 года на теперь уже гражданском аэродроме был принят самолет Ту-104, выполнивший рейс с пассажирами из Ленинграда в Москву.

Международным аэропортом Шереметьево считается с 1960 года. 1 июня экипаж самолета Ил-18 вылетел отсюда в Берлин. В этом же году в Шереметьево перебазировался из Внуково 63-й летный отряд — это семь самолетов Ил-18 и четыре Ил-14, и 207-й отряд в количестве одиннадцати реактивных пассажирских самолетов Ту-104. Из Тушино в Шереметьево переместились два летных отряда управления

Полярной авиации вместе со своими самолетами ЛИ-2, Ил-2, Ил-14, Ан-2, Ту-4, вертолетами Ми-2 и Ми-4.

11 февраля 1964 года на свет появился приказ начальника ГУ ГВФ Е. Логинова «Об организации Транспортного управления международных воздушных линий ГВФ (ТУ МВЛ)». В его состав вошли аэропорт и международная авиагруппа Московского управления транспортной авиации с местом базирования в Шереметьево.

Вторая половина 60-х годов в жизни Шереметьево была полна событий. В структуре ТУ МВЛ создается 210-й летный отряд самолетов Ту-114. Именно Ту-114 открыл отсюда регулярное воздушное сообщение с Токио. Затем Ил-62 первый раз слетал из Шереметьево в Париж. А потом начались регулярные рейсы Ил-62 по маршруту Шереметьево — Дели, состоялся первый рейс из Москвы в Нью-Йорк...

Но аэропорт — это не только самолеты и экипажи. Росли объемы перевозок и два крохотных терминала внутренних и международных линий уже не справлялись с пассажиропотоком. Новый аэровокзальный комплекс Шереметьево-1 открылся в сентябре 1964 года. Здание по легкости архитектурных линий считалось тогда одним из самых оригинальных в отечественной аэровокзальной архитектуре. Посадочная галерея, получившая в народе название «рюмки», стала визитной карточкой Международного аэропорта Шереметьево на долгие годы.

В период подготовки к XX Олимпийским Играм стало ясно, что аэровокзальный комплекс мал, явно не сможет вместить всех прибывающих в столицу гостей. И в 1997 году состоялась закладка терминала Шереметьево-2. Новый комплекс состоял из многоэтажного здания аэровокзала и примыкавшей к нему привокзальной площади с пандусом по уровню второго этажа, гостиницы, большого перрона, ряда производственных сооружений. Все это было рассчитано на обслуживание шести миллионов пассажиров в год.

И вот первый, пробный рейс из Шереметьево-2 в Гавану в апреле 1980 года. За месяц проведения Олимпийских игр в Москве аэропорт обслужил более 460 тысяч иностранных пассажиров. Так, к примеру, только за один «олимпийский» день 18 июля в Шереметьево прибыло свыше 8 тысяч зарубежных гостей столицы.

ВСЕ ТИПЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Сегодня Международный аэропорт Шереметьево регулярно принимает самолеты более 70 авиакомпаний. Это наглядное свидетельство высокого имиджа аэропорта, хотя основной объем международных отправок пассажиров и грузов из Шереметьево выполняет национальный перевозчик России — авиакомпания «Аэрофлот — Российские авиалинии». На его долю приходится более 50% всех объемов перевозок аэропорта. На внутренних линиях из Шереметьево



регулярные рейсы выполняют авиакомпании «Аэрофлот», «Аэрофлот-Дон», «Архангельские воздушные линии», «Самара», «Ямал», «Якутские авиалинии» и другие. Услугами аэропорта пользуются авиакомпании Белоруссии, Казахстана, Узбекистана и Украины.

В международных перевозках из Шереметьева ведущим направлением является Европа. На основные европейские страны (Германия, Великобритания, Франция, Италия) приходится около 30% общего объема перевозок аэропорта. Высокими темпами растет интенсивность полетов в Турцию, Испанию, ОАЭ, страны Юго-Восточной Азии и США. Шереметьево обслуживает рейсы таких зарубежных авиакомпаний, как Alitalia, Delta Air Lines, Japan Airlines, KLM, China Southern Airlines, Air China, Air France, Finnair, Turkish Airlines и многих других. Аэропорт принимает и отправляет в рейс самолеты различных типов: Ил-62, Ил-76, Ил-86, Ил-96, Ту-154, Boeing 737, 747, 757, 767, A310, A320, DC-9, MD-80, MD-81 и т.д.

Два сектора в аэропорту. Это Шереметьево-1 (Ш-1), который обслуживает перевозки на внутренних и международных линиях, и Шереметьево-2 (Ш-2) — только международные линии. Аэропорт имеет две параллельные взлетно-посадочные полосы и в 2002 году получил III А категорию ИКАО, позволяющую выполнять полеты воздушных судов без ограничения по высоте и при видимости от 0 до 30 метров по высоте и до 200 метров по дальности. Это большое по своей важности событие подняло престиж столичной воздушной гавани и явилось большим шагом вперед к новому качеству обслуживания пассажиров. Одним из перспективных направлений своей деятельности администрация аэропорта Шереметьево считает сегодня расширение объемов приема международных рейсов, их стыковок с российскими внутренними

линиями. Конечно, аэропорт Шереметьево должен участвовать и в сети маршрутов международных аэропортов. Пока же часть российских пассажиров летает на Запад с пересадками не в Шереметьево, а во Франкфурте, Амстердаме либо в Париже... Соответственно, и пассажиры, следующие из Европы на Восток, минуют Шереметьево, совершая пересадки в европейских аэропортах, а не в Москве. Причина? Их комплекс, но все они в поле зрения администрации аэропорта.

В 2001 году в Шереметьево были внедрены системы терминального оборудования MUSE (ARINC), которые позволяют авиакомпаниям использовать собственные системы регистрации пассажиров в обоих терминалах.

ОБЯЗАТЕЛЬНО СТАНЕМ ЛУЧШИМИ

В декабре прошлого года Международному аэропорту Шереметьево был вручен сертификат соответствия системы менеджмента качества международным стандартам ISO 9001:2000. На сегодня сертифицированы основные производственные процессы аэропорта: обслуживание пассажиров, багажа, почты и грузов; наземное обслуживание воздушных судов; координация расписания и оперативное планирование полетов; электросветотехническое оборудование. Позднее внедрение в Шереметьево системы менеджмента качества запланировано до 2012 года.

В рамках реализации Программы развития и реконструкции постоянно повышается качество обслуживания и расширяется набор услуг для пассажиров. Администрация аэропорта поставила перед собой цель сократить время пребывания путешественника в зоне контроля и поскорее перевести его в более комфортную зону беспосадочной торговли. Для этого не так давно появились киоски самостоятельной

регистрации во всех терминалах, расширена зона Wi-Fi, открылись новые рестораны и кафе. За 10 месяцев 2007 года пассажиропоток аэропорта Шереметьево вырос на 10% и составил 11 млн 947 тыс. человек. На международных линиях — более 8 млн пассажиров, на внутренних — 3 млн 907 тыс.

Рядом с залом прилета терминала Шереметьево-1 весной прошлого года вступил в строй терминал Шереметьево-С. В ближайшее время цифры в двух «старых» терминалах Ш-1 и Ш-2, тоже заменят на буквы «А» и «В». Новый четырехуровневый международный терминал может обслуживать до 5 млн человек в год или полторы тысячи человек в час, благодаря установленным в нем 30 стойкам регистрации и 36 кабинам паспортного контроля. Рядом — многоуровневая парковка.

Но терминал «С» — не единственный новый проект Шереметьево. Идет строительство терминала 3, реконструкция терминалов 1 и 2. Наконец-то здесь создается и железнодорожный терминал, который соединит аэропорт с городом. Он обойдется в 58 млн долларов. Все проекты взаимозависаны. В начале нынешнего лета терминал Шереметьево-3, предназначенный для рейсов «Аэрофлота» и его партнеров по альянсу SkyTeam, должен распахнуть для пассажиров свои двери. Новый аэровокзальный комплекс общей площадью в 170 тыс. кв. м будет обслуживать до 9 млн пассажиров в год. С вводом третьего пассажирского терминала будет пересмотрена вся схема приема-отправки самолетов из этих воздушных ворот российской столицы. Планируется, что лет, этак, через пять-шесть, возможно, к пятидесятилетию своего создания, Шереметьево станет одним из лучших аэропортов Восточной Европы по качеству обслуживания пассажиров. Будем надеяться, что так оно и произойдет...]



ОБСЛУЖИВАНИЕ ГАРАНТИРУЕТСЯ

Ни для кого не секрет, что с послепродажным обслуживанием самолетов в России есть, мягко говоря, проблемы. Специалисты российско-французской компании «ПауэрДжет» (созданной НПО «Сатурн» и фирмой «Снекма») заранее думают о сети обслуживания двигателей SaM146 для Superjet 100. Планируется, что в разветвленную систему сопровождения проданных машин войдут центры по обслуживанию и ремонту двигателей,

распространения запасных частей, а также учебный и инженеринговый центры службы поддержки заказчика. В технических центрах будут присутствовать представители производителя двигателей.

И хотя с самим Superjet 100 пока не все ясно, авиахолдинг «Сухой» предполагает, что заказы на новую машину будут расти. По предварительным прогнозам холдинга — будет продано около 800 машин, из них 500 — за пределами страны.]

ВЫБИРАЙ ПО ВКУСУ

«Ютэйр» решила заменить 35 единиц своих немолодых уже самолетов Ту-134. Следовательно, авиакомпании нужно приобрести более 30 машин на 75-80 и 100-105 пассажиров до 2014 года. Был объявлен конкурс гражданских реактивных самолетов. Свои предложения выдвинули восемь известных компаний: «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК), «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), НКБ «Финтехпроект», «Туполев», Embraer, Airbus, Bombardier и китайский производитель China National Aero-Technology Import & Export Corporation.

Лизинговая компания ИФК представляет Ан-148 сборки ВАСО, «Сухой» рекомендует взять SSJ 100/95. Также на тендер выставлены Ту-334, ARJ-21/700, Bombardier CRJ-700, Embraer ERJ-170.

Комиссия «Ютэйр» будет думать два месяца, после чего назовет победителей первого тура конкурса. На втором фирмы представят уже конкретные коммерческие предложения. Причем, перевозчика устроят и не новые самолеты.

Прогнозировать что-либо пока сложно. Каждый из выставленных на тендер самолетов хорош по-своему.]

ТАКСИ СВОБОДНО, ПРОШУ САДИТЬСЯ

В планах ЗАО «Авиа Менеджмент Групп» на 2009 год — полеты авиатакси Dexter, над Западной и Восточной Сибирью. Самолеты-авиатакси будут базироваться в аэропортах Москвы, Самара, Нижнего Новгорода, Санкт-Петербурга, Ростова, Краснодара... Пока же около 30% заказных рейсов Dexter занимает маршрут Москва—Санкт-Петербург. С февраля 2008 года в аэропорту Пулково появится один восьмиместный швейцарский Pilatus PC-12, который компания считает идеальным для услуг авиатакси. Предлагается в дальнейшем расширить самолетный парк и включить в сеть авиатакси города в радиусе до тысячи километров от Санкт-Петербурга: Москву, Калининград, Мурманск, Архангельск, Петрозав-

водск и др. Стоимость полета на самолетах Dexter — 100-130 рублей за километр, максимальная дальность — две тысячи километров.

В настоящее время парк «Авиа Менеджмент Групп» состоит из воздушных судов М-101Т и Pilatus. В сообщении компании говорится о планируемом расширении авиапарка до ста единиц и обслуживании воздушными такси всей территории России к 2011 году. По мнению руководства компании, основными пассажирами авиатакси будут менеджеры крупных компаний, дорожащие своим временем.]





Бизнес бус и копыя

Размышления Генерального директора ТД ТОАП
Евгения ОСТРОВСКОГО после встречи в ФАС

Как известно, последние годы нефтяные компании (НК) стали приобретать в собственность топливозаправочные комплексы (ТЗК) в аэропортах. Сам по себе этот факт не хорош и не плох. Но вот последствия могут быть весьма печальными, а то и просто катастрофическими...

В конце декабря Федеральная антимонопольная служба РФ (ФАС) пригласила встретиться представителей авиакомпаний, НК, служб, поставляющих топливо в аэропорты. Своих сотрудников на встречу в ФАС прислали многие заинтересованные и обеспокоенные российские перевозчики – «Аэрофлот», ГТК «Россия», «Трансаэро», «Сибирь». А вот «Красэйр», впрочем, как обычно, решил не участвовать, видимо, опять тема компании не интересна.

Но не хорошая плодотворная беседа и правильные речи ФАС удивили меня. А разговоры, которые происходили, как водится, после встречи в кулуарах.

На голубом глазу и открытым текстом нефтяники объясняли смысл и цель приобретения ТЗК. Прежде всего, целью названо хеджирование рисков сбыта. Завод работает безостановочно – продукт нужно гарантированно сбывать. У меня лично нет сомнений, что нефтяники будут стремиться реализовывать авиакеросин исключительно собственного производства. Со всеми вытекающими последствиями.

Весь фокус в том, что нефтяники норовят снимать сливки. Поясняю. Ни одну НК не привлекают небольшие провинциальные аэропорты. Обратите внимание, в сфере интересов нефтяных компаний Петербург, Самара, Сочи, Екатеринбург, Нижний Новгород, Пермь, Волгоград, Челябинск, Тюмень. Вокруг ТЗК этих аэропортов



постоянно происходит движение. Идет смена собственников. Если и есть случаи приобретения небольших портов – то исключительно в относительной близости от своих заводов.

Теперь смотрите, в стране 362 аэропорта. Из них крупных, скажем, 20. Кто будет снабжать небольшие аэропорты, если все крупные заберут под себя НК? Ведь операторы живут на том, что поставляют топливо и большим, и маленьким. Если убрать с рынка



«сливки» в виде крупных транспортных узлов, ни один оператор на мелких поставках не выживет. Следовательно, топливный голод ощутят в полной мере практически все небольшие региональные аэропорты, а они и так еле дышат.

В идеале ТЗК не должен принадлежать ни нефтяникам, ни авиаторам. Ведь недаром государство в прямом смысле слова разводит авиакомпании и аэропорты. Топливозаправочный комплекс должен быть независимой, отдельной структурой. И не продавать топливо, а предоставлять услуги по заправке. Вот тогда он сможет честно обслуживать не только «свою» компанию, но и всех других нуждающихся.

Иногда можно услышать довольно неумную и даже циничную фразу: «хотите конкуренции — ставьте в аэропорту второй ТЗК». Что ж, если госкомпаниям все равно, куда потратить народные деньги, они с большим удовольствием поставят. Но не нужно два ТЗК в порту с расходом авиакеросина в 400 т в месяц — это бессмысленно как с точки зрения экономики, так и здравого смысла, очевидного даже простому обывателю, понятия не имеющего, как пахнет авиакеросин.

Судите сами. В порту, в котором расход керосина на три копейки, строят, скажем, четыре альтернативных ТЗК. И несчастные 200 тонн ежемесячного расхода будут делить на четверых? В большом порту и расход большой, и удельная доля накладных расходов на тонну маленькая. А в региональных портах спрос на авиатопливо невелик, но накладные расходы все равно есть. Такой ТЗК не окупится никогда. С точки зрения экономической — это нерациональное расходование ресурсов, построение избыточных объектов для ублажения сиюминутных «хо-

телок». Если наша цель — создание нормальной конкурентной среды в авиации, эффективней добиваться ее принятием новых правил, а не возведением громадного количества ненужных дополнительных объектов.

Одного и того же результата можно добиться разными путями. Для создания конкурентной среды — либо создать ситуацию, при которой появится реальная конкуренция — свободный доступ, либо строить много всяких ТЗК. А почему мы в таком случае ограничиваемся ТЗК? Давайте строить по четыре аэропорта на три с половиной рейса! И это при том, что в стране нет ни одного порта, где бы технологических возможностей не хватало. И альтернативные ТЗК строят только потому, что операторов не пускают торговать в имеющихся.

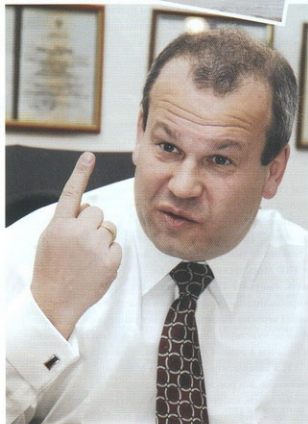
Я слышал тезис: между ТЗК и АЗС разницы нет. Это категорически неправильное утверждение. АЗС кормит большое число обезличенных клиентов. Если тебе не понравилось здесь — проехал пару километров и заправился там. Цену не особенно-то и задерешь... То ли дело аэропорт, в другой за керосином не полетишь.

Ну, хорошо, нефтяная компания вложила средства в покупку или строительство ТЗК. Отбивание затрат — дело свитое, никто не спорит, бизнес есть бизнес. Но должен же быть какой-то рыночный противовес — конкурент, который не позволит задрать цену до бесконечности. Такого конкурента нет. И скоро вместо сегодняшней монополии ТЗК, мы будем иметь монополию поставщика. И базироваться она будет уже не на оптовой цене, которая все-таки как-то соотносится с мировой и более-менее справедлива, а на оптовой плюс накладные расходы, поделенные на маленькие объемы, плюс необходимый откат вложений.

Если в голодный год есть мешок зерна, умный человек начинает его сеять, а неразумный — лопать. Мы идем путем неразумных. Получается какой-то африканский бизнес бус и копий — люди видят лишь сиюсекундную прибыль. Нефтяникам глубоко наплевать, что станется с авиацией завтра. Но при этом сегодня прибыль будет высосана по максимуму!

Приведем пример. В самарском ТЗК, недавно купленном нефтяной компанией, цена на авиакеросин составляет 27 тыс. руб. за тонну. Это на 2 тыс. выше, чем в ТЗК Московского авиаузла. Поставили кога охранять сметану? Получите скорый результат! Любая «прибыльшика» авиакомпания будет тут же изыматься через керосин. На нефтяника нет рыночного давления, и он не чувствует потребителя, да ему это собственно и незачем в рамках существующих правил игры.

И в завершение — немного голых цифр. Обратите внимание, вся российская авиация возит в полтора раза меньше, чем, например, одна «Люфтганза». Это просто стыдно! «Люфтганза» ежегодно перевозит 50 млн пасса-



жиров, а российские перевозчики – 38 млн. Об этом стоит задуматься и задуматься серьезно...

Вот вам пессимистический, черный прогноз. Разорятся авиакомпании, отмирают мелкие аэропорты. А к 2015 году принимается решение, что авиакеросин в России и не нужен. Перестали потреблять? Что ж, нефтяные компании станут гнать дизельное топливо на экспорт.

Я ничего не имею против покупки ТЗК нефтяниками. Хотят НК покупать – пусть покупают. Но этот бизнес просто обязан быть регулируем государством, чтобы НК не использовали аэропорт как единичную кормушку.]

Записала **Светлана ПОПОВА**

Фото **Дениса КАРЕЛОВА** и Airliners.net

От редакции:

ФАС РФ, выдавшая 6 декабря 2007 г. ЛУКОЙЛОВским «дочкам» разрешение на покупку ТЗК «Курумоч», предписала им не допускать монополизации рынка – предоставлять свободный доступ в самарский аэропорт.

Также ФАС запретила отказывать сторонним компаниям, если те пожелают заниматься «поставками, хранением и заправкой авиаГСМ воздушных судов» в ТЗК аэропорта Пулково. Причем договоры со сторонними компаниями, согласно предписанию ФАС, не могут содержать «дискриминационные условия для одних хозяйствующих субъектов по сравнению с другими».



**Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и
Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов» (ТД ТОАП)**



19.02.08–22.02.08 (4 дня)

**Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
и Торговый дом «Топливное Обеспечение Аэропортов» (ТД ТОАП)
проводят курс повышения квалификации на тему
«Стратегии снижения топливных затрат».**

Уважаемые коллеги!

ТД ТОАП является Стратегическим Партнером ИАТА в области обеспечения авиатопливом. Участие в этой программе открывает широкие возможности для сотрудничества с авиакомпаниями и предприятиями гражданской авиации по всему миру.

Курс проводит инструктор Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) на английском языке с синхронным переводом на русский язык.

В рамках курса «**Стратегии снижения топливных затрат**» будут предложены занятия по темам:

- Определение областей предотвращения и снижения затрат авиакомпаний;
- Определение и понимание движущих факторов затрат и издержек в таких областях, как продажи, управление материально-техническим снабжением, корпоративные закупки, планирование парка ВС и т.д.;
- Закрепление результатов внедрения программы снижения расходов;
- Разработка и внедрение эффективных программ сдерживания расходов авиакомпаний, способствующих поддержанию ее конкурентоспособности;
- Обеспечение участия в реализации программы на всех уровнях;
- Внедрение стратегий снижения затрат с использованием рабочих планов, ведомостей учета работ, помогающих упорядочить и использовать имеющиеся данные.

Курс «Стратегии снижения топливных затрат» будет интересен для финансовых директоров и финансовых контролеров, главных бухгалтеров и бухгалтеров по управленческому учету, менеджеров–аналитиков по затратам и издержкам, менеджеров по контролю операционных расходов, руководителей подразделений и филиалов.

По окончании курса и сдаче экзамена слушателям выдается Сертификат ИАТА международного образца.

Стоимость участия: 40000 рублей (включая НДС 18%).

В стоимость включены: трансфер из Москвы до места проведения курса и обратно, размещение в комфортабельном одноместном номере, питание, материалы курса, услуги переводчика.

Место проведения: загородный отель SPA-пансионат «Бекасово» (с дополнительной информацией об отеле можно ознакомиться на сайте <http://www.bekasovo.ru/spa/>).

Регистрация и оплата

Максимальное количество участников — 24 человека. Регистрацию и получение оплаты производит ТД ТОАП.

**Для получения дополнительной информации просим связываться с Анной Захаровой
телефон +7 (495) 612 5032 – офис, 8 903 597 4707 – сотовый, факс +7 (495) 612 6062
e-mail: zaharova@tdtoap.ru**





Пассажирооборот и перевозки пассажиров



Грузооборот и перевозки грузов



Источник: Транспортная Клиринговая Палата



Пассажирооборот воздушного и железнодорожного транспорта



Источник: Транспортная Клиринговая Палата



Академия «крылатых»

В авиации учатся всю жизнь. Так было, есть и будет, потому что небо не прощает ошибок.

Олег КУЛИКОВ



В СССР существовала мощная сеть учебных заведений гражданской авиации, насчитывавшая в общей сложности двадцать шесть вузов и училищ. Подготовке кадров в отрасли всегда уделялось огромное внимание, была создана великолепная методическая база, в учебных заведениях работали сильные педагогические коллективы, да и материально вузы и училища были обеспечены неплохо. После распада Союза их осталось пятнадцать. Три высших учебных заведения и двенадцать средних в период рыночных реформ оказались в буквальном смысле слова на грани выживания. Но выстояли, не растеряли своего опыта, мощного педагогического потенциала, хотя, конечно, далось это непросто. Лишь в последние два года положение медленно, но все же меняется к лучшему.



Впервые за долгие годы Ульяновское училище посетили столь высокопоставленные гости: Первый заместитель Председателя Правительства России Сергей Иванов и Министр транспорта РФ Игорь Левитин. Это, несомненно, говорит о том, что интерес к авиации со стороны федеральных властей растет.



Наш сегодняшний рассказ об Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации, вузе поистине уникальном по объему накопленного опыта обучения авиационного персонала.

Тысячи специалистов начинали свой путь в авиацию в этом учебном

заведении, которое часто называют даже «академией «крылатых». Оно и сегодня остается ведущим в России по подготовке и переподготовке летных специалистов с высшим образованием.

В биографии Ульяновского училища нашли отражение многие страницы истории отечественной



гражданской авиации. Оно было создано в 1935 году в Батайске и называлось тогда Курсами высшей летной подготовки. На самолетах Р-5, ПС-40 и Сталь-2 пилотов учили летать по приборам, ночью, в сложных метеословиях. По мере поступления новой техники, менялись и совершенствовались методики обучения летного состава, поэтому в 1939 году при Курсах был создан еще летный Центр и оба учебных заведения, ставшие основными в Аэрофлоте, перебазировались в Минеральные Воды.

Когда началась война, Курсы были эвакуированы в Ташкент, где готовили летный состав как для ГВФ, так и для армии. Всего за годы войны на курсах было переучено такое количество летно-подъемного состава, которого хватило бы на сто авиапунктов. В 1947 году Курсы и Центр объединили в Школу высшей летной подготовки, которая сначала располагалась в Бугуруслане, а с 1950 года в Ульяновске. С 1956 года Школа готовила экипажи на самолеты Ил-14, Ил-18, Ту-104, Ту-124, Ан-10. К тому времени у коллектива Школы был накоплен большой опыт учебно-методической и научной работы. В 1974 году при Школе создали учебно-методический центр, который занялся разработкой основных нормативных документов, в том числе требований к уровню профессиональной подготовки летного состава, созданием методических пособий по технике пилотирования.

Все это, плюс хорошая материальная база, определило дальней-





шую судьбу учебного заведения. В начале 80-х годов прошлого века оно становится Центром по подготовке летного, технического и диспетчерского персонала стран — членов СЭВ. После распада СССР и прекращения финансирования вышшими «братскими» странами, Центр был преобразован в Ульяновское высшее авиационное училище — первый в России летный вуз.

Сегодня в Ульяновске из вчерашних мальчишек-школьников готовят пилотов, авиадиспетчеров, спасателей, менеджеров на воздушном транспорте, инженеров по авиационной безопасности. За училищем осталась и функция переподготовки летного состава, благо материальная база позволяет продолжать эту работу. К примеру, в Ульяновском высшем есть и уникальные тренажеры, и свой аэродромный комплекс со взлетно-посадочной полосой свыше четырех километров. Там установлена современная радиотехническая система посадки, позволяющая эксплуатировать практически все типы воздушных судов.

Выполняется, хотя и нелегко, большая программа ремонта и модернизации авиационной техники — самолетов и тренажеров. Предстоит еще очень дорогостоящий ремонт двух самолетов Ту-154М и двух Як-42, но это делать нужно, чтобы продолжать работу по переподготовке летных кадров, поддерживать летное

мастерство пилотов-инструкторов. Кстати, переподготовку в Ульяновске, как и в прежние годы, проходят не только пилоты российских авиакомпаний, но и летный состав из Латвии, Израиля, Сирии, Египта, Китая, Северной Кореи. Планируется начать подготовку пилотов авиакомпании «Кубана» на новые типы самолетов Ту-204-300, Ту-204СЕ и Ан-148, а также обучение коммерческих пилотов на суда зарубежного производства. Кстати, парк самолетов училища хоть медленно, но все же обновляется. За последние два года оно получило несколько новых самолетов первоначального обучения М 101 Т «Гжель», должны поступить еще десять самолетов Як-18Т новой серии.

Четверть века существует при училище головной музей истории гражданской авиации. В нем удалось собрать редчайшие образцы авиационной техники, но долгие годы они находились в плачевном состоянии. Училище денег на ремонт воздушных раритетов не имело, из бюджета средств на это тоже не выделялось. Наконец на музей обратило внимание областное руководство, федеральные авиационные власти. В результате удалось отреставрировать легендарный самолет По-2. Специалисты из авиакомпании «Волга — Днепр» восстановили самолеты Миг-25, Ил-28, Л-29, на очереди реставрация самолетов

Ту-104 и Ту-124, а с помощью областного ГИБДД восстановлен вертолет Ми-1. Но возрождение экспонатов не самоцель. Главное, чтобы музей работал, чтобы хранил историю отечественной авиации.

Да, Ульяновское высшее авиационное готовит настоящих профессионалов. Выпускников училища буквально «расхватывают» авиакомпании, предприятия по управлению воздушным движением. Высокая марка вуза гарантирует им, что в авиационный коллектив возьмется отличный специалист.]



Справка редакции:

Краснов Сергей Иванович — ректор Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, в которое пришел семнадцатилетним парнем на скромную должность лаборанта и из которого уходил лишь один единственный раз — на службу в армию. Как летчик, освоил три типа учебно-боевых самолетов, получил юридическое образование, стал кандидатом философских наук. Почему философских? Область научных интересов Краснова — социальные причины нынешнего терроризма, в том числе на воздушном транспорте. Согласитесь, актуально.

Около полутора лет назад на конференции трудового коллектива училища тайным голосованием Краснов был избран ректором. Виталий Маркович Ржевский — прежний ректор этого учебного заведения, очень много сделавший для того, чтобы училище не утонуло в пучине реформы экономики страны, ушел на пенсию. Министр транспорта Левитин с мнением коллектива училища спорить не стал. Приказом министра Сергей Краснов был утвержден в должности ректора Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации.

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



Живое существо с характером и нравом



Геннадий АРАПОВ

НОВЫЙ САМОЛЕТ ПОЯВЛЯЕТСЯ НЕ ЧАЩЕ, ЧЕМ В 10-15 ЛЕТ, А ТО И РЕЖЕ. КАК ПРАВИЛО, КАЖДЫЙ РАЗ ЭТО СОБЫТИЕ, ОПРЕДЕЛЯЮЩЕЕ НА ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТЕНДЕНЦИИ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ. 25 ЛЕТ НАЗАД, В ДЕКАБРЕ 1982 ГОДА, ПОДНЯЛСЯ В НЕБО АН-124. ПОДЕЛИТЬСЯ МНЕНИЕМ ОБ ЭТОМ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОМ САМОЛЕТЕ МЫ ПОПРОСИЛИ СВИДЕТЕЛЯ ЕГО ПЕРВОГО ВЫЛЕТА, ОДНОГО ИЗ СОЗДАТЕЛЕЙ И ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА АН-124 ВИКТОРА ТОЛМАЧЕВА.

— Я до сих пор прекрасно помню этот день, нас всех переполняли эмоции. О том, что полет не удастся, не могло быть и речи. План полета продумали до мелочей, в программе летных испытаний было задействовано много классных специалистов, а сам самолет создавался высокопрофессиональным коллективом с особым упором на надежность и безопасность в экс-

плуатации. Первый полет был недолгим — всего полчаса с выпущенным шасси. Машина взлетала с заводского аэродрома в Святошино и благополучно приземлилась на аэродроме центральной испытательной базы КБ Антонова под Киевом. Ан-124 показал отличные характеристики устойчивости и управляемости, адекватную реакцию на управление. Я, как работник

ОКБ О.К. Антонова, причастен к созданию Ан-124, от первых линий на ватмане до эксплуатации в наши дни. Для меня этот самолет — не бездушная железная машина, а родное, живое существо со своим характером и нравом. Сначала я был ведущим конструктором по Ан-124, потом заместителем главного конструктора, а со временем и главным конструктором.



— Неужто первый полет прошел без сучка, без задоринки?

— Не совсем. Ведь всех нюансов на бумаге не учесть. И у нас в тот день был повод для волнения — при пробеге после посадки начались автоколебания всех колес стоек шасси типа «шимми». Колеса затряслись. Дефект устранили, и через 19 дней состоялся второй полет. Всего же было совершено около 1000 испытательных полетов, участвовали три



самолета. Программа состояла из двух этапов — заводских и государственных, которые проводились соответственно силами КБ и ГК НИИ ВВС. Машина была прощупана на предмет соответствия всем параметрам. Были устранены выявленные недостатки и отклонения. Начались испытания в 1982 году, а закончились в 1986. За весь период испытаний каких-либо происшествий не было.

— Чем отличался Ан-124 от других грузовых самолетов?

— Отличий была масса. На этом самолете было внедрено и опробовано огромное количество новшеств. Когда мы его показали на авиасалоне в Париже в 1985 году, один из западных журналов написал: «Это залп ноу-хау». В конструкции были впервые применены длинномерные крыльевые панели двойной кри-

визы, которые тогда еще делать не умели. И до сих пор они нигде в мире не применяются. Впервые в конструкции использовали крупногабаритные штамповки и заготовки. Новшеством проекта стало и бесстыковое неразъемное крыло, а ведь каждый стык на тяжелом самолете — это как минимум тонна веса, концентратор напряжений, источник усталостных разрушений и головной боли конструкторов. Вызывали удивление и невиданное доселе многоопорное шасси, и раздельная герметизация кабин. Что особенно важно — это первый отечественный самолет, в котором установлено более 2500 кв. метров конструкций из композиционных материалов: рули, зализы, декоративные панели, силовые полы и т.д. Исползованные на Ан-124 новинки потом с успехом переключали в конструкцию других отечественных авиалайнеров.

— Внедрению такого числа инноваций, видимо, предшествовал большой объем испытаний, исследований и разработок?

— Естественно. Ведь на Ан-124 работала вся наша авиационная промышленность, сотни заводов, предприятий и организаций. Готовился и летный состав. Первый экипаж начал осваивать машину еще в процессе ее разработки, врался в нее, работал на стендах, с конструкторами. Машина большая, сложная, напичканная техническими новинками. Вот почему заслуженный летчик-испытатель Владимир Терский назвал Ан-124 «Большой советской энциклопедией».

— Как удалось достичь высокой надежности?

— Было решено ввести 4-кратное резервирование всех систем — по числу двигателей. Бортовые системы Ан-124 четырехжды продублированы, причем каждая из них ничем не отличается и не зависит от других. Таким образом, до полного отказа четырех двигателей на самолете сохраняются все функции. В Руководстве по летной эксплуатации сказано: после отказа одной системы пилот должен насторожиться. После отказа второй — экипаж должен быть готов к тому, что полет может быть прерван. И только после отказа третьей из четырех — немедленно садиться в ближайшем аэропорту.



— Как создавался «Руслан»?

— Научно-исследовательские работы по конструированию тяжелого дальнемагистрального самолета начались задолго до появления Ан-124. За 16 лет возникло множество научно-технических идей, часть которых воплотилась в конструкции Ан-124. Например, для создания оптимальной конструкции было испытано 4500 образцов. Изучали и зарубежный опыт, в том числе опыт разработки широко разрекламированного американского C-5 Galaxy, перерыли горы специальной литературы.

Такие инновации, как многоканальное резервирование равнозначных систем и электродистанционная система управления (ЭДСУ) самолета, стали нашими пионерскими разработками и не могли не вызывать восхищения зарубежных коллег. ЭДСУ, известная в литературе как система управления по проводам Fly-by-wire, позволила реализовать схему самолета с нулевым запасом продольной устойчивости. Широко распространенная теперь система управления Fly-by-wire впервые в мире была применена на Ан-124. Пилот не чувствует, что самолет



имеет нейтральную устойчивость. Ее поддерживает автоматика — система улучшения устойчивости СУУ. Она позволила уменьшить размеры оперения, отказаться от тяг управления, снизить потери на балансировку, расход топлива, сэкономить тонны веса.

— Итак, каковы же уроки Ан-124 для наших современников?

— Ан-124 оказался прорывным проектом и обогнал свое время лет на 50. Что называется попал «в яблочко». Он открыл новые направления развития авиационной техники. «Руслан»

возит уникальные, крупногабаритные грузы, которые, кроме него, не может возить ни один самолет в мире. Создать такой самолет можно было только на мощной производственно-технологической базе, созданной упорным трудом тысяч специалистов, сотнями предприятий МАП, огромными НИИ с колоссальным научно-техническим потенциалом. Но как ни хорош Ан-124, и его век не бесконечен. Ему на смену должен прийти новый самолет, для создания которого давно пора создавать свой научно-технический задел. Если мы этого не сделаем сегодня, отстанем безнадежно и навсегда.]





Ил-96-400Т запущен в серию

Вице-премьер посидел за штурвалом, почувствовал себя пилотом грузового Ил-96-400Т и, судя по всему, ему там понравилось. «Приятный самолет», — одобрил Дмитрий Медведев. Продемонстрировали гостю и внутреннее устройство этой мощной машины с модернизированным отечественным комплексом авионики. Ил-96 единственный в России широкофюзеляжный «грузовик», способный перевозить до 92 тонн груза. Гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов привел данные общего объема производства за прошлый год — 4,2 млрд рублей. А до 2015 года воронежские самолетостроители планируют построить 262 лайнера разных типов для «Ильюшин Финанс Ко» и 462 самолетоконкомплекта для Sukhoi Superjet. Но в основном завод рассчитывает обеспечивать нужды обороны, например, выпускать транспортный самолет Ил-112. Д. Медведеву продемонстрировали детали, узлы и агрегаты, выпускаемые для самолетов Sukhoi Superjet, Ан-148, а также А320 и А380.

А дальше состоялось торжественное и волнующее событие для всей авиационной отрасли. В присутствии коллектива завода и главы ОАК Алексея Федорова вице-премьер вручил руководству ВАСО сертификат на производство магистрального транспортного самолета Ил-96-400Т. Такой документ дает старт серийному производству нового самолета. Первый вице-премьер высказал надежду на возрождение гражданской авиации страны и пожелал воронежцам наращивать темпы производства. Уровень его должен вырасти в 3-3,5 раза, — убежден Медведев. Он также похвалил ВАСО за неплохие результаты, показанные по итогам 2007 года.

Ил-96-400Т впервые был представлен на МАКС-2007. Специалисты дали самолету самую высокую оценку. И сейчас изготовлено уже две такие машины.



Первый заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Медведев побывал в Воронеже, где, конечно же, посетил Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО). Там г-н Медведев ждал важные и интересные дела.

Авиакомпания «Атлант-Союз», стремясь к развитию грузового сектора своих перевозок, стала первым заказчиком Ил-96-400Т. По утверждению представителей авиакомпании, эта машина абсолютно конкурентоспособна, и является аналогом грузового MD-11, но по ряду показателей даже лучше. В то же время прозвучало мнение, что производство пассажирских широкофюзеляжных Ил-96 «постепенно сойдет на нет, и заменить его нечем». Так заявил глава Минпромэнерго РФ Виктор Христенко в интервью газете «Коммерсантъ».

В это же время в Перми на ОАО «Авиадвигатель» (предприятие входит в состав Пермского моторостроительного комплекса) успешно завершились сертификационные испытания двигателя ПС-90А1, о чем и получен соответствующий документ. Двигатель предназначен для транспортных Ил-96-400Т и пассажирских Ил-96-400М. ПС-90А1 — модификация двигателя ПС-90А с увеличенной до 1400 кгс тягой максимального режима. У него малозмиссионная камера сгорания и звукопоглощающие конструкции второго поколения.

Среди заказов «Пермского моторного завода» на ближайшие два года — твердый контракт с ОАО «Ильюшин Финанс Ко» на поставку 15 ПС-90А1 для «Аэрофлот-Карго» в 2008 году и предварительная договоренность на такое же количество для «Атлант-Союза» в 2009 году.]



Перевозчик с Полюса холода

Геннадий АРАТОВ

В Торгово-промышленной палате РФ в конце года в рамках проведения Дней Республики Саха состоялась деловая встреча «Якутия — восточный вектор развития России». Участвовали президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Штырев, председатель Правительства Республики Егор Борисов, президент Торгово-промышленной палаты Евгений Примаков и другие официальные лица. На встрече присутствовал и генеральный директор авиакомпании «Якутия» **Иван ПРОСТИТ**, который согласился ответить на вопросы корреспондента «Гражданской авиации».



— **Иван Алексеевич, какую роль играет ваша авиакомпания в системе воздушного сообщения страны?**

— Авиакомпания «Якутия» сегодня является основной магистральной авиакомпанией Республики. Мы выполняем регулярные рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск, Владивосток, Иркутск, Омск, Екатеринбург, Благовещенск, Хабаровск, Братск, Магадан, Красноярск, Сочи, Харбин, Сеул. На внутренних рейсах авиапредприятие охватывает 23 района Республики Саха. Сейчас численность персонала «Якутии» составляет более 900 человек. Валовая выручка составляет четыре млрд руб. в год.

Соответственно растут объемы перевозок: в 2005 г. — 290 тысяч пассажиров, 2006 г. — 368, 2007 г. — 415 тысяч. В 2008 году мы планируем перевезти 525 тысяч пассажиров.

— **Как известно, в феврале прошлого года Правительством РФ одобрена «Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 г.». Какое место отведено в этой схеме гражданской авиации?**

— Основными в схеме названы мероприятия по качественному удовлетворению спроса на авиационные перевозки и работы, повышению ка-

чества жизни и экономическому росту. В Республике реализуется Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на период 2007-2011 гг. и основные направления до 2015 года». В рамках реализации данной программы региональный парк воздушных судов авиакомпании «Якутия» переходит на новые российские самолеты Ан-140. В 2006 году самарским заводом «Авиакор» по схеме финансового лизинга был поставлен первый Ан-140, в декабре 2007 года прибыл второй Ан-140-100. На очереди, в 2008 году — поставка третьего. Всего по про-



грамме планируется приобрести до 2010 года семь самолетов Ан-140.

— Расскажите, пожалуйста, о программе чартерных полетов авиакомпании.

— Авиакомпания выполняет чартерные рейсы в страны Европы из Внукова в Чехию, Францию, Италию, Австрию и другие страны. Раньше мы летали на Ту-154М. А с зимы 2007 г. на тех же маршрутах задействован и Boeing 757-200. В Юго-Восточной Азии наши самолеты принимают Харбин (КНР), Сеул (Южная Корея). На данных направлениях «Якутия» делает акцент на регулярные перевозки. Начиная с рождественской недели и до 27 января 2008 года наши самолеты трижды в неделю отправлялись в Харбин и каждое воскресенье в Сеул. В международную зимнюю программу вошли еще 28 чартерных рейсов, которые «Якутия» выполняет из Москвы в Европу. Летом из Якутска и Благовещенска чартерным рейсом можно добраться в Китайскую Народную республику, в города Далинь, Шайханьгуань (Бодайхэ), Тиньцинзнь.

В связи с активным развитием Восточной Сибири авиакомпания «Якутия» с 2007 года открыла новые рейсы в Иркутск из Нерюнгри, Олекминска, Ленска. С лета планируем освоить полеты в центральные города Забайкалья: Читу и Улан-Удэ. С 1 марта запускается новый рейс Якутск—Магадан—Петропавловск-Камчатский.

— Влияет ли на работу авиакомпании удаленность от центральных районов?

— Основные авиаремонтные заводы и производители комплектующих изделий для авиационной техники сосредоточены в центральных регионах страны и ближнем зарубежье. Поэтому замену двигателей, агрегатов и комплектующих изделий приходится планировать на весь год или завозить их в летний период с использованием водно-железнодорож-

ного транспорта. Но, к сожалению, всего не предусмотреть, да и сразу вложить огромные средства в приобретение комплектующих изделий невозможно. Так что приходится доставлять запчасти и даже двигатели и воздушным путем. Например, перевозка двигателя для Ту-154 на самолете обходится авиакомпании примерно в 600 тыс. руб. Для сокращения затрат плановые замены двигателей на самолетах Ту-154М выполняем в Москве на авиаремонтном заводе ВАРЗ-400. В условиях холодного климата Якутии перед рейсом приходится прогревать кабину экипажа, пассажирский салон и системы самолета, из-за чего трудоемкость их подготовки возрастает практически вдвое.

— Среди проблем Восточной Сибири существуют также, как безработица и отток населения в другие регионы. Это отражается на воздушных перевозках?

— Кризисные явления 90-х гг., обусловленные тяжелым состоянием отраслей экономики, не могли не сказаться на состоянии воздушного транспорта. Однако, если посмотреть динамику пассажироперевозок за последние годы, среднегодовой рост объема перевозок «Якутии» составляет 18-20% в год. Всего республиканский объем пассажирских перевозок за 2007 год составил 784,9 тыс. человек, что на 11% больше, чем в 2006 году.

— Ощущаете ли вы помощь федеральных авиационных властей и властей Республики?

— Со стороны Президента и Правительства Республики Саха (Якутия) авиакомпания нашла всестороннюю поддержку в приобретении региональных самолетов Ан-140. Программа обновления парка на первоначальном этапе потребовала значительных вложений. Благодаря финансовой поддержке республикан-

ских властей был создан наземный участок по техническому обслуживанию Ан-140, обучены летный, инженерный и технический персонал, создан обменный фонд и склад запасных частей. Без государственной поддержки приобретение и начало эксплуатации Ан-140 было бы невозможно. В декабре 2007 года авиакомпания выиграла конкурс, проводимый Росавиацией согласно реализации постановления Правительства РФ №466 на предоставление субсидий, возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей за самолет Ан-140.

— Что еще в планах модернизации самолетного парка авиакомпании?

— Сейчас «Якутия» эксплуатирует несколько типов самолетов: Boeing 757-200, Ту-154М, Ан-140, Ан-24РВ и Ан-26-100. В перспективных планах развития авиакомпании заложена поэтапная замена устаревших типов самолетов современными эффективными моделями. В 2007 году мы взяли в аренду два самолета Boeing 757-200, в этом году планируем получить в аренду еще один. Что касается региональных воздушных судов, было отдано предпочтение Ан-140, который может эксплуатироваться на ВВП с грунтовыми покрытием, а их в Республике большинство.

— Как «Якутия» поддерживает летную годность и продлевает ресурс самолетов?

— Самый простой выход поддержания летной годности воздушных судов — планомерный капитальный ремонт на авиазаводах. За последние годы четыре Ту-154М прошли капитальный ремонт на заводе-изготовителе «Авиакор». К сожалению, такой ремонт неоправданно дорог, к тому же выводит самолет из эксплуатации почти на полгода. На большинстве воздушных судов выполняются работы по увеличению ресурсных показателей, они проводятся в соответствии с нормативными документами с привлече-



нием разработчика и производителя самолета, отраслевых научно-исследовательских институтов. Продление ресурсов самолетов типа Ту-154М осуществляется на специализированных авиационных предприятиях. Продление ресурсов самолетов типа Ан-24 авиакомпания проводит своими силами на своей авиационно-технической базе (АТБ). Там же проводится техническое обслуживание по периодическим (трудоемким) формам всех типов воздушных судов авиакомпании. Наша АТБ соответствует всем федеральным авиационным правилам (ФАП-145, ФАП-11); о чем свидетельствует «Сертификат Соответствия», и выполняет весь необходимый комплекс работ по техническому обслуживанию самолетов. Мы первыми в России начали выполнять весь комплекс техобслуживания самолетов Ан-140. Сейчас идет подготовка специалистов для линейного технического обслуживания Boeing 757-200. Безопасность полетов — основная задача любой авиакомпании, и «Якутия» — не исключение.

— Каковы особенности авиационно-технической базы «Якутии»?

— АТБ авиакомпании обладает уникальным опытом эксплуатации и экспериментальной деятельности в условиях экстремально низких температур — до минус 60 градусов. Особо отмечу, что ведущие авиационные компании не только России, но и мира, такие как Boeing и Airbus, проводят сертификационные испытания воздушных судов в Якутии при участии специалистов АТБ

нашей авиакомпании. Мы выполняем все виды технического обслуживания Ту-154, Ан-140, Ан-12, Ан-24 (26), а также оперативное техобслуживание Ил-62М, Ил-76, Як-40, Ан-74 и других типов воздушных судов, прилетающих в аэропорт Якутска. Полный спектр услуг, связанных с авиацией, обеспечивается лабораторией по техническому обслуживанию радиоэлектронного, навигационного и приборного оборудования. Центр авиационной метрологии проводит проверку технических средств измерения.]

От редакции.

Нельзя в коротком интервью отразить все многообразие деятельности авиакомпании «Якутия». Но можно сделать несколько выводов. Авиакомпания перевозит в год почти полмиллиона пассажиров, и это в Республике с населением всего навсего около миллиона, что вызывает удивление и восхищение. Работать приходится в экстремальных условиях при запрещенно низких температурах, в лютую стужу, когда на выполнение каждой операции уходит втрое больше времени, чем в других регионах страны. И несмотря на полярный дискомфорт и удаленность от центра, предприятие крепко стоит на ногах, уверенно двигаясь к своей цели — широкому международному признанию как современной конкурентоспособной авиакомпании, соответствующей общепринятым мировым стандартам.



«Траст Авиа» — идеальное сочетание цены и качества

За 10 лет успешной работы компания «Траст Авиа» расширила сферу деятельности, став разработчиком и производителем авиационной техники. Это топливозаправщики АТЗ-25 и АТЗ-40, ассенизатор АСТ-1,5, машины для заправки питьевой водой ЗПВА-3,5, ЗПВА 4,5, заправщики маслом и спецжидкостями АЗМиСЖ. Техника производства «Траст Авиа» зарекомендовала себя как надежная, простая в эксплуатации. Нужно сказать, что по качеству и цене она вполне соответствует запросам большинства участников российского авиарынка. Техника постоянно модернизируется с учетом опыта эксплуатации, внедряются смелые инновационные решения.

«Траст Авиа» в зависимости от запросов покупателей предоставляет новую и б/у технику после капремонта с гарантией завода-изготовителя, снабжает необходимыми запасными частями и комплектующими все типы российских гражданских воздушных судов.

Среди клиентов компании аэропорты Архангельска, Екатеринбурга, Краснодара, Красноярска, Петропавловска-Камчатского, Сургута, Челябинска, Якутска, Шереметьево, а также авиакомпании «Ural», «Алроса» и другие. Более 100 авиапредприятий РФ и стран СНГ являются постоянными партнерами «Траст Авиа».

В 2007 г. «Траст Авиа» стала официальным представителем на территории СНГ четырех итальянских компаний: NUOVA MANARO, FRESIA, ATA, BOMBELLI, выпускающих современную, с отличным соотношением цена-качество, спецтехнику для авиапредприятий.

Итальянская компания NUOVA MANARO, расположенная в Жези (Анкона), — современное высокотехнологичное предприятие с автоматизацией основных производственных процессов. Имя NUOVA MANARO, S.p.A. является синонимом качества и надежности, благодаря 35-летию опыту в области производства промышленных транспортных средств и специальному оборудованию. Компания обладает современными системами для проведения различных испытаний. Более того, имеет специальную стенд-тест систему для авиационных топливозаправщиков и гидрантдиспенсеров. Она воссоздает реальные условия заправки авиационным топливозаправ-

щиком, позволяющую осуществлять совершенную калибровку оборудования и выпуск соответствующих сертификатов по результатам испытаний.

Ассортимент выпускаемых продуктов NUOVA MANARO:

- аэродромные топливозаправщики;
- гидрантные диспенсеры;
- комплектующие и запасные части для топливозаправщиков и автоцистерн;
- цистерны для транспортировки нефтепродуктов;
- цистерны для транспортировки сжиженных газов;
- цистерны для хранения нефтепродуктов;
- противопожарное оборудование и транспортные средства;
- контейнерные аэродромные пункты налива.

Еще один итальянский изготовитель с мировым именем — компания FRESIA работает на авиарынке более 50 лет, предлагая широкий спектр самого современного аэропортового оборудования. Это легкие тягачи, аэродромные тягачи для всех типов самолетов, аэродромные снегоуборочные машины, снегоборочные фрезерно-роторные и пожарные машины. География поставок этой компании очень широка: США (Аляска), Норвегия (Осло), а также 36 аэропортов этой страны, Швеция, Канада, Дания, Австрия, Италия, Индия и др.

Компания ATA с 1952 г. специализируется на производстве легких аэродромных тягачей, применяемых в аэропортах для буксировки легких самолетов и различных тележек.

Компания Bombelli, основанная в 1889 г., входит в тройку наиболее известных фирм в Европе, производящих багажные тележки от простых до самых сложных, а также дорожную технику для уборки снега.

Итальянские компании располагают возможностями для изготовления техники, соответствующей особым требованиям клиентов. Их отличает гибкий подход к разработке, максимальный учет пожеланий заказчиков, отличное соотношение цены и качества.



ООО «Торговый Дом «Траст Авиа»

344019, г. Ростов-на-Дону, пр. Шолохова 116
Телефон: (863) 291-4637, 291-4012, 295-5306
Факс: (863) 291-40-18, 291-40-15
E-mail: trustavia@aanet.ru
www.trustavia.ru



Бразильский «попугай» в сетях «Атлант-Союза»

Геннадий АРАЛОВ

КОМПАНИЯ «АТЛАНТ-СОЮЗ» ПРИСТУПИЛА К ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ ВНУКОВА В АЭРОПОРТ МИНСК-1. ПОЛЕТЫ СОВЕРШАЮТСЯ НА БРАЗИЛЬСКОМ САМОЛЕТЕ EMBRAER-120.



лась церемония открытия нового направления авиакомпании Правительства Москвы «Атлант-Союз». В мероприятии приняли участие заместитель руководителя Департамента транспорта и связи Правительства Москвы Владимир Мишунина, генеральный директор авиакомпании «Атлант-Союз» Евгений Филатов, генеральный директор ОАО «Аэропорт Внуково» Василий Александров и другие заинтересованные официальные лица. Полеты совершаются на Embraer-120, который перевозит 30 пассажиров на дальность

Чем известна Бразилия? Конечно же, футболом, кофе, карнавалами. И еще там много диких обезьян и попугаев. Когда появились первые самолеты фирмы Embraer, зарубежные авиаторы иронически называли их не иначе как «aircraft from the jungle» — самолет из джунглей. Вслед за первыми робкими попытками бразильцы резко вошли во вкус и буквально завалили мир своими «птичками».

В то время как авиационная слава России расеивалась, Бразилия стремительно набирала темп. В течение ряда лет ей удавалось сбывать в месяц по десятку своих крылатых машин. Сейчас Embraer — один из мировых лидеров в области проектирования и производства самолетов и инновационных разработок для авиационной отрасли. В 2007 году фирма поставила на мировой рынок



рекордное за всю свою историю количество — 169 самолетов — это на 30% больше предыдущего года.

Дошла очередь и до России. В конце года в терминале внутренних линий аэропорта Внуково состоя-

1480 км. Этот самолет серийно выпускается с 1985 года и рассчитан на жесткие эксплуатационные условия. Он оснащен двумя турбовитовыми двигателями (ТВД) PW118A мощностью по 1800 л.с. каждый. Они заре-



комендовали себя как исключительно надежные и неприхотливые в обслуживании. Авиалиния Москва–Минск — первое направление, на котором российский перевозчик будет использовать бразильский Embraer-120. По оценкам экспертов, это один из лучших региональных самолетов в мировом авиационном строении. Машины такого класса российская промышленность, увы, не выпускает. Наш ветеран Як-40 имеет ту же пассажировместимость, что и «бразилец», берет на борт 24-32 человека. Но он слишком прожорлив — почти 100 грамм топлива на 1 пасс/км, что, по нынешним меркам, разорительно. Наличие двух турбовинтовых двигателей Embraer-120 против трех реактивных Як-40 не мешает «бразилцу» летать быстрее — его крейсерская скорость 570 км/час против 510 у Як-40.

Надо сказать, что проблема выбора мучила «Атлант-Союз»: рассматривались также варианты ATR 42 и Ил-114. Но оба оказались слишком громоздкими для скромного маршрута. Возможно, с расширением объема перевозок, если вдруг обнаружится ажиотажный спрос на линии Москва–Минск, на этот маршрут выйдет Boeing 737.

«Атлант-Союз» выступила стартовой авиакомпанией в реализации Московской городской целевой программы возрождения и развития региональных перевозок с использованием малой авиации на 2007–2010 гг. Цель программы — создание условий для успешного развития потребительского рынка услуг, предоставляемых на основе пригородных, региональных и межрегиональных перевозок вертолетами и самолетами, а также формирование коммерчески выгодной сферы для авиаперевозчиков и иных операторов авиаслужб.

«Атлант-Союз» — один из лидеров по объему пассажирских перево-



зок в аэропорту Внуково. Сейчас доля авиакомпании в пассажиропотоке аэропорта составляет более 25%. Авиакомпания создана в 1993 году, с 1999 года — официальный перевозчик Правительства Москвы. Парк пассажирских самолетов «Атлант-Союза» состоит из Ту-154М, Ил-86, Boeing 737-300 и Embraer-120, грузовой парк — из Ил-76ТД. Недавно ВАСО и лизинговая компания «Ильюшин Финанс» подписали соглашение о поставке перевозчику трех грузовых Ил-96-400Т. В ходе реализации программы возрождения региональных перевозок «Атлант-Союз» заключил контракт на приобретение 12 самолетов Embraer-120. Сейчас идет поэтапное поступление «эмбраеров» в Россию и ввод их в эксплуатацию.

Аэропорт хорошо подготовился к встрече южноамериканского гостя. Близость Внукова к центру Москвы, а аэропорта Минск-1 к центру Минска позволит пассажирам сэкономить время на поездку. Введена специальная процедура регистрации пассажиров, прекращающаяся за 30 минут до вылета самолета. По словам Василия Александрова, во Вну-

кове созданы все условия для выполнения рейсов Москва–Минск. Готовы стойки для самолетов, стойки регистрации. Сооружаются дополнительные выходы для пассажиров местных воздушных линий и рейсов авиакомпаний low-cost. Открытие регулярных рейсов в столицу Белоруссии послужит дальнейшему расширению маршрутной сети Внукова и развитию трансферных перевозок через аэропорт.

В общем, все три участника акции с открытием нового маршрута связывают большие надежды, но рынок есть рынок, и конечное слово за пассажиром. В перспективе «Атлант-Союз» намерен приблизить стоимость полета на рейсе Москва–Минск к уровню железнодорожного купейного билета. Это сделает маршрут более доступным для массового пассажира. Что же касается «бразилца», не будем удивляться, если вслед за легким Embraer-120 на наших трассах появятся крупные региональные лайнеры на 100 и более мест. По своим летно-техническим данным они приблизились вплотную к узкофюзеляжным Boeing 737 и A318-319.]



Подбили «бабки», но так и не пришли к общему знаменателю

Сколько же понадобится самолетов, чтобы насытить рынок?

Игорь ГРИГОРЬЕВ

ЕДИНОБОРСТВО ДВУХ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ В 2007, КАК, КСТАТИ, И ВСЕ ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ, ОТЛИЧАЛОСЬ ПОНЯТНЫМ ОЖЕСТОЧЕНИЕМ, БЕСКОМПРОМИССНОСТЬЮ В ВЫБОРЕ КАК ЦЕЛЕЙ, ТАК И СРЕДСТВ, И ГОРЯЧИМ СТРЕМЛЕНИЕМ ВО ЧТОБЫ ТО НИ СТАЛО ДОКАЗАТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫМ ЗАКАЗЧИКАМ НЕСРАВНЕННЫЕ ДОСТОИНСТВА ИМЕННО СВОИХ МОДЕЛЕЙ. НА ЭТОТ РАЗ ЗАКАЗОВ, КОТОРЫЕ СЫПАЛИСЬ КАК ИЗ РОГА ИЗОБИЛИЯ, ХВАТИЛО НА ВСЕХ, А ПОБЕДУ, ПО СУТИ, СЛЕДОВАЛО БЫ РАЗДЕЛИТЬ ПОРОВНУ.

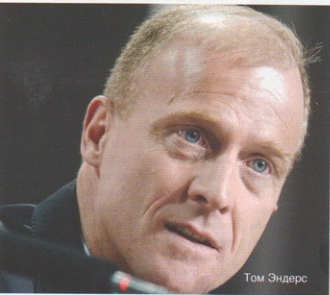
Что ж, нельзя не согласиться с президентом и гендиректором подразделения Boeing Commercial Airplanes Скоттом Карсоном, что это был еще один удачный год для гражданской авиации и что мировой спрос на авиатехнику остается стабильно высоким. И с этим не поспоришь. Карсону вторит глава Airbus Том Эндерс: «Год был просто умопомрачительным!» И теперь, мол, надо думать над тем, как вовремя управиться со всеми полученными заказами и не разочаровать клиентов. Хватило бы только производственных мощностей. Airbus с Boeing на пару огребли ни много ни мало 2754 твердых заказа на сумму свыше 321 млрд долл. В предыдущем году число подтвержденных заказов равнялось 1868.

В минувшем году европейская компания получила 1458 заказов, с учетом, правда, впоследствии отозванных. В официальный же зачет пошел 1341 заказ на сумму по каталожным ценам 157,1 млрд долл. Таким образом, объем еще невыполненных заказов (orders backlog) достиг 3421 единицы – Airbus обеспечил себя работой по крайней мере на шесть лет. Год назад число заказов равнялось 824 единицам.

Ну а американцы могут гордиться тем, что второй год подряд обставляют европейцев по полученным заказам – 1423, из них 1413 подтвержденных. Как видим, отрыв от европейцев по этому показателю составил 72 самолета. Минувший год стал для компании самым урожайным по заказам за всю 92-летнюю историю фирмы. В 2006 году, напомним, Boeing сумел набрать 1050 заказов. Зато уж в прошлом году американцы душу отвели.

Минувший год стал самым успешным для программы «737» – число твердых заказов составило 846 машин (годом раньше заказано было 729 единиц). Третий год подряд рекордно высоким спросом пользуются грузовые самолеты – заказано 83. Общее количество заказов на «767» и «777» превысило тысячную отметку. К концу года был заказан 141 лайнер «777», 36 – «767» и 21 – «747».

Конечно, немереный восторг вызывает их коронный «787 Dreamliner». Еще бы – 369 заказов только за прошлый год, а всего уже продано 817 самолетов этой модели на сумму свыше 120 млрд долл. «Лайнер мечты», – не скрывает переполнявших его чувств Скотт Карсон, – самый быстро продаваемый самолет за всю историю авиации». Однако уже в середине января г-н Карсон повинулся в том, что его фирма вынуждена вновь перенести долгожданный старт Dreamliner, объяснив это



Том Эндерс



сложностями с запуском лайнера в производство и проблемами с поставщиками. Первый полет намечен на конец второго квартала, поставки же начнутся не в конце нынешнего года, а дай бог в начале будущего. Так что стартовому заказчику «787» — японской All Nippon Airways — придется еще подождать. Нью-Йоркская фондовая биржа чутко отреагировала на подобную проволочку с поставкой, и акции компании сразу рухнули на 4,7%. Хотя довольно быстро кредитный рейтинг Boeing на бирже удалось подправить, признав, что у компании достаточно финансовых ресурсов, чтобы справиться со всеми грядущими напастями, связанными с возможными задержками.

«Мы, конечно, жестко конкурируем, но если кто-то и может понять проблемы наших коллег из Boeing, так это именно мы», — посочувствовал своим непримиримым соперникам Том Эндерс. Ведь Airbus на собственной шкуре ощутил последствия почти двухгодичной задержки с поставками своего суперлайнера A380. Из-за этого акции европейской компании обвалились на 20%, два гендиректора лишились кресел и в ходе плана по снижению издержек Power 8 работу потеряли почти 10 тыс. сотрудников.

Несмотря на то, что Airbus отчаянно боролся за лидерство по заказам, ему пришлось все же уступить, хотя в декабре компания получила 254 дополнительных заказа. И победа-то была близка, считает исполнительный коммерческий директор Джон Лехи. Однако за несколько крупных заказов, полученных в конце года, в частности, от Grupo Marsans (65 самолетов) и Dubai Aerospace Enterprise (100), не были проплачены депозиты, и поэтому компания не сочла возможным включить их в общее число.

Уступив американцам по заказам, европейцы сумели отыграться на поставках. Airbus выдал на-гора 453 самолета — на 19 больше, чем в предыдущем году. Примечательно, что уже пятый год подряд компания опережает Boeing по этому показателю (453 машины против 441), который в прежние времена американцы считали главным свидетельством лидерства в мировом авиастроении. Airbus поставил 367 машин узкофюзеляжного семейства A320 (52% рынка), 79 широкофюзеляжных лайнеров A330/A340, 6 грузовых A300 и первый A380. Прошлый год показал высокий спрос на эрбасовские самолеты всех семейств. Львиная доля заказов пришлось, естественно, на семейство A320 (913 машин), по которым европейцы застолбили за собой 68% общего рынка продаж. А вот по широкофюзеляжным самолетам европейцы снова уступили Boeing, хотя Airbus и увеличил свою долю в этом сегменте с 30 до 43%. Заказы поступили на 187 машин семейства A330, в частности, на новую грузовую версию A330-

200F, запуск которой состоялся в январе, на 74 — A340 и 23 — A380.

Значительным ростом продаж в минувшем году отмечено новое семейство высокотехнологичного дальнемагистрального A350XWB, на который получено 292 твердых заказа.



Здесь рождаются «бойнги»

Поставки обеих компаний составили 894 лайнера общей стоимостью 90 млрд долл. По сравнению с 2006 годом, когда производители сдали 832 самолета, сумма продаж возросла на 7%.

Ну а что же ожидает гегемонов в нынешнем году? По мнению Тома Эндерса, в 2008 году спрос на авиационном рынке останется стабильным, однако не таким высоким, как прежде. «Сейчас мы активно наращиваем темпы производства, — подчеркнул г-н Эндерс, — и в 2008 году намерены превзойти результаты предыдущего по поставкам. Мы планируем поставить нашим заказчикам со всего мира более 470 самолетов. Кроме того, будет уделено больше внимания реализации программы военно-транспортного самолета A400M. Мы ведем активные переговоры с производителем двигателей, чтобы машина могла взлететь уже нынешним летом. Также продолжится реализация плана реструктуризации компании Power 8».

Вице-президент Airbus по продажам в Восточной Европе Андреас Крамер высоко оценивает работу компании в России и СНГ. И в самом деле, Airbus получил твердые заказы от четырех авиакомпаний. «Аэрофлот» выбрал 22 лайнера A350 XWB и 5 — A321. S7 разместила заказ на 25 — A320, «Уральские авиалинии» купили 7 самолетов этой же модели, а Uzbekistan Airways — шесть. Г-н Крамер полагает, что этот регион имеет огромный потенциал для развития, а поэтому может считаться одним из ключевых для Airbus.]



Что ищет Bombardier на российском рынке?

Игорь ГРИГОРЬЕВ

За последнее время компания Bombardier замето активизировалась на российском рынке. Многие наблюдатели напрямую связывают эту активность с приходом в начале 2007 года на должность генерального представителя канадской компании в России/СНГ Сергея Ермолаева, который до этого несколько лет возглавлял московский офис Airbus. Как отметил г-н Ермолаев в беседе с корреспондентом «А», его компания рассматривает Россию как важный стратегический развивающийся рынок.

российских сертификационных органов так и не получили. Хотя до этого никаких проблем с сертификацией самолетов Bombardier в России не возникло — это относится как к реактивным CRJ 100 и CRJ 200, так и ко всем машинам Q-Series, кроме Q400, на сертификацию которого собираемся подавать заявку в МАК в ближайшее время.

— Вероятно, можно предположить, что задержка с сертификацией CRJ 900 вызвана протекционизмом российских авиационных властей в отношении Sukhoi Superjet 100, которому еще предстоит конкурировать на региональном рынке с самолетами Bombardier...

— Не берусь судить. Но замечу, что Superjet несколько отличается от CRJ 900. У «Сухого» другой фюз-

— Сергей Валерьевич, каким был для Bombardier минувший год?

— Вполне успешным. Результаты всего финансового года, завершившегося 31 января, будут объявлены в начале апреля. Но итоги работы корпорации за три квартала 2007 года превосходят аналогичные показатели предыдущего. Общий объем подлежащих выполнению заказов (backlog) увеличился на 11 млрд долл. В авиационной сфере — на 6,4 млрд долл. и достиг рекордного уровня 19,6 млрд долл. За три квартала компания поставила 156 бизнес-джетов и 90 региональных самолетов.

Из главных событий в авиационной сфере я бы отметил новое поколение региональных реактивных самолетов CRJ NextGen с улучшенными характеристиками, запуск программы CRJ 1000 — самой большой модели в этом семействе.

Что касается России. Мы провели маркетинговые исследования, состоялось много полезных встреч с представителями различных авиакомпаний. В ходе переговоров стало ясно, что ожидается значительный спрос на наши самолеты — как турбореактивные, так и турбовинтовые. Следует от-

метить замену трех турбовинтовых самолетов серии Dash 8 на более современные в «Сахалинских авиатрассах». Авиакомпания эксплуатировала Q100 по контракту с нефтяной компанией. Недавно сахалинцы приняли решение о вводе в коммерческую эксплуатацию Q200 и Q300 и планируют довести парк этих моделей до пяти машин. Московская авиакомпания «Руслайн» собирается летать по регулярным маршрутам на 50-местных CRJ 100. «Татарстан» оформил заказ на 6 самолетов CRJ 900 (88 мест) и разместил еще 4 опциона. Две машины уже поставлены, однако пока «Татарстан» лишен возможности их эксплуатировать, поэтому пришлось сдать самолеты в лизинг одному из азиатских перевозчиков.

— В чем же причина?

— Это связано с неожиданно возникшими проблемами при сертификации CRJ 900 Авиарегистром МАКА. Заявка, которую подали более года назад, не удовлетворена, и мы не можем начать процесс сертификации. О причинах можно только догадываться, поскольку никаких официальных разъяснений со стороны



ляж — 5 кресел в ряд, другое расположение двигателей, а дальность полета может превышать 4000 км. Все это, понятно, оказывает заметное влияние на взлетную массу, тяговые характеристики двигателя. По вместимости SSJ можно сравнить разве что с CRJ 1000 (100-104 кресла), но не с нашими меньшими моделями. Более широкое сечение SSJ делает тип этого ВС ближе к магистральным машинам.

— За последние годы турбовинтовые самолеты для региональных линий пользуются небывалым спросом. Даже всерьез заговорили о «ре-нессансе пропеллера». Ведь эти машины наиболее эффективны по потреблению топлива и самые дешевые в линейке региональных самолетов. Как Bombardier оценивает перспективы «турбопропов» в обозримом будущем?

— Давайте исходить из того, что, по прогнозам Bombardier, в ближайшие два-три года ожидается устойчивый спрос на самолеты регионального класса — как турбореактивные, так и турбовинтовые. В течение 20 лет мировым перевозчикам понадобится примерно 11 200 самолетов вместимостью от 20 до 149 мест на общую сумму 393 млрд долл. Из этого числа примерно 4300 приходится на региональные самолеты вместимостью 66-99 кресел. Но больше всего понадобится самолетов в сегменте 100-149 мест — 5800 единиц. Именно эта размерность становится востребованной у сетевых и дисконтных перевозчиков.

Российским авиакомпаниям в ближайшие 10 лет понадобится около 600 региональных самолетов, из которых примерно 200 будут реактивными. Но большая часть приходится на долю турбовинтовых — класса Q400. Представляя на МАКС-2007 эту машину, наиболее продаваемую из данного модельного ряда, я отмечал, что она практически ни в чем не уступает реактивному Ту-134, особенно на маршрутах до 1200 км. Разве что чуть

проигрывает в скорости — не более 5-10%. Зато горючего потребляет в 2-2,5 раза меньше. Да и вполне подходит в качестве альтернативы реактивным лайнерам. А поскольку надеяться на то, что в обозримом будущем авиатопливо подешевеет, не приходится, то вполне логичным выглядит спрос на «турбопропы». Эта тенденция прослеживается не только в России, но и во всем мире.

— Не стану спорить с Вами, Сергей Валерьевич, относительно достоинств Q400. Однако несколько инцидентов с шасси, случившихся минушей осенью в скандинавской авиакомпании SAS, вынудили перевозчика приостановить их эксплуатацию и даже заявить о продаже всех лайнеров этого типа. Какие меры предприняла фирма для устранения дефектов?

— Действительно, произошло три инцидента, два из которых связаны с одной проблемой. Наша фирма сразу же подключилась к их расследованию, оказывая содействие производителям шасси и авиационным властям. В течение нескольких дней почти все самолеты были тщательно обследованы и приняты соответствующие рекомендации для машин, налетавших более 10 тыс. циклов, определенные рекомендации были даны в отношении TO. Мы, конечно, сожалеем, что SAS приняла решение о выводе Q400 из своего парка, ни одна из других компаний-эксплуатантов подобных шагов не предприняла. Замечу, что Q400 — сравнительно новая модель, и естественно в процессе эксплуатации корректируется. Ни одна из авиакомпаний, ранее заказавших ее, заказы свои не аннулировала. Расследование этих инцидентов еще продолжается. По первым двум выпущены директивы летной годности, а в ноябре на совещании в EASA было подтверждено, что третий случай вообще не связан с дефектами конструкции. Мы не только не собираемся отказываться от этой программы, но и продолжаем изучать

возможность производства более вместительного варианта Q400.

— Год назад российский авиатроль был взбужден неожиданным известием о том, что владелец «Базового элемента» Олег Дерипаска вознамерился перенести производство Q300 на самарский завод «Авиакор». Потом, впрочем, об этом толки как-то притухли. Журнал не раз возвращался к этому, на наш взгляд, весьма сомнительному проекту. На какой стадии находится замысел г-на Дерипаски с Q300 сегодня и не снят ли он вообще с повестки дня?

— С «Русскими машинами» — эта компания входит в состав «Базового элемента» — мы действительно работаем, рассматривая при этом самые различные возможности для сотрудничества. Как известно, завод «Авиакор» в Самаре — практически единственное предприятие в России, производящее турбовинтовые самолеты. А для нас на российском рынке именно турбовинтовой сектор наиболее интересен и перспективен. Но пока говорить конкретно о сборке наших самолетов или производстве каких-то компонентов для Q300 в России явно преждевременно. Возможно создание на базе авиазавода центра компетенции по турбовинтовым самолетам, включающего комплекс обслуживания, подготовку персонала, бесперебойное и координированное снабжение запчастями. А в дальнейшем мы не исключаем расширенное сотрудничество. За прошедший год вместе с российскими партнерами мы изучили рынок, оценили производственные возможности «Авиакора»,





чтобы понять, насколько совместим продукт, который завод уже производит, с тем, что выпускаем мы.

— Другими словами, вас интересует степень совместимости производства Ан-140 с Q300?

— Я бы сказал так — с различными моделями Bombardier. В настоящее время еще не определили, о каком самолете может идти речь. Возможно, это будет и Q400. С руководством «Авиакора» мы в хороших переговорных отношениях, однако пока говорить о каких-то официальных договоренностях было бы рановато.

— И что, это может быть, к примеру, тот же Ан-140?

— Не исключаем и такую возможность. Скажу по секрету, что проводили анализ эксплуатации авиакомпаниями «сто сорокового» и пришли к выводу, что самолет зарекомендовал себя, на наш взгляд, достаточно хорошо, он максимально адаптирован к российской среде.

— Однако российские перевозчики что-то не рвутся его приобретать...

— Полагаю, что это объясняется сложностями производства, и здесь мы были бы интересны как партнеры. У Bombardier солидный опыт в организации производственных процессов. Неоспоримо, что в России сильная конструкторская школа, но в связанных с производством циклах —

продаже, маркетинге и послепродажном обслуживании — наше содействие может быть весьма полезным. Но, повторяю, пока мы еще не определили стратегическую линию, круг наших общих интересов. Во всяком случае, вариант нашей поддержки программы Ан-140 мы не исключаем.

— Насколько перспективным вы считаете сегмент деловой авиации в России?

— Что касается бизнес-джетов, то Bombardier — лидирующий поставщик самолетов этого сегмента рынка в Россию и СНГ. Так, в категории large наш Challenger имеет порядка 80% рынка в России/СНГ. В классе сверхбольших самолетов ultra-long range, таких как Global 5000 и Global Express, доля продаж превышает 60%. К тому же в минувшем году мы заключили несколько договоров на поставку самолетов средней вместимости Learjet. Как видите, по бизнес-джетам Bombardier на российском рынке удерживает лидерство.

Наши прогнозы говорят о том, что в предстоящее десятилетие общемировая потребность в самолетах делового класса составит примерно 9950 единиц на общую стоимость 227 млрд долл.

Стоит отметить, что Bombardier предлагает свою продукцию в восьми из девяти (кроме super light) сегментах бизнес-авиации. Никто из мировых производителей бизнес-джетов, а их немало, такого спектра не имеет.

— Не довольствуясь неплохо востребованным рынком региональных самолетов, Bombardier замахнулась и на сектор ближне- и даже среднемагистральных. Я имею в виду семейство C-Series, рассчитанное на 100-149 пассажиров и дальность полета 5000-5560 км. Судя по всему, вы надеетесь потеснить на рынке ближнемагистральных лайнеров Boeing и Airbus?

— Пока это только проект, над которым в Канаде работает довольно большая команда. Задача, которую ставит перед собой наша фирма, — занять сегмент от 100 до 149 кресел. Это будет совершенно новый самолет, для которого фирма Pratt & Whitney разработает высокоэффективные двигатели нового поколения. В основе его создания заложен оптимальный баланс самых современных технологий, проверенных материалов и систем. Это позволит получить эксплуатационные расходы в среднем на 15% меньше, чем у выпускаемых в настоящее время самолетов этой категории.

Предвижу ваш вопрос: а на что же может рассчитывать Bombardier в этом секторе, в котором уже присутствуют такие гиганты, как Boeing со своим «737-600» и Airbus с A318? Но, по сути, эти самолеты являются экстремальным уменьшением базовых моделей — «737» и A320 и не подходят для региональных перевозок. Они слишком тяжелые, что вызывает увеличение расходов на ТО. В результате эти две модели не слишком хорошо продаются и большого распространения так и не получили.

В последние годы в мировой индустрии авиаперевозок отчетливо прослеживается интерес к более вместительным самолетам. В этом смысле семейство C-Series сможет успешно конкурировать с существующими самолетами подобной вместимости Boeing и Airbus и стать наиболее востребованным в сегменте ближнемагистральных самолетов с числом мест от 100 до 149.]





Верные девизу «Летают все!»



Светлана ПОПОВА

Довольно бурная зима с радостями и тревогами выдалась у Sky Express.

Некие «доброжелатели» состряпали анонимное письмо, разослали в СМИ и Ространснадзор. Мол, Sky Express сокрыла два авиационных инцидента перегрузки воздушных судов при посадках, что влияет на безопасность полетов и подлежит расследованию. Естественно, акулы пера возбудились и схватились за перья... А комиссия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса восприняла послание всерьез и провела официальную проверку бюджетного авиаперевозчика. Как разъяснили представители авиакомпании, при первом случае перегрузки просто датчик выдал неверные показания. А во втором случае перегрузка возникла в связи с особенностью угла захода на посадку. Специалисты Минтранса изучали документы, показания приборов, данные аэропортовых служб. В итоге комиссия пришла к выводу, что в обоих случаях, упомянутых в подметном письме, перегрузка не выходила за пределы допустимых эксплуатационных характеристик самолета. События не классифицировались как авиационные инциденты и не могли повлиять на безопасность полетов.

Составлять клеюзные письма на пустом месте — парашивное направление человеческой деятельности. Разумеется, у успешного перевозчика, занявшего за неполный год 3% рынка, завистников пруд пруди. По предположениям представителей Sky Express, активность недоброжелателей могли вызвать недавно открявшиеся рейсы авиакомпании Москва — Казань и

Москва - Пермь или ждущий своей очереди будущий рейс в Краснодар...

И еще один нерадостный момент в жизни нашего лоукостера. С января 2008 года в связи с общим повышением цен на авиакеросин на 25-30% компания была вынуждена ввести топливный сбор, то есть к стоимости билета 500 руб. в одну сторону добавляется еще такая же сумма.

Но не будем больше о грустном! Давайте о хорошем.

20 января первый самолет Sky Express выполнил рейс по маршруту Москва-Пермь-Москва. Перевозчик остается верным своему слогану «Летают все!». Уже сегодня из Перми можно вылететь в девять городов страны. Сейчас самолеты Sky Express совершают из Большого Савино один рейс в сутки, но скоро их будет два. В наступившем году в планах компании перевезти из Перми в крупные города России около 50 тысяч человек.

И еще один интересный момент. Одновременно с проверкой Ространснадзора в Sky Express проходил международный аудит по стандартам безопасности IOSA (обязательные стандарты безопасности полетов для членов IATA). Этот аудит проводился по 911 показателям. И отклонения от высоких международных норм наш дискаунтер имеет лишь по 38 пунктам. Перевозчик обещает устранить недочеты в ближайшие три месяца.

Добавим, что в 2008 году Sky Express рассчитывает перевезти 1,8 млн пассажиров и выполнить 20 тыс. рейсов по 16 направлениям.]



В плену устаревших правил,

или что мешает внедрению прогрессивных режимов эксплуатации гражданских воздушных судов

Анатолий МАЙОРОВ, доктор технических наук

Петр ИВАНОВ, кандидат технических наук

СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ХАРАКТЕРИЗУЕТСЯ СУЩЕСТВЕННЫМ УСЛОЖНЕНИЕМ ВСЕХ ВИДОВ БОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ШИРОКИМ ВНЕДРЕНИЕМ АВТОМАТИКИ И ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ ВО ВСЕ ПРОЦЕССЫ НАВИГАЦИИ, ПИЛОТИРОВАНИЯ, ПОСАДКИ И СВЯЗИ, ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОСМИЧЕСКИХ И СПУТНИКОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ. УЖЕСТОЧАЮТСЯ ТРЕБОВАНИЯ К ВЕРТИКАЛЬНОМУ, БОКОВОМУ И ПРОДОЛЬНОМУ ЭШЕЛОНИРОВАНИЮ. ПРИ ЭТОМ ОСТАЕТСЯ ПЕРВОСТЕПЕННОЙ ПРОБЛЕМОЙ ДЛЯ ВСЕГО МИРОВОГО АВИАЦИОННОГО СООБЩЕСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

Следует подчеркнуть, что требования к безотказности изделий авиационной техники, точности и надежности функционирования бортовых систем гражданских воздушных судов (ГВС) растут быстрее, чем удовлетворяются промышленностью. Так, необходимое увеличение безотказности на 1,5-2 порядка изделий бортового оборудования за последние 25 лет мировое производство не обеспечило. Поэтому важнейшие работы по обеспечению безопасности полетов по-прежнему возлагаются на эксплуатантов. К таким работам относятся техническое обслуживание, профилактика отказов и парирование их последствий, восстановление отказавших изделий, а также обеспечение функционального резервирования.

К сожалению, внедрение в эксплуатацию эффективных методов технического обслуживания и ремонта авиационной техники, поддержания летной годности воздушных судов (ВС) и обеспечения безопасности полетов осуществляется у нас крайне неудовлетворительно. Развал отраслевой науки (особенно в области эксплуатационной науки гражданской авиации), усердно осуществляемый Министерством образования и науки и Уполномоченным органом в области гражданской авиации, приносит горькие плоды. В



частности, не разрабатываются и не внедряются методы и средства, которые могут обеспечить безопасность полетов при режимах эксплуатации, позволяющих существенно повысить летно-технические характеристики

ГВС и поднять конкурентоспособность отечественной гражданской авиации.

Вот два характерных примера. Международное авиационное сообщество эффективно использует



«Правила выполнения полетов увеличенной дальности воздушными судами с двумя газотурбинными двигателями» (далее «Правила»). По международной терминологии за обозначением этих «Правил» утвердилось аббревиатура ETOPS. Их основой является установление порогового времени, то есть предельного располагаемого времени полета до запасного аэродрома в случае отказа авиадвигателя или функциональной системы самолета. До начала применения «Правил» (до 1985 года) это пороговое время составляло 60 минут, а при использовании «Правил», в зависимости от уровня обеспечения безопасности полетов, может составлять 90, 120 и даже 180 минут. Опыт применения «Правил» показал, что их использование является мощным средством обеспечения конкурентоспособности и экономической эффективности авиакомпаний. Так, при выполнении рейсов через Северную Атлантику только за счет сокращения протяженности маршрутов и времени полетов достигается экономия топлива порядка 8-10%, расширяется сеть беспосадочных маршрутов, сокращается количество промежуточных посадок и т.д. Применение «Правил» перспективно и для полетов в странах Океании, а также по кроссполярным и другим маршрутам.

Первый полет по «Правилам» по кроссполярному маршруту через Северный полюс, связывающий США со странами Азии, был выполнен на самолете Boeing 777 в 2000 году, а 11 мая 2007 г. выполнен уже миллионный рейс. Анализ результатов эксплуатации этих самолетов с применением «Правил» подтвердил правильность стратегии обеспечения безопасности полетов по ETOPS.

Анализ результатов выполнения около 1252000 полетов по «Правилам» двухдвигательными самолетами компании «Боинг» (84 эксплуатанта, около 20 тыс. полетов

ежемесячно) свидетельствует, что из зафиксированных 745 случаев, когда экипаж принимал решение о возврате на аэродром вылета или уходе на запасной аэродром, менее 21% случаев связано с авиационными двигателями, все остальные вызваны отказами бортовых систем. Это говорит о необходимости обращать особое внимание на эксплуатацию функциональных систем самолетов.

Разрешение на полеты по правилам ETOPS самолетам определенной типа дается конкретной авиакомпанией Государственным уполномоченным органом страны — регистрацией этой авиакомпании, а выполнение требований обеспечения безопасности полетов осуществляется по следующим направлениям:

- обеспечение увеличенной надежности изделий и систем;
- использование Главного перечня минимального оборудования;
- усовершенствование информационного обеспечения процессов поддержания летной годности ВС при использовании «Правил».

О выполнении этих требований авиакомпания должна представлять в Уполномоченный орган соответствующую доказательную документацию.

В настоящее время самолеты семейства Ту-204 и Ту-214 по своим летно-техническим характеристикам могут и должны реально претендовать на выполнение полетов по «Правилам». В ближайшей перспективе появятся самолеты других типов отечественных разработчиков, способные выполнять полеты по ETOPS, а методы технической эксплуатации, которые способствуют обеспечению безопасности полетов и оправдали себя при таких полетах, можно будет использовать и для трех-, четырехдвигательных самолетов. При этом должны обязательно учитываться особенности эксплуатации ГВС в

специфических условиях России. Однако к созданию необходимых прикладных методов технического обслуживания и режима (ТОиР) для ETOPS потенциал отечественной науки, к сожалению, не привлекается.

Второй пример — использование Главного перечня минимального состава оборудования (ГПМО). Этот перечень является документом, который регламентирует специальный режим летной эксплуатации ВС, при котором разрешается вылет с неисправностями отдельных изделий бортового оборудования. Он включает в себя перечень оборудования, при неработоспособности которого не снижается уровень безопасности полетов в пределах ограничений, установленных Руководством по летной эксплуатации (РЛЭ). ГПМО содержит описание состояний, ограничений и процедуры, которые требуется соблюдать для ВС с данными неисправными (неработоспособными) изделиями оборудования, а также процедуры и работы технического обслуживания (ТО), которые должны быть выполнены с отказавшими изделиями и с исправными изделиями оборудования, обеспечивающими функциональное резервирование неисправных изделий. Использование ГПМО является узаконенным режимом эксплуатации гражданских ВС. Этот режим обеспечивает повышение регулярности и интенсивности полетов. Одновременно обеспечивается восстановление отдельных отказавших изделий в лучших условиях (например, в базовых, а не в транзитных аэропортах), что способствует поддержанию летной годности ВС («отложенное ТО»). При этом обеспечивается заданный уровень безопасности полетов, комфорт пассажиров и не требуются изменения техники пилотирования.

Бытует ошибочное мнение, что применение ГПМО негативно влияет на безопасность полетов. В отличие от зарубежных разработчиков ВС, которые предлагают снижение уровня безопасности полетов до при-

За державу обидно!

Владимир КРАВЦОВ,

генеральный директор — главный конструктор ОАО «Аэроприбор — Восход»

Воздушный транспорт во всем мире по праву считается одной из самых наукоемких отраслей экономики. Это справедливо, поскольку любой летательный аппарат, любой современный аэропорт — квинтэссенция самых передовых достижений науки и техники.

Наука в российской гражданской авиации представлена четырьмя научно-исследовательскими институтами. Головное научное учреждение — ГосНИИ ГА, которое занимается десятками научных проблем, начиная от доводки, модернизации авиационной техники и, кончая разработкой программ перспективного развития отрасли, ее экономикой. Практически вся аэродромная и аэропортовая сеть бывшего СССР — «дело рук» конструкторов, проектировщиков ГПИ и НИИ «Аэропроект». Бортовое и наземное радиоэлектронное оборудование, проблемы воздушной навигации и управления воздушным движением — область приложения сил специалистов ФГУП «ГосНИИ «Аэронавигация». Наконец, научно-производственный комплекс «ПАНХ» занимается проблемами использования самолетов и вертолетов в различных отраслях народного хозяйства.

На гражданскую авиацию работают и сотни конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов и проектных организаций, которые создают и испытывают самолеты и вертолеты, авиационные двигатели, оборудование. А ЦАГИ, или, к примеру, научно-исследовательский институт авиационных материалов? Без их участия не обходится разработка ни одного отечественного летательного аппарата. Сказанное в полной мере относится к предприятию «Аэроприбор — Восход», которое более шестидесяти лет занимается разработкой и производством авионики для всех типов авиационных и космических аппаратов. И пусть тема, которая поднимается в статье, кому-то покажется не совсем праздничной, но в ней тревога за будущее отрасли, за престиж России в мировом авиационном сообществе.

Закончился год прошлый, каждый из нас вступил в 2008 с новыми планами и надеждами, но не покидает чувство неудовлетворенности за то, что не удалось реализовать.

К сожалению, приходится констатировать, что задача государственной важности — внедрение сокращенных минимумов вертикального эшелонирования 300 м (1000 футов) в воздушном пространстве России так и не решена. А поскольку наше предприятие имеет к ней непосредственное отношение, сложившаяся ситуация не может нас не беспокоить. Сделали много, но вы. Впрочем, о том ниже...

Прошлый год стал, образно говоря, «юбилейным» в работе над этой задачей. Десять лет назад впервые были выполнены требования ИКАО о внедрении сокращенных интервалов (1000 футов) вертикального эшелонирования RVSM в воздушном пространстве Северной Атлантики. С тех пор работа продолжалась ни шатко, ни валко, особенно в последние годы.

Созданная в 2001 году на основании совместного решения Минтранса РФ, Главкома ВВС и Росавиакосмоса Межведомственная рабочая группа по внедрению новых норм вертикального эшелонирования, заместителем руководителя которой я являюсь, разработала «Межведомственную программу сокращения норм вертикального эшелонирования в воздушном пространстве России



Владимир Кравцов у стенда с образцами продукции ОАО «Аэроприбор — Восход» на одной из зарубежных выставок

на высотах выше 8100 м» и смогла выполнить более 80% объема работ. Огромное внимание уделялось и подготовке нормативных документов, разработке требований к самолетам и вертолетам, их бортовому оборудованию, уточнению конструкторской, методической и эксплуатационной документации. И генеральные разработчики воздушных судов, и «Аэроприбор — Восход», выпустили, причем серийно, новейшие средства вертикального эшелонирования. Они полностью соответствуют всем требованиям ИКАО. Провели и модернизацию около 60% парка отечественных самолетов ИЛ-62, ИЛ-76, ТУ-134, ТУ-154, ЯК-42, АН-72, АН-12, АН-24, АН-26. Все они получили допуск к полетам в условиях RVSM и без проблем выполняют полеты в воздушном пространстве государств, где уже внедрена система вертикального эшелонирования.

Сегодня практически все экономически развитые государства перешли к полетам по этим стандартам. Воздушное пространство над Северной Атлантикой, как уже подчеркивал, в 1997 году, Австралия в 2001, Западная Европа, регион Тихого океана и Южно-Китайского моря в 2002, Ближний Восток в 2003, Белоруссия и Украина в 2002-2003 годах, Канада и США в 2005 году, а с ноября 2007 года на стандарты RVSM перешла и КНР. Кстати, Китай в этом плане поддерживали и региональный офис ИКАО в Бангкоке, и сформированная Международной организацией гражданской авиации рабочая группа по внедрению RVSM. Так и хочется сказать словами Павла Верещагина из фильма «Белое солнце пустыни»: за державу обидно...

Россия пока лишь на пути к заветной цели. Сокращенные нормы эшелонирования внедрены только в Калининградском районном и Ростовском центрах ЕС ОрВД в 2002 и в 2005 годах соответственно.

Чем объяснить отставание нашей страны от других государств? Причины и объективные, и субъективные. Одна из них — необходимость внесения изменений в структуру и подчиненность ведомств, ответственных за аэронавигационную обстановку в воздушном пространстве России. Это потребовало, да и потребует еще времени. Другая причина, на мой взгляд, в самих эксплуатантах гражданской авиации. У многих авиакомпаний в парке всего-то два-три самолета, мизерные объемы перевозок, а потому и нет средств для модернизации техники, чтобы обеспечить соответствие требованиям стандартов RVSM. В то же время, крупные авиакомпании уже доработали свои самолеты под

новые средства вертикального эшелонирования, успешно выполняют полеты в условиях RVSM за границей. Очевидно, что без объявления конкретных сроков перехода на новую систему эшелонирования в России переоборудование воздушных судов так и не будет закончено.

Да, когда RVSM внедрялась в Европе, крупные российские авиаперевозчики, чтобы продолжить полеты за рубеж, энергично занялись модернизацией своих самолетов. А вот наземные средства ОрВД остались вне поля зрения и работа по их переоснащению только начинается. Страшно много времени было потрачено и на бесплодное обсуждение вопроса, в том числе с участием людей, абсолютно непонимающих динамику глобального развития и роста объемов воздушных перевозок. А между тем, динамика эта есть, о чем свидетельствует выступление руководителя Росаэронавигации Александра Нерадько весной прошлого года на подведении итогов работы за год. Аэронавигационное обслуживание тогда было предоставлено всем российским и 785 зарубежным пользователям воздушного пространства России из ста государств мира. Общий объем аэронавигационного обслуживания увеличился на 10%, а число полетов иностранных авиакомпаний по кроссполярным маршрутам возросло на 42%.

Впрочем, есть и положительные факты. Так, за последнее время разработан ряд важнейших документов, в том числе, уже утвержденная правительством «Концепция создания и развития аэронавигационной системы РФ». Федеральным законом внесены изменения в «Воздушный кодекс РФ», предусматривающие передачу полномочий по госрегулированию использования воздушного пространства, а также функций контроля в данной сфере Росаэронавигации. На утверждении находятся измененные «Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации». Они устанавливают минимальные интервалы вертикального эшелонирования: 300 м — от эшелона 900 м до эшелона 8 400 м и 500 м — от эшелона 8 400 м до эшелона 8 900 м. Сокращенные интервалы устанавливаются в 300 м — от эшелона 8 900 м до эшелона 12 500 м и в 600 м выше 12 500 м.

Разработано, и также находится в стадии согласования «Руководство по внедрению сокращенных норм вертикального эшелонирования (МБЭ-300) в Российской Федерации — RVSM-M» (метрическая система эшелонирования). В нем излагаются глобальные требования к системе эшелонирования, план ее внедрения, основ-



Высотомер ВБЗ — ЦМ



Малагабаритная комбинированная резервная система ППКР — СВС



ные требования к средствам ОРВД и к воздушным судам. Все это полностью совпадает с жесткими требованиями ИКАО, процедурами организации воздушного движения, правилами подготовки летного состава.

В разделе «Общие процедуры» Руководства отмечается: «органы ОВД разрешают вход в воздушное пространство с RVSM-M только воздушным судам, утвержденным к полетам с RVSM-M, за исключением государственных воздушных судов», и далее: «в пределах переходного воздушного пространства к/от RVSM-M, будут обслуживаться гражданские воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM-M, <...> с целью обеспечения выполнения полета на эшелонах ниже 8 900 м и выше 12500 м». Эти положения должны быть в поле зрения руководителей авиакомпаний.

И еще. Созданная распоряжением руководителя Федеральной авионавигационной службы новая Межведомственная рабочая группа разработала расширенную «Программу внедрения сокращенных минимумов вертикального эшелонирования в воздушном пространстве Российской Федерации» с конкретными сроками выполнения работ, возложенных на соответствующие ведомства. Однако, не исключено, что затянувшийся процесс ее согласования в очередной раз приведет к увеличению сроков завершения намеченных работ.

Теперь непосредственно о предприятии «Аэроприбор — Восход». Уже более 63 лет, оно занимается разработкой и оснащением аэрметрическим оборудованием воздушных судов гражданской авиации и самолетов ВВС. За это время разработано и внедрено в серийное производство более пятисот наименований изделий. В авиации России нет ни одного летательного аппарата, где бы ни применялось оборудование нашей разработки. С появлением первой информации о намерении ИКАО перейти к сокращенным нормам вертикального эшелонирования RVSM в связи с постоянно возрастающей интенсивностью воздушных перевозок и быстро растущей стоимостью авиационного топлива, наше предприятие приступило к разработке широкой номенклатуры многофункциональных приборов и систем авионики. Они полностью отвечают требованиям ИКАО. Ныне серийно выпускается принципиально новое поколение прецизионных электронных высотомеров, обеспечивающих совместимость как с электронными, так и с аналоговыми потребителями информации. Они позволяют производить измерение и индикацию высоты полета, заданного эшелона в метрах или футах, а также выдавать сигнал об отклонении от заданной высоты. Кроме того, выполняется непрерывное условие RVSM — компенсация аэродинамических погрешностей восприятия статического давления.

Дальнейшим развитием приборов данного типа с усовершенствованной эргономикой стал высотомер ВБЭ-

ЦМ с цветным матричным экраном. Приборы этого типа применяются как на отечественных, так и на иностранных воздушных судах. Для новых самолетов и вертолетов и замены аналоговых систем на воздушных судах ранних выпусков была создана малогабаритная цифровая прецизионная СВС-96.

Безопасность полетов при нештатной ситуации обеспечивает малогабаритная комбинированная резервная система ППКР-СВС. С ее помощью можно проводить измерение и индикацию барометрической высоты, вертикальной и приборной скорости с компенсацией аэродинамических поправок, а также числа М, с выдачей бортовым потребителям электронного сигнала в коде. Модифицированная ППКР-СВС-АГ с цветным ЖКИ, кроме того, обеспечивает индикацию пространственного положения воздушных судов и магнитного курса.

Не остались без нашего внимания и приемники воздушного давления. Новые приемники с улучшенными характеристиками ПВД-11, многофункциональные ПВД-40 и ПВД-40-2 обеспечивают получение информации о высотноскоростных параметрах в условиях сильного обледенения. ПВД-40 дает возможность измерить полное и статическое давления, угол атаки, число М, а при обработке информации ПВД с обоих бортов получить и угол скольжения. В отличие от предыдущего, ПВД-40-2 имеет два канала статического давления. Для контроля исправности приборов в процессе эксплуатации выпускаются эталонные цифровые измерители давления типа МЦП-2-3 и БРС-1.

В работе по созданию аэрметрического оборудования мы всегда отслеживали тенденции развития мирового приборостроения. Плотно взаимодействуем и с разработчиками воздушных судов, постоянно, весьма плодотворно сотрудничаем на всех уровнях с представителями гражданской авиации. С вниманием относимся ко всем предложениям эксплуатантов, учитываем рекомендации летного, технического персонала авиакомпаний по улучшению качества наших изделий.

Теперь, о желаемом. Очень хотелось бы, чтобы руководство гражданской авиации и авиакомпаний проявили волю и приняли необходимые меры по внедрению RVSM-M (МБЭ-300) в нашей стране в самые короткие сроки. Решение этой государственной задачи подняло бы роль и значение России в международном авиационном сообществе, как она достигла этого в других международных делах.

Пользуясь случаем, хотим поздравить со страниц журнала всех тружеников гражданской авиации с 85-летием отрасли, пожелать им больших успехов, личного благополучия. Уверены, что наше плодотворное сотрудничество будет продолжаться и развиваться. Чистого Вам неба и мягких посадок!]



Авиагигант из Гонконга

Геннадий АРАЛОВ



В 1967 ГОДУ НА ЭКРАНЫ МИРА ВЫШЛА НАШУМЕВШАЯ КИНОЛЕНТА «ГРАФИНЯ ИЗ ГОНКОНГА» С ТАКИМИ ЗВЕЗДАМИ, КАК МАРЛОН БРАНДО И СОФИ ЛОРЕН. НО ПОЧТИ ЗА 20 ЛЕТ ДО ЭТОГО СОБЫТИЯ В ГОНКОНГЕ ПОЯВИЛАСЬ ЕЩЕ ОДНА ПОНАЧАЛУ МАЛОПРИМЕТНАЯ «ГРАФИНЯ» — НЕБОЛЬШАЯ АВИАКОМПАНИЯ CATHAY PACIFIC. ЕЙ БЫЛО СУЖДЕНО ВЫРАСТИ ИЗ СЕРОГО УТЕНКА В ПРЕКРАСНОГО ЛЕБЕДЯ. ТЕМПЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ ПОРАЖАЮТ ВООБРАЖЕНИЕ. КОМПАНИЯ СТАЛА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПРИБЫЛЬНОСТИ И ТЕМПОВ РАЗВИТИЯ ОДНИМ ИЗ НАИБОЛЕЕ УСПЕШНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В МИРЕ. ОНА БЫЛА И ОСТАЕТСЯ ПРИВЕРЖЕННОЙ ПОЛИТИКЕ ПОДДЕРЖКИ ГОНКОНГА, ПРЕДПРИНИМАЯ СОЛИДНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА.

Cathay Pacific основана 24 сентября 1946 года двумя искателями приключений — американцем Роем Фареллом и австралийцем Сиднеем де Кэнтзоу. Самолеты, на которых они летали во время Второй мировой войны, пригодились им и в мирное время. Транспортные DC-3 стали первыми в парке авиакомпании, зарегистрированной как Cathay Pacific Airways. На первых порах на этих двух «Дугласах» компания выполняла чартерные рейсы по Юго-Восточной Азии. Бизнес оказался редкостью прибыльным, полеты стали регулярными. Одна из крупнейших торговых компаний Гонконга Butterfield & Swire приобрела 45% акций авиакомпании, еще 35% купили Австралийские Национальные Авиалинии, прежние владельцы сохранили по 10% каждый. Компания росла, обновляла парк и расширяла географию полетов. В 1959 году она приобрела Гонконгские авиалинии, выполняющие рейсы в северном направлении. Это сделало Cathay Pacific единственным региональным перевозчиком в

стране. Открылись авиарейсы в Нагою (Япония), Окленд (Новая Зеландия), Денпасар (Индонезия), были освоены и другие международные направления.

Высокотехнологичный авиапарк позволил Cathay Pacific занять лидирующие позиции по дальнемагистральным перевозкам. После совершения первого в мире беспосадочного рейса из Гонконга в Ванкувер в 1983 году (им компания открыла североамериканское направление), Cathay Pacific начала беспосадочные полеты из Гонконга в Париж, Лондон, Франкфурт-на-Майне и Лос-Анджелес. В год 40-летия перевозчика в список аэропортов назначения включились Рим, Париж, Сан-Франциско и Амстердам. Из Гонконга в Нью-Йорк пассажиры Cathay Pacific смогли летать с 1996 года. Тогда же авиакомпания полностью обновила самолетный парк. Но на этом не остановилась — в 2000 г. приобретены 11 новых машин.

Начало XXI века ознаменовалось дальнейшей экспансией Cathay Pacific. Партнера — другую гонконгскую

авиакомпанию Dragon Airlines — она приобрела в 2006 году. Сумма сделки составила 1,05 млрд долл. В рамках сделки Cathay Pacific договорилась о приобретении 10% акций Air China за 605 млн долл., чем увеличила свою долю в компании до 17,5%. В 2006 году Cathay Pacific и ставшая дочерней Dragonair перевозили 22 млн пассажиров.

И вот новейшая история. В ноябре прошедшего года авиационный мир был изумлен масштабами беспрецедентной сделки, заключенной Cathay Pacific с Boeing. Авиакомпания сообщила о договоренности на покупку 17 самолетов на общую сумму 5,2 млрд долл. в каталожных ценах. По условиям контракта Cathay Pacific получит семь Boeing 777-300ER стоимостью два млрд долл. и десять Boeing 747-8 на 3,2 млрд долл. Самолеты будут доставлены в Гонконг в период с 2009 по 2012 гг. Пассажирские лайнеры Boeing 777-300ER предполагается задействовать на беспосадочных авиалиниях между Европой и Северной Америкой. Ранее гонконгский пере-



возчик уже заказывал «три семерки» — первый Boeing 777-300ER поступил в авиакомпанию в сентябре прошлого года. А в декабре Cathay Pacific объявила о намерении присовокупить к «боингам» несколько аэробусов A330 на общую сумму 1,7 млрд долл. Приобретение новых авиалайнеров дает возможность расширить присутствие на быстро развивающемся китайском рынке воздушных перевозок. В настоящее время авиакомпания располагает 19 грузовыми самолетами Boeing 747, они выполняют рейсы более чем в 30 аэропортов мира. В мае этого года ожидается пополнение: первый из шести новых грузовых Boeing 747-400ERF (Extended Range Freighter) будет эксплуатироваться на транстихоокеанских трассах.

В настоящее время компания располагает авиапарком из 110 воздушных судов, а к 2012 году планирует расширить его до 147 единиц, с учетом амортизации и списания ныне летающих самолетов.

ОСЫПАННАЯ ПОЧЕСТЯМИ И НАГРАДАМИ

Cathay Pacific — обладатель многочисленных наград и престижных премий. Во время проведения Недели Авиации в Шанхае и выставки MRO Asia 2007 Cathay Pacific получила три главные награды среди азиатских авиакомпаний. Две из них были присуждены на 18-ой Ежегодной церемонии вручения престижных наград TTG Asia Travel Awards в Бангкоке. Cathay Pacific была названа «Авиакомпанией года» и «Лучшей северной азиатской компанией». Третьей престижной наградой стало объявление Cathay Pacific в 2007 году «Лучшей азиатско-тихоокеанской авиакомпанией в области обслуживания, ремонта и эксплуатации» по результатам анализа, проведенного журналом Overhaul & Maintenance. Редакция журнала отметила значительные успехи авиакомпании во

внедрении новых услуг для пассажиров, поддержании стабильно высокого уровня технического обслуживания и ремонта воздушных судов. Награждение в 2006 году Cathay Pacific престижной и авторитетной наградой «Лучший грузовой авиаперевозчик в Азии» отражает высокий статус грузового сегмента авиакомпании и положение Гонконга как ведущего грузового хаба Азии.

И, наконец, в соответствии с официальным рейтингом Skytrax (возможно, самым авторитетным в авиации), авиакомпания Cathay Pacific — одна из 6 «пятизвездочных» авиакомпаний.

ние напоминает планер, и выглядит ажурным и невесомым благодаря прозрачной крыше из застекленных сводов.

Наиболее яркая черта в облике Cathay Pacific — это, пожалуй, постоянное внимание к новым разработкам и технологиям. Совсем недавно Cathay Pacific и компания Amadeus, лидер в области технологических и дистрибутивных решений для индустрии туризма и воздушных перевозок, подписали 10-летний контракт на внедрение новейших технологических систем. Среди них — Altea Customer Management Solution, повышающая про-



ВПЕРЕД, К НОВЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ

Шли годы, росли объемы перевозок. Cathay Pacific стало тесно в прежней воздушной гавани. Гонконг, бывшая британская колония, а ныне особый экономический район Китая, нуждался в новом аэропорте. И вот в 1998 году произошло знаменательное событие в истории Cathay Pacific — на острове Лантау, в 20 милях от Гонконга, открылся новый международный аэропорт Чек Лэн Кок. Терминал аэропорта — самый большой в мире, его площадь 559 тысяч кв. м, а длина 1300 метров. С высоты зда-

изводительность труда и эффективность эксплуатации авиапарка. Система предназначена для управления ресурсами, обслуживанием пассажиров, бронированием авиабилетов, регистрацией пассажиров и багажа. Cathay Pacific стала первым азиатским перевозчиком, выбравшим полный пакет решений Altea. Компания определяет информационные технологии как стержневой компонент стратегии, направленной на расширение бизнеса и увеличение доли в наиболее перспективных рынках в Китае, Европе и США.



Аварийность в мировой авиации

Февраль 1998 — 10 лет назад

2 февраля

Самолет McDonnell Douglas DC-9-32 филиппинской авиакомпании Cebu Pacific Air выполнял пассажирский рейс из аэропорта Tacloban (Филиппины) в аэропорт Cagayan de Oro-Lumbia (Филиппины). Взлет был произведен в 10:02 местного времени для выполнения 60 минутного полета в аэропорт назначения. Последняя связь с экипажем состоялась в 10:48. Командир сообщил, что самолет подходит к населенному пункту Claveria и сохраняет эшелон полета 115. В 11:00 местные жители

пронесся со скоростью 186 километров в час. Пассажиров в самолетах не было.

4 февраля

Самолет Ан-12, 1963 года выпуска, болгарской авиакомпании Air Sofia выполнял грузовой рейс из аэропорта Terceira-Lajes (Португалия, Азорские острова) в аэропорт Lisboa (Португалия). Ан-12 был передан авиакомпанией Air Sofia португальской авиакомпании Air Luxor для перевозки почты на Азорские острова. Сразу после взлета отказал двигатель

вило: «Знай, где находишься, где следует находиться, где находится земля и препятствия».

6 февраля

Частный деловой реактивный самолет Gulfstream Aerospace G-1159 Gulfstream III, зарегистрированный на Бермудах, выполнял полет из аэропорта Geneve (Швейцария) в аэропорт Chambery (Франция). Взлет был произведен в 12:20. Двенадцатью минутами позже экипаж получил от диспетчера подхода аэродрома Chambery разрешение заходить на посадку по системе ИЛС на взлетно-посадочную полосу 18. В этот момент видимость на ВПП была 2500 метров, но на удалении трех километров в сторону ВПП быстро надвигался сильный туман. В 12:37, когда самолет находился на посадочной прямой на удалении четырех миль до полосы, командир получил разрешение на посадку. В дальнейшем самолет снизился ниже глиссады и столкнулся с водной поверхностью озера, не долетев 0,6 мили до торца ВПП. По несчастливой случайности пять человек, находившиеся на борту, остались живы, однако самолет разрушился.

Расследователи установили, что оба пилота в условиях густого тумана стали искать землю, отделились от пилотирования по приборам и приняли запоздалое решение об уходе на второй круг.

По мнению расследователей, экипаж забыл Золотое Правило: «Убедись, что, по крайней мере, один пилот контролирует траекторию полета воздушного судна».

11 февраля

Самолет Embraer ERJ-145ER, 1997 года выпуска, американской авиакомпании Continental Express выполнял тренировочный полет из аэропорта Beaumont-Jefferson в аэропорт Houston-George Bush. Только



сообщили, что слышали взрыв в районе горы Balatucan. Самолет найден разрушенным на горе высотой 8200 футов. Все 104 человека, находившиеся на борту, погибли.

2 февраля

Два самолета Shorts 330-200, принадлежавшие американской авиакомпании Skyway Enterprise, и Boeing 737-291 авиакомпании IAL Aircraft Holding, находившиеся на перроне международного аэропорта Майямы, а также самолет Douglas C-117D авиакомпании Dragon Air Leasing Inc, находившийся в аэропорту Ора-Лоска, были уничтожены торнадо. Ураган

№3, а через шесть секунд отказал двигатель №4. Самолет развернуло вправо, а затем он свалился. Воздушное судно столкнулось с небольшим холмом, расположенным в километре от торца взлетно-посадочной полосы. Все семь человек, находившиеся на борту, погибли.

5 февраля

Самолет CASA 212-S1 Миннистерства обороны Испании столкнулся с горой Los Hoyos недалеко от населенного пункта Navafria (Испания). Все пять членов экипажа погибли.

По мнению расследователей авиационного происшествия, экипаж не выполнил Золотое Пра-



что закончился первый тренировочный цикл, запланированный на день. После полной остановки самолета инструктор неожиданно принял решение рулить в торец ВПП, чтобы показать обучаемому второму пилоту, как тот должен действовать в случае отказа одного из двигателей на скорости принятия решения V1.

Заняв исполнительный старт, обучаемый пилот взял управление на себя, и самолет начал разбег. Когда скорость самолета приблизилась к скорости принятия решения V1 и начался отрыв переднего колеса, инструктор перевел рычаг управления левым двигателем на малый газ. В этот момент левое крыло коснулось поверхности ВПП. Самолет мгновенно развернуло на травяную часть летного поля, и он остановился.

Никто из четырех человек, находившихся на борту, не пострадал. Однако новый, купленный год назад Embraer восстановлению не подлежал.

Расследование установило, что инструктор поздно взял управление самолетом на себя.

12 февраля

Самолет Ан-26 Министерства обороны Судана выполнял особо важный полет в аэропорт Nasir (Судан). При заходе на посадку командир допустил значительный перелет, выкатился за пределы ВПП, ограждения аэродрома и затонул в реке Sobat.

Из 57 человек, находившихся на борту, погибли 26 человек, включая вице-президента Судана Muhammad Saleh и несколько министров правительства.

Позиция расследователей: «Уход на второй круг — это не ошибка, а мудрость пилота».

16 февраля

Самолет Airbus A300-622R тайваньской авиакомпании China Airlines выполнял международный пассажирский рейс из аэропорта Denpasar-Ngurah Rai Bali (Индонезия) в аэропорт Taipei-Chiang Kai Shek (Тайвань). Экипаж заходил на

посадку в аэропорт Чан-Кай-Ши по системе ILS+DME на ВПП 5 левая в условиях тумана и слабого дождя. В процессе снижения самолет оказался выше глиссады. На удалении 1,2 мили до торца ВПП самолет находился на 1000 футов выше глиссады. Через 19 секунд, подходя к торцу ВПП на высоте 1475 футов над уровнем аэродрома, командир принял решение уйти на второй круг. Шасси были убраны, а закрылки установлены на 20 градусов на высоте 1723 фута в момент, когда самолет находился в наборе высоты с углом набора 35 градусов. Командир был бывший военный пилот. Набор продолжался. На высоте 2751 футов с углом набора высоты 42,7 градусов и потерей скорости до 45 узлов самолет свалился и упал на землю на расстоянии 200 футов левее ВПП. Разрушаясь, самолет переместился за пределы аэродрома, снес несколько домов, фабрику по переработке рыбы, огромный склад и взорвался. Погода в момент катастрофы: видимость на ВПП 3900 футов, разорвано-слоистая облачность на высоте 300 футов. В адском пожаре погибли все 196 человек, находившиеся на борту. Почти все пассажиры возвращались после отдыха на знаменитом индонезийском курорте Бали. Среди пассажиров был глава Центрального Банка Тайваня и четыре его заместителя, а также губернатор провинции с женой. Не менее семи человек пострадали на земле.

18 февраля

Самолет Swearingen SA.226TC Metro II испанской авиакомпании Ibertrans Aerea выполнял грузовой рейс из аэропорта Barcelona (Испания) в аэропорт Bruxelles (Бельгия).

В этот день экипаж выполнил четыре полета: Barcelona-Palma de Mallorca-Alicante-Valencia-Barcelona. Вылет в Брюссель для доставки срочного груза состоялся поздно вечером в 22:38. Погода в момент взлета: ветер 270 градусов, скорость два узла, видимость 2000 метров, дымка. Спустя девять минут после взлета, находясь на высоте 8400

футов, экипаж на испанском языке сообщил, что ему необходимо срочно возвратиться на аэродром вылета. Диспетчер подхода Барселоны разрешил заход на посадку на ВПП 07. В 22:59 на высоте 3000 футов экипаж был переведен на частоту диспетчера Барселоны «Тауэр». В 23:00:15 самолет пролетел дальний привод на высоте 1500 футов на скорости 170 узлов. На удалении 3,7 мили до входного маяка VOR самолет стал отклоняться от курса. Через минуту он столкнулся с землей на скорости 130 узлов и загорелся. Оба пилота погибли.

Вероятной причиной авиационного происшествия явилось сочетание нескольких факторов: отказ двигателя, ухудшение видимости, переутомление от полетов и переработка летного времени в предыдущие дни.

23 февраля

Самолет Avro RJ.100 турецкой авиакомпании Turk Hava Yollari THY выполнял местный полет из аэропорта Adana в аэропорт Ankara.

В аэропорту вылета бандит захватил самолет с 68 пассажирами на борту и потребовал следовать в Иран. Самолет с заложниками оставался захваченным в течение двух суток, до тех пор, пока террорист не был уничтожен.

23 февраля

Самолет Boeing 737-2K3 нигерийской авиакомпании Chanchangi Airlines выполнял тренировочный полет из аэропорта Kaduna (Нигерия). В соответствии с заданием экипаж выполнил несколько тренировочных упражнений по действиям пилотов в условиях прерванного взлета. Во время очередного заруливания на исполнительный старт возник огонь в тормозной системе левого шасси. Самолет был остановлен, однако огонь быстро распространился, и воздушное судно было уничтожено. Три члена экипажа успели покинуть горящую машину.]

Раздел ведет **Васерий ШЕЛКОВНИКОВ**



В Нижний, на ярмарку!

Владимир ШИТОВ

От Москвы до Нижнего Новгорода чуть больше четырехсот километров. Поезд в те годы проходил это расстояние за сутки. Автомобильного сообщения не было вообще, да и откуда могла взяться автомобильная дорога в только что оцухавшейся от революций, погромов и войн России. Автомобилей тоже не было, только те, что остались от прежних времен. Все старье. И вдруг самолет!

В день открытия авиалинии в Москве, на Ходынке, собралась толпа. Люди пришли в основном из праздного любопытства, поскольку о предстоящем перелете в Нижний в газетах писалось много и подробно. А в это время в Нижнем, за Кунавинской слободой, на вытоптанном скотом поле, председатель ярмаркома и «красный купец» Семен Малышев беседовал с журналистами. Разговор шел о перспективах развития гражданской авиации как эффективного средства сообщения, и еще о том, что «красный воздушный флот непременно станет самым сильным воздушным флотом в мире».

Москва. На Ходынке встречают пассажиров первого рейса. Их пятеро. Волнуются, на пилотов поглядывают с любопытством и нескрываемым волнением. Все летят впервые в жизни, самолет разве что на картинках видели. Да и погода как назло не спешествует перелету — мелкий моросящий дождь, туман.

На пилотском месте Яков Моисеев, участник гражданской войны, воевавший на разных фронтах и в пехоте, и на броневике. Осенью 1918 года он закончил Московскую авиационную школу, успел после того принять участие во многих воздушных боях. Красные коман-

Без малого 85 лет назад из Москвы в Нижний Новгород была проложена первая в нашей стране пассажирская авиалиния. В Нижнем открывались всероссийские торжища на знаменитой по еще дореволюционным временам всероссийской ярмарке. Появление на ней пассажирского самолета должно было стать не только сенсацией, но и символом растущей мощи новой страны...

диры не очень-то доверяли опытным, прошедшим Первую мировую войну летчикам — бывшим офицерам, потому и посылали на самые ответственные задания менее подготовленных, но зато имевших пролетарское происхождение молодых пилотов. Воевал Моисеев храбро, за что и получил даже орден Красного Знамени, когда еще и двадцати двух ему не исполнилось. Судьба про-

того деревенского паренька Яши Моисеева сложилась, кстати, удачно. К концу жизни летный труд его был отмечен еще тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Ленина. Но из всей его богатой на события летной жизни история определила Моисееву самое главное — открытие первой регулярной воздушной линии Москва—Нижний Новгород.

Готовясь к открытию первой авиалинии, Акционерное общество «Добролет» (прообраз будущего Аэрофлота) заказало у немецкой фирмы «Юнкерс» несколько самолетов Ю-13. Директор-распорядитель «Добролета» А. Краснощекоев накануне открытия авиалинии заявил журналистам, что «переходя от теоретических рассуждений в области воздушных сообщений к практической деятельности, общество приняло все меры, чтобы наша первая линия ни в чем не уступала иностранной по оборудованию и четкости эксплуатации». Действительно, подготовка была проведена большая, в том числе и в плане обеспечения безопасности полетов. От Москвы до Нижнего Новгорода — в Шелкове, Киржаче, Юрьеве-Польском, Тейкове, Иваново-Вознесенске и в Мурееве были построены площадки для промежуточных посадок. Там был технический персонал, горючее и все необходимое для обслуживания самолетов. Так что начало многим наземным службам гражданской авиации тоже было положено открытием первой пассажирской авиалинии.

Яков Моисеев вспоминал много лет спустя: «ни навигационных приборов в кабине самолета, кроме компаса, не было, ни радиотехнических средств на земле. Единственный вер-





ный ориентир — железная дорога. По ней и ориентировался. Приходилось из-за прерывистой облачности то опускаться, то подниматься, чтобы не потерять из виду тонкую ленту железнодорожного полотна».

До Нижнего Моисеев летел три часа сорок минут. За скоростью — она не превышала 120–150 километров в час — не гнался, берег от перегрева мотор. На подходе к городу ориентировался по Оке и Волге и недалеко от того места, где они сходятся, описал круг и посадил самолет. Замер мотор, пассажиры, вдоволь натерпевшиеся страха, прыгнули на землю абсолютно счастливые. Все закончилось благополучно, и вместо изнуряющей воздушной болтанки наконец-то под ногами твердая земля. Встреча им была оказана торжественная.

Аэродром к прилету самолета подготовили по всем правилам тогдашнего времени: на длинном шесте водрузили полосатый колпак — указатель направления ветра. Навезли много всякого древесного мусора, чтобы разводить костры, которые должны были служить ориентиром для пилота. В них подбрасывали побольше гнилушек, чтобы дым был погуще. У прыгнувшего вслед за пассажирами на землю Моисеева рапорт о благополучном завершении

рейса принял Малышев. Стрелкотала камера кинооператора в крагах и очках-консервах, вспыхивали магнечные палочки в руках набежавших фотографов, даже маленький духовой оркестр сыграл несколько браваурных революционных маршей. А буквально на следующий день после открытия линии все билеты в Нижний Новгород были распроданы на две недели вперед.

Успеху первой воздушной авиалинии во многом способствовала реклама в газетах. По тогдашним временам она была невиданно широкой. В частности, газеты писали, что «в случае вынужденного спуска пассажиры могут следовать на первом отходящем поезде в ту или другую сторону бесплатно. Доставка пассажиров в Нижнем производится на автомобиле за незначительную плату». А в инструкции для пассажиров говорилось: «После взлета необходимо следить за колесами, и если колесо останется на земле или оторвется в воздухе, нужно поставить об этом в известность летчика». Правда ни одного подобного случая за время эксплуатации авиалинии, к счастью, не произошло, хотя сам факт появления такого наставления красноречиво свидетельствует о степени надежности авиационной техники.

Недаром в те годы как у нас в стране, так и за рубежом всерьез рассматривался вопрос о выдаче каждому пассажиру перед полетом вместе с билетом еще и парашюта.

Три недели просуществовала первая пассажирская авиалиния и закрылась одновременно с Нижегородской ярмаркой. Полеты по ней выполнялись ежедневно и по времени были спланированы так, чтобы пассажир мог утром вылететь в Нижний Новгород, а вечером вернуться в Москву. Этот факт особо был отмечен в отчете «Добролета» по итогам работы воздушной трассы, как «свидетельство возможности пассажирских полетов на регулярной основе и по расписанию». Моисеев слетал из конца в конец раз двадцать, и рассказывал много позже, что его пассажирами были писатели Валентин Катаев, Борис Пильняк, артист Художественного театра Михаил Климов. Трассу он изучил до мелочей и уже не боялся сбиться с пути даже при плохой видимости.

Конечно, трасса Москва—Нижний Новгород всего лишь крошечный эпизод в летописи отечественной гражданской авиации, но очень значимый. Ведь с нее все и началось...





У «Владивосток Авиа»



На днях в аэропорту Владивостока приземлился новый самолет Airbus A320. Этот уже третья машина подобного типа, которую авиакомпания «Владивосток Авиа» приобретает в лизинг. Всего же перевозчик планирует иметь в своем парке шесть самолетов Airbus A320. Первый «иностронец» появился в приморской авиакомпании год назад и уже успел заслужить самые высокие отличные оценки как от специалистов, так и со стороны пассажиров.

«Владивосток Авиа» планирует эксплуатировать A320 в основном на своих международных маршрутах, связывающих Владивосток с аэропортами Республики Корея, Таиланда, Японии и Китая, а также на рейсах «Владивосток Авиа» из Москвы - по центральной части России и за рубежом.

Приобретенный авиакомпанией Airbus A320-212 имеет двухклассную компоновку салона, рассчитанную на

еще два новых лайнера

перевозку 150 пассажиров (12 мест бизнес-класса и 138 мест экономического) и оснащен двумя двигателями фирмы CFM International. A320 отличается высокой экономичностью и требует сравнительно небольших затрат на техобслуживание.

Помимо этого, лайнеры семейства A320 экологичны, обладают низким уровнем вредных выбросов, а также минимальным «звуковым следом».





ЦЕТ



МИНТРАНС РОССИИ

5-6 МАРТА
SWISSOTEL «ИРАСНЫЕ ХОЛМЫ»



II МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ

«РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ РОССИИ»

При поддержке: Минтранс России / Ассоциация РосТрансАвиатора / Росавиационная
Организатор конференции: Национальная Ассоциация Деловой Авиации России / Конгрессный оператор: EuroTech Group



высший партнер: **АвиаПОРТ**



высший партнер: **АВИАГЛОБУС**



Телефон: +7 (495) 988 86 45
Факс: +7 (495) 984 76 32
E-mail: info@expo-tech.ru
www.rbaa.ru



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ



АВИАГЛОБУС



SWISSOTEL

реклама



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СТО СССР
Всесоюзное
объединение
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.
Конторконтент ВОГВФ в Московской конторе Госбанна № 10079.

Ударными темпами обеспечим победу!

Капиталистический мир быстрыми темпами идет к закату. Промышленный и аграрный кризис, разъедающий капиталистические страны и их колонии, с каждым днем углубляется. Капитализм видит единственную возможность своего спасения в войне, в первую очередь, в войне против Советского союза, успешно строящего социализм. Мы подошли вплотную к последним боям за бесклассовое социалистическое

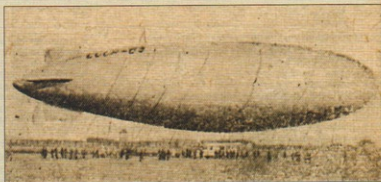
общество. После успешного выполнения плана третьего, решающего года пятилетки и завершения построения фундамента социалистической экономики перед трудящимися Советского союза стоит ответственная и боевая задача — бороться за выполнение и перевыполнение плана последнего года первой пятилетки, ликвидируя отставание и прорывы на отдельных участках социалистического наступления.

«Партия успешно разгромила сопротивление кулачества и его агентуры в своих рядах — правых уклонистов. Но было бы глупо думать на этом основании, что правый уклонизм уже похоронен. Сила правого оппортунизма состоит в силе мелкобуржуазной стихии, в силе напора на партию капиталистических элементов вообще, со стороны кулачества в особенности. И именно потому, что правый уклон отражает сопротивление основных элементов отживающих классов, именно поэтому правый уклон есть основная опасность нашего времени в партии.»

(Сталин)

Советское дирижаблестроение

Пройденный этап в деле дирижаблестроения в СССР за последние два года надо рассматривать как организационный период, в первую очередь выразившийся в самой организации дела дирижаблестроения. Необходимо было укомплектовать эту организацию хотя бы первоначальными кадрами. Наши первые корабли, правда, небольших кубатур, но сконструированные непосредственно советскими молодыми специалистами и непосредственно построены на наших советских заводах. Два из построенных кораблей после сборки их в Ленинграде, перелетели в Москву, и находятся в 1-ом



опытном дирижабельном порту, один из них летал над Красной столицей. Вскоре москвичам представится возможность полюбоваться полетами другого дирижабля, а тем ударникам, которые премированы Дирижаблестроем билетами на полет, осуществить



АВИАЦИЮ НА СЛУЖБУ КОЛХОЗНЫМ И СОВХОЗНЫМ ПОЛЯМ

Научно-исследовательский институт сельскохозяйственной и лесной авиации им. наркома земледелия СССР т. Яковлева в текущем году проводит ряд чрезвычайно интересных опытов как по рационализации методов работ в уже существующих отраслях, так и по исследованию и внедрению в практику совершенно новых видов использования самолета в сельском и лесном хозяйстве. Так, об эффективности воздействия самолета на регулирование таяния снега можно судить по проведенному в конце марта опыту на московской авиабазе с. х. авиации у ст. Быково М.-Казанской ж.д. При опыте были опылены небольшим количеством абсорбера отдельные участки покрытой снегом местности. Через семь дней, т. е. к 1 апреля, снег на этих участках растаял совершенно и земля обнажилась, в то время как кругом лежал еще всюду снеговой покров почти в полметра толщиной.

Шесть указаний т. Сталина в действии

Летно-подъемный (технический и обслуживающий) состав второй линии Украинского управления ВЛ при открытии линии Харьков – Одесса ответил готовностью к эксплуатационной работе. Весь личный состав линии взял на себя обязательство выполнить и перевыполнить план, на основе шести указаний т. Сталина борясь за план, за четкую бесперебойную работу. Отчетный месяц закончен. Как же выполнили работники свои обязательства? По плану следовало выполнить 15 обычных рейсов. Фактически выполнили 28. Перевезти пассажиров в тонно-километрах 2109. Фактически перевезено в тонно-километрах 3040. Перевезти груза в тонно-километрах 656. Фактически перевезено в тонно-километрах 717. Из 28 начатых рейсов выполнено 25 без единой минуты опоздания. Соцсоревнованием охвачено 100%. Впереди идет ударный экипаж самолета К-5, Л-417, пилот Троицкий, ботмеханик Шербаков. Остальные экипажи линии также имеют положительные результаты в работе.

*Нач. линии 2-й группы Филатов
Групппарторг Коваль*

Неполадки на линии

Харьков – Минеральные Воды – Баку

Наконец состоялся первый рейс Харьков – Мин. Воды. Из-за плохой постановки в УВЛ машины ходят из Харькова и обратно с малой загрузкой, а иногда и совершенно пустые. И это в то время, когда имеется соглашение с Птицесюзом о перевозке цыплят. Всему виной недоговоренность Мин. Вод с Харьковом, в



Сеяние риса с самолета. Первая засыпка риса в самолет. Засыпает американский профессор Стерельман, консультант Зернотреста

результате чего лишь на днях была отправлена первая партия цыплят. Чтобы более загрузить машину нужны были бы встречные рейсы из Баку, но этих рейсов по настоящее время нет. Надо немедленно взять выше темпы ударничества и положить конец обезличке во всей системе работы линии. Соцсоревнованием и ударничеством выполним поставленные задачи перед Аэрофлотом.

ЗАЕМ 4-го ЗАВЕРШАЮЩЕГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ

Нет авиаработника без обязательной займы!
ГУ ГВФ, Снабзаерофлот и Трансавиация дали взаимно государству 141.650 руб.

Комиссия содействия госкредиту ГУ ГВФ рапортуует многотысячному коллективу работников гражданского воздушного флота, что по ГУ ГВФ совместно с трестом Снабзаерофлот и объединением Трансавиация подписка на заем 4-го завершающего года пятилетки выполнена с превышением, достигнув 107% от фонда зарплат, или 141.650 рублей. Сектор экономики труда подписался на 130% от своего фонда зарплат. Работник объединения Трансавиация т. Бурганов подписался на заем в размере 260% от месячного заработка. Да здравствует социалистическое строительство!

Команд ГУ ГВФ

Киев должен иметь первоклассный аэропорт

Киевский горсовет вынес решение: «В связи с тяжелым положением местного бюджета, считать невозможным спорт лотр в Киеве на местные средства. Если центр не отпустит денег на строительство аэропорта, то прекратить строительство. Парторганизации и напор общественности отменили это решение. Общественность отетила

на это решение горсовета проведение декадников по всей Киевской области и наметает собрать нужные стройматериалы и деньги, развить темпы и во что бы то ни стало к осени построить в Киеве первоклассный аэропорт. Старый комитет содействия гражданскому воздушному флоту работал недостаточно энергично, его распустили, составили новый. На заводах путем обработки суботников собираются средства. Эту инициативу подхватил обловет Осоавиахима и через газету «За ударный Осоавиахим» вымывает на областной субботник всю свою членскую массу.

В. Корсикова

Аэростанция Краматорская — пример для других городов

На днях открылись рейсы на авиачастке Харьков – Артемьевск – Луганск. Интересен не участок, недавно запланированный, с прошлого года эксплуатировавшийся, а включение в него аэростанции Краматорской. Руководители хозяйственных и советских организаций Краматорской правильно поняли и осуществили поставленные СНК УССР о помощи гражданской авиации. Премьеру Краматорской должны последовать городские организации Харькова, Одессы, Днепрпетровска, Луганска, Запорожья и других городов.

М.Б.

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 _____		

Подпись 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 _____		

Подпись 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: hobbyhugin@idga.ru
Сайт ИД «ГА» в Интернете: www.idga.ru

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"



СИСТЕМА

ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

В ИНТЕРЕСАХ
ОТРАСЛИ
И ПАССАЖИРА

ПАССАЖИРСКИЙ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНЦИЯ
PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK

Действителен на условиях членства в организации, указанной в билете.
Subject to the rules of contract terms incorporated by reference in the Ticket.
Важны! Действителен только при покупке в кассе, если билет не приобретён из авторизованной точки.
Important! Valid only if purchased in the issuing carrier or its authorized travel agent.
The ticket is not valid and will not be accepted for carriage unless purchased from the issuing carrier or its authorized travel agent.

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

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

ЗАО "Транспортная Клиринговая Палата"
123056, Москва, ул. Большая Грузинская, 59, стр.1
Incorporated in Russia
Transport Clearing Chamber, LLC
91, Bolshaya Gruzinskaya St., Moscow, 123056, Russia

