

ГРАЖДАНСКАЯ



№ 3 (766) 2008

ISSN 0017-3606

АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



деловая авиация

Власть и бизнес: диалог продолжается

авиатопливо

**Национальный
стандарт для ТЗК
разработан**

аэронавигация

**В небе над Москвой
не должно быть тесно**

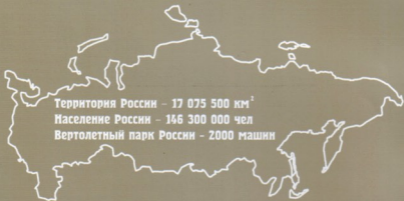
издается с 1931 года

www.idga.ru

Впервые в России!

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ
15-17 мая 2008
Москва МВЦ «Крокус Экспо»**

HELIRUSSIA
2008



РОССИЯ СОЗДАНА ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ



Крокус Экспо
Международный выставочный центр

**www.helirussia.ru
+7 495 643 11 94
info@helirussia.ru**



ВПЕРЕД, РОССИЯ!

В преддверии президентских выборов в почтовых ящиках москвичей появилось послание столичного мэра Юрия Лужкова. Призывая наших сограждан поддержать долгосрочную стратегию страны, которую реализует Владимир Путин, он оптимистично заявил: «Вперед, Россия! Вперед, Москва!»

Как показало 2-е марта, далеко не все россияне проголосовали за эту стратегию, но это мало повлияло на исход выборов. Тем не менее лозунг «Вперед, Россия! Вперед, Москва!» привнес по душе пожелал, абсолютному большинству. Кому, скажете, хочется, чтобы наша страна, как в девяностые годы, топталась на мировых задворках, а ее президент выступал в роли дирижера берлинского оркестра или «просто просрал в самолете» запланированную ранее встречу с ирландским лидером в Шенноне?

Движение вперед, конечно же, привлекает и авиаторов. Не случайно многие искренне порадовались итогам минувшего года. В отличие от явно затонувших лет стагнации в отрасли наметился ощутимый перелом. По данным официальной статистики, в 2007 году российские авиакомпания перевезли более 45 млн пассажиров, что на 18,6% больше, чем в году предыдущем. А темпы развития нашей гражданской авиации почти в три раза превысили международные показатели. Россия стала теперь самой быстроразвивающейся авиационной державой, опередив лидера роста — Китай.

Еще одним признаком оздоровления отрасли авиаперевозок, по мнению аналитиков, стало укрупнение авиакомпаний, сокращение их количества, создание авиационных альянсов. Если в 1994 году в России действовали 393 авиакомпании, то сегодня их 179. При этом пять ведущих авиакомпаний перевозят 47,7% пассажиров, на 15 крупнейших приходится уже 70%, а на 35 — 92% перевозок.

Есть сдвиги и в обеспечении безопасности полетов. Так, при общем увеличении числа катастроф, прирост которых в 2007 году дали эксплуатанты авиации общего назначения и незарегистрированные воздушные суда, в 7,6 раза уменьшилось число погибших пассажиров и членов экипажей. А это говорит о том, что при самых массовых регулярных перевозках ситуация изменилась к лучшему.

Порадовала и Федеральная авиационная служба. Достаточно сказать, что в минувшем году не было ни одного авиационного происшествия, связанного с недостатками в организации и обслуживании воздушного движения. А ведь за год общее число полетов воздушных судов впервые в истории отечественной авиации перевалило за миллион и достигло почти миллиона двукрат тысяч.

И, конечно же, особые надежды на продвижение отечественной авиации вперед дает подписание незадолго до президентских выборов Владимиром Путиным Указа о создании Национального центра авиационной в городе Жуковском. Вместе с Дмитрием Медведевым бывший президент посетил Летно-исследовательский институт

им. М.М. Громова, где оба посидели в кабине столь долгожданного на российских воздушных линиях самолета Ту-334. Затем в сопровождении руководителя АХК «Сухой» Михаила Погосяна осмотрели инженерный корпус. Рассказывая высокому гостю о проекте среднемагистрального гражданского самолета Sukhoi Superjet 100, Погосян заверил, что уже в этом месяце будет проведена первая серия летных испытаний лайнеров в Комсомольске-на-Амуре, а затем в Жуковском, куда они прилетят сами.

Путин объявил развитие авиации «обнадеживающей задачей» и подчеркнул, что «за этим будущее». А в адрес тех, кто сомневается в ее реальности, очень к месту вспомнил русскую поговорку: «У нас говорят: глаза бояться, а руки делают. Убежден, что это абсолютно реалистичский проект».

Было также объявлено, что Объединенной авиастроительной корпорации, призванной стать локомотивом отечественного авиастроения, необходимо прочно закрепиться как одному из лидеров на авиационном рынке и к 2025 году объем выручки поднять не менее чем в пять раз.

Что касается гражданской авиации, испытывающей сегодня огромную потребность в современных самолетах различной пассажироплощадности и дальности полета, то ОАК поставлена задача в срок и на качественном уровне реализовать программы магистрального самолета XXI века, а также нового широкофюзеляжного лайнера.

По предварительным оценкам, стоимость Национального центра авиастроения, превысит один млрд долл. США. В Жуковском будет создан научно-производственный кластер, в который войдут отраслевые конструкторские бюро, опытные производства, выставочный центр, маркетинговые фирмы, будет создана современная промышленная, транспортная, социальная и инженерная инфраструктура.

По словам губернатора Московской области Бориса Громова, работа по созданию центра практически началась. Уже подписано соглашение между областью, ОАК и «Ростехнологией», а также принято решение по увеличению площади города Жуковского.

И все-таки планы — планами, а жизнь — жизнью. Авиакомпания России не могут всерьез рассчитывать, что, к примеру, Ил-96 может стать основой для создания лайнеров нового поколения — типа американского Boeing 787 («Дримлайнер») или европейского A380. Да и в создании регионального ряда самолетов отечественным авиапромом упили не один год. Поэтому крупнейшие российские перевозчики уже приняли решение о вынужденной закупке или лизинге на данном этапе самолетов западного производства.

Конечно, это грустно, но грустные перемены в стране, озвученные и в ходе предвыборной кампании, и после избрания нового президента, позволяют надеяться на перемены к лучшему.

Словом, вперед, Россия!

Анатолий ТРОШИН



содержание

выставки	3	-РОСАВИАЗКОЛО- СОСТОЯЛАСЬ
аэропорты	6	СРАВНЯЕТСЯ ЛИ ДОМОДЕДОВО С ЛОНДОНСКИМ ХИТРОУ?
салоны	10	SINGAPORE AIRSHOW: СДЕЛОК – НА 10 МИЛЛИАРДОВ
деловая авиация	14	ВЛАСТЬ И БИЗНЕС: ДИАЛОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ
авиапарк	18	ПЕРВЫЙ БЕЗРАМПОВЫЙ
статистика	22, 48	
взгляд	24	ТРАНСПОРТНАЯ КЛИРИНГОВАЯ ПАЛАТА: ЗАЙДЕМ СО СЛУЖЕБНОГО ВХОДА
страхование	28	ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОН ВНЕСЕНЫ, НО ПРОБЛЕМЫ ОСТАЛИСЬ
новости	27, 33, 62	
авиатопливо	34	НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ТЭК РАЗРАБОТАН
кадры	38	САМОЛЕТ ЗАПРАВИМ САМИ
аэронавигация	42	В НЕБЕ НАД МОСКВОЙ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ТЕСНО
техническое обслуживание	46	ОТ РЕГЛАМЕНТОВ К «ЧЕКАМ»
вернисаж	50	«ЛЕТЫ, ЖЕЛЕЗНЫЙ СОЛОВЕЙ, И МИРУ ПОЙ ОСВОБОЖДЕНЬЕ...»
мировой авиавром	52	EMBAER: СЕМЕЙНЫЙ ПОРТРЕТ В ИНТЕРЬЕРЕ
авиакомпания	56	АГИТСАМОЛЕТ ПРИЛЕТЕЛ, ВСТРЕЧАЙТЕ!
ракурс	58	АВАРИЙНОСТЬ В МИРОВОЙ АВИАЦИИ
страницы истории	60	АГИТСАМОЛЕТ ПРИЛЕТЕЛ, ВСТРЕЧАЙТЕ!
далекое – близкое	63	ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В 1932 ГОДУ

На первой странице обложки: коллаж А. Шинцова



Гражданская Авиация №3 (766) 2008

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ
ООО «Редакция журнала «Гражданская авиация»

ИЗДАТЕЛЬ
Издательский дом «Гражданская авиация»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Денис КАРПЕЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Анатолий ТРОЦКИЙ

Зам. главного редактора
Владимир ШИТОВ

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
Василий БАБАХОВ
Виктор БАХУТОВ
Евгений БАЧУРИН
Сергей ИЛЬЧЕН
Геннадий КУРЗЕНКОВ

Иван МАКАРОВ
Борис КРЕМНЕВ
Александр НЕРАДЬКО
Валерий ОКУЛОВ

Помощник гл. редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Корреспонденты
Геннадий АРАЛОВ
Валентин ГРЕШНЕВ
Игорь ГРИГОРЬЕВ
Светлана ПОПОВА

Главный художник
Александр ШИШКОВ

Дизайн и верстка
Елена ШИШКОВА
Редактор-стилист
Людмила МОЦВЕНА
Отдел рекламы и распространения
Рустам ХОБЫТКОЖИН

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

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

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

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

При перепечатке ссылка на «Гражданскую авиацию» обязательна.

Подписано к печати 14.03.2008 г. Заверенный тираж 7000. Отпечатано в типографии ЗАО «Центр оперативной полиграфии» (цена договорная).

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



«РосАвиаЭкспо» состоялась

и открыла календарь авиационных выставок года

Владимир ШИТОВ

В начале февраля в Международном выставочном центре «Крокус Экспо» прошла ставшая уже традиционной Международная специализированная выставка «РосАвиаЭкспо». В этом году она была посвящена 85-летию гражданской авиации России.



С праздником работников и ветеранов отрасли поздравили Президент России Владимир Путин, Председатель Правительства Российской Федерации Виктор Зубков, Председатель Государственной Думы Борис Грызлов, первый заместитель Правительства РФ Сергей Иванов, министр транспорта Игорь Левитин, руководители отрасли и другие официальные лица.

Справедливости ради стоит отметить, что за несколько лет своего существования «РосАвиаЭкспо» заняла вполне достойное место в ряду специализированных авиационных экспозиций. По сложившейся уже традиции она открывает календарь авиационных выставок в нашей стране. Цель «РосАвиаЭкспо» — обозначить достижения и проблемы, перспективы развития гражданской авиации России, а также предоставить зарубежным фирмам, работающим в области авиационного бизнеса, возможности для выхода на российский рынок.

В этом году экспонентами выставки стали более 90 компаний практически из всех регионов России. Это, в частности, «Аэрофлот», «Трансаэро», ГТК «Россия», «S7 Airlines», аэропорты Внуково, Шереметьево, Пулково, Толмачево, конструкторские бюро «Сухой», «Туполев». На стендах были представлены современные комплексы авиатопливообеспечения, аэронавигационной аппаратуры, радиолокационные системы и средства авиацион-





ной безопасности. Из шестнадцати высших и средних учебных заведений отрасли в «РосАвиаЭкспо» участвовали двенадцать, причем организаторы выставки предоставили этим вузам и училищам стенды бесплатно. В экспозиции также приняли участие производители из Германии и Украины.

Звучит авиационный марш в исполнении духового оркестра, на подиум поднимаются представители авиационной администрации России, ветераны отрасли. Среди них



заместитель министра транспорта Борис Король, руководители Росавиации Евгений Бачурин, Ространснадзора Геннадий Куроченков, заместитель руководителя Росаэронавигации Александр Шрамченко, президент клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт» Иван Васин и другие. Краткие слова приветствия в адрес участников и гостей «РосАвиаЭкспо», и красная ленточка разрезана. Выставка открыта.



По итогам прошлого года гражданская авиация России показывает весьма высокие темпы роста, пожалуй, лучшие в мире. Президент Транспортной Клиринговой Палаты Сергей Ильичев проиллюстрировал этот тезис цифрами статистики. Так, объем пассажирских перевозок в России в 2007 году составил 44 млн человек, а прирост по сравнению с годом предыдущим находится на уровне 15-18%. Намечились определенные позитивные сдвиги в сфере региональных перевозок и развития малых аэропортов.

Еще до официального открытия экспозиции у стендов и демонстрационных площадок было многолюдно. Это вполне объяснимо, поскольку экспозиция была смонтирована таким образом, чтобы посетители могли пообщаться с первыми лицами структур авиационного бизнеса. Так, Василий Александров, генеральный директор аэропорта Внуково, сделавшего за последние годы огромный рывок в своем развитии, рассказал о ходе и дальнейших перспективах реконструкции этой воздушной гавани. Проблемы региональных аэропортов охотно обсуждал с посетителями генеральный директор аэропорта Сургут Евгений Дьячков. Ректора Московского государственного технического университета гражданской авиации Бориса Елисеева не оставляли без внимания курсанты средних учебных заведений отрасли, мечтающие продолжить свое авиационное образование в этом престижном столичном вузе.

Пожалуй, отдельно стоит остановиться на экспозиции Транспортной Клиринговой Палаты, единственной, представившей материалы по истории отечественной гражданской авиации. Уникальные архивные документы, практически нигде и никогда не демонстрировавшиеся, разыскали специалисты ТКП, сформировали из них целый стенд из славной летописи Аэрофлота!

Кстати, говоря о прошлом нашей гражданской авиации, нельзя не упомянуть и о Дне ветеранов, который по традиции состоялся в рамках «РосАвиаЭкспо». Встретились те, кто много лет назад открывал сверхдальние воздушные трассы, кто воевал и создавал трудовую славу крылатой отрасли. Им было о чем вспомнить, что рассказать молодежи. Так же по традиции в дни работы «РосАвиаЭкспо» прошел ряд конференций. За столом переговоров собирались руководители крупнейших авиастроительных компаний, авиаперевозчиков. Прошли ежегодная конференция комитета авиаГСМ Ассоциации «Аэропорт» и деловая встреча специалистов «Росаэронавигации».

Да, богат и многогранен мир авиации. В этом наверняка убедились те, кому удалось побывать на «РосАвиаЭкспо» — выставке, которая неизменно притягивает к себе всех неравнодушных к небу людей.]





ДОМОДЕДОВО

Сравнивается ли Домодедово с лондонским Хитроу?

Не только возможно,
но и вполне реально

Владимир ШИТОВ

Под самый «занавес» прошлого года в Московском международном аэропорту Домодедово закончилась реконструкция первой взлетно-посадочной полосы. Соответствующее распоряжение о вводе ее в эксплуатацию подписала руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Евгения Бачурин.

Событие это во многих отношениях для аэропорта, да и для России в целом, знаменательное и, вкратце, имеющее свою пред историю. Начало ей было положено еще в 2000 году, когда в эксплуатацию был сдан новый терминал в Домодедове. Группа ИСТ ЛАЙН вложила в него очень большие деньги, но то было лишь полдела на пути к нынешнему успеху этого столичного аэропорта.

Новый терминал, конечно же, был необходим как воздух, но к тому времени к критической черте подошло состояние аэродромной зоны. На ВПП-1 сорок лет не проводилось капитального ремонта. Влага, резкие перепады температуры, огромные нагрузки от взлетающих и садящихся самолетов — все это негативно сказалось на качестве покрытия полосы. Объемы перевозок в Домодедове год от года росли и

закрытие на капитальный ремонт ВПП-1 грозило ограничением пропускной способности аэропорта. Как выйти из положения? Так родилась идея превратить магистральную рулежную дорожку в третью взлетно-посадочную полосу. Расширить, удлинить, оборудовать современной светотехникой. Причем эксплуатировать ее только для самолетов до 100 тонн взлетного веса, то есть легкой Ту-154, что сразу разгрузило



бы ВПП-2 для тяжелых самолетов. Специалисты ГПИ и НИИ «Аэропроект» на основании четких расчетов доказали, что даже близкое расположение ВПП-1 и магистральной рулежной дорожки друг к другу, позволяет добиться целей проекта.

Рулежную дорожку спроектировали по всем требованиям, применимым к взлетно-посадочной полосе. Реконструкция началась. Такое техническое решение, впервые использованное в России, (стандартная технология предусматривает полное закрытие взлетно-посадочных полос на время реконструкции), позволило обеспечить необходимую регулярность полетов во время реконструкции первой летной зоны, к которой приступили в 2003 году. Общая стоимость проекта составила около 12 миллиардов рублей.

В мае 2006 года временная ВПП-3 вступила в строй. Жизнь показала, что решение о превращении магистральной рулежной дорожки в третью ВПП было абсолютно правильным и экономически оправданным.

Когда третья ВПП была достроена, первую закрыли, началась ее реконструкция. Специалисты «Аэропроект» прежде всего столкнулись с проблемой старых покрытий. Их нужно было либо разобрать и выво-

зить, либо искать технологию, которая обеспечила бы прочность покрытия еще лет на двадцать-тридцать. Такая технология была разработана. На существовавшее покрытие уложили слой щебня, что предотвращает появление так называемых отраженных трещин, а сверху щебень залили слоем цементобетона.

Ремонт ВПП-1 повысил пропускную способность аэропорта Домодево. Теперь она доведена до 60 взлетно-посадочных операций в час. Это самый высокий показатель среди аэропортов Московского авиационного узла. Уникальная система скоростных рулежных дорожек позволяет самолету после приземления покидать ВПП-1 на скорости более 90 километров в час даже на мокрой поверхности покрытия.

На сегодня ВПП-1 уже имеет I категорию ИКАО, III категорию получит в текущем году. Кстати, III категория ИКАО была присвоена ВПП-2 еще в 2005 году, так что Домодедово может принимать самые современные воздушные суда практически в любую погоду, в том числе и новый Airbus A380. Теперь это аэродром настоящего мирового уровня, поэтому сюда охотно летают зарубежные компании. Он единственный в Московском авиа-



НИИ УАЭРОПРОЕКТА И НИИ ГАИИ «АЭРОПРОЕКТ»

ционным узле располагает двумя современными полосами, расположенными параллельно на расстоянии двух километров друг от друга. Аналогичную конфигурацию имеют аэропорты Мюнхена, Осло и Афин. Планируется реализация проекта по организации одновременного независимого использования обеих ВПП. В перспективе это позволит повысить пропускную способность аэропорта до 90 взлетно-посадочных операций в час, что будет соответствовать пропускной способности таких гигантских воздушных гаваней, как лондонский аэропорт Хитроу.

И еще об одной важной работе, проделанной в Домодедове за последнее время, стоит упомянуть. Это ремонт топливозаправочного комплекса. За последнее время был заменен трубопровод, часть оборудования, произведены ремонт и покраска резервуаров парка. ТЭК Домодедово соответствует международному уровню, есть прекрасная лаборатория проверки качества ГСМ, оснащенная самым современным оборудованием. Все это делает аэропорт Домодедово одним из лучших в Европе.

Утверждение отнюдь не голословное. Вот факты: по данным операционной деятельности за первый месяц текущего года, Московский международный аэропорт Домодедово продолжает занимать лидирующую позицию в Московском авиационном узле по объему пассажирских перевозок. Общий пассажиропоток аэропорта за январь 2008 года составил 1371209 пассажиров, что на 21,5% больше по сравнению с аналогичным периодом 2007 года.

Аэропорт Домодедово стал недавно еще и обладателем ежегодной туристической премии «Звезда Travel.ru» за 2007 год в номинации «Лучший российский аэропорт». Поясним: премия «Звезда Travel.ru» вручается по итогам онлайн-голосования туристов – посетителей соответствующего сайта Интернета. Всего в голосовании, проходившем во втором полугодии 2007 года, приняли участие около семи тысяч пользователей Интернета.

Наконец, АСІ EUROPE (Международный Совет Аэропортов – Европейское отделение) подвел итоги деятельности европейских аэропортов за декабрь 2007 года. По дан-

ных отчета, составленного Советом по результатам деятельности 106 аэропортов Европы, Московский международный аэропорт Домодедово входит в тройку лидеров аэропортов Европы Группы 2, пассажиропоток которых варьируется от 10 до 25 миллионов пассажиров в год. Домодедово занимает вторую строчку рейтинга наиболее динамично развивающихся аэропортов Группы 2 с показателем роста в 21,3% за декабрь прошлого года по сравнению с аналогичным показателем 2006 года. Первым же в рейтинге стоит берлинский аэропорт Tegel International Airport с 23% роста за декабрь прошлого года.

Остается добавить о новых рейсах Домодедово. Среди них, к примеру, рейс по маршруту Москва (Домодедово) – Нижний Новгород – Москва (Домодедово), который уже выполняется с частотой 5 раз в неделю на самолетах Як-40 авиакомпания «Центр – Авиа».

Не отстает и «ЮТэйр». Эта авиакомпания пополнила маршрутную сеть Домодедова ежедневными полетами в Магнитогорск на самолетах Ту-134.]



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



Федор ТИМОФЕЕВ

Именно этой, достаточно внушительной суммой определяется коммерческий результат закончившегося в конце прошлого месяца авиасалона Singapore Airshow, проходившего в Сингапуре. Да, 10 млрд долларов — сумма, конечно же, весьма внушительная, хотя аналитики прогнозировали финансовый итог этого мероприятия раза в полтора выше. Для сравнения можно отметить, что на авиасалоне в Дубае, состоявшемся в конце прошлого года, общая сумма заключенных сделок превысила 100 млрд долларов.



SINGAPORE
AIRSHOW

Singapore Airshow: сделок — на 10 миллиардов!

Впрочем, ожидали большего...



Почти три десятка лет существует этот крупнейший в Азиатском регионе мира авиасалон. В последнем, проходившем с 19 по 24 февраля нынешнего года, приняли участие 800 компаний из 42 стран мира. Для сравнения: на МАКСе-2007 было представлено свыше 780 фирм и компаний из 39 стран мира, что, в принципе вполне сопоставимо, однако сделок было заключено на сумму всего лишь около трех млрд долларов.

Чем объясняется успех Singapore Airshow? Само стратегическое положение на перекрестке морских путей между Европой, Азией и Австралией давно уже сделали Сингапур одним из ведущих торговых центров мира. Он играет среди других стран Юго-Восточной Азии роль своего рода «базарной площади». Везут сюда из Малайзии каучук и олово, из Таиланда — рис. Америка Европа, Япония привозят в Сингапур новинки своей промышленности, которые затем распределяются не только по окрестным странам, но и по всему миру. Потому статус Сингапурского авиасалона в рейтинге аналогичных мировых экспозиций достаточно высок.

Организаторами прошедшего Singapore Airshow в этом году выступили ведомство гражданской авиации Сингапура и Агентство по военным наукам и технологиям, которые создали даже совместное предприятие по организации и проведению





выставки. Естественно, при этом учитывался и почти тридцатилетний опыт предыдущих салонов, которые сделали Сингапур страной наиболее престижных мировых аэрошоу.

Организаторы экспозиции постарались, чтобы нынешний авиасалон стал более удобным



по сравнению с прежними как для участников, так и для гостей. Так, были расширены, причем, весьма значительно, экспозиционные площадки, благодаря строительству нового павильона. Дополнительные 40 тысяч квадратных метров позволили с максимальным удобством разместить экспонентов. Кроме того, на 24 гектарах им была предоставлена статическая стоянка



экспонатов, арена для демонстрационных показов, около двухсот шале, парк для военной экспозиции. Для посетителей салона также все было предусмотрено отлично, не говоря уже о мерах безопасности, исключающих практически полностью какие-либо нежелательные эксцессы. Всего за дни работы Singapore Airshow его посетило более 120 тысяч зрителей, в том числе президент страны Селлапан Рам Натан, которого больше всего заинтересовал самый большой в мире пассажирский самолет A380.

Российские производители показали на этот раз новейшие истребители Су-30, вертолеты Казанского авиавозада Ми-17 самых различных модификаций, различные радары и антирадары, другую технику авиационного назначения. Всего же на Singapore Airshow были представлены более трех десятков российских фирм и компаний. Это «Рособоронэкспорт», РСК «МиГ», ММПЗ «Салют», ОКБ Су-30 и т.д.



На авиасалоне были показаны самолеты 59 ведущих компаний мира, но как уже подчеркивалось, общий портфель заказов оказался в десять раз ниже, чем на салоне Dubai Airshow 2007.

Впрочем, означает ли это снижение интереса к азиатскому аэрошоу потенциальных покупателей? Вряд ли об этом можно говорить серьезно. Дело, скорее всего, в общемировом кредитном кризисе, да еще в далеко идущих планах ряда авиакомпаний Азиатского региона по консолидации своих усилий. А коль они есть, понятно, что прогнозировать потребное увеличение числа авиационной техники этим перевозчикам пока что проблематично.

Тем не менее в отдельных сегментах авиационного рынка этот регион показывает большую активность. Оказанное касается, прежде всего, авиатехники делового назначения. В Singapore Airshow 2008 свою продукцию в данном классе демонстрировали Dassault Falcon, Bombardier Aerospace, Embraer, Cessna Aircraft, Hawker Beechcraft, Pilggo Aero. Для этих фирм, прекрасно осознающих возрастающую роль деловой авиации в Азиатско-Тихоокеанском регионе, участие в сингапурском авиасалоне принесло значительное пополнение заказов.

К примеру, фирма Hawker Beechcraft получила от азиатской компании BUNETS твердый заказ на два десятка бизнес-самолетов и опцион еще на десять машин. Cessna Aircraft от той же авиакомпании положила в свой портфель заказ еще на 20 машин. К самолетам деловой авиации проявили интерес Индия, Южная Корея, Вьетнам.

В экспозиции Singapore Airshow 2008 преобладали больше макетов, нежели «живых» воздушных судов. Если не считать абсолютного лидера показа — Европейской аэрокосмической и оборонной группы



EADS и входящей в нее крупнейшей авиационной компании Airbus, представившей свою главную новинку — самолет A380, на статической экспозиции доминировала компания Bombardier Aerospace. Она продемонстрировала три модели своих новых бизнес-джетов: Global Express XRS, Challenger 605 и Learjet 60 XR.

Если говорить о больших авиакомпаниях, то, прежде всего, следует отметить индонезийскую Lion Air, которая в рамках сингапурского авиасалона приобрела 56 самолетов Boeing 737-900ER. Сумма сделки превысила 4,4 млрд долларов. Также и авиакомпания Garuda Indonesia пересмотрела условия своей прежней сделки с этой самолетостроительной фирмой, изменив условия контракта на закупку десяти Boeing 777-300ER вместо шести Boeing 777-200.

Singapore Airshow открыл список авиасалонов мира 2008 года. Несмотря на несбывшиеся надежды его организаторов на более солидный коммерческий эффект, экспозиция продемонстрировала все более возрастающий интерес к новейшей авиационной технике со стороны авиаперевозчиков стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Впрочем, как и аналогичное отношение к ним со стороны крупнейших авиационных фирм. Значит, паритет соблюден...]



ВЛАСТЬ И БИЗНЕС: ДИАЛОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Владимир ШИГОВ

Поговорим о факторах, сдерживающих развитие отечественной деловой авиации, прежде всего в регионах России, о наметившихся изменениях в области законодательства, регулирующего эту сферу авиационного бизнеса.

В начале прошлого года был задан правильный вектор взаимоотношений Национальной ассоциации деловой авиации (НАДА) с госструктурами, прежде всего с авиационными властями России. В результате НАДА успешно занималась их переводом в конкретные практические действия.

Деловая авиация в России сегодня развивается весьма активно, и это положительный симптом, который, однако, ставит и много вопросов. До недавних пор все эти вопросы решались участниками данной сферы отечественного авиационного бизнеса в индивидуальном порядке, но наконец настал, кажется, момент, когда усилия стали консолидироваться и переходить в практическую плоскость. Все правильно. В одиночку не преодолеть разрыва, сложившегося в результате несовершенства законодательства, неразвитости инфраструктуры этой сферы бизнеса и действительного положения дел на рынке деловых авиаперевозок. Всем этим весь прошлый год активно занималась Национальная ассоциация деловой авиации России. Что удалось сделать?

В начале 2007 года состоялась 1-ая Международная конференция «Деловая авиация России». По уровню профессионализма обсуждавшихся вопросов, на мой взгляд, она наметила пути эффективной координации усилий представителей делового мира. Без преувеличения можно говорить, что результаты конференции в значительной мере способствовали, в частности, принятию в июле 2007 года Постановления Правительства Российской Федерации о снижении на 50% таможенных тарифов на ввоз в нашу страну отдельного класса воздушных судов деловой авиации иностранного производства.

Свобода, скорость, личная безопасность. Вот главные факторы развития деловой авиации, ее популярности в деловых кругах мира. Так, в США насчитывается более девяти тысяч эксплуатантов воздушных судов (ВС) деловой авиации. Причем парк самолетов и вертолетов GENERAL AVIATION (GA, включая бизнес-авиацию) в США превышает более двухсот пятнадцати тысяч единиц, что составляет почти две трети от мирового парка ВС GA. При этом порядка 70% от общего числа часов полета ВС GA в США составляет полет в интересах ведения бизнеса (деловые авиаперевозки). В России деловыми авиаперевозками официально занимается всего полтора десятка отечественных авиакомпаний, располагающих полусотней воздушных судов, 12 из которых – зарубежного производства, остальные – «переделки».





Сдвинулась, кажется, с мертвой точки и основная проблема отечественных эксплуатантов воздушных судов административного класса: уведомительные разрешения на полеты по международным и фидерным воздушным линиям. В самое ближайшее время органы государственной власти планируют рассмотреть и принять уже подготовленные изменения о времени подачи заявки и ее удовлетворения.

Внесенные в действующие федеральные авиационные правила (ФАП) коррективы затронули статус специализированных площадок для приема/обслуживания воздушных судов, что особенно актуально для эксплуатантов вертолетной техники. Участники I-ой Международной конференции поддержали инициативу о необходимости разработки порядка лицензирования таких площадок.

Это лишь часть проблем отечественной деловой авиации, внимание

ассоциации к которым свидетельствует, что эта организация отнюдь не собирается лоббировать интересы западных эксплуатантов деловой авиации, призывать к тому, чтобы открыть для них российское небо.

— Чужое — не наша позиция, — считает президент НАДА **Владимир ЛЕБЕДЕВ**. — Все должно быть управляемо, каждый шаг осознан. Если это касается, к примеру, таможенных послаблений, то они должны вводиться только лишь на определенных условиях и на определенный период. До тех пор, пока отечественная промышленность не станет на ноги, не сможет производить необходимую для деловых перевозок авиационную технику. То есть должны выпускаться воздушные суда делового класса, летно-технические характеристики которых будут более «приспособлены» для специфики работы в условиях России, особенно в регионах. Учитывая опыт ведущих мировых производителей, выпускать весь полноразмерный ряд воздушных судов делового класса нашей промышленностью нецелесообразно, прежде всего, экономически. Однако мы против того, чтобы ввозить в Россию самолеты и вертолеты, которые десятилетиями простояли законсервированными где-то на аэродромах, в ангарх, с сомнительными техническими документами. Поставляемая в Россию авиатехника должна быть только новая либо с небольшим сроком службы.

В 2007 году НАДА привлекали в качестве консультанта по программе московского правительства о развитии региональных аэропортов — Иваново, Калуги, Костромы и т.д. По пути реализации программы развития так называемой «малой» авиации уже идут или собираются идти Тверская, Воронежская и Самарская области, республика Саха (Якутия) и Татарстан. Нельзя России упускать и возможности своего транзитного потенциала, иначе его «приберут к рукам» зарубежные авиаперевозчики. Грех, конечно, не воспользоваться выгодным географическим положением России, если на этом можно заработать неплохие деньги, но и замыкаться на том нельзя.

Давайте еще раз вернемся к вопросу о снижении таможенных пошлин на импортную авиационную технику. В какой мере это сможет решить проблемы деловой авиации? По мнению многих аналитиков, за положительным эффектом этой акции, то есть возможностью для большинства российских авиаперевозчиков приобретать взамен отработавших свой век отечественных, более новые воздушные суда зарубежного производства (за что радуется Национальная ассоциация деловой авиации России), одновременно скрывается и угроза проявления отрицательных эффектов. Снижение ввозных таможенных пошлин на авиационную технику делового класса может привести к хаосу в нашем небе. Инфраструктуры — ни наземная, ни воздушная — не готовы к массовому обслуживанию большого количества ВС деловой авиации, которые могут поступить на российский авиационный рынок. Не готова и нормативно-правовая база их эксплуатации. Конечно, Воздушный кодекс в какой-то мере обновлен, но поскольку обновление это произошло методом «латания дыр», нет в нем и системности, а есть всего лишь набор случайных правил. Готовить нормативные документы, те же самые Федеральные авиационные правила, основываясь на Воздушном кодексе, сегодня крайне сложно. Да и заниматься этим должны не случайные люди, а профессионалы всех сфер авиационной деятельности. Пока что чиновники занимаются этим по





«остаточному привилегии», когда находит время от десятков других поручений и заданий. Вот почему без авиационной общественности, без поддержки частного бизнеса, готового ради формирования цивилизованного правового поля, которое позволит ему нормально развиваться, вести свой бизнес, деловая авиация существовать не может. Частный бизнес в данном случае выступает и заказчиком, и профессиональным экспертом. Он, наверное, вправе спрашивать, что конкретно сделано за его деньги, цивилизованно сделано или нет. Без консолидации усилий или, напротив, заинтересованных в создании нормального правового поля, так и будем до бесконечности латать дыры, как ковчеگوی ходить по кругу, пока очередная комиссия ИКАО не определит степень нормативно-правовой безграмотности российской гражданской авиации.

Можно, наверное, и вовсе на время отменить таможенные пошлины. До тех пор, пока отечественная авиационная промышленность не выйдет из штопора. Но при том необходимо серьезно заниматься сертификацией как воздушных судов, так и эксплуатантов. Жесткая позиция авиационных властей в этом случае будет оправдана: вы, уважаемые господа, приобрели по льготной цене новое воздушное судно, теперь докажите, что сможете на нем безопасно летать. Главной стороной таможенного вопроса, видимо, должна быть не столько экономика, сколько безопасность полетов, которую нельзя ослабить ни на йоту.

И снова вопрос Владимиру Лебедеву о действительном (неофициальном) числе собственников самолетов и вертолетов бизнес-авиации в нашей стране. Оно, по оценкам экспертов, приближается к трем-четырем сотням. Можно ли этим цифрам верить? Президент НАДА считает — вполне. За прошлый год тенденция спроса на самолеты делового класса не только сохранилась, но и увели-

чилась. Иностранные производители авиационной техники точных цифр своих заказов, поступающих от россиян, не скрывают. Для них это бесплатная реклама. Так, наши соотечественники, по данным независимых экспертов, в 2007 году приобрели у западных производителей около 120 новых воздушных судов. Не скрывают по аналогичным соображениям своих доходов от российских владельцев бизнес-джетов и западные страховые компании. Тем более что российский страховой рынок уже в полной мере демонстрирует профессионализм и активно начинает конкурировать с ними, что, в принципе, совсем неплохо.

Компания Bombardier на 2008 год получила от россиян уже две сотни заказов на воздушные суда делового класса. Темпы роста числа авиатехники, принадлежащей российскому бизнесу, в позапрошлом году увеличились на 30%, в 2007 — на 50%. И при всем этом — несовершенство нашей нормативной базы, неразвитость наземной инфраструктуры российских аэропортов! Доля же в этом секторе авиарынка российских операторов, наоборот, снижается. Свои самолеты наши соотечественники продолжают регистрировать на Каймановых островах, в Швейцарии, Ирландии. Там же платятся налоги и заработная плата авиационному персоналу.

Что делает Национальная ассоциация деловой авиации для исправления сложившейся ситуации? По мнению Владимира Лебедева, путь один: не конфронтация, а объединение усилий российских операторов и иных участников рынка деловой авиации. Ситуацию, сложившуюся в нашей стране в данной сфере, он называет «рыночно-перекосной». В российском небе работают зарубежные операторы, и задача ассоциации — не допустить вырождения отечественной деловой авиации и содействовать завоева-

нию большей части рынка. Многие ее операторы еще несколько лет назад «зубами» держались за свою клиентскую базу, дескать, своему конкуренту клиента ни за что не отдадим, лучше иностранцам... Сегодня такой подход «оборачивается боком», и возобладали позиция иная: если российский оператор с количеством заказчиков не справляется, он передает их российскому же коллеге. Подобные партнерские отношения активно формируются в среде российских операторов, брокеров — членов НАДА.

Второе с западными компаниями российские операторы сотрудничают теперь не через утovsky, в бизнесе на это плюют. Отношения строятся на паритетных и взаимовыгодных началах. Тому пример — вступление в ассоциацию ряда зарубежных операторов. И в будущем НАДА готова помогать им в той мере, в какой они готовы кооперироваться с российскими операторами.

Вот пример: зарубежный перевозчик доставил бизнесмена в Москву, но тому надо лететь дальше, в какой-нибудь маленький городок, где «Цесна» или «Челленджер» по техническим параметрам аэродрома, наличию необходимых служб и т.п. совершить посадку не могут. Пассажир пересаживается на борт российского партнера-авиаперевозчика. Это не переманивание клиента у западного оператора, а расширение спектра услуг, которые тот может предоставить своему заказчику на территории России. Поэтому сегодня для НАДА тема сотрудничества не только очень актуальна, но и многогранна.

Российские операторы деловой авиации очень рассчитывают на воздушные суда делового класса отечественного производства. Это могут быть и «Суперджет», Ту-334, но при одном условии: уже на стадии проектирования и изготовления на станках авиазаводов авиатехника должна



быть оборудована под деловые перевозки. Маленькие воздушные суда обладают большими возможностями не только в плане развития сегмента деловой авиации. Сегодня НАДА всерьез занимается вопросом применения их (естественно, не «Челенджеров» и «Гольфстримов», а воздушных судов отечественной разработки) для выполнения авиационных работ, например, в сельском хозяйстве, хотя, казалось бы, это и не дело ассоциации отечественной деловой авиации. Только странного в том ничего нет. Сектор сельхозавиации в России практически изжит, а ведь было время, когда по несколько тысяч самолетов Ан-2 каждую осень перелетали из Центральных районов России в Среднюю Азию на дефолиацию хлопчатника, когда без «крылатых земледельцев» не обходилась ни одна посевная кампания. Где сейчас все это? Ассоциация стремится консолидировать российских производителей и эксплуатантов «малой» авиации.

Вопрос о кадрах для деловой авиации, прежде всего летных, которых у нас в стране не готовят ни одно учебное заведение. Да и в целом вся гражданская авиация России стоит на грани кадрового голода. Если не принять срочных мер, через два-четыре года придется поменять наше законодательство и разрешить работать в российском небе зарубежным перевозчикам. К слову, только в прошлом году в учебные заведения Германии было принято около двухсот человек с обязательным изучением русского языка. Не говорю, что это подготовка к экспансии в наше небо, но...

Но это и так понятно. Когда нам станет совсем невмоготу, эти люди придут в Россию с очень хорошим цивилизованным предложением, дескать, у вас деньги, у нас товар... Готовить летный состав можно, конечно, и за рубежом, за большие деньги, но кто сможет их заплатить, да и зачем нам уничтожать свои собственные учебные заведения?

Они необходимы для подготовки линейных пилотов, хотя это тоже, вроде бы, не сфера деловой авиации. Но ведь и выпускника летного училища сразу за штурвал «Челенджера» или «Цесны» не посадить. Он должен приобрести летный опыт, поработать линейным пилотом. Специалисты НАДА сравнили российскую и западные программы летной подготовки. Везде есть свои положительные стороны и, ни в коей мере, не теряя ни на грамм наработанных отечественной летно-методической школой, не грех позаимствовать лучшее и у наших западных коллег. Ассоциация готова помочь в этом отраслевым учебным заведениям.

В планах ассоциации на базе одного из ныне действующих международных российских аэропортов, не очень престижных, не очень загруженных, создать школу подготовки пилотов с хорошей современной тренажерной базой. Причем обучение там будут проходить как линейные пилоты, так и пилоты деловой авиации. Обязательно имеющие высшее техническое образование, отслужившие в армии. В качестве стартового для реализации данного проекта идеально подходит аэропорт города Элисты. Предварительные расчеты показывают, что такое обучение, причем с выдачей свидетельства международного образца, будет стоить дешевле, чем платят российские авиакомпании за подготовку пилотов на Западе. Специалистами НАДА рассматриваются несколько вариантов, в том числе и проекты государственно-частного партнерства, над которыми работают консалтинговые компании «Стратегия-Центр», «АвиаПерсонал» и другие.

И последнее: о взаимной инфраструктуре деловой авиации. Российские региональные аэропорты переживают не лучшие времена. Хорошо, если регион берет такой аэропорт под «свое крыло», вкладывает в его развитие какие-то средства. А если

нет? Концессионные варианты, доверительное управление — реальная возможность для частного бизнеса из убыточного аэропорта сделать доходный. Частный инвестор может зарабатывать на этом, естественно, заплатив налоги, чем плохо? Если это дотационный регион, «убитые» полоса и аэровокзал, частный бизнес может поднять все это из руин. Тому примеры есть, скажем, ОАО «Международный аэропорт Улан-Удэ» (Мурино), который на 100% принадлежит австрийской фирме — серьезному западному инвестору. Другой пример — планы по строительству третьей взлетной полосы в интересах деловой авиации в Казани. Есть уже распоряжение Правительства Татарстана о проведении землеустроительных работ, есть инвесторы.

В этом месяце НАДА провела свою очередную, 2-ую Международную конференцию «Деловая авиация России». На ней были затронуты и те проблемы, о которых говорилось выше, и ряд новых, в частности, по региональному развитию деловой авиации России и авиации общего назначения в целом. Есть надежда, что конференция позволит на профессиональном уровне продолжить диалог между властью и основными игроками рынка отечественной деловой авиации. Ключевая цель этого диалога — создать наиболее продуктивные условия для работы в данном сегменте авиационного рынка, которые в максимальной степени будут нацелены на удовлетворение потребностей клиентуры. НАДА поставила перед собой задачу обсудить основные проблемы, связанные с участием российских авиакомпаний на мировом рынке деловых перевозок, прежде всего в стратегически значимых регионах России — на Дальнем Востоке, на Урале, в Сибири. Это теперь главные «точки» интересов и приложения сил Национальной ассоциации деловой авиации. Что получится из намеченного? Поживем — увидим...]



Первый безрамповый



Геннадий АРАУОВ

Первый вице-премьер Дмитрий Медведев 24 января 2008 года вручил генеральному директору Воронежского авиазавода Михаилу Шумилову сертификат на производство дальнемагистрального грузового самолета Ил-96-400Т. Сертификат положил начало серийному производству первого в России безрампового тяжелого грузового воздушного судна.

В январе 2008 г. без фанфар и фейерверков ильиошники скромно встретили свой 75-летний юбилей. Да и какие там фанфары, когда с начала 90-х гг. пламенный мотор отечественной авиации, выпускавшей когда-то сотни самолетов в год, заклинило, он стал чихать, дыметь и совсем заглох. Производство скатилось до полшашины в месяц, как во времена позднего застоя. Конструкторам только и осталось наблюдать, как из диких капиталистических джунглей весело вылетает по две-три, а то и больше, «птички» в день. Настоячивое журавление залетных «шмелей» все яснее стало ощущаться в родном небе, что,

наконец-то, заставило задуматься о способах вывода российской авиации из паралича. Авиапром зашевелился. Туполевы поставили несколько Ту-204 за рубеж, «Сухой» грозит завалить своими SSJ полмира. Не отстал и АК им. Ильюшина, где не прекращались работы по модификациям Ил-114, Ил-76 и Ил-96.

И вот, если не триумф, то явное достижение коллектива ильиошников. Летом этого года Ил-96-400Т авиакомпания «Атлант-Союз» был показан широкой публике на авиасалоне МАКС-2007. Тогда же «Атлант-Союз» подписал с ОАО «Ильиошны Финанс Ко.» акт приема-передачи самолета на летные испытания. Спусти 4

месяца, в декабре, выполняя программу этих испытаний, Ил-96-400Т вылетел из Москвы с коммерческим грузом 58 тонн и совершил благополучную посадку в аэропорту Якутска. Сейчас АР МАК готовит по этому самолету сертификационные документы.

НЕ ОЗАРЕНИЕ, А ЭВОЛЮЦИЯ

Широкофюзеляжный дальнемагистральный Ил-96-400Т нельзя назвать абсолютно новым изобретением, он не озарение авиационной мысли, а скорее результат эволюции. Это модификация базовой модели Ил-96-300, которая



производится с 1988 года на заводе Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). Ил-96-400М — пассажирская версия, а Ил-96-400Т — грузовой. Они выгодно отличаются от предшественника большей вместительностью и дальностью полета. Изменились также габариты фюзеляжа и объем салона. Пассажироместимость Ил-96-400М — 311 человек в двух классах и 386 — в одноклассной компоновке. Дальность полета с максимальным количеством пассажиров 9500 км.

У Ил-96-400Т большая грузовая дверь (ширина 4,85 м, высота 2,875 м) по левому борту для загрузки верхней палубы. Для обслуживания нижней имеются две грузовые двери (ширина 2,69 м, высота 1,73-1,84 м) по правому борту. Возможна погрузка всей номенклатуры международных поддонов и контейнеров с грузом общим весом 92 тонны. Пол оснащен напольной механизацией для перемещения поддонов и контейнеров вдоль грузовой кабины. По требованию заказчика в кабине может быть установлен механический привод для транспортировки грузов. В передней части верхней па-

лубы предусмотрен отсек для отдыха экипажа с буфетом, санузлом и спальными местами. Отсек отделен от грузовой кабины барьерной сеткой и противопожарной шторой.

Ил-96-400Т — первый российский безрамповый грузовой самолет. Наличие рампы в грузовых Ан-12, Ан-26, Ан-124 и Ил-76 было продиктовано требованиями основного заказчика, военно-транспортной авиации: быстрая погрузка-выгрузка и дезинтирование колесно-тушеночной техники. Тяжелая рампа — это лишний вес и расход топлива.

Новый Ил оснащен двигателями ПС-90А1 с увеличенной до 17400 кгс взлетной тягой. В декабре прошлого года ОАО «Авиадвигатель» получило дополнение к Сертификату типа на двигатель ПС-90А1. Во время проведения МАКС-2007 Пермский моторный завод и ОАО «Ильющин Финанс Ко.» заключили контракт на поставку 15 двигателей ПС-90А1 для трех Ил-96-400Т.

ЗАКАЗЫ И ПОСТАВКИ

Авиакомпания «Аэрофлот Кargo» и ОАО «Ильющин Финанс Ко.» 20 июня 2007 г. в при-

сутствии первого вице-преьера Сергея Иванова подписали контракт на поставку шести Ил-96-400Т на условиях финансового лизинга. Сумма сделки составляет более 450 млн долл. Самолеты законтрактованы, произведены первые выплаты согласно договору. Первые три машины будут переданы заказчику в этом году, остальные — в 2010. Наряду с поставками российского лайнера «Аэрофлот Кargo» намерен приобрести и шесть его американских аналогов MD-11F с поставкой трех в 2008 году и еще трех — в 2009 году. Они будут использоваться на регулярных маршрутах, связывающих Европу, США и Юго-Восточную Азию. На просьбу провести сравне-

Летно-технические характеристики Ил-96-400Т

Размах крыла	60,1 м
Длина	64 м
Высота	15,72 м
Площадь крыла	391,6 кв. м
Полезная нагрузка	92 тонны
Максимальный взлетный вес	265 тонн
Экипаж	3 чел.
Крейсерская скорость	870 км/час
Дальность полета	11300 км (40 ч)
Дальность полета с максимальной полезной нагрузкой с грузом 92 т	5000 км
Двигатели	ПС-90А1
Взлетная тяга	17400 кгс





тельный анализ эксплуатации Ил-96-400Т и MD-11F директор по развитию парка ВС «Аэрофлот Карго» Александр Бойко ответил, что MD-11F — проверенная машина, ее используют многие грузовые авиакомпании мира, и они довольны. Каков будет результат эксплуатации MD-11F внутри России и за рубежом, и как проявит себя новичок Ил-96-400Т, — все это покажет практика.

Еще пять Ил-96-400Т заказала авиакомпания «Атлант-Союз». Эти самолеты будут эксплуатироваться на маршрутах между Юго-Восточной Азией и Западной Европой через Россию. Таким образом, в ближайшие годы по заказу ИФК ВАСО поставит 11 Ил-96-400Т. В интервью газете «Вечерняя Москва» генеральный директор авиакомпании «Атлант-Союз» Евгений Филатов заявил: «Самолет Ил-96-400Т абсолютно конкурентоспособен, как бы там ни критиковали нашу авиационную промышленность. Это аналог грузового MD-11F, но по ряду показателей он лучше».

Какой самолет лучше: Ил-96-400Т или MD-11F? Однозначно ответить невозможно. Дальность полета MD-11 — 12850 км (с авионавигационным запасом топлива 5% и топливом на стандартное от-

клонение от маршрута 370 км). Рентабельность того или иного типа ВС, как, впрочем, и каждого авиарейса, складывается из совокупности многих факторов. Таких как цена на авиатопливо, расходы на ТО, стоимость запчастей и их доставки к месту ремонта... Это помимо собственно коммерческой составляющей и всего, что связано с планированием сети маршрутов, расписания полетов и работы экипажей на том или ином типе ВС. Оценка в теории затруднительна: нередко при всех учетных факторах открывается тот, что невозможно было спрогнозировать.

Достигнуты договоренности с российскими и зарубежными компаниями о «твердых заказах и опционах» на производство 25 Ил-96-400Т/М. Переговоры ведутся с Китаем, Зимбабве, Ираном и Сирией. Самолет стал объектом бюджетного финансирования. Согласно протоколу межведомственной рабочей группы по решению вопросов развития авиационной отрасли от 28 марта 2007 г. № 1, с 2008 по 2012 г. будет выпускаться по три самолета Ил-96 ежегодно, итого — 15 самолетов Ил-96 всех модификаций. Согласно ФЦП «Развитие гражданской авиации» в будущем планируется поставить 50 самолетов Ил-96-400.

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОГНОЗЫ

Как заявил первый вице-премьер РФ Сергей Иванов 12 февраля 2008 г., «отечественные пассажирские и транспортные самолеты к 2016 году должны полностью доминировать на внутреннем рынке, а к 2015 году — завоевать паритет в ряде рыночных ниш на зарубежных рынках, а затем довести нашу долю мирового рынка гражданской и транспортной авиации до 10%». В эту концепцию хорошо вписывается Ил-96-400Т. И опять напрашивается сравнение с MD-11, официальная программа которого была объявлена в 1986 году, когда фирма уже набрала 92 заказа от 12 авиакомпаний. Через 11 лет было продано 175 грузовых и грузопассажирских самолетов. Конечно, вряд ли стоит ожидать заказов таких масштабов на Ил-96-400Т. Как и прежде, наш бич — штучное производство, отсюда трудности с организацией поставок запчастей и комплектующих, высокая стоимость ТОиР. Судьбу самолета решит рынок, но все-таки следует учитывать, что во всем мире только три фирмы разрабатывают широкофюзеляжные дальнемагистральные самолеты: Boeing, Airbus и АК им. С.В. Ильюшина. Нельзя допустить, чтобы их осталось только две.



Федеральное агентство
воздушного транспорта
РОСАВИАЦИЯ

АВИАФОРУМ-2008

В фокусе первой авиационной конференции газеты «Ведомости», которая состоится в год празднования 85-летия российской гражданской авиации, – проблемы и перспективы развития рынка авиаперевозок, авиастроения, а также инвестиционная привлекательность авиационного бизнеса в России. По мнению экспертов наиболее актуальные в 2008 г. для отрасли вопросы – укрупнение авиакомпаний и создание авиационных альянсов, развитие сектора региональных авиаперевозок, законодательное решение вопросов, связанных собственностью аэропортов. Также на форуме будут обсуждаться такие важные темы, как становление бизнеса российских авиакомпаний-дискаунтеров, взаимоотношения отечественных и западных авиаперевозчиков, привлечение инвестиций в развитие инфраструктуры аэропортов.

В конференции примут участие представители Министерства транспорта РФ, Министерства экономического развития и торговли РФ, Федерального агентства воздушного транспорта, Объединенной авиастроительной корпорации, Международной ассоциации воздушного транспорта – IATA, топ-менеджеры крупнейших российских и зарубежных авиаперевозчиков и авиапроизводителей, инвестиционных структур, ассоциации аналитики.

В ПРОГРАММЕ КОНФЕРЕНЦИИ

- Тенденции и перспективы развития гражданской авиации в России. Государственное регулирование отрасли
- Основные проблемы российской отрасли авиаперевозок
- Составляющие авиационной подвижности населения: конкуренция между перевозчиками, обновление авиапарка, совершенствование маршрутной сети
- Инвестиции в развитие гражданской авиации из федерального бюджета, государственно-частное партнерство
- Концепция развития аэродромной сети РФ
- Тенденции и перспективы развития российской авиапромышленности
- Рынок региональных авиаперевозок в России
- Лизинг авиатехники

К ВЫСТУПЛЕНИЮ ПРИГЛАШЕНЫ

Борис Абрамович, генеральный директор, «Красноярские авиалинии»

Анатолий Балло, вице-президент, Внешэкономбанк

Евгений Бачурин, руководитель, Федеральное агентство воздушного транспорта

Борис Король, заместитель министра, Министерство транспорта Российской Федерации

Валерий Окулов, генеральный директор, «Аэрофлот – российские авиалинии»

Денис Павшинский, генеральный директор, «Регион-Авиа»

Владимир Спиридонов, генеральный директор, «Аэрофюзелэ Групп»

Виктор Субботин, генеральный директор, «Гражданские самолеты Сухого»

Руководитель проекта:

Елизавета Зырянова (e.zyryanova@vedomosti.ru)

Реклама и спонсорство:

Татьяна Позднякова (t.pozdnyakova@vedomosti.ru)

Участие в конференциях:

Наталья Бондарева (n.bondareva@vedomosti.ru)

Контактные телефоны:

(495) 956 2536, (495) 232 3200

Регистрация:

www.events.vedomosti.ru

Стоимость участия: 18500 руб.

Стоимость указана без учета НДС

17 АПРЕЛЯ 2008 ГОДА, МОСКВА, «БАЛЧУТ КЕМПИНСКИ»

www.events.vedomosti.ru



**СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**

работы российских авиаперевозчиков за 2007 г.

Внутренние перевозки		Международные перевозки	
№ п/п	Авиапредприятие	№ п/п	Авиапредприятие
	Пассажироборот (тыс. пасс. км)		Пассажироборот (тыс. пасс. км)
1	Сибирь	1	Аэрофлот – российские авиалинии
2	Аэрофлот – российские авиалинии	2	ТРАНСАЭРО
3	ЮТэйр	3	Сибирь
4	Красноярские авиалинии	4	Россия
5	Россия	5	ВИМ-АВИА
6	Дальавиа	6	АТЛАНТ-СОЮЗ
7	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	7	Красноярские авиалинии
8	ТРАНСАЭРО	8	Татарстан
9	Владивосток Авиа	9	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ
10	Аэрофлот-Норд	10	Уральские Авиалинии
11	Уральские Авиалинии	11	Оренбургские авиалинии
12	ВИМ-АВИА	12	АЭРОФЛОТ-ДОН
13	Якутия	13	ЮТэйр
14	Интеравиа	14	Владивосток Авиа
15	Небесный Экспресс	15	КД авиа
16	Авиакомпания Когалымавиа	16	Воронежское акционерное самолетостроительное общество
17	КАВМИНВОДЫАВИА	17	КАВМИНВОДЫАВИА
18	Алроса	18	ЛИИ имени М.М.Громова
19	ГАЗПРОМАВИА	19	Дальавиа
20	Авиационные линии Кубани	20	АВИАПРАД
21	АЭРОФЛОТ-ДОН	21	Авиалинии Дагестана
22	АВИАПРАД	22	Самара
23	КД авиа	23	АВИАЛИНИИ 400
24	ЯМАЛ	24	Авиационные линии Кубани
25	Оренбургские авиалинии	25	Когалымавиа
26	Авиалинии Дагестана	26	Аэрофлот-Норд
27	Самара	27	ГАЗПРОМАВИА
28	Татарстан	28	Эльбрус-Авиа
29	АТЛАНТ-СОЮЗ	29	ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС
30	Саратовские авиалинии	30	Якутия
31	Ижэвиа	31	Саратовские авиалинии
32	Сибирская авиатранспортная компания	32	Сахалинские авиатрассы
33	Омскаявиа	33	Полет
34	ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС	34	Континентальные авиалинии
35	ГОУ ВПО Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации	35	Авиакомпания ЦЕНТР-АВИА
	116 790,9		37 709,4
Международные и внутренние перевозки			
№ п/п	Авиапредприятие	№ п/п	Авиапредприятие
	Пассажироборот (тыс. пасс. км)		Пассажироборот (тыс. пасс. км)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	19	Якутия
2	Сибирь	20	Интеравиа
3	ТРАНСАЭРО	21	Когалымавиа
4	Россия	22	Небесный Экспресс
5	ВИМ-АВИА	23	АВИАПРАД
6	Красноярские авиалинии	24	Авиационные линии Кубани
7	ЮТэйр	25	ГАЗПРОМАВИА
8	АТЛАНТ-СОЮЗ	26	Алроса
9	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	27	Авиалинии Дагестана
10	Уральские Авиалинии	28	Самара
11	Дальавиа	29	Воронежское акционерное самолетостроительное общество
12	Владивосток Авиа	30	ЯМАЛ
13	Татарстан	31	ЛИИ имени М.М.Громова
14	АЭРОФЛОТ-ДОН	32	Саратовские авиалинии
15	Оренбургские авиалинии	33	ВОЛГА-АВИАЭКСПРЕСС
16	Аэрофлот-Норд	34	АВИАЛИНИИ 400
17	КД авиа	35	Эльбрус-Авиа
18	КАВМИНВОДЫАВИА		***
Примечание: *** не получено от авиакомпании подтверждение на публикацию			
Источник: Транспортная Экспертная Палата			



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

работы российских авиаперевозчиков за 2007 г.

Внутренние перевозки			Международные перевозки		
№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров (чел.)	№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров (чел.)
1	Сибирь	3 599 018	1	Аэрофлот – российские авиалинии	5 356 316
2	Аэрофлот – российские авиалинии	2 809 914	2	ТРАНСАЭРО	2 770 083
3	ЮТэйр	2 572 023	3	Сибирь	2 098 966
4	Россия	1 650 470	4	Россия	1 621 809
5	Аэрофлот–Норд	***	5	АТЛАНТ–СОЮЗ	1 554 588
6	Красноярские авиалинии	930 956	6	ВИМ–АВИА	1 476 274
7	Уральские Авиалинии	725 736	7	Красноярские авиалинии	744 849
8	Небесный Экспресс	678 750	8	Татарстан	695 876
9	Дальavia	561 903	9	АЭРОФЛОТ–ДОН	524 803
10	Авиационные линии Кубани	483 619	10	Уральские Авиалинии	491 467
11	Владивосток Авиа	476 120	11	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	478 065
12	ТРАНСАЭРО	472 075	12	Оренбургские авиалинии	442 896
13	ВИМ–АВИА	465 508	13	ЮТэйр	352 970
14	АЭРОФЛОТ–ДОН	431 965	14	КД авиа	320 687
15	КАВМИНВОДИАВИА	423 353	15	Владивосток Авиа	299 816
16	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	381 672	16	Воронежское акционерное самолестроительное общество	207 371
17	Якутия	381 079	17	КАВМИНВОДИАВИА	181 014
18	Когалымавиа	366 720	18	Дальavia	132 157
19	Татарстан	357 993	19	ЛИИ имени М.М.Громова	131 701
20	ЯМАЛ	351 689	20	Авиационные линии Кубани	105 672
21	КД авиа	339 368	21	Авиалинии Дагестана	97 160
22	ГАЗПРОМАВИА	331 480	22	АВИАГРАД	78 829
23	АВИАГРАД	317 332	23	АВИАЛИНИИ 400	***
24	Оренбургские авиалинии	309 457	24	Самара	74 286
25	Алроса	283 274	25	Аэрофлот–Норд	***
26	Самара	275 846	26	Эльбрус–Авиа	***
27	Интеравиа	249 955	27	ВОЛГА–АВИАЗКСПРЕСС	54 641
28	Авиалинии Дагестана	238 323	28	Сахалинские авиатрассы	50 778
29	Саратовские авиалинии	177 627	29	Саратовские авиалинии	46 710
30	Сибирская авиатранспортная компания	160 138	30	ГАЗПРОМАВИА	46 529
31	Ижавиа	***	31	Авиакомпания Когалымавиа	41 316
32	Полет	146 543	32	Якутия	38 938
33	Сахалинские авиатрассы	139 242	33	Полет	33 022
34	ВОЛГА–АВИАЗКСПРЕСС	123 123	34	Континентальные авиалинии	19 846
35	АТЛАНТ–СОЮЗ	116 842	35	ЦЕНТР–АВИА	18 183

Международные и внутренние перевозки

№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров (чел.)	№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено пассажиров (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	8 166 230	19	КАВМИНВОДИАВИА	604 367
2	Сибирь	5 697 974	20	Авиационные линии Кубани	589 291
3	Россия	3 272 279	21	Якутия	420 017
4	ТРАНСАЭРО	3 242 158	22	Авиакомпания Когалымавиа	408 036
5	ЮТэйр	2 924 993	23	АВИАГРАД	396 161
6	ВИМ–АВИА	1 941 782	24	ГАЗПРОМАВИА	378 009
7	Красноярские авиалинии	1 675 805	25	ЯМАЛ	354 327
8	АТЛАНТ–СОЮЗ	1 671 430	26	Самара	350 132
9	Уральские Авиалинии	1 217 203	27	Авиалинии Дагестана	335 483
10	Аэрофлот–Норд	1 082 035	28	Алроса	285 903
11	Татарстан	1 053 869	29	Интеравиа	255 982
12	АЭРОФЛОТ–ДОН	956 768	30	Саратовские авиалинии	224 337
13	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	859 737	31	Воронежское акционерное самолестроительное общество	207 553
14	Владивосток Авиа	775 936	32	Сахалинские авиатрассы	190 020
15	Оренбургские авиалинии	752 355	33	Полет	179 565
16	Дальavia	694 060	34	ВОЛГА–АВИАЗКСПРЕСС	177 764
17	Небесный Экспресс	678 750	35	ЛИИ имени М.М.Громова	162 141
18	КД авиа	660 055			

Примечание: *** не получено от авиакомпании подтверждение на публикацию
Источник: Транспортная Квартальная Палата



Транспортная Клиринговая Палата: зайдем со служебного входа

Анатолий ТРОШИН, Владимир ШИТОВ

Журнал не раз рассказывал о системе взаиморасчетов, о новых технологиях, которые не только не уступают западным аналогам, но порой и превосходят их. А вот о тех, кто создавал все это, кто сегодня продолжает совершенствовать систему взаиморасчетов, не писали никогда. Постараемся восполнить этот пробел.

Все началось 15 лет назад, когда было принято решение о создании системы взаиморасчетов, а Главное агентство воздушных сообщений МГА СССР взяло на себя в этой работе роль локомотива. Нынешний президент ТКП Сергей Ильичев работал тогда в Главгагентстве, занимался коммерческими вопросами. Первым президентом ТКП стал Виктор Фурсов. Именно ему начальник Главгагентства Юрий Филимонов поручил заниматься созданием системы взаиморасчетов.

Опыт у Фурсова был к тому времени немалый: он работал и в аэропорту Домодедово, и в Московском транспортном управлении, и в Главном управлении авиационных работ и перевозок Министерства гражданской авиации СССР, наконец, в Главгагентстве. Дело у Фурсова пошло хорошо, система развивалась, совершенствовалась. Однако в 1998 году крупный пакет акций ТКП приобрела авиакомпания «Внуковские авиалинии» и, по какому-то своим соображениям, собрание акционеров ЗАО ТКП решило освободить Фурсова. Через некоторое время должность президента ТКП предложили Ильичеву.

— Одним из моих условий, — говорит Ильичев, — было возвращение в ТКП в качестве первого вице-президента Фурсова. Затем на должность вице-президента был приглашен Михаил Доброгогорский, как и Фурсов, выпускник Рижского института инженеров гражданской

авиации. Настоящий профессионал. Следующим членом команды и также вице-президентом стал Юрий Нестеров. До этого он возглавлял в Главгагентстве Центр расписания и тарифов (ЦРТ), хорошо знал эту сферу, а сам Центр в полном составе вошел в ТКП на правах структурного подразделения.

На должность финансового директора была приглашена Татьяна Тращенко, по образованию инженер-кибернетик. Она прекрасно освоила специальность финансиста, долго работала в Тверь-Универсал-Банке. В ТКП отвечает сегодня за управление финансами, за выручку авиакомпаний. Учаток сложный, но справляется с ним Тращенко блестяще, да кроме того, сумела создать эффективную систему контроля за работой агентств.

В команде очень многое зависит от главного бухгалтера. Особо трудно Транспортной Клиринговой Палате пришлось в пору, когда многие документы по бухгалтерскому учету и контролю чуть ли не ежедневно менялись, да еще и противоречили друг другу. В ТКП пришел специалист, который скрупулезно разбирался в бухгалтерской терминологии, смог жестко работать в рамках действующего законодательства, и при любой ситуации позволял руководству Палаты заниматься не текущими бухгалтерскими проблемами, а стратегией развития. Это Галина Емельянова. У нее за плечами два высших образования, блестящий специалист, и потому не случайно по итогам 2007 года ей было присвоено звание лучшего бухгалтера России.



Президент ТКП Сергей Ильичев



Вследствии в ТКП пришел Александр Русс. Он, так же как и Ильичев, являлся выпускником инженерно-экономического факультета Киевского института инженеров гражданской авиации (КИИ ГА), прошел путь от рядового диспетчера до генерального директора «Магаданских авиалиний». Затем работал в «Домодедовских авиалиниях», в ГТК «Россия». Это высокообразованный человек, который великолепно знает работу агентств и авиакомпаний. Теперь он первый вице-президент ТКП.

Вот так собралась достаточно мощная команда специалистов, которые смогли в очень сложный период, когда шла ломка старого экономического механизма, не только сохранить систему взаиморасчетов, но и развить ее до действующего уровня.

— Во многом благодаря этим людям, — добавляет Ильичев, — мы благополучно прошли дефолт 1998 года, несколько банковских кризисов. Во всех этих экстремальных ситуациях система не только выстояла, чем доказала свою жизнеспособность, но и продолжала развиваться, совершенствоваться.

Есть в ТКП и другие замечательные специалисты. К примеру, директор Центра технологий и автоматизации Виктор Могилев. Благодаря ему была разработана концепция информационно-технологической системы ТКП, которая сегодня является основной базой для развития многих IT проектов, в том числе связанных с электронным билетообразованием.

Татьяна Кондрахина работает в финансовом блоке, она заместитель финансового директора. Координирует работу его подразделений, в первую очередь тех, которые взаимодействуют с агентами и авиакомпаниями. На острие этих двух направлений ее задача — развести финансовые потоки, организовать контроль за ними так, чтобы все синхронно работало. И ей это удается.

Контрольно-ревизионный отдел возглавляет Елена Разумова, так же закончившая инженерно-экономический факультет КИИ ГА и работавшая ранее в контрольно-ревизионном Управлении МГА СССР. Отдел ей достался сложнейший. Главная его задача — проверка работы агентов, финансовой дисциплины, документов строгой отчетности — полной, комплексной проверки агентства. Непростые обязанности, связанные с частыми командировками — мужчины с такой работой просто не справляются. А вот женщины не только тянут эту «лямку», но и всегда подходят к своим обязанностям с самых принципиальных позиций.

Важное место в развитии системы взаиморасчетов занимает технологический отдел. Его возглавляет воспитанница ТКП Анна Голенина, которая начинала рядовым инженером. Сегодня это крупный технолог, а технологом, как правило, «выращивают», такого специалиста «купить» на рынке нельзя.

Одна из функций ТКП — координация систем резервирования. Те, которые работают на рынке, через которые продаются перевозки на нейтральных бланках, должны отвечать требованиям системы взаиморасчетов. Для этих целей существует отдел систем резервирования, который возглавляет также воспитанница ТКП Елена Шанова.

— Есть у нас еще один отдел, — с улыбкой замечает Сергей Викторович, — где я бы, к примеру, работать не смог. Это отдел аккредитации агентств. Отдел очень сложный по своим функциям. У агентов часто меняются адреса, пункты продажи, персонал, и каждое изменение, в том числе и фамилии сотрудников, должно быть внесено в систему, потому что она тотально контролирует весь процесс организации продаж. Кроме того, отдел готовит материалы на аккредитацию агентств, а это очень громоздкая и ответственная

работа. Руководит отделом Татьяна Чесалина, тоже воспитанница ТКП, о чем всегда говорю с гордостью.

Есть еще очень сложный отдел — бланков строгой отчетности. Мы не раз на страницах журнала «Гражданская авиация», который давно и с полным на то основанием считаем своим, рассказывали о том, что отчетственная система взаиморасчетов полностью отвечает за выручку авиакомпании. В том ее главное отличие от западных систем в прямом смысле слова. Прислал агент выручку или нет, но мы обязаны отдать авиакомпании деньги в установленный технологией срок. Одним из элементов контроля за деятельностью агентов по своевременному перечислению выручки и доставке отчетов как раз и является этот отдел. Его задача не только заниматься организацией заказов бланков, но и построить работу так, чтобы финансовый и технологический блоки могли контролировать их движение на рынке. Как только бланк попадет с фабрики на склад, а за год их печатается около 15 миллионов, он находится под контролем. Пока бланк не сделал «кругооборот» и не возвратился в ТКП, где его в соответствии с технологией обработки и рассчитали по нему с авиакомпанией, каждая из этих 15 миллионов «бумажек» находится под тотальным контролем в режиме онлайн. Возглавляет этот отдел тоже наша воспитанница Елена Тихомирова.

Не обойтись было бы нам и без хорошего отдела эксплуатации, службы, поддерживающей в надлежащем состоянии здание, обеспечивающей сотрудников всем необходимым, включая организацию питания. В ТКП этим отделом руководит Ирина Галанова, тоже выпускник КИИ ГА.

Есть в ТКП и свой издательский центр (начальник — Альфия Бургандинова), который работает не только для наших нужд, но и для нужд авиакомпаний, агентств, Минтранса. Мы никому не отказываем. В Центре



стоит хорошее полиграфическое оборудование, которое по мере необходимости обновляем. Ведь издания ТКП должны быть выполнены качественно, поскольку выходим на зарубежный рынок и тесно сотрудничаем с западными перевозчиками.

ТКП и система взаиморасчетов ведут активную международную деятельность, и потому нам нельзя было обойтись без отдела внешних связей. Это старейший отдел, который функционирует уже 15 лет. Его возглавляет профессиональный специалист Наталья Киселева. Она в совершенстве владеет английским языком, впрочем, все, кто работает у нее в отделе, — профессиональные переводчики. Издаем своей дайджест, где очень много интересных переводных материалов, кроме того, отдел внешних связей готовит все международные переговоры и материалы для них.

Отдел статистики и экономических исследований много лет возглавлял блестящий профессионал Виталий Соломатин. Он и создал его, разработал саму систему отраслевой статистики, которая позволяет как агентствам, авиакомпаниям, аэропорту, так и Росстату, Росавиации использовать эти материалы для различного рода анализов. Этими материалами сегодня пользуются и Объединенная авиастроительная корпорация, которой приходится заниматься вопросами планирования стратегии развития авиационной промышленности на дальнюю перспективу. Отдел работает интересно, творчески. Недавно Соломатин ушел на пенсию, но воспитал достойную замену себе — Татьяну Назаренко. Так что эстафета в надежных руках. Впрочем, мы по-прежнему часто обращаемся к Соломатину за консультациями, специалист такого класса не может быть невостребованным.

Несколько лет назад в ТКП был создан отдел подготовки персонала по работе с новыми технологиями системы взаиморасчетов. Хотим того

или нет, но с каждым годом работа кассира становится все сложнее. Сегодня его обязанность не просто продать билет. Кассир должен знать, как функционирует система взаиморасчетов, ведь на российском авиатранспортном рынке действуют десятки авиакомпаний, и у каждой свой тариф, свои льготы. Сегодняшний кассир — это оператор, менеджер по продажам, словом, очень разносторонне подготовленный специалист.

Кстати, мы были вынуждены создать специальный отдел, задача которого выработать методику, материалы для обучения кассиров. Учитывая, что их на российском рынке около 16 тысяч, что их нужно не только обучить, но и регулярно переподготавливать, без внедрения новых методик обойтись было уже нельзя. Отдел занимается интерактивным обучением, которое позволяет готовить кассиров по новым технологиям, что называется, не отходя от рабочего места. Это помогло свести к минимуму количество ошибок, которые раньше допускали кассиры в своей работе. Сегодня число претензий на 15 миллионов проданных билетов не превышает тысячи, при этом по вине кассиров их вообще не бывает больше двухсот.

Воглавляет отдел Александр Головкин — тоже наш воспитанник, назначивший с должности рядового инженера. В этом же отделе работает Елена Громова — ученица известного в отрасли специалиста Юрия Ловского, много лет занимавшегося разработкой технологических вопросов продаж перевозок в Главгентстве.

Очень сложный отдел договоров и работы с представителями. Возглавляет его Владимир Колзов, тоже настоящий профессионал. Ежегодно через его отдел проходит сотни договоров с агентствами и авиакомпаниями. 30% из них — иностранные переводчики, а у них своя специфика работы, и самая большая для нас сложность — совмещение разных юридических баз.

Бывает, что договор готовится и

соглашается полгода. Встречаются по многу раз специалисты обеих сторон, обсуждают все нюансы. Это весьма непростая работа. Кроме того, этот отдел готовит стандартные договоры, которые впоследствии рассматриваются Наблюдательным Советом, принимаются и становятся законодательными документами между ТКП и агентством, ТКП и авиакомпанией.

Юрий Павловский — один из руководителей Центра расписания и тарифов. Он много лет проработал в ЦНИИ АСУ, стоял у «колыбели» многих технологий, которые сегодня использует система взаиморасчетов.

Особо хотелось бы сказать о Евгении Дрозде. Поражает его усидчивость, энциклопедичность знаний. Кандидат технических наук, советник президента ТКП, лауреат премии Совета Министров СССР, Дрозд стоял у истоков создания системы взаиморасчетов, является одним из ее разработчиков от ЦНИИ АСУ ГА. Экспозиция ТКП по истории первых пассажирских рейсов на выставке «РосАвиаЭкспо — 2008», посвященной 85-летию ГА, вызвавшая столь большой интерес посетителей, — его заслуга. Он нашел колоссальное количество редчайших материалов, систематизировал их, подготовил к выставке в надлежащем формате.

О многих сотрудниках замечательного коллектива Транспортной Клиринговой Палаты можно было бы еще рассказать. Каждый заслуживает самой высокой оценки, каждый — яркая творческая личность, профессионал, поскольку само существование отечественной системы взаиморасчетов — гарантия того, что российская гражданская авиация может нормально функционировать в рыночной среде. Благодаря этим специалистам российская гражданская авиация ни в коей мере не зависит от западных разработчиков подобных технологий. А это дорогого стоит.]



«РусЛайн» с канадским акцентом

Московская авиакомпания «РусЛайн» первой в России начала полеты на самолете CRJ 100 производства компании Bombardier. Получив в лизинг эту 50-местную машину для региональных линий, «РусЛайн» с 14 февраля приступила к выполнению регулярных пассажирских перевозок. Самолет будет эксплуатироваться при выполнении регулярных рейсов из аэропорта Внуково в Магнитогорск, Курган, Уфу, Элисту, а также в Актобе (Казахстан) и другие аэропорты.

Эта модель далеко не новая, именно она положила начало производству реактивных самолетов для региональных линий. CRJ 100, разработанный компанией Canadair, которая впоследствии вошла

в Bombardier, впервые поднялся в воздух в 1991 году, а годом спустя поступил в коммерческую эксплуатацию.

Парк образованной в 1994 году «РусЛайн», специализирующейся на выполнении чартерных и регулярных полетов из Внуково и Шереметьево во многие города России и СНГ, состоит из реактивных самолетов российского производства. Однако планы по расширению географии полетов заставляют компанию озаботиться расширением парка за счет иномарок. Как нам сообщили в офисе «РусЛайн», единственным самолетом CRJ авиаперевозчик не ограничится – к осени в парке, вероятно, будет 2-3 машины этой модели.

Авиакомпания AirBridgeCargo приняла поставку второго грузового Boeing 747-400ERF

Авиакомпания AirBridgeCargo, входящая в состав ГрК «Волга-Днепр» — крупнейшего грузового перевозчика России, приняла поставку второго воздушного судна Boeing 747-400ERF. Символично, что этот самолет стал юбилейным 1400-м ВС серии «747», вышедшим с завода Boeing.

«Для нас большая честь стать обладателями юбилейного лайнера Boeing 747-400ERF, — заявил Геннадий Пивоваров, старший вице-президент по производству Авиакомпания AirBridgeCargo. — Флот ABC сформирован из лайнеров 747-ой серии, поскольку данная модель зарекомендовала себя в качестве оптимальной для осуществления регулярных грузовых авиаперевозок. Новый самолет заменит покидающий флот авиакомпании Boeing 747-200 и станет следующей вехой на пути реализации стратегического плана развития компании, предполагающего последовательное обновление флота путем замены лайнеров старшего поколения новейшими моделями самолетов Boeing 747».

Новый самолет стал седьмым лайнером Boeing 747, пополнившим парк AirBridgeCargo, состоящий из пяти воздушных судов Boeing 747-200/-300 и одного нового 747-400 ERF, переданного авиакомпании AirBridgeCargo в ноябре 2007 года. Поставка третьего грузового Boeing запланирована на апрель 2008 года.

ГрК «Волга-Днепр» заказала также пять грузовых самолетов последней модификации семейства «747-8» с увеличенной дальностью полета и улучшенной эффективностью, поставка которых намечена на 2010-2013 гг., и разместила опцион на пять дополнительных воздушных судов этого типа.



Новый грузовик Boeing 747-400ERF будет эксплуатироваться на существующих маршрутах AirBridgeCargo на условиях лизинга у компании GE Commercial Aviation Services. В настоящее время авиакомпания выполняет около 20 рейсов в неделю между Азией (Китай, Япония, Гонконг), Европой (Германия, Нидерланды, Люксембург) и Россией с посадкой в крупнейший европейский хаб в Амстердаме и Франкфурте. В 2008 году в планах авиакомпании расширение маршрутной сети с включением в нее пунктов в США (Чикаго, Хьюстон) и Канаде (Монреаль).

В России ABC активно участвует в развитии инфраструктуры современных авиагрузовых перевозок путем создания хабов в Москве и Красноярске (Емельяново). Стратегически выгодное географическое положение России обеспечивает ABC быстрый и максимально прямой доступ к крупнейшим рынкам – Северной Америке, Азии, Европе, Индии и Ближнему Востоку.



Изменения в закон внесены, но проблемы остались

Ирина КОСЮКОВА,

заместитель генерального директора ЗСАО «Лексгарант», вице-президент Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС), кандидат экономических наук

В последнее время в прессе много внимания уделяется вопросам страхования ответственности авиаперевозчика. Следует отметить, что данные публикации не всегда отражают существо проблемы и часто оказываются конъюнктурными и противоречивыми, вводящими читателей в заблуждение. Хотелось бы приостановить этот поток негативной информации, касающейся вопросов страхования и урегулирования претензий по ответственности авиаперевозчика перед пассажирами, и осветить указанные проблемы с точки зрения профессионалов.



Немного информации по истории вопроса. Законодательной нормой, установившей обязанность авиаперевозчика страховать свою ответственность перед 3-ми лицами, пассажирами, грузоладельцами, является Воздушный кодекс Российской Федерации. Согласно требованию Воздушного кодекса минимальная страховая сумма, на которую должен застраховать свою ответственность авиаперевозчик перед пассажиром за его жизнь и здоровье, составляет 100 тыс. рублей. Данная норма была установлена в 1997 году в МРОТ и на протяжении 10 лет не корректировалась в сторону увеличения. После тяжелейших авиационных катастроф 2006 года Президентом и Правительством России было дано поручение разработать и внести изменения в соответствующие статьи Воздушного кодекса, касающиеся повышения лимитов ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу пассажиров.



Изменения, внесенные законом в страховании ответственности авиаперевозчика перед пассажиром, таковы:

1. Вводится обязательный вид страхования при установлении страховых тарифов страховщиком.
2. Устанавливаются минимальные размеры страховых сумм, в пределах которых страховщик обязуется возместить пассажиру воздушного судна причиненный вред, в отношении:
 - жизни пассажира — не менее 2025000 рублей на каждого пассажира;
 - здоровья пассажира — не менее 2.000.000 рублей на каждого пассажира и багажа — не менее 600 рублей за каждый килограмм веса багажа;
 - вещей при пассажире — не менее 11.000 рублей на каждого пассажира.
3. Минимальные страховые суммы устанавливаются только при выполнении внутренних воздушных перевозок. При выполнении международных воздушных перевозок размеры страховых сумм должны соответствовать международным нормам, правилам и договорам Российской Федерации.
4. Страховая выплата распределяется между выгодоприобретателями пропорционально их количеству.
5. Выгодоприобретатели имеют право предъявлять требования о возмещении причиненного вреда как к страхователю, так и непосредственно к страховщику.
6. Страховщик осуществляет страховую выплату в течение 30-ти дней со дня предоставления необходимых документов.
7. Порядок реализации прав и обязанностей сторон определяется Типовыми правилами обязательного страхова-

4 декабря 2007 года был принят Федеральный закон №331-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». Изменения коснулись только статьи 117 («Ответственность авиаперевозчика») и статьи 133 («Страхование ответственности перед пассажиром»). Все остальные нормы, регулирующие страхование ответственности авиаперевозчика перед 3-ми лицами и грузоладельцами, а также страхование летного состава авиакомпаний остались в прежнем виде.



ния гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, которые должны быть утверждены Правительством Российской Федерации.

Несмотря на такие положительные с точки зрения социальной значимости моменты, как увеличение страховых сумм и сокращение сроков выплат, новый закон не решил полностью старые проблемы и одновременно создал для участников авиационного рынка новые.

Основная задача страховщика-профессионала в контексте рассматриваемого закона заключается в выполнении основной функции страхования — компенсационной. Существующая практика судебного и досудебного урегулирования претензий пассажиров к авиаперевозчику показала, что некоторые вопросы, касающиеся учета интересов пассажиров, авиаперевозчиков и страховщиков, не были учтены в новом законе.

Ховидки оценивают принятый закон с точки зрения выполнения его норм — как именно будут ими организованы страховые выплаты.

За годы существования российского рынка авиационного страхования произошло не так много авиакатастроф, чтобы говорить о том, что многие страховщики накопили богатый опыт в урегулировании претензий, связанных с ответственностью авиаперевозчика перед пассажирами. ЗСАО «Лекстар» впервые столкнулось с необходимостью урегулирования убытка, связанного с гибелью большого числа пассажиров, в 1994 году, когда произошла катастрофа самолета А310 под Новокузнецком. В практике авиационного страхования (как в российской, так и в международной) проблема, возникающая с урегулированием претензий пострадавших и родственников погибших пассажиров, является самыми тяжелыми.

Урегулирование исков по гражданской ответственности авиаперевозчика перед пассажирами является довольно длительным процессом и определяется законодательством страны, где происходит судебные заседания. Для того, чтобы участники авиационного рынка представляли себе проблемы, с которыми им придется столкнуться после введения нового закона, хотелось бы отметить следующие основные аспекты урегулирования претензий, связанные со спецификой авиационного страхования, а именно: организационный, методический и судебный.

Создать единую технологию для всех случаев урегулирования претензий по искам гражданской ответственности авиаперевозчика невозможно, т.к. каждое авиационное происшествие имеет свои особенности. Можно говорить только об общих базовых принципах урегулирования и взаимодействия страховщика и авиакомпании (страхователя) в кризисной ситуации.

Организационный аспект

Необходимо наличие определенного (т.е. «кризисного») плана действий как в авиационной, так и в страховой компаниях на случай серьезных авиационных происшествий и катастроф. В действительности такой план имеется только в некоторых крупных российских авиакомпаниях, а в страховых компаниях, не профессионально занимающихся страхованием авиационных рисков, подобный план отсутствует. Основные моменты данного плана действий выглядят примерно следующим образом:

1. Формирование центра (штаба) управления кризисной ситуацией.
2. Организация работы сформированного центра (штаба), включая:
 - Определение круга лиц, имеющих доступ к информации, согласованные выступления и заявления перед родственниками погибших и в СМИ.
 - Привлечение сотрудников авиакомпании, страховой компании, психологов, медицинского персонала, юристов для работы по приему родственников пострадавших (погибших) пассажиров.
 - Выпуск отдельных и совместных пресс-релизов по мере осуществления расследования авиационной катастрофы.
 - Организация работы пресс-служб компаний, отслеживание и мониторинг информации и публикаций в СМИ с целью недопущения искажения обстоятельств происшествия и ситуации, которые имели место в действии.
 - Выделение «горячей линии» для консультаций и работы с родственниками погибших на базе авиакомпании.

Учитывая повышенное внимание российских СМИ к авиакатастрофам, урегулированию исков и особенно к размеру страховых выплат, необходимо своевременное, но дозированное предоставление информации прессе на первоначальных этапах расследования авиакатастрофы для того, чтобы «сбить» ненужный ажиотаж общественности и перевести весь процесс урегулирования претензий в нормальное рабочее русло.

Рост юридической грамотности российских потребителей авиационных услуг приводит к тому, что большинство судебных исков, предъявляемых пострадавшими в связи с авиационными происшествиями, оформляется через адвокатов. Поэтому особое внимание страховщикам и авиакомпаниям следует обратить на оформление страховых документов, чтобы исключить судебные иски в дальнейшем.

Технология урегулирования претензий по ответственности авиаперевозчика перед пассажирами имеет 2-уровневую структуру и выглядит следующим образом.

1-й уровень: авиакомпания совместно со страховщиком разрабатывает и реализует план действия по урегулированию претензий.



ЗСАО «Лексгарант»

101000, г. Москва, М. Златоустинский пер., 6, стр. 3

Тел.: (495) 623-62-64, 621-94-43, 624-48-17

Факс: (495) 621-90-70, 621-23-01

E-Mail: avia@lexsgarant.ru

Лицензия Росстрахнадзора: С № 034877, П № 034877

ЗСАО «Лексгарант» было образовано в марте 1993 года как компания, специализирующаяся на страховании классических рисков, в первую очередь – авиационных. Мы первыми на российском страховом рынке начали обеспечивать страховую защиту в отношении самолетов иностранного производства, взятых в лизинг российскими авиакомпаниями. За прошедшие годы наш страховой портфель значительно расширился, однако его основу по-прежнему составляет авиационное страхование. Сегодня ЗСАО «Лексгарант» является одним из ведущих высокопрофессиональных авиационных страховщиков России.

Нашей страховой компании присвоен Standart & Poor's долгосрочный кредитный рейтинг контрагента и рейтинг финансовой устойчивости «В» и рейтинг «ruA» по национальной шкале, прогноз – «Стабильный».

Безупречный многолетний опыт работы, отличные финансовые показатели, исключительно надежное перестрахование, высокая квалификация сотрудников и деловая репутация способствуют нашему дальнейшему динамичному развитию и гарантируют финансовое благополучие наших клиентов.

ЗСАО «Лексгарант» предоставляет следующие услуги в области страхования авиационных и космических рисков:

- страхование воздушных судов, двигателей, запасных частей;
- страхование ответственности владельцев воздушных судов и авиаперевозчиков перед третьими лицами;
- страхование ответственности авиаперевозчика перед пассажирами;
- страхование ответственности авиаперевозчика перед грузоотправителем или грузополучателем;
- страхование жизни и здоровья летного состава и наземного персонала;
- страхование работников летного состава на случай утраты профессиональной трудоспособности;
- обязательное страхование пассажиров при полетах на внутренних воздушных линиях;
- страхование гражданской ответственности владельцев и операторов аэропортов и аэродромов;
- страхование космических рисков;
- страхование гражданской ответственности производителей авиационной и космической техники.

Помимо комплекса видов аэрокосмического страхования ЗСАО «Лексгарант» предоставляет следующие страховые услуги:

- страхование грузов;
- страхование строительно-монтажных рисков;
- страхование переданного оборудования;
- страхование электронного оборудования;
- страхование ответственности перед третьими лицами при строительно-монтажных работах;
- страхование послепусковых гарантийных обязательств;
- страхование имущества, зданий и сооружений от огня и других опасностей;
- страхование гражданской ответственности

организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц и окружающей природной среде в результате аварии на опасном производственном объекте;

- страхование автотранспортных средств;
- страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- страхование гражданской ответственности перевозчиков;
- страхование ответственности экспедиторов;
- страхование ответственности таможенных перевозчиков;
- страхование ответственности таможенных брокеров.

Вся совокупность предлагаемых подразделениями ЗСАО «Лексгарант» страховых услуг позволяет нашим клиентам успешно решать комплексные задачи обеспечения страховой защиты на всех этапах процесса создания и эксплуатации аэрокосмической техники, строительства и практического использования аэропортов.

Страхование авиационных рисков в ЗСАО «Лексгарант» – это:

Надежная страховая защита при оптимальных тарифах. Надежность нашей страховой защиты обеспечивается ее размещением в самых солидных западных перестраховочных обществах, имеющих высокий авторитет на мировом рынке перестрахования и рейтинг финансовой устойчивости не ниже «BBB», присвоенный международным агентством Standart & Poor's. ЗСАО «Лексгарант» перестраховывает авиационные риски через крупнейшей международной брокерской Ллойда. Мы располагаем автоматической перестраховочной защитой рисков ответственности с лимитами, удовлетворяющими требованиям Европейского парламента и Совета ЕС, а также рисков каско воздушных судов, включая «военные риски каско». Это позволяет нам, в отличие от многих других страховых компаний, самостоятельно определять ставки страховых премий и условия страхования.

Гарантия получения страхового возмещения. Наша компания всегда исполняет свои обязательства перед клиентами – на протяжении многих лет страховые выплаты производились по всем страховым случаям в максимально сжатые сроки.

Сопровождение лизинговых соглашений. Компания обладает большим опытом в страховании лизинговых воздушных судов российского и западного производства. Нашими клиентами являются не только авиакомпании России, но и стран ближнего и дальнего зарубежья.

Международный уровень страховых документов. Страховые полисы и сертификаты нашей компании признаются как в России, так и за рубежом. Весь пакет страховых документов может быть предоставлен на двух (русском, английском) и других языках.

ЗСАО «Лексгарант» прочно и надежно интегрировалось в мировое сообщество авиационных страховщиков, являясь членом международной ассоциации авиационных страховщиков (IUAJ).

ЗСАО «Лексгарант» – соучредитель Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС) и коллективный член Общества независимых расследователей авиационных происшествий (ОРАП).

ЗСАО «Лексгарант» содействует повышению безопасности полетов и авиационной безопасности. Нами обеспечено проведение многих профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.

В ЗСАО «Лексгарант» всегда готовы дать консультацию по любым вопросам страхования.



ДАЕШЬ НОВЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ!

Холдинг «Сибирский Деловой Союз» (СДС) — организация многогранная. Помимо всего прочего (15 угольных, машиностроительные, пищевые, сельскохозяйственные предприятия, медиа и коммунальные активы, эксклиторский холдинг «Новотранс») есть в холдинге «СДС-Аэро». Куда в свою очередь входит «Международный аэропорт Кемерово» (МАК), топливозаправочный комплекс в этом аэропорту, компания «СДС-Транс». Так и просится в этот список еще и авиакомпания. И действительно, мысли о ней возникали у руководства холдинга еще в 2005 году, когда СДС взяла под крыло аэропорт Кемерово. И вот президент СДС Михаил Федяев заговорил о создании нового перевозчика. Основным средством воздушного передвижения выбран экономичный Ил-114-100, его СДС закажет у Ташкентского авиационного производственного объединения им. Чкалова, «СДС-Аэро» заключит договор с лизинговой компанией First Leasing Aviation на поставку первых трех лайнеров в течение двух лет. Еще на пять самолетов будет заключен опцион. Первый Ил-114-100 планируется получить через полтора года. До его прибытия авиакомпания будет уже зарегистрирована, поэтому Ил сразу начнет выполнять регулярные рейсы. По оценке Михаила Федяева, каждый самолет обойдется в 10 млн евро. Кстати, самым проблематичным г-н Федяев назвал не создание авиакомпании «с нуля», а поиск и подготовку авиационных кадров, такая уж их в стране нехватка!

Турбовинтовой Ил-114-100 оснащен канадскими двигателями Pratt&Whitney, шестилопастным американским винтом

Hamilton Sundstrand, авионикой разработки НИИ имени Жуковского и американской фирмы Rockwell Collins. Самолет перевозит от 52 до 64 пассажиров в зависимости от комплектации.

Предполагается доставлять пассажиров на расстоянии до 1,5 тыс. км по России и в недалеком зарубежье — Казахстан, Узбекистан и Западный Китай. А также в соседние аэропорты Новосибирска и Красноярска.

Еще одна региональная авиакомпания, возможно, появится на базе новосибирского аэропорта Тольмичево. «Чтобы создать региональную авиакомпанию с нуля и начать летать, понадобится около \$200 миллионов», — поделился гендиректор Толмачева Алексей Чертенков. Но и помимо затрат можно назвать кучу проблем! Прежде всего — на чем летать будем? По оценке специалистов Ан-24 — не идеальный вариант, а Ан-38 дорогие и вообще их мало, придется обратиться к иномаркам. Предположительно это будут канадские Dash-8-200. Аэропорт Толмичево может дать жизнь новому региональному перевозчику уже в следующем году.

«Для этого вместе должно сойтись очень много факторов, — сообщает г-н Чертенков. — Сегодня одна из проблем — нет стопроцентного проект-менеджера, то есть человека, который бы возглавил этот процесс и вел бы эту тему до конца».

Предполагается, что из Новосибирска будут востребованы рейсы в крупнейшие города Сибирского федерального округа, Таштагол (Кемеровская область), Барнаул и другие города республики Алтай.

ПКСОВ ОПЯТЬ ВЫБИРАЕТ ПЕРЕВОЗЧИКА

Десять лет не появлялись в небе над Псковом пассажирские самолеты. И вот с мая 2007 воздушное сообщение возобновилось. За прошедшее время выполнено 352 рейса, перевезено около пяти тысяч пассажиров.

Только вот с перевозчиками никак дело не уладится. Меньше чем за год сменились три авиакомпании. Возобновила авиаперевозки компания «Выборг» на Ил-114. Ее сменил «Саратовские авиалинии», предложившие Як-40. Потом пришла «ЮТэйр» с Ан-24. Так что было из чего выбирать! А критерии выбора таковы: минимальные субсидии на покрытие убытков перевозчика. Нужно сказать, что на первые рейсы приобретали меньше 10 билетов. Сегодня в одном направлении стабильно востребовано 15-20. Уровень окупаемости — 30 человек — пока редко достижим.

Но вот в Псков явился четвертый перевозчик «Атлант-Союз» и с 15 февраля приступил к активной деятельности на Embraer-120. Турбовинтовой самолет на 30 пассажиров, один из самых экономичных в мире. Для региональных перевозок он самый безопасный. Кстати, у бразильца это первый рейс на региональных авиалиниях России.

Однако соглашение с новым перевозчиком подписано до 1 апреля 2008 г. А потом комитет по организации государственных закупок Псковской области на организацию авиапе-

ревозок объявит тендер. Впрочем, «Атлант-Союз» уверен в себе. «Мы хотим остаться в Псковской области, и так оно и будет», — порадовал на пресс-конференции Алексей Савченко, замгендиректора авиакомпании по регулярным пассажирским перевозкам. Он же напомнил, что слоган псковских перевозок звучит так: «Из Пскова в Москву за 1700 рублей и 90 минут». Как вы догадываетесь, в озвученный тариф не вошли топливный сбор и расходы авиакаса. Реально можно ожидать цены в один копейку примерно в 2100 рублей.

Общий объем финансирования программы «Развитие авиационных услуг в Псковской области на 2007-2009 годы» — 38,2 млн рублей, в том числе внебюджетных средств — 23,2 млн. Правительство Псковской области для компенсации убытков авиакомпании планирует выделить около 10 млн руб.

А еще маршруты в Псков кактусы прилежательными и для авиатаски. 26 января в аэропорту Пскова приземлился первый самолет «с шашечками». Из Москвы прилетели пять пассажиров, обратно отправились семь. Из Питера поступила заявка от частной компании на прием авиатаски псковским аэропортом: самолет на восемь пассажиров, оплата по счетчику 130 рублей за километр. Получается дорогое удовольствие — перелет из Санкт-Петербурга в Псков обойдется примерно в 50 тыс. рублей.



Национальный стандарт для ТЗК разработан

А где была Росавиация?



ФЕДЕРАЛЬНЫМ АГЕНТСТВОМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ РФ УТВЕРЖДЕН НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ «ОБОРУДОВАНИЕ АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЯ, ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ» ГОСТ Р 52906-2008. На создание этого документа, перепечатка которого, как СТРОГО ПРЕДУПРЕДИЛ РЕДАКЦИЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА АВИАГСМ АССОЦИАЦИИ «АЭРОПОРТ ГА» СЕМЕН ВОЛЬФЗОН, НЕ ДОПУСКАЕТСЯ, ПОТРЕБОВАЛОСЬ ПОЛТОРА ГОДА НАПРЯЖЕННОЙ РАБОТЫ ВЫСОКОКЛАССНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ. О ТОМ, КАК ГОТОВИЛСЯ СТАНДАРТ, И О ЕГО ЗНАЧЕНИИ НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ БЕСЕДУЕТ С С. ВОЛЬФЗОНОМ.

— Итак, Семен Яковлевич, завершен первый, очень важный этап по формированию единого Национального стандарта в области оборудования по авиатопливообеспечению. Как проходила работа над этим документом?

— Очень напряженно. Мы, конечно, представляли, с какими трудностями столкнемся и ничуть не обольщались. Однако действительность превзошла все ожидания. Но все по порядку.

Инициативную группу возглавили директор НПФ «Агрегат», кандидат технических наук Олег Осипов и замдиректора ИЦ НИИЦ «Агрегат-тест», кандидат технических наук Анатолий Талаев. А всего в подготовке документа

были задействованы около 20 специалистов. Руководители предприятий, производящих оборудование, — Грабовский завод спецтехники (г. Пенза), завод «Азовобъемаш» (Украина), представители ТЗК «Внуково», «Шереметьево», «Домодедово» и ряд других — отнеслись к поставленной задаче очень ответственно. В обсуждении проекта Национального стандарта приняли активное участие все члены Комитета авиаГСМ.

В ходе работы нам потребовалась поддержка Федерального агентства по метрологии и стандартизации (Госстандарта). Госстандарт принял решение создать на общественной основе и под своей эгидой Технический комитет. Образованную в феврале



2007 года организацию возглавил член Комитета авиаГСМ, главный инженер ЗАО «ТЗК Внуково» Александр Иванов. Важно, что Комитету



авиаГСМ поручено ведение документации Технического комитета.

Наверное, я не погрешу против истины, сказав, что в Комитете авиаГСМ собрана элита отрасли. Судите сами, из 18 членов Комитета половина кандидаты наук, причем самых разных — технических, химических, экономических и юридических.

— Как нетрудно догадаться, разработка стандартов требует немалых финансовых затрат...

— Это действительно так. Мы многократно корректировали текст стандарта. Затем подготовленный документ передавался на экспертизы в соответствующие органы. А каждая экспертиза стоит больших денег. Хотелось бы выразить благодарность Генеральному директору ТД ТОАП Евгению Островскому, который в значительной степени профинансировал работу над стандартом.

Замечу, что мы постоянно получаем разностороннюю помощь со стороны ТД ТОАП. Комитет авиаГСМ ежегодно выпускает информационные сборники. Практически все затраты, связанные с их выпуском, берет на себя Торговый дом. Следует отметить, что уровень опубликованных в сборниках научных статей весьма высок. Руководство МГТУ ГА предложило разместить несколько наших статей в университетском сборнике, аккредитованном в ВАКе, чтобы учитывать их при защите диссертаций. За последние годы три члена Комитета авиаГСМ защитили диссертации: Е. Островский, О. Осипов, А. Маныо.

Много средств в разработку стандарта вложил директор НПФ «Агрегат» Олег Осипов. Безвозмездно помогли и некоторые институты. Руководитель 25 НИИ Минобороны в ответ на мою просьбу оказать нам содействие отреагировал так: «Я тоже патриот России, мы окажем помощь безвозмездно». И слово свое сдержал. Более того, поручил сотрудникам института принять участие в нашей работе.

Национальный стандарт сейчас печатается в типографии Госстандарта и будет вводиться с 1 июля 2008 года. Мы считаем, что этот документ необходимо иметь на каждом участке заводов-производителей и ТЗК.

Задача стандарта вовсе не в том, чтобы не оставить камня на камне от созданного ранее. Да, многие ТЗК и службы ГСМ аэропортов работают на устаревшем оборудовании, не отвечающем требованиям сегодняшнего дня. Необходимо подчеркнуть, что наш Национальный стандарт в области оборудования авиатопливообеспечения практически соответствует международным нормам IATA, но учитывает климатическую специфику России. При модернизации старых объектов ТЗК или строительстве новых необходимо руководствоваться этим стандартом. Пока же документ носит рекомендательный характер. Сейчас мы готовим письмо на имя министра транспорта России для подготовки указания на применение Национального стандарта.

— Однако полтора года назад вы, Семен Яковлевич, помнится, говорили о планах по разработке двух национальных стандартов — по оборудованию и технологии, их собирались утвердить еще до конца 2007 года.

— Действительно, мы ставили перед собой такую задачу, надеясь, что удастся уложиться в намеченные сроки. Но потом поняли, что погорячились и взвалили на себя непосильную ношу. Прежде всего, в финансовом отношении. Ведь это очень дорогое удовольствие.

— Почему вы начали с разработки именно этого стандарта — по оборудованию?

— Потому что в нем крайне заинтересованы заводы, изготавливающие соответствующую продукцию. А теперь надо приступать к основному стандарту — по технологии. В области

авиатопливообеспечения должно быть несколько Национальных стандартов. Пока мы взялись за разработку наиболее важных, все остальные как по объему работ, так и затратам, требуют значительно меньших усилий. Но теперь опять-таки возникает вопрос: кто будет платить? Мы считаем, что разработку нормативных документов должны проводить соответствующие институты с выделением бюджетных средств. Недавно к нам обратилось руководство ГосНИИ ГА с просьбой оказать содействие в разработке Федеральных авиационных правил в области авиатопливообеспечения. Мы готовы оказать посильную помощь, используя опыт, знания членов Комитета авиаГСМ.

— С какими трудностями столкнулся Комитет авиаГСМ при подготовке стандарта по оборудованию, помимо финансового обеспечения?

— Сложности заключались, прежде всего, в разногласиях в подходе к поставленной цели. Разумеется, не все российские заводы и ТЗК в настоящее время готовы подняться до уровня зарубежных. Что греха таить, некоторые руководители предприятий хотели бы заложить в стандарт требования пониже, поскольку не имеют возможности достичь международного уровня. Мы много спорили по этому поводу, не раз досконально обсуждали фактически каждый пункт. Копий, признаюсь, было сломано немало. Но в результате удалось убедить наших оппонентов, что альтернативы просто не существует. Значит, остается подтягивать до международных требований.

В качестве положительного примера могу привести НПО «Авиатехнология». АТЗ этого завода — просто загляденье, но вся беда в том, что на нем все компоненты зарубежного производства. Своего качественного оборудования для

АТЗ у нас, к сожалению, нет. Наши потребители (ТЭК, службы аэропортов) в большинстве своем отказались от «МАЗов», «КРАЗов» — сейчас им подавай только «Вольво», «Сканию», «Мерседесы». Чему ж тут удивляться, все нынче хотят работать на красивых, совершенных по качеству и дизайну топливозаправщиках.

— Как решается вопрос с подготовкой профессиональных кадров?

— Проблема эта необычайно остра. Конечно, оборудование оборудованием, стандарты стандартами, но главный вопрос — кто на этом оборудовании будет работать? Поэтому мы серьезное внимание уделяем подготовке кадров, работе высшей и средней специальных школ. Вот уже 10 лет при МГТУ ГА при активной поддержке Комитета авиаГСМ работают курсы повышения квалификации руководящих кадров ТЭК и служб авиатопливообеспечения аэропортов. За эти годы переподготовку прошли сотни представителей ТЭК и аэропортов. В августе 2007 года в МГТУ ГА впервые в России открыта кафедра «Эксплуатация и обслуживание

объектов и систем авиатопливообеспечения аэропортов и воздушных судов». В декабре состоялся первый выпуск инженеров этого направления, 18 выпускников пришли в ТЭК Москвы. Сначала группа формировалась из студентов Егорьевского колледжа, их зачислили сразу на 3-й курс. А сейчас идет набор обычных абитуриентов. Комитет авиаГСМ оказывает постоянную помощь университету в оснащении лаборатории и классов.

Кстати говоря, мы просим иностранцев передавать университету то оборудование, которое они представляют на выставках. И нам идет на встречу. Так, немецкая фирма Mess und Fordertechnik (M+F) организовала класс, поставила оборудование из Германии. Глава фирмы Рупрехт фон Гвинер работает с нами уже десять лет и исключительно много сделал для университета.

— Недавно в Москве прошла юбилейная выставка «Рос-АвиаЭкспо-2008», посвященная 85-летию гражданской авиации России...

— Выставка, на мой взгляд, прошла хорошо. Два дня были посвя-

щены непосредственно ТЭК, работе предприятий, имеющих отношение к топливообеспечению. А сколько топливозаправщиков было представлено: фирмы Kar Kunz Aviation Refueling GMBH, Грабовского завода спецтехники, завода «Авиатехнологии». Привезли технику и из Италии. В будущем году свою продукцию намерена продемонстрировать фирма ROHR из Мюнхена, заинтересовались канадские производители.

Полагаю, столь большой интерес, проявленный зарубежными компаниями к российскому рынку, вполне закономерен. Они почувствовали, что в России открывается широкое поле деятельности, есть, как говорится, где развернуться.

В ближайшее время мы собираемся посетить завод фирмы ROHR, познакомиться с организацией производства. Обычно именно с этого мы начинаем контакты с потенциальными партнерами. Ведь в фирменных проспектах все выглядит очень ярко и привлекательно, но возникает вопрос: а как эта внешне эффектная техника покажет себя, к примеру, в Красноярске? Ведь у нас





случались прецеденты на первых машинах, которые готовила в России Kar Kunz — аппаратура была рассчитана на работу до минус 20 градусов. Сейчас АТЗ этой фирмы рассчитаны до минус сорока. Для нас очень важно, чтобы на мероприятиях Комитета, на выставках присутствовало как можно больше представителей со всех регионов России, а также стран СНГ, которые ждут разработанных Национальных стандартов России, чтобы применить их у себя.

— Семен Яковлевич, ну а госорганы проявляют какую-то заинтересованность в той важной работе, которую выполняет Комитет по разработке стандартов? Я имею в виду прежде всего Росавиацию.

— Увы, должен с сожалением констатировать, что администрация Росавиации практически никакого участия в нашей деятельности не принимает. Даже на выставке, собравшей специалистов со всей России, представители руководящего ведомства наше приглашение проигнорировали. Складывается впечатление, что никого из них ак-

туальные проблемы авиатопливозаправки совершенно не занимают.

Сейчас мы готовим письмо на имя министра транспорта, в котором просим восстановить отдел авиаГСМ в Росавиации. В настоящее время там работают всего два специалиста, а портов-то ведь около 400! Да им просто физически невозможно справиться со всеми задачами. И, спрашивается, каким образом нам с ними контактировать, чтобы решать общие проблемы?

— Но смогут ли все наши аэропорты работать в соответствии с Национальным стандартом по оборудованию?

— А почему нет? Вполне смогут. Сегодня большинство авиакомпаний заключают контракты на покупку иностранных воздушных судов. А ведь заправка «боингов» и «эрбасов» требует соответствующего импортного оборудования, и с этим приходится считаться. В какой-то степени мы ориентируемся и на отечественную технику. На должном уровне продукция АТЗ НПО «Авиатехнологии», Гравовского завода, оборудование Чеховского НПФ «Агрегат».

К сожалению, на этом перечень предприятий, выпускающих АТЗ и оборудование, соответствующие стандарту, практически исчерпывается.

— Наверное, излишне спрашивать, соответствует ли разработка оборудования международным нормам, но все же — полностью или нет?

— Я бы ответил так: соответствует на 99%. Один процент «резервируем» с учетом наших климатических условий. Мы говорим нашим зарубежным партнерам — каким бы высоким международным требованиям ни отвечала ваша техника, она должна быть сертифицирована в соответствующих органах России и непременно соответствовать нашему Национальному стандарту. Разумеется, IATA заинтересована, чтобы на Россию распространялись все международные нормативы, но, к сожалению, пока не все аэропорты к этому готовы. Однако первый шаг в этом направлении нами наконец-то сделан. А ведь мало кто верил, что нам это удастся...]

Беседу вел Игорь ГРИГОРЬЕВ



САМОЛЕТ ЗАПРАВИМ САМИ

Геннадий АРАТОВ

НА ПРОШЕДШЕЙ НЕДАВНО МЕЖДУНАРОДНОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ВЫСТАВКЕ «РОСАВИАЭКСПО-2008» ВОПРОСАМ ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АЭРОПОРТОВ УДЕЛЯЛОСЬ САМОЕ ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ. УЧАСТНИКИ МОГЛИ ВИДЕТЬ СТУНДЫ Группы компаний ТООП, ООО «ТОРГОВЫЙ ДОМ «СПЕЦТЕХНИКА ГРАЗ», НПО «АВИАТЕХНОЛОГИИ», КОМПАНИИ MESS UND FORDERTESCHNIK, КОМПАНИИ KAR KUNZ AVIATION REFUELING GmbH. ЭКСПОНАТЫ ПОКАЗАЛИ СЛОЖНОСТЬ СОВРЕМЕННОЙ ТОПЛИВОЗАПРАВОЧНОЙ ТЕХНИКИ, ОБСЛУЖИВАНИЕ КОТОРОЙ ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ПОДГОТОВЛЕННЫМИ ЛЮДЬМИ. СЕЙЧАС В РОССИИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО АВИАТОПЛИВООБЕСПЕЧЕНИЮ ГОТОВЯТ ДВА УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯ: МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ЕГОРЬЕВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМ. ЧКАЛОВА. НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ПОБЫВАЛ В ЕГОРЬЕВСКЕ, ГДЕ ВСТРЕТИЛСЯ С ЗАВЕДУЩИМ ОТДЕЛЕНИЕМ АЭРОДРОМНОЙ НАЗЕМНОЙ ТЕХНИКИ (АНТ) НИКОЛАЕМ БЕЛОВЫМ.



— Николай Викторович, как образовался ваш колледж, с чего все началось?

— Можно сказать, что наше учебное заведение образовалось в 48 году, когда был подписан Указ о реорганизации школы летчиков в Егорьевское училище ГВФ. С тех пор и ведем подготовку курсантов по двум направлениям. Вначале было только одно отделение — эксплуатация самолетов и двигателей, а с 1949 года открылась подготовка специалистов по ГСМ. Подготовили тысячи профессионалов, работающих и в России, и в странах ближнего и дальнего зарубежья. Увы, сейчас набор сократился с 200 до 50 курсантов в год. Мы не ограничиваемся базовой подготовкой. Раз в три года, работники служб ГСМ, порядка 800-900 специалистов, — техники, лаборанты, начальники складов — проходят в колледже курсы повышения квалификации.

— Можно ли сказать, что кто-то из ваших выпускников прославил колледж?

— Таких у нас немало! Среди них прежде всего министр гражданской авиации СССР Борис Пяновков, начальник Управления Внешних Сношений МГА СССР Владимир Саморуков, руководитель ТЗК Шереметьева Георгий Шипман, начальник управления ГСМ МГА Александр Шишков, его заместитель Владимир Брыков. Много выпускников сейчас работает на руководящих должностях. Например, Валентин Чемакин в Восточно-Сибирском филиале Сибирского Окружного Управления воздушного транспорта ФАВТ. Юрий Шанков возглавляет ТЗК в аэропорту Толмачево, а ТЗК «Совзкс» в Санкт-Петербурге — Василий Им. Его заместитель Михаил Кротов тоже наш выпускник. Среди курсантов, окончивших колледж, управляющий директор ТЗК Домодедово «Джет Сервис» Сергей Филиппов, заместитель директора ТЗК Шереметьево Сергей Видов, начальник отдела сертификации и развития систем топливообеспечения аэропортов Окружного Управления воздушного транспорта Центральных районов Росавиации Александр Воронцов и многие другие.

— С какими проблемами приходится сталкиваться в учебном процессе?

— Начну с того, что сейчас в отрасли просто катастрофическая ситуация с кадрами. На должностях авиатехников ГСМ, начальников складов работают менее 20% дипломированных специалистов. Остальные не имеют профессионального образования. Учитывая это, в 2002 году открыли заочное отделение колледжа, уже было два выпуска. В основном наши специалисты работают на ТЗК Шереметьево, Внуково, Большое Савино (Пермь). Обучение и по очной, и по заочной формам платное и продолжается четыре года. Принимая во внимание высокую стоимость проезда из отдаленных городов, мы проводим одну экзаменационную сессию в год.

— Насколько востребованы ваши выпускники?

— Специалисты ГСМ без работы не остаются никогда. У нас достаточно много заявок от различных авиапредприятий, ТЗК России, однако, никто из выпускников не хочет ехать в неизвестность, не имея гарантированно своего угла. Но у нас есть региональные принципы набора — поступают абитуриенты из Магадана, Архангельска, Тюмени, Екатеринбурга, Брянска, Самары, Ростова-на-Дону. После выпуска многие из этих ребят остаются работать в Московском аэроузле, так как в них мало заинтересованы авиапредприятия и ТЗК у себя дома.



— Кто сейчас оплачивает обучение курсантов?

— Хочу воспользоваться случаем, чтобы напомнить всем, что подготовка специалистов — забота общая. Предприятия должны заблаговременно думать о кадрах, работать в школах, отбирать, рекомендовать молодых людей для поступления в наш колледж. Подготовка специалиста в нем обходится государству в 5-6 тыс. долл. Труду устраиваются курсанты в ТЭК, которые в основном частные, и встает

вопрос, почему государство должно за свой счет готовить специалистов для частных предприятий? Мне кажется целесообразным заключение трехстороннего договора между курсантом, колледжем и предприятием. Работодатель может частично возместить стоимость подготовки специалиста колледжу, возместить также затраты по проезду курсанта на учебу и в отпуск, принимать обучающегося на производственную практику. А специалист, в свою очередь, обязуется отработать опреде-

нный пример — аэропорт Чита. ТЭК этого аэропорта подобрал способных ребят, направил к нам на обучение. Предприятие оплачивает дважды в год проезд, выплачивает стипендию и по окончании специалисты вернутся работать в Читу.

— Чему же обучает колледж?

— За четыре года ребята получают довольно приличные знания.



ленный срок на предприятии. Мы к этому рано или поздно придем.

В России в ряде случаев запорочными компаниями руководят не специалисты по авиаГСМ, а люди далекие от авиации. Они считают, что слить и проверить отстой — не велика премудрость, и быстро научить топливному обеспечению полетов можно первого встречного. Для решения проблемы нужно в Федеральные авиационные правила включить более жесткие требования к персоналу в области ГСМ. Положитель-



Сначала общеобразовательные дисциплины — математика, физика, химия, после этого специальные курсы по химмотологии, транспортировке и хранению нефтепродуктов, технологии и переработке нефти, средствам заправки воздушных судов, автоматизации и механизации производственных процессов, эксплуатации объектов ГСМ. В блоке спецдисциплин курсанты





делают лабораторные анализы, технически обслуживают оборудование, также обучаются операциям по приему, хранению и выдаче авиаГСМ на заправку воздушных судов. По дисциплине «Транспортирование и хранение нефтепродуктов» курсанты выполняют большой курсовой проект.

Кроме изучения теоретических курсов, курсанты проходят три практики: по приобретению первичных навыков — 6 недель; технологическая практика — 10 недель; стажировка, она же производственная практика, — 14 недель. На четвертом курсе обучающиеся пишут выпускную квалификационную работу и сдают междисциплинарный государственный экзамен. Курсанты сами выбирают наиболее интересную тему из более 50 предлагаемых. Материалы к выпускной работе курсант может подобрать на ТЗК во время прохождения производственной практики. Приветствуется не простое копирование технологий, а анализ деятельности предприятий и технологических процессов.

Как видите, обучение довольно серьезное. От преподавателей требуется хорошее знание дисциплин, постоянное совершенствование, отслеживание технических новинок. Но вот оплата труда держит преподавателей на грани выживания! И на это хотелось бы обратить внимание высоких государственных чиновников. Профессура стареет, молодежь, видя уровень зарплат преподавателей высшей категории, работать в колледже не желает.

— Какие технические средства применяются для обучения?

— Помимо аккредитации как учреждение среднего профессионального образования, колледж имеет сертификат авиационного учебного центра, дающий право реализовывать подготовку авиаспециалистов по многим направлениям. Уникальный учебный полигон ГСМ является практически действующим складом. Поэтому наши выпускники смогут работать и на новейших образцах топливозаправочного оборудования, представленного на выставке «РосАвиаЭкспо-2008», в лабораториях ТЗК и нефтяных компаний. Мы глубоко благодарны предприятиям, помогающим нам с техникой. Хочу выразить огромную благодарность НПФ «Агрегат», специалисты которого безвозмездно изготовили и передали нам фильтр ФВГ-120 стоимостью более 500 тысяч рублей.

— В отрасли существует проблема контрафактных изделий, борьба с которыми ведется уже не первый год. А как с «левыми» ГСМ?

— С неаутентичными деталями и комплектующими мы не сталкивались, а вот контрафактные нефтепродукты иногда поступают. Вот только один пример. На одном из Комитетов по авиаГСМ, членом которого я являюсь, был поднят вопрос, как могла попасть гидравлическая жидкость НГЖ-У сомнительного происхождения в президентский Ил-96-300, в результате чего самолет не смог взлететь с одного из финских аэродромов. Есть «емельцы», которые перед подделками не останавливаются, поэтому мы предпочитаем работать с официальными дилерами. Но есть еще одна проблема. Дело в том, что резервуарные парки,

как правило, очень старые. Им установлен срок службы 30 лет, но многие емкости давно перешагнули этот рубеж. Ставят новые, дорогостоящие фильтры, а они забиваются ржавчиной. По стандарту все резервуары должны иметь внутренние антикоррозионные покрытия, но это требование выполняют не все предприятия.

Мы обращаем внимание курсантов на наличие в топливе смол, примесей и воды. При стирании смолы образуют лаки и кокс, они забивают фильтры, вызывают коробление и прогар камер сгорания. А растворенная, эмульсионная вода — самый страшный враг керосина. Она не замерзает до минус 40 градусов, не выпадает в осадок в баках, но, попав в фильтр, может замерзнуть, и кристаллы льда его забивают. Учим курсантов бороться и с этой бедой.

— Как колледж связан с МГТУ ГА, где тоже готовят специалистов ГСМ?

— До 2009 года у нас действовала лицензия на право реализации неполного высшего образования и лучшие курсанты колледжа, имеющие диплом о неполном высшем, могли продолжать обучение в МГТУ ГА с третьего курса. В 2007 году состоялся первый выпуск специалистов ГСМ МГТУ ГА, это наши ребята, начинавшие учебу в колледже. Среди них четверо окончили университет с красными дипломами. Теперь у нас такой возможности нет, эту лицензию закрыли. Но не потому, что мы плохо готовим специалистов, а по чисто формальной причине — по закону колледж не имеет права реализовывать данную программу.]

Инвестиционная компания (г. Москва) купит российскую региональную авиакомпанию с действующим или временно приостановленным сертификатом эксплуатанта. Также рассмотрим предложения о приобретении 3 бывших в употреблении самолетов типа ATR-42. Тел. 89163365242 e-mail: msmarket@bk.ru



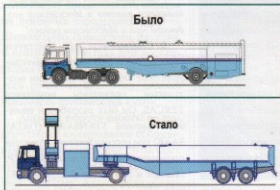
Новая продукция ГраЗ

Более 65 лет Грабовский автомобильный завод (ГраЗ) занимается разработкой и производством емкостной автотехники для заправки и перевозки светлых и темных нефтепродуктов. На данный момент завод предлагает порядка 100 моделей с емкостями от 4,9 до 60 м³. Это топливозаправщики и автоцистерны, полуприцепы и прицепы-цистерны, битумовозы, мазутовозы, нефтевозы, вакуумные машины. Модели выпускаются на базе шасси практически всех отечественных и некоторых импортных изготовителей.



Особое значение компания ГраЗ придает выпуску аэродромной техники для заправки воздушных судов: аэродромные топливозаправщики объемом 10, 20, 40, 60 м³ и подвижные агрегаты централизованной заправки.

Техника производства ГраЗ служит в крупнейших аэропортах России и стран СНГ: в Домодедове, Внуково, Шереметьево, Южносахалинске, Салехарде, Уфе, Сочи, Анале и других. Наши топливозаправщики использует Государственная транспортная компания «Россия».



ГраЗ постоянно разрабатывает новые модели продукции, совершенствует конструкцию и комплектацию техники. Изменения и новшества появляются в результате тесного сотрудничества с клиентами, реализации их предложений и запросов.

Именно благодаря пожеланиям партнеров в 2007 году разработана новая модель топливозаправщика вместимостью 60 м³ — ТЗА-60. Особенность модели — расположение насосно-фильтрационного (НФУ) узла на передней части тягача. Что дает такое конструктивное решение?

- НФУ находится непосредственно за кабиной, поэтому ТЗА стало легче эксплуатировать.
- Уменьшилось количество подвижных коммуникаций, соответственно повысилась надежность.
- Вся гидравлика и силовые системы находятся в одном месте, благодаря чему обслуживать ТЗА стало намного проще и быстрее.
- Оптимальная развесовка повышает срок службы тягача. В ближайших планах компании модификация топливозаправщика объемом 40 м³ ТЗА-40 по такой же компоновочной схеме.

ТЗА-40 и 60 устанавливаются на шасси BPW и используются с тягачом Scania (по желанию заказчика возможно изготовление ТЗА

с тягачами Volvo, Renault). У цистерн топливозаправщиков «чемоданное» сечение, повышающее маневренность и устойчивость машины. В нижней части емкости имеются уклоны к центру, что обеспечивает слив остатков топлива.

Обе модели изготавливаются из алюминивно-магниевого сплава АМГ5М. Благодаря этому материалу вес топливозаправщиков ниже, чем вес аналогичных моделей из стали. Это позволяет сократить эксплуатационные расходы и повысить надежность машины.

В стандартную комплектацию входят: насос Dickow; фильтр-водоотделитель FACET; счетно-дозировочная система производства Alfons Haar (для моделей с дозирующим устройством) или счетчик-расходомер Smith (для моделей без дозирующего устройства); 2-4 накопника нижней заправки Carter; запорная арматура — краны выдачки; заправочные рукава Conti/Elaflex.

Новый ТЗА-60

- ТЗА-60 имеет сертификаты соответствия ССВТ и отвечает международным стандартам заправки воздушных судов.
- Адаптированы к различным климатическим поясам (возможно арктическое исполнение).
- Конструкция модели проста и унифицирована, что обеспечивает легкость обслуживания техники.
- В ТЗА используются импортные комплектующие, что значительно повышает надежность и безопасность техники.

Специалистам ГраЗ удалось создать новую модель ТЗА, полностью удовлетворяющую требованиям крупных аэропортов и авиакомпаний.



ООО «Торговый Дом «Спецтехника ГраЗ»

Россия, 603093, Нижний Новгород,
ул. Деловая, д. 5, а/я 99
тел./факс: (831) 434-9561, 434-9564, 434-9716
E-mail: sale@graz.ru www.graz.ru



В небе над Москвой не должно быть тесно

Владимир ШИТОВ

Недавно состоялась Коллегия Федеральной аэронавигационной службы РФ, на которой были подведены основные итоги ее работы за прошлый год. Одна из главных задач, решаемых сегодня Рорсаэронавигацией, — укрупнение центров организации воздушного движения (ОРВД), модернизация системы организации воздушного движения.

О том, как эти вопросы решаются в Московской воздушной зоне, рассказывают директор ФГУП ГосНИИ «Аэронавигация», доктор технических наук Виктор Соломенцев, заместитель директора института Олег Назимов и начальник отдела института Александр Ройзензон.



М

Московская воздушная зона (МВЗ) и Московский район единой системы организации воздушного движения (МСР ЕС ОРВД) — важнейшие элементы структуры воздушного пространства России. Именно здесь выполняется больше половины всех полетов коммерческой и государственной авиации. Московский район стал первым укрупненным районом в России. В существующих границах он был образован в 1981 году, после объединения Московского, Нижегородского и Воронежского районов диспетчерской службы.

Редакция: Что включает в себя этот район?

О. Назимов: Двадцать секторов управления воздушным движением и пять внетрассовых секторов. В воздушном пространстве Московского

аэроузла (Московской воздушной зоны — МВЗ) для обслуживания коммерческих полетов организовано 9 секторов диспетчерских пунктов подхода и сектора диспетчерских пунктов круга аэродромов Внуково, Шереметьево, Домодедово, Быково. На этих аэродромах, кроме пультов подхода и круга, установлено оборудование аэродромных командных диспетчерских пунктов.

В этом воздушном пространстве есть и аэродромы государственной, экспериментальной авиации, на которых организованы ведомственные пункты управления полетами. Конечно, перегруженность Московской воздушной зоны аэродромами различных ведомств, их схемы взлета и захода на посадку влияют друг на друга, а отсутствие принципа географического закрепления рейсов за конкретными аэродромами, привело к пересечению потоков прилетающих и вылетающих воздушных судов. Это усложняет управление и координацию полетами, сокращает пропускную способность воздушного пространства. Его архаичная структура не позволяет обеспечить бесступенчатый набор высоты и снижение самолетов и вертолетов, вызывает многоступенчатость в передаче управления воздушным движением между диспетчерами, увеличивает их загрузку.

Так, например, при суточной ин-

тенсивности воздушного движения порядка 1500 прилетов-вылетов, количество приемов-передач управления между диспетчерами секторов УВД составляет около четырех с половиной — шести тысяч операций.

Редакция: Каким образом обеспечиваются полеты в Московской воздушной зоне и Московском районе?

В. Соломенцев: Здесь действуют аэроузловая и районная автоматизированные системы управления воздушным движением комплекса TERCAS. Он был разработан шведской фирмой STANSAAD (DATA-SAAB) при непосредственном участии промышленных предприятий СССР, Италии и Норвегии. В апреле 1981 года TERCAS был введен в штатную эксплуатацию в Московском центре автоматизированного управления воздушным движением, обслуживаемая им территория — 720 тыс. кв. км.

Редакция: Что с лихвой перекрывает, наверное, территории сразу нескольких зарубежных государств?

В. Соломенцев: Да, таких, к примеру, как Дания, Норвегия и Финляндия. При этом, протяженность воздушных трасс в Московской воздушной зоне и Московском районе составляет около 20 тыс. км. Внутри же зоны ответственности более ста аэродромов различных ведомств. Надо сказать, что в восьмидесяте годы по уровню технических решений и количеству задач комплекс



TERCAS не уступал лучшим зарубежным образцам.

В последние три года объемы перевозок в основных аэропортах МВЗ меняются. Перераспределяется движение между ними, увеличивается количество операций на основных аэродромах. В результате загрузки воздушной зоны при существующей структуре воздушного пространства, сложившихся потоках прилета и вылета, технологии обслуживания воздушного движения, осложняют обслуживание пользователей воздушного пространства. Особенно крупных российских и иностранных авиакомпаний, деловой авиации. Наиболее загруженные сектора в Московской воздушной зоне — диспетчеров круга аэродромов Домодедово и Шереметьево и соответствующие им сектора подхода. Растет интенсивность полетов на основных аэродромах зоны — Шереметьево, Домодедово, Внуково. К примеру, в 2006 году этот рост составил 18%, а не 7-8%, — как ожидалось ранее. В 2007 году данный показатель приблизился к 20%.

Активно ведутся работы по модернизации аэродромного оборудования, инфраструктуры столичных аэропортов, которые через три-четыре года будут в состоянии обслужить в два-три раза больше воздушных судов, чем сегодня.

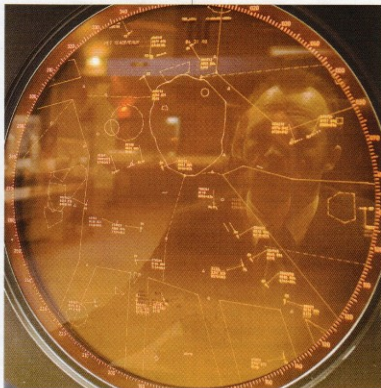
Редакция: Видимо, рост интенсивности полетов в Московской воздушной зоне и Московском районе ЕС ОрВД, медленная замена и модернизация навигационного, связанного оборудования, средств наблюдения вызывают определенные проблемы?

В. Соломенцев: Естественно. Ведь высокую степень безопасности полетов приходится обеспечивать при возрастающем росте их интенсивности. Проблема и в ограниченности пропускной способности секторов УВД, которая в свою очередь ограничивает пропускную способность аэродромов. Еще целый

ряд проблем: перегрузка экипажей и диспетчеров при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, задержки воздушных судов при вылете и прилете, связанные с перегруженностью системы ОрВД, экономические потери авиакомпаний и аэропортов при сбоях воздушного движения, задержках са-

ством коридоров входа-выхода в/из Московской воздушной зоны, сложными пересечениями потоков внутри нее, ведомственными ограничениями на полеты гражданской авиации.

Кроме того, сказывается отсутствие системы гибкой межведомственной координации использования общего ресурса воздушного пространства, от-



молетов и вертолетов в воздухе и на земле. Прибавим к сказанному все возрастающее воздействие воздушного транспорта на экологию Москвы и Подмосквья и существенные отличия в реализации процедур, методов ОВД в России от рекомендуемых ИКАО и Евроконтролем.

Редакция: А можно назвать причины возникновения этих проблем?

В. Соломенцев: Устаревшая структура воздушного пространства и, как следствие, наличие большого количества ограничений для полетов воздушных судов гражданской авиации.

Вы спросите, чем это объясняется? Конечно же, высокой плотностью аэродромной сети, ограниченным количе-

ством автоматизированной системы организации потоков прилета и вылета на аэродромы, несогласованность пропускной способности ее района ЕС ОрВД и аэродромов.

А. Ройзензон: Среди главных недостатков организации схем маневрирования при вылете и заходе на посадку можно назвать также взаимное их пересечение у близко расположенных аэродромов, большое количество конфликтных точек, сложное пересечение потоков прилета и вылета при входе в Московскую воздушную зону из Московского района. Сказывается устаревшая организация SID/STAR. Она не позволяет использовать возможности



современного оборудования воздушных судов, бесступенчатый набор высоты при вылете и прилете. Кроме того, очень много радиосвязей между экипажем и диспетчером.

О. Назимов: Хотел бы добавить к сказанному несовершенство аэродромных схем производства полетов при прилете и вылете. Оставляет желать лучшего радиотехническое оснащение аэродромов и маршрутов ОВД, техническое состояние аэродромов и районной автоматизированных систем УВД, способных поддерживать только «морально» устаревшие технологии ОрВД. Пора уже и модернизировать системы метеорологического обслуживания. Не забудем, что изрядные трудности создает близкое расположение аэродромов с растущей интенсивностью движения — Домодедово, Внуково, Шереметьево и др.

Решить эти проблемы возможно лишь за счет комплексного внедрения современной структуры воздушного пространства, процедур и методов аэронавигационного обслуживания и современных средств CNS/ATM в соответствии с «Концепцией создания и развития аэронавигационной службы России».

Редакция: *Какие основные направления совершенствования системы ОрВД?*

О. Назимов: Модернизация автоматизированных систем ОрВД в Московском Центре АУВД и техническое оснащение аэродромов Московской воздушной зоны, модернизация ее структуры и структуры Московского района ЕС ОрВД. Необходимо разработать требования к элементам системы организации воздушного движения, отработать и оценить новые технологии ОрВД на моделирующем комплексе. Не менее необходим поэтапный план перехода к перспективной структуре и организации ОВД на базе новых бортовых и наземных технических средств CNS/ATM. О совершенствовании нор-

мативной базы, как и о внедрении современных радиотехнических навигационных средств обеспечения полетов и наблюдения уж и не говорю. По мере ввода в строй новых средств CNS/ATM можно будет постепенно сокращать нормы эшелонирования.

В. Соколенцев: Как уже отмечалось, комплекс ТЕРКАС был внедрен в эксплуатацию в 1981 году и находится на эксплуатации уже 27 лет. Благодаря усилиям специалистов Московского центра АУВД он продолжает работать, однако, без малого три десятка лет — слишком большой срок службы. ТЕРКАС уже не может обеспечить возрастающую интенсивность воздушного движения.

Начиная с 2005 года, ведутся практические работы по модернизации оборудования МЦ АУВД по плану основных мероприятий создания Московского укрупненного центра ЕС ОрВД.

Один из первых этапов — поставка резервной системы обработки радиолокационной информации и связи для комплекса ТЕРКАС. Конкуре на поставку такой системы был проведен весной 2007 года, а приемосдаточные испытания планируются завершить весной текущего. Разработка и поставка резервной системы выполняется российскими промышленными организациями, уже нынешним летом она должна быть введена в эксплуатацию.

Предусмотрен в плане и комплекс работ, связанных с совершенствованием структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны, навигационного, связанного полет, с установкой современных средств наблюдения. Наконец, разработка и ввод в эксплуатацию новых современных автоматизированных комплексов УВД, планирование использования воздушного пространства, метеообеспечение. Новая система ОрВД будет создана на современной элементной базе и позволит повысить уровень автоматизации всех основных процес-

сов. Более расширенные базовые функции автоматизированных систем обеспечат и более эффективные методы работы. Ведь появится дополнительная информация для принятия безошибочных решений.

Что необходимо сделать? Во-первых, расширить воздушное пространство для полетов воздушных судов за счет введения мер по гибкому его использованию всеми пользователями. Во-вторых, увеличить количество точек входа и выхода в Московскую воздушную зону и модернизировать структуру трасс в районном центре. В-третьих, разработать и внедрить новые стандартные маршруты прилета и вылета SID/STAR в Домодедове, Шереметьево, Внуково в соответствии с принятой международной практикой. Новая структура маршрутов прилета и вылета должна существенно снизить количество возможных конфликтов, снять нагрузку с диспетчеров УВД, что создаст возможность для увеличения пропускной способности аэродромов Московской воздушной зоны. Наконец, необходимо привести в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО нормативные документы, регламентирующие производство полетов и ОрВД.

Редакция: *Что-либо уже делается?*

А. Ройзензон: В ФГУП ГосНИИ «Аэронавигация» с использованием моделирующего комплекса давно проводится работа по поиску частных решений, модернизации схем полета в районе аэродрома. Например, разработана схема прилета-вылета для аэропорта Домодедово, с учетом нового радиомаяка ДВОР/ДМЕ. В ближайшее время планируем провести комплексную работу по совершенствованию структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны и Московского района с разработкой соответствующих рекомендаций по комплексированию и интегрированию системы ОВД на базе внедрения новых



типов бортового и наземного оборудования. Правда, для проведения такой работы существующий моделирующий комплекс придется наращивать.

В нашем институте выполнена предварительная проработка возможных схем маневрирования при прилете и вылете в режиме одновременного независимого использования параллельных взлетно-посадочных полос аэродрома Домодедово. В том числе с учетом планируемого строительства новой, третьей полосы. Рассмотрен даже вариант одновременного независимого использования трех параллельных взлетно-посадочных полос (так называемый режим Triple Independent). Он в принципе позволяет существенно повысить пропускную способность аэродрома при условии решения проблем, связанных с УВД, использованием воздушного пространства, а также с воздействием авиационного шума на населенные пункты.

Аналогичная работа выполнена и для аэродрома Шереметьево с учетом планируемого строительства третьей взлетно-посадочной полосы.

Редакция: Модернизация системы ОрВД не скажется отрицательно на пропускной способности аэродромов?

В. Соломенцев: Чтобы этого не произошло, нужно создать условия для внедрения сокращенных норм эшелонирования за счет поэтапного внедрения VOR/DME в Московскую воздушную зону и Московском районе ЕС ОрВД. Необходимо и поэтапное внедрение аэродромных схем захода на посадку по системе VOR/DME и GNSS, в том числе и с использованием методов зональной навигации.

Так, например, в 2007 году проведена опытная эксплуатация режима захода на посадку с использованием информации спутниковой системы GLONASS/GPS. Технология была обеспечена разработанной отечественной промышленностью авиационной локальной корректирующей станцией ЛККС —

A-2000 (GBAS), которая установлена на аэродроме Остафьево.

Естественно, потребуется усовершенствовать технологию работы диспетчеров УВД с применением методов рационального формирования секторов УВД и с учетом опыта ИКАО и Евроконтроля. Потребуется разработка маршрутов зональной навигации с необходимыми навигационными характеристиками, принятыми ИКАО — RNP-5, RNP-1, совершенствование поля наблюдения за текущим местоположением воздушных судов на базе как традиционных, так и новых средств. Конечно же, и внедрение систем контроля за движением на летном поле аэродрома.



В новой АРАС ОрВД необходимо предусмотреть решение комплексных задач, связанных с организацией управления потоком прилетающих и вылетающих воздушных судов (AMAN\DMAN), совершенствованием автоматизации процессов прогноза развития воздушной обстановки, среднесрочным предсказанием конфликтных ситуаций, формированием рекомендаций по их разрешению. Должны использоваться новые способы получения информации о местоположении воздушных судов, внедряться современные методы навигации и управления полетами воздушных судов на основе зональной навигации, посте-

пленный переход к сокращенным нормам эшелонирования. Плюс обеспечение единых методов, технологий на основе унифицированных технических средств в Московском Центре АУВД и аэродромах Московской воздушной зоны всех ведомств.

Одновременно, по мере развития ее навигационной инфраструктуры, внедрения сокращенных интервалов будут предъясняться повышенные требования к навигационному оборудованию воздушных судов, выполняющих полеты в Московской воздушной зоне, вплоть до запрета входа в зону тем из них, оборудование которых не будет соответствовать установленным требованиям.

Редакция: Какие результаты вы ожидаете от реализации проекта модернизации системы ОрВД?

В. Соломенцев: Прежде всего, повышение уровня безопасности воздушного движения на аэродромах в Московской воздушной зоне и в Московском районе ЕС ОрВД в условиях роста интенсивности воздушного движения на 10–15% в год. Повысится пропускная способность воздушного пространства аэродромов, Московской воздушной зоны и Московского района ЕС ОрВД примерно в два-три раза. Увеличится количество воздушных судов, вылетающих без задержек, снизится среднестатистическое время задержки рейса по причине ОрВД. Реализация проекта обеспечит экономичный режим полета на этапах набора высоты и снижения, уменьшит отрицательное воздействие полетов воздушных судов на экологию Московского региона. Должна уменьшиться и загруженность экипажей, диспетчеров, а как следствие, количество ошибок при управлении полетами.

Общий итог этой работы — сокращение числа потенциальных конфликтных ситуаций за счет автоматизации задач прогноза, анализа на конфликт с выработкой рекомендаций по безопасному разделению воздушных судов в пространстве.]



ОТ РЕГЛАМЕНТОВ К «ЧЕКАМ»

Геннадий АРАЛОВ

Как проводится техническое обслуживание (ТО) самолетов иностранного производства в авиационном техническом центре (АТЦ) ведущего российского перевозчика? Чтобы узнать это, наш корреспондент посетил АТЦ «Аэрофлота» в Шереметьево, где в одном из ангаров самолет Boeing 767 проходил форму С-чекс. У самолета непривычный для глаза вид: все двери и лючки раскрыты, двигатели отстыкованы и сняты, на стеллажах детали и агрегаты, подлежащие осмотру, контролю и регулировкам. В пути нас сопровождает и дает пояснения начальник цеха Олег Брагинский.

— Олег Александрович, с какими трудностями столкнулся АТЦ при обслуживании самолетов иностранного производства?

— Я работаю на импортных самолетах с 1997 года. Тогда в парке «Аэрофлота» из «иностранцев» были А310, Boeing 737, и мы только начинали осваивать тяжелую форму периодического технического обслуживания (ТО) C-check. «Аэрофлот» получил лицензию JAR-145 на выполнение этой формы, то есть право выполнять работу самостоятельно. На первых порах нам оказывали техническую поддержку специалисты Lufthansa Technik. Сейчас ситуация другая: когда взамен Boeing 737 мы начали получать А320, форму «С» для них мы уже осваивали сами без технической поддержки со стороны. «Аэрофлот» буквально за два года все А310 и Boeing 737 заменил на новые самолеты семейства А320. Это был тяжелый момент. Пришлось переучивать персонал, осваивать новое оборудование и технологию, одновременно продолжая техобслуживание старой авиатехники...

— Есть ли какие-то особенности в техобслуживании воздушных судов иностранного производства?

— Основные позиции ТО самолетов российского и иностранного производства, в общем-то, совпадают, все различия в деталях и про-



цедурах. Особенно хочу обратить внимание на поддержку техобслуживания в документации, которая за рубежом представлена в электронном виде. Можно быстро найти описание любой процедуры, схемы, технологической операции. Продумана система ссылок, облегчающая поиск. Как тут не вспомнить наши затрепанные Регламенты ТО!

Пока что у нас стационарные компьютеры, но переходим на ноутбуки, чтобы можно было, расположившись под крылом самолета или в кабине, быстро отыскать нужную справку. Это особенно актуально для перронов, где может не быть розеток, и когда над головой летит дождь... Не надо идти в технический отдел, искать чертежи, фидерные

схемы, листать фольклорные технические описания.

Еще одна особенность — обслуживание по «чексам». А-check проводится через каждые 600 летних часов. Цех работает в четыре смены, что позволяет выполнять А-check в ночное время без вывода самолета из расписания. С-Check — более серьезная форма, она проводится через каждые 6000 часов, то есть раз в год-полтора. На период выполнения самолета выводится из расписания. В зависимости от объема дополнительных работ (бюллетеней, устранения сложных дефектов), С-check занимает от 10 до 20 дней. График отхода самолетов на периодическое ТО составляется заранее на весь год. Когда работаем над планом выполнения ТО самолета, стараемся учесть все нюансы: состав наших смен, поступление запасных частей, возможности смежных подразделений. Чтобы иметь право выполнять С-check своими силами, необходимо было получить специальный сертификат. Это было непросто, надо было доказать европейской комиссии из EASA, что АТЦ располагает обученным персоналом, необходимым оборудованием, что мы умеем работать по европейским правилам. Комиссия предъявляла жесткие требования, без всяких скидок. Поддерживать квалификацию персонала на должном уровне, помогает постоянное обучение. Раз в два года проводим continuation training — нечто вроде курсов для поддержания формы, об-



мена новой информацией. Техники самостоятельно изучают необходимые материалы, проходят тесты, отвечают на вопросы.

— Не мешает то, что вся документация на английском?

— Никаких переводов на русский мы не признаем. Читать нужно на языке оригинала — это требование к персоналу. Специалисты «Аэрофлота», работающие с техникой западного производства, прошли соответствующую подготовку и хорошо знают авиационный английский в рамках выполняемых функций. Особо скажу о молодежи. К нам приходят молодые, головастые специалисты, они быстро осваивают английский, технику, вообще хорошо приживаются в коллективе. Как-то в одном из зарубежных аэропортов обнаружили течь гидравлической трубки двигателя. Пришли специалисты из Lufthansa Technik, посмотрели, пожали плечами, развели руками — мол, для устранения дефекта



придется снимать двигатель. А наши ребята покумекали, нашли решение, смогли поменять трубку и без съема. И таких примеров немало.

— Много слышан об экономичности самолетов западного производства, а есть ли у них преимущества по сравнению с отечественными воздушными судами в техобслуживании?

— Я бы назвал встроенную диагностику. Многочисленные датчики обзваниваются по несколько раз в минуту, информация обрабатывается и посылается в автоматическом режиме на землю, в аэропорт прибытия, на центральную базу ТО. Предположим, возникли какие-то неполадки и автопилоте. На экране высвечивается информация о том или ином отказе. Бортовая система

ACARS оповещает наземный ремонтный персонал о возникшей проблеме еще до время полета. Ремонтники на земле встречают самолет, заменяют неисправный блок и отправляют его в мастерскую. Тем временем самолет уже готов к следующему рейсу, чтобы устранить неисправность, потребовалось минимум времени.

— Как у вас решается проблема с компонентами неустановленного происхождения?

— Такой проблемы у нас нет. Запчасти и комплектующие изделия, необходимые для поддержания летной годности самолетов, получаем у изготовителей (OEM — Original Equipment Manufacturer) по долгосрочным контрактам. Очень строго отслеживаем техническую документацию. Даже при очевидной опечатке в документе будем тревогу и обращаемся к поставщику за разъяснениями, вплоть до замены блока.]

**СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**

работы российских авиаперевозчиков за 2007 г.

Внутренние перевозки			Международные перевозки		
№ п/п	Авиапредприятие	Грузооборот (тыс. км)	№ п/п	Авиапредприятие	Грузооборот (тыс. км)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	130 789,6	1	ЭйрБриджКарго	***
2	Сибирь	83 505,4	2	Волга–Днепр	650 729,6
3	ТРАНСАЭРО	68 236,2	3	Аэрофлот – Карго	***
4	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	62 291,8	4	Аэрофлот – российские авиалинии	339 456,8
5	Алроса	56 782,7	5	Полет	176 299,2
6	Красноярские авиалинии	40 984,0	6	ТЕСИС	104 898,4
7	Дальавиа	29 619,4	7	Авиакон Цитотранс	***
8	Владивосток Авиа	22 273,4	8	Авиастар–ТУ	***
9	ЮТэйр	20 840,7	9	КАПО Авиа	***
10	Россия	18 502,3	10	ТРАНСАЭРО	24 811,3
11	КАПО Авиа	***	11	АТЛАНТ–СОЮЗ	24 802,4
12	Интеравиа	17 942,5	12	Абакан–Авиа	14 907,2
13	ВИМ–АВИА	17 215,0	13	Сибирь	8 919,1
14	АЭРОСТАРЗ	15 693,0	14	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	8 842,2
15	Аэрофлот – Карго	***	15	АВИАЛЬ–НВ	6 747,8
16	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***	16	Русское небо	5 883,1
17	Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России	14 285,1	17	224 летный отряд	5 214,1
18	Якутия	12 589,0	18	Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России	5 160,3
19	ЭйрБриджКарго	***	19	Россия	5 011,3
20	Уральские Авиалинии	11 556,1	20	АЭРОСТАРЗ	4 924,2
21	Волга–Днепр	11 049,6	21	АТРАН	4 328,3
22	Русское небо	10 451,3	22	Сахалинские авиатрассы	4 172,5
23	ГАЗПРОМАВИА	9 384,7	23	Владивосток Авиа	3 956,5
24	АТЛАНТ–СОЮЗ	8 480,0	24	Производственное объединение «Космос» РКК «Энергия» им. С.П.Королева	3 591,6
25	КАВМИНВОДИАВИА	7 919,0	25	Уральские Авиалинии	2 686,2
26	Аэрофлот–Норд	***	26	ГАЗПРОМАВИА	2 665,0
27	ЛИИ имени М.М.Громова	7 259,8	27	Красноярские авиалинии	1 660,5
28	АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗДУБОВОЙ В.С.	***	28	Дальавиа	1 531,5
29	Авиационные линии Кубани	5 258,6	29	АВИАЛИНИИ 400	***
30	ТЕСИС	4 271,4	30	Эльбрус–Авиа	***
31	Авиастар–ТУ	***	31	ВИМ–АВИА	1 013,1
32	Когальмавиа	3 924,2	32	ЛИИ имени М.М.Громова	899,4
33	Авиалинии Дагестана	3 525,8	33	ЮТэйр	803,5
34	АВИАЛЬ–НВ	3 219,6	34	Авиалинии Дагестана	609,8
35	ИрАэро	***	35	АЭРОФЛОТ–ДОН	526,7
Международные и внутренние перевозки					
№ п/п	Авиапредприятие	Грузооборот (тыс. км)	№ п/п	Авиапредприятие	Грузооборот (тыс. км)
1	ЭйрБриджКарго	***	20	АЭРОСТАРЗ	20 617,3
2	Волга–Днепр	661 779,2	21	Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России	19 445,5
3	Аэрофлот – российские авиалинии	470 246,4	22	ВИМ–АВИА	18 228,1
4	Аэрофлот – Карго	***	23	Интеравиа	17 959,1
5	Полет	179 137,9	24	Абакан–Авиа	16 983,1
6	ТЕСИС	109 169,7	25	Русское небо	16 334,4
7	ТРАНСАЭРО	93 047,5	26	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***
8	Сибирь	92 424,4	27	Уральские Авиалинии	14 242,3
9	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	71 134,1	28	Якутия	12 645,6
10	Алроса	56 782,8	29	ГАЗПРОМАВИА	12 049,7
11	Авиакон Цитотранс	***	30	АВИАЛЬ–НВ	9 967,4
12	КАПО Авиа	***	31	ЛИИ имени М.М.Громова	8 159,2
13	Красноярские авиалинии	42 644,5	32	КАВМИНВОДИАВИА	7 971,7
14	АТЛАНТ–СОЮЗ	33 282,5	33	Аэрофлот–Норд	7 361,9
15	Авиастар–ТУ	***	34	Сахалинские авиатрассы	6 541,8
16	Дальавиа	31 150,8	35	224 летный отряд	6 518,9
17	Владивосток Авиа	26 229,9			
18	Россия	23 513,6			
19	ЮТэйр	21 644,2			

Примечание: *** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

работы российских авиаперевозчиков за 2007 г.

Внутренние перевозки			Международные перевозки		
№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты (тонн)	№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты (тонн)
1	Сибирь	29 721,0	1	Волга-Днепр	124 781,4
2	Аэрофлот – российские авиалинии	28 532,6	2	ЭйрбриджКарго	***
3	Алроса	21 424,5	3	Аэрофлот – российские авиалинии	67 395,0
4	Красноярские авиалинии	12 791,8	4	Аэрофлот – Карго	***
5	ЮТэйр	12 740,7	5	Полет	28 439,9
6	ТРАНСАЭРО	11 195,7	6	ТЕСИС	18 151,2
7	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	9 742,4	7	Авиастар-ТУ	***
8	Россия	8 491,6	8	Авиаком Цитотранс	***
9	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***	9	Абакан-Авиа	9 631,0
10	АЭРОСТАРЗ	7 207,0	10	АТЛАНТ-СОЮЗ	7 847,8
11	Дальавиа	7 037,7	11	ТРАНСАЭРО	6 744,0
12	КАПО Авиа	***	12	КАПО Авиа	***
13	Уральские Авиалинии	5 563,7	13	Сибирь	3 583,0
14	Аэрофлот-Норд	***	14	Русское небо	3 309,2
15	Владивосток Авиа	5 359,9	15	АТРАН	2 498,3
16	ВИМ-АВИА	4 693,3	16	Производственное объединение «Космос» РКК «Энергия» им. С.П. Королева	2 487,1
17	Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России	4 663,2	17	АВИАЛЬ-НВ	2 467,6
18	Якутия	3 976,4	18	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	2 299,9
19	Русское небо	3 843,9	19	Сахалинские авиатрассы	2 080,2
20	ИрАэро	***	20	224 летный отряд	1 925,7
21	КАВМИНВОДЫАВИА	3 434,2	21	ГТК «Россия»	1 920,2
22	Интеравиа	3 324,7	22	Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России	1 747,2
23	Авиационные линии Кубани	3 064,8	23	ГАЗПРОМАВИА	1 499,6
24	ЛИИ имени М.М. Громова	2 976,2	24	Владивосток Авиа	1 403,2
25	АВИАКОМПАНИЯ ИМ. ГРИЗДУБОВОЙ В.С.	***	25	Авиакомпания «АЭРОСТАРЗ»	950,0
26	Аэрофлот – Карго	***	26	Эльбрус-Авиа	***
27	Волга-Днепр	2 326,6	27	Уральские Авиалинии	900,4
28	ЯМАЛ	2 256,6	28	АВИАЛИНИИ 400	***
29	ЭйрБриджКарго	***	29	Красноярские авиалинии	719,1
30	АТЛАНТ-СОЮЗ	2 193,2	30	Дальавиа	662,4
31	ГАЗПРОМАВИА	2 092,0	31	ВИМ-АВИА	457,3
32	Авиалинии Дагестана	2 044,7	32	ЛИИ имени М.М. Громова	400,5
33	Сахалинские авиатрассы	1 851,2	33	ЮТэйр	372,4
34	КД авиа	1 731,1	34	АЭРОФЛОТ-ДОН	320,2
35	АВИАПРАД	1 670,5	35	Авиалинии Дагестана	259,8

Международные и внутренние перевозки

№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты (тонн)	№ п/п	Авиапредприятие	Перевезено грузов и почты (тонн)
1	Волга-Днепр	127 108,0	20	Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова	***
2	Аэрофлот – российские авиалинии	95 927,6	21	Дальавиа	7 700,1
3	ЭйрБриджКарго	***	22	Русское небо	7 153,1
4	Аэрофлот – Карго	***	23	Владивосток Авиа	6 763,1
5	Сибирь	33 304,0	24	Уральские Авиалинии	6 464,1
6	Полет	29 224,1	25	Федеральное Государственное Унитарное Авиационное предприятие МЧС России	6 410,4
7	Алроса	21 424,5	26	Аэрофлот-Норд	5 532,9
8	ТЕСИС	19 294,2	27	ВИМ-АВИА	5 150,6
9	ТРАНСАЭРО	17 939,6	28	АВИАЛЬ-НВ	4 068,9
10	Красноярские авиалинии	13 510,9	29	Якутия	4 003,8
11	ЮТэйр	13 113,1	30	Сахалинские авиатрассы	3 931,4
12	Авиастар-ТУ	***	31	ИрАэро	***
13	ДОМОДЕДОВСКИЕ АВИАЛИНИИ	12 042,3	32	ГАЗПРОМАВИА	3 591,6
14	Авиаком Цитотранс	***	33	КАВМИНВОДЫАВИА	3 505,9
15	Россия	10 411,8	34	ЛИИ имени М.М. Громова	3 376,7
16	АТЛАНТ-СОЮЗ	10 041,0	35	Интеравиа	3 329,8
17	КАПО Авиа	***			
18	Абакан-Авиа	9 792,8			
19	АЭРОСТАРЗ	8 157,0			

Примечание: *** не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



«Лети, железный соловей, и миру пой освободенье...»

Игорь ГРИГОРЬЕВ

Выставка «История в плакатах «Аэрофлота», проходившая в залах Государственного центрального музея современной истории России, была приурочена к 85-летию флага отечественной гражданской авиации. Экспонаты, а это не только более 60 плакатов, но и уникальные фотографии, документы, предоставили Российская государственная библиотека, Госархив социально-политической истории, музей «Аэрофлота», художественный фонд «Новая галерея», издательство «Контакт-культура».

Вы помните? Конечно, помните, еще бы! «Летайте самолетами «Аэрофлота!» — внушала нам с развешанных чуть ли не на каждом углу рекламных щитах сексапильная девушка в кокетливой пилотке. Затянутой в белоснежную перчатку рукой она указывала туда, где мы, недотепы, отыщем наконец то, чего ради и появились на этот свет. Своей улыбкой она убеждала отбросить все сомнения и отправиться напрямиком на небеса. И гарантировала при этой скорости и комфорте. Одна ее готовность не расставаться с вами даже на высоте 10 километров обещала так много запредельных радостей, что побуждала забросить все дела и податься куда-нибудь за туманом и запахом, соответственно, тайги. Воздушным, как водится, транспортом. Не на оленях же, в самом деле...

Тот внешне наивный, однако не без некоего лукавства, рекламный слоган был рассчитан, конечно, в первую оче-

редь на людей простодушных, петребогатовельных и не избывшихся еще от романтических грез. И призывал махнуть в иные широты авиалайнером, естественно, «Аэрофлота», под которым в то беспроблемное для монополистов время подразумевалась вся гражданская авиация Страны Советов. Тогда еще и в помине не было неминуемо расплывшихся российских перевозчиков, которые кто во что горазд, с невиданным энтузиазмом принялись утверждать данную им легитимность. Ну а то, что западные перевозчики примутся отгизнать на свои рейсы до трети россиян и проникать в самую глубь страны, — такого не могло привидеться и в самом кошмарном сне.

Перед посещением этой выставки совсем не вредно преисполниться светлой ностальгической грустью. И мысленно перелистнуть страницы пронесшейся со сверхзвуковой скоростью жизни.

«Что ты сделал для воздушного флота?» — бесцеремонно вопрошал с

плаката 1925 года пилот в алем шлеме с немигающим взором фанатика. С той же не оставляющей тебе выбора интонацией, что и красноармеец на знаменитом плакате Моора «Ты записался добровольцем?».





Указующий перст упирался прямо тебе в переносицу, и ты с чувством раскаяния вынужден был признаться: увы, лично твой вклад в развитие этого вида транспорта ничтожен. Эх, надо бы подтянуться и наскрести денжат на новый биплан...

«Стыдитесь», — укорял с плаката 1930 года несозательных граждан браваый молодец в красном фартуке, — «вашего имени еще нет в списке акционероv Добролета». И недвусмысленно предупреждал, что «вся страна следит за этим списком». Не исключая, понятно, бдительных обитателей Лубянки. С его ладони символически взлетал самолет, построенный, ясное дело, на деньги патриотов, не тебе чета. А в другой мускулистой длани энтузиаст аэрофикации страны сжимал увесистую кувалду. Вероятно, чтобы его призыв казался более убедительным и доступным пониманию тех самых несозательных элементов, не жалеющих тратить на воздушный флот.

В кампания по сбору средств на аэропланы включился и идеолог русского авангарда Александр Родченко. Своим плакатом (1923 г.) этот конструктивист с категоричностью Маяковского утверждал: «Тот не гражданин СССР, кто Добролета не акционер». И никакой тебе альтернативы. Ну как после этого было удержаться от того, чтобы не тряхнуть кубышкой и с трудовыми червонцами стремглав бежать за акциями. Чему ж тут удивляться, если капитал Добролета всего за год вырос с 2 до 5 миллионов рублей.

Плакаты того времени носили не только агрессивно-политический, но и ярко выраженный рекламный характер. Вот, например, любопытный плакат 1934 года, оповещающий население о «Круговых полетах над Московской на 36-местном самолете-гиганте АНТ-14 «Правда». Для того, чтобы отправиться в полет, надо было всего-то трамваем или автобусом доехать до Московского аэродрома, что на Ленинградском шоссе. И не забыть при-

хватить 25 рублей, хотя ударникам предприятий и учреждений по коллективной заявке на не менее 20 человек полагалась 20-процентная скидка. Полеты начнутся, информировал плакат, в мае: по четным числам с 10 часов утра в выходные и с 4-х часов вечера — в рабочие дни.

И уже в то время актуальной темой становится конкуренция. Схватка Добролета с Укрвоздухпутьем за прибыльные крымские рейсышла свое отражение в призыве 1924 года. Реклама ненавязчиво подсказывала слетать по маршруту Ялта-Севастополь-Евпатория, а билеты на рейс приобрести в конторах «Крымкурсо». Впрочем, украинские конкуренты не остались в долгу, выпустив шедевр, превосходящий «воздушные рейсы по расписанию, воздушное сообщение, воздушную почту, товарное сообщение» (1928 г.).

А этот плакат 1925 года призывает вступать в члены Авиакима. Графика вполне доступна и неграмотному — с надеждой глядя, выискивающий в небо труженик полей, а над ним самолет сельхозавиации с расходящимся «шлейфом плодородия». А как вам такой слоган — «Вредителя наш самолет без промаха бьет»? Имелась в виду, надо думать, не иначе как саранча.

Чудом сохранившийся плакат 1910 года рекламирует «оборудованный всеми последними усовершенствованиями заводъ Аэропланов и Гидропланов Артура Анаря». Некий одесский предприниматель без удержу пиарил свое предприятие, уверяя, что строит аэропланы собственной конструкции, да и всех существующих систем. В качестве иллюстрации — бороздящий волны Черного моря гидроплан.

Моду на дирижабли отразил в своем творении «Построим мощный советский дирижабль «Клим Ворошилов» знаменитый художник-мо-



ументалист Александр Дейнека. Рядом редкое фото Ворошилова и Сталина на майской демонстрации 1936 года.

...А, вспомните, сколько сделал для популяризации авиации наш кинематограф! В этом убеждают представленные в экспозиции кадры из фильмов «Небесный тихоход», «Неподсуден», «Экипаж». Вспомнить хотя бы образ бортироводницы, созданный Татьяной Дорожиной в фильме «Еще раз про любовь». Над ее судьбой рыдало не одно поколение девушек, которые под впечатлением от увиденного гурьбой подавались в стовардессы. А, поди знай, чем бы завершилось новогоднее приключение не ввязавшего лыка Жени Лукашина из «Ирони судьбы», оказались у него билет не на рейс Москва — Ленинград, а, скажем, в Петропавловск-Камчатский. Кстати говоря, знатоки подметили забавный курьез. В Москве Жени в полном беспмятстве поднимается на борт аэрофлотовского Ту-134, во время полета кемарит, отчаянно мешая своему соседу Рязанову, почему-то в салоне Ил-62, а вот по прибытии в Пулково таинственным образом спускается по трапу уже из Ту-154...



Embraer: семейный портрет в интерьере

Эта компания сумела доказать всему миру, что бразильцы горазды не только в футболе, но и в high-tech

Игорь ГРИГОРЬЕВ

В МИНУВШЕМ ГОДУ БРАЗИЛЬСКАЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ EMBRAER ВЫШЛА НА РЕКОРДНЫЙ УРОВЕНЬ ПРОДАЖ, ПОСТАВИВ 169 РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ БИЗНЕС-, АДМИНИСТРАТИВНОГО И ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО КЛАССОВ, А ТАКЖЕ ВОЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ. ТОЛЬКО В ЧЕТВЕРТОМ КВАРТАЛЕ ФИРМА СДАЛА ЗАКАЗЧИКАМ 61 МАШИНУ. ПОРТФЕЛЬ ТВЕРДЫХ ЗАКАЗОВ НА КОНЕЦ ПРОШЛОГО ГОДА ТАКЖЕ НЕ ОБМАНУЛ ОЖИДАНИЯ БРАЗИЛЬЦЕВ – 18,8 МЛРД ДОЛЛ.

Компания Empresa Brasileira de Aeronautica S.A., или попросту Embraer, была создана в июле 1969 года по решению министерства авиации Бразилии. Первоначально 51% акций этой фирмы, располагавшейся в городе Сан-Жозе-дус-Кампус (штат Сан-Паулу), принадлежал правительству, а остальной долей владел частный капитал. В 1994 году правительство, не зная, что же, в сущности, делать с фактически находящейся на грани банкротства компанией, сочла за благо поскорее сбывать ее с рук и за бесценок продала свой пакет частным инвесторам. А спустя год к рулю компании пришел Маурисиу Новинш Ботелью, который и поныне возглавляет фирму. С его именем по праву связывают феерический взлет Embraer. Компании удалось выкарабкаться из, казалось бы, безвыходного положения, когда убытки превышали годовые доходы, а перспективы возрождения представлялись и вовсе сомнительными. Но Ботелью удалось привлечь активы бразильских банков, частных инвесторов, не побоявшихся приобрести контрольный пакет акций, и заручиться поддержкой правительства, которое даже после приватизации компании продолжает оказывать ей всяческое содействие.



Маурисиу Ботелью

КАК ВАЖНО СМОТРЕТЬ DVD

Но вещом предпринимательского драйва Ботелью, перед которым не могли устоять даже ведущие мировые авиакомпания, стал, разумеется, контракт с Air Canada. Это ж надо умудриться — апарить свои «эмбраеры» не кому-нибудь, а национальному перевозчику Канады, пользующемуся к тому же благосклонностью правительства страны! Как будто не существовало в мире славной Bombardier, канадской, напомним, группы, бойко торговавшей своими региональными CRJ и имевшей все

основания полагать, что уж авиакомпаниям Страны кленового листа сам бог велел отовариваться исключительно у нее. И уж никак не в Бразилии. Что за эпатаж!

С обескураживающей откровенностью, вовсе не скрывая своих честолюбивых намерений, Ботелью начал массивную осаду председателя совета директоров Air Canada Роберта Милтона. Взял да и послал тому по почте DVD-плеер. Заинтригованный Милтон включил аппарат, и перед его глазами предстал неведомый ему доселе добродушный субъект средней упитанности в профессорских очках в золоченой оправе. Застенчиво улыбаясь, но без особых церемоний, он предложил главе Air Canada прикупить у его фирмы несколько региональных самолетов. Заверил, что они наверняка мистера Милтона не разочаруют.



Что ж, шеф канадской авиакомпании в полной мере оценил великолепное нахальство виртуального собеседника и хотел было послать того, а заодно и его плеер, по хорошо известному на всех континентах адресу. Однако его позабавило приглашение посетить некое загородное сооружение на колесах, которое вот уже продолжительное время колесит по дорогам Северной Америки. Не любопытно было бы мистеру Милтону на него взглянуть?..

Отчего же, благосклонно подумал глава Air Canada, мне не съездить туда и не полюбоваться этим балаганом? Развлекусь. Но увиденное не оставило и следа от первоначального скептицизма главы канадской авиакомпании.

Фургон, вызывавший восторг у обступивших его зевак, вовсе не походил на те легендарные повозки, на которых европейские переселенцы несколько веков назад принялись окучивать американский кон-

Трюк с DVD вошел в анналы успешного рекламного экстремизма, и с тех пор Маурисиу Ботелью не гнушается самолично объезжать потенциальных клиентов и как простой рекламный агент предлагает продукцию своей фирмы. По сути, он ничем не рискует: ведь никто не сможет разуверить его в том, что Embraer выпускает лучшие в мире самолеты. Как и в том, что авиационная компания должна не столько производить самолеты, сколько уметь обслуживать своих клиентов.

ПЕРВЫЙ «ГОЛ» В ВОРОТА КОНКУРЕНТОВ

В 1996 году на рынке появился 50-местный Embraer 145, за разработку которого взялись еще в конце 80-х. Сделав ставку на успех этой программы, Ботелью пошел даже на то, чтобы заморозить все остальные проекты. Риск был немалый – ведь Bombardier со своим



Embraer 145

тинент. Внутри он представлял собой точную копию пассажирского салона последней модели Embraer. На не страдающего чрезмерной экзальтацией Милтона убранство салона произвело мощное впечатление. Ему понравилось все – широкие сиденья, панорамные окна, потолок под два метра, вместительные багажные отсеки. По словам главы Air Canada, он неожиданно нашел идеальный стоместник. Сделать выбор в пользу бразильцев президенту канадской авиакомпании, понятно, было не просто, но он рискнул и заказал десяток Embraer 175, а вслед за этим разом 45 самолетов модели «190». Затем заключили контракт на 3,5 млрд долл., предусматривающий поставку еще 60 машин.

пятидесятиместником Regional Jet серии 100 опередил бразильцев на несколько лет. Пока в Embraer смекали, где лучше установить двигатели – над или под крылом, соперники вырвались вперед. А шведская SAAB вывела на рынок 50-местный турбовинтовой самолет «2000». Наконец бразильцы остановились на варианте размещения двигателя в хвостовой части фюзеляжа, но финансовые неурядицы на несколько лет задержали работу над моделью. Правительство ссудило на эту программу 98 млн долл., а еще часть средств поступила от частных инвесторов. Пришлось уволить значительное количество служащих, а остальным урезать зарплату. Это был, считал Ботелью, единственный способ спасти набирающий обороты бизнес. Он убедил в правильности своих действий



ивставшие были на дыбы профсоюзы и пообещал через некоторое время вернуть уволенных на рабочие места. И даже махнул рукой на то, что зарплата руководства компании была снижена на 10%.

И, наконец, долгожданная 145-я модель прорвалась на рынок. Он оказался неожиданно гостеприимным. Первые машины приобрели американские авиакомпании Continental Express и American Eagle. Фактически успех предопределила каталожная стоимость самолета – 15 млн долл. против 19,5 у канадского конкурента. Дешевая рабочая сила в Бразилии позволяла установить более приемлемую для клиентов цену. Да и одной Bombardier было попросту не под силу насытить рынок, остро нуждавшийся в реактивных самолетах регионального класса.

...Еще каких-нибудь 15 лет назад в сегменте региональных самолетов доминировали восемь авиастроительных компаний, производящих сравнительно недорогие и вполне экономичные по тем временам турбовинтовые ВС. А фирмы Fokker и British Aerospace выпускали небольшие машины с турбовентиляторными двигателями, которые были прообразом нынешних реактивных самолетов для региональных линий. Подлинная революция в строительстве таких машин произошла в 1992 году, когда Группа Bombardier представила свой 50-местный CRJ 100. Вскоре после этого на рынок региональных самолетов стремительно, словно исполняя знаменитую самбу, ворвалась Embraer и в 1996 году запустила в серию первый реактивный ERJ 145 на полсотни мест. И уже по итогам 1997 года Embraer стала ощутимо теснить машины с турбовинтовыми двигателями – сначала по заказам (334 против 220), а два года спустя и по поставкам (217 против 123).

И такая метаморфоза была вполне объяснима: к достаточно приемлемому комфорту винтовых региональных самолетов требовалось добавить большую скорость, чтобы составить конкуренцию реактивным машинам, используемым на магистральных линиях малой протяженности. К тому же промышленность смогла предложить высокоэкономичные ТРДД с подходящей тягой, которые по своим эксплуатационным параметрам ни в чем не уступали турбовинтовым.

Сегодня мировой рынок региональных турбореактивных самолетов Bombardier и Embraer фактически поделили между собой. Наибольший спрос у перевозчиков пользуются CRJ 700 (70 кресел), CRJ 900 (86-90) канадской компании и Embraer 170 (70), «175» (78-86), «190» (98-108), производимые бразильцами.

Модель «190», получившая сертификат типа в 2005 году, была рассчитана на дальность полета 4000 км. Самолет хорошо продавался. Вспомнить хотя бы, как американская дисконтная компания JetBlue не торгуясь

выложила 3 млрд долл. за сотню таких самолетов, тем самым заметно поколебав посягательства на этот рынок Boeing и Airbus. Американцы два года назад сняли с производства Boeing 717 (точнее, доставшийся им от McDonnell Douglas MD 95), а европейцы не снискали особых лавров с продаж A318. И потому оба гиганта мирового авиастроения предпочли до поры до времени в сватку за рынок региональных самолетов не ввязываться.

Однако стремление вторгнуться в новый для себя сегмент рынка заставило бразильцев, как, впрочем, и Bombardier, взяться за разработку более вместительной модели. И таким образом покуситься на казальсо было навечно застолбленный за Boeing и Airbus сегмент магистральных авиалайнеров.

Самолет Embraer 190 выполнен по нормальной компоновочной схеме традиционного самолета – низкоплана с палубным оперением, переставным стабилизатором и двигателями на крыле. Трехлопное, убираемое в полете



Embraer 190

шасси позволяет базироваться на полосах класса «Б» и «В». Компоновка традиционна для магистральных пассажирских самолетов, но оригинальна для региональных. Однако низкорасположенные двигатели не гарантируют нормальной эксплуатации на плохо подготовленных ВПП. Как, впрочем, и у сухопутного SuperJet 100. Фюзеляж построен в виде так называемого «двойного пузыря» (double bubble type fuselage), позволяющего увеличить ширину сидений. Пассажирская кабина выполнена по схеме «2+2» с современными характеристиками по комфорту и интерьеру. Багажники находятся под полом для размещения грузов «инавал» и в задней части фюзеляжа.

ЭТОТ НЕПРЕДСКАЗУЕМЫЙ РЫНОК РОССИИ

Что касается российского рынка, Embraer подбивает к нему клинья с незапамятных времен. Еще в конце сентября 2004 года в Москве бразильцы организовали демонстрационные полеты своей 170-й модели. Понятно, что залетел «бразилец» в Первопрестольную отнюдь не



случайно. Известно ведь, что российские перевозчики испытывают острую нужду в региональных самолетах, а Embraer 170 (70-78 мест) — прямой конкурент нашего Superjet, еще только примеривающегося к взлету. И бразильская фирма, пока суть да дело, сделала ненавязчивую попытку прорваться на оскудевший российский рынок региональных самолетов, интерес к которому, впрочем, и не отрицала.

Президент Бразилии Луис Инасиу Лула да Силва не раз поднимал на встречах с президентом Владимиром Путиным вопрос о сборке в России самолета Embraer 145. Заметим, что да Силва, находясь у власти, всячески лоббировал продукцию Embraer, не забывая, что именно концерну и его главе был обязан успеху в предвыборной кампании. В ходе однодневного визита в Москву в октябре 2005 года президент Бразилии обсудил с В. Путиным планы сотрудничества в военно-технической сфере. А планы эти были весьма разносторонние: создание в России линии по сборке Embraer 145, поставка в Бразилию Бе-103 и вертолетов Ми-171А, сотрудничество в модернизации бразильской ракеты-носителя VLS-1. Тогда же был подписан контракт о запуске на орбиту бразильского космонавта.

Наблюдатели отмечали, что в этом внушительном пакете возможная сборка бразильского самолета на российских предприятиях занимала далеко не последнее место. Примечательно и то, что в состав представительной делегации, прибывшей в Москву, входил и Маурисиу Ботельо. Модель, предложенная руководством Embraer для сборки в России, как будто возражений не вызвала. Тем более что 50-местный самолет для региональных линий никоим образом не затрагивает наш собственный модельный ряд и вовсе не конкурент Superjet. Однако до заключения специального межправительственного соглашения о производстве «145» в России дело тогда не дошло.

Любопытно вспомнить, что осенью 2004 года пошли толки о том, что проект российский RRJ, как тогда назывался Superjet, может быть прикрыт. Дело в том, что закупка бразильскими ВВС партии истребителей Су-35 на 750 млн долл., за что ратовал «Рособоронэкспорт», напрямую увязывалась с поставкой «Аэрофлоту» 50 региональных самолетов Embraer 170. Причем сделка должна была ограничиться поставкой — бразильцы намеревались начать на производственных мощностях КиААПО, подготовленных для RRJ, выпуск своих региональных машин. Если бы эта весьма сомнительная сделка осуществилась, то необходимость в RRJ отпала бы сама собой. Совместному проекту даже поспешили придумать рабочее название — Russian Embraer Jet (REJ), а серийное производство самолета должно было начаться в 2007-2008 годах. К счастью или нет, но замысел этот так и остался проектом.

Заметим, что переносить сборочную линию в другие страны для бразильцев не впервой. С февраля 2004 года лицензионное производство «145» развернуто в Китае совместной компанией Harbin Embraer. И вовсе не исключено, что бразильская фирма и ее партнер AVIC II предпримут шаги к расширению деятельности в рамках созданного СП. Не приходится удивляться, что Embraer заключила с китайской авиакомпанией Hainan Airlines СО контракт на поставку 100 самолетов своих моделей «145» и «190» на сумму 2,7 млрд долл. И уж вполне закономерно, что по условиям контракта полсотни заказанных Embraer 145 будут производиться в Харбине.

Что касается России, то пока прежние далеко идущие планы ограничиваются закупкой техники. Так два года назад московская авиакомпания «Атлант-Союз» решила закупить партию из шести турбовинтовых региональных Embraer 120 для организации регулярного



Embraer 145LI

воздушного сообщения между столицей и центрами соседних областей. Эти машины, рассчитанные на 28-32 мест, понадобились для замены Як-40. Вследствие этого бразильская компания инициировала процедуру сертификации этой модели в России.

В конце 2006 года Embraer объявила, что намерена инвестировать 2,6 млрд долл. в различные проекты на следующие пять лет. Эти средства направят на разработку нового реактивного самолета, а также на технологические усовершенствования предыдущих моделей. В прошлом году объем инвестиций составил 500 млн долл. Как сообщило руководство бразильской компании, Embraer стала третьей в мире — вслед за Airbus и Boeing потеснив Bombardier — авиастроительной компанией по объему рыночной капитализации.

В нынешнем году Embraer планирует поставить 195-200 реактивных самолетов в сегментах бизнес-, региональной и военной авиации, а также 10-15 бизнес-джетов Phenom 300. И явно не намерена уступать конкурентам с таким трудом завоеванных позиций.]



КУБА ДАЛЕКО? КУБА РЯДОМ!

Игорь ГРИГОРЬЕВ, Владимир ШИТОВ

CUBANA DE AVIACION — БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ УНИКАЛЬНАЯ ЗАРУБЕЖНАЯ АВИАКОМПАНИЯ. ХОТЯ БЫ ТЕМ, ЧТО, НЕСМОТРИ НА РАЗЛИЧНЫЕ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ КАТАКЛИЗМЫ, ПОПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ ВЕРНА АВИАТЕХНИКЕ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, ПРЕДПОЧИТАЯ ЕЕ ВСЕМ САМЫМ НАВОРОЧЕННЫМ «ЭРБАСАМ» И «БОИНГАМ». ТОГДА КАК ДРУГИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ, ДАЖЕ РОССИЙСКИЕ, СЕГОДНЯ ВСЕ БОЛЬШЕ НОРОВЯТ ПОПОЛНЯТЬ СВОИ ПАРКИ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ИНОМАРКАМИ. И ПЕРВЫЙ ВОПРОС, КОТОРЫЙ ТАК И НАПРАШИВАЛОСЬ ЗАДАТЬ ГЕНЕРАЛЬНОМУ ПРЕДСТАВИТЕЛЮ CUBANA В РОССИИ ОМАРУ ГОСЛИНУ, КАСАЛСЯ НАШЕЙ, РОССИЙСКОЙ ТЕХНИКИ.



— **Господин Гослин, чем же Вашу авиакомпанию так привлекают «Ту» и «Иль», не только, видимо, ценой?**

— Российская авиатехника за многие годы ее эксплуатации зарекомендовала себя как очень надежная, и у нас не было оснований поставить это качество под сомнение. Кроме того, наши авиаторы имеют возможность, как прежде, так и теперь, осваивать технику непосредственно в России. И конечно, немаловажное значение имеет то, что в России мы встречаем самое дружеское участие, искреннее желание помочь в освоении различных авиационных специальностей и новейшей техники. Поверьте, мы очень ценим такое отношение. Уже несколько поколений кубинских летчиков постигали летное мастерство в России, и почти все в нашей компании хотя бы немного, но знают русский язык. Это помогает осваивать и Ил-96, и Ту-204. До сих пор у нас летают несколько Ил-62М, за многие годы эксплуатации показавшие себя надежным авиалайнерами. Есть у нас в парке, правда, и западноевропейский аэробус А320, но он погоды не делает.

— **На МАКСе-2007 кубинская компания Avianport S.A. заключила меморандум о взаимопонимании, в котором кубинская сторона выразила готовность увеличивать парк воздушных судов своей авиакомпании за счет самолетов российского производства в течение 2008-2011 годов. Согласно подписанному документу, за этот период кубинская сторона предполагает закупить через лизинговую компанию «Иллюзии Финанс Ко» два среднемагистральных самолета Ту-204 и три региональных Ан-148. Как видим, Сивала по-прежнему отдает предпочтение российским самолетам. Но насколько остро стоит сегодня перед вашей авиакомпанией проблема самолетного парка?**

— Я бы сказал, что это первостепенная задача. Как вы понимаете, именно этим обстоятельством и вызваны наши последние закупки авиатехники. В последнее время мы столкнулись с нехваткой современных экономических самолетов. Парк сильно устарел и в самые сжатые сроки его надо обновлять.

В настоящее время у нас уже имеются три дальнемагистральных самолета Ил-96-300 и три Ту-204,

один из которых в грузовом варианте Ту-204С. Ну а с теми лайнерами, которые возьмем в лизинг у ИФК, сможем сделать заметный шаг вперед. На авиакосмическом салоне в Жуковском летом прошлого года демонстрировался Ту-204 в цветах Cubana, который вызвал у посетителей большой интерес.

— **В чем суть авиатранспортной политики Cubana?**

— Прежде всего, мы стремимся закрепиться на тех рынках, которые уже неплохо освоили. Я имею в виду наши европейские маршруты в Мадрид, Милан, Рим, Париж, Лондон. Много полетов Cubana выполняет и по Латинской Америке — в Буэнос-Айрес, Боготу, Каракас, Мехико, Гватемалу, Кингстон, Санто-Доминго. Мы участвуем в программе «Альба» по перевозке грузов между латиноамериканскими странами, и для этой цели самолетов у нас не хватает. По трассе между Москвой и Гаваной три раза в неделю летает лайнер Boeing 767 — этот рейс выполняет экипаж «Аэрофлота», но на условиях code share с Cubana.



— Летные экипажи Cubana по-прежнему обучаются в России?

— Да, наши пилоты, осваивающие Ил-96, проходят подготовку на тренажере «Аэрофлота» в Шереметьево. Для полетов на Ту-204 пилоты готовятся в Санкт-Петербурге. А для работы на Як-42 летчики обучаются в Киеве. Внутренние линии Кубы все еще обслуживают самолеты Ан-24. Должен сказать, что с летными кадрами у нас особых проблем не возникает. Пилотов хватает, к тому же им предоставляется возможность переучиваться с одного типа самолета на другой. К примеру, пилоты, прежде летавшие на Ту-154, которых у нас в парке теперь нет, получили возможность освоить Ту-204.

— А сами Вы, господин Гослин, где учились?

— Я окончил в 1991 году КИИ ГА по специальности инженер-механик. В начале своей карьеры работал директором аэропорта Кайо Коко. Это четвертый по величине остров Кубы, протяженностью почти 40 километров. Очень красивое место, названное так в честь ибиса, или как ее называют на Кубе — коко, птицы, которой поклонялись еще в Древнем Египте. И еще на этом острове водятся розовые фламинго. Аэропорт там был, конечно, небольшой, его и не сравнить с гаванским международным Хосе Марти. Но в 2002 году в связи с увеличением туристических потоков там построили большой аэропорт с ВПП 3500 метров, он получил статус международного.

— Куба издавна считалась «туристическим раем», куда на отдых стремились туристы почти со всего мира. Какая доля в перевозках Cubana приходится на этот контингент пассажиров?

— Очень значительная. Не будет преувеличением сказать, что в настоящее время туризм на Кубе процветает. У нас достаточно экологических мест для отдыха — Гавана,

Варадеро, Ольгин, Кайо Гильермо, Кайо Коко и множество других. Очень значительный туристический поток идет из России. В этом я смог убедиться и сам, работая в Москве. Так, на рейс Москва — Гавана, который выполняется трижды в неделю, достать билеты бывает очень просто, особенно в «высокий сезон». Много желающих посетить Кубу отмечалось в рождественские и новогодние каникулы. Есть и чартерные рейсы «Трансаэро» из Москвы прямо на Варадеро. Мы очень рассчитываем, что туристические потоки в нашу страну будут увеличиваться.

— Где самолеты вашей авиакомпании проходят техническое обслуживание?

— Мы используем услуги компании «Домодедово Техник», кото-

рая выполняет регламенты по различным формам. Предпочитаем это делать именно в России, поскольку здесь у нас не возникает проблем даже в языке, на котором общаемся. По заключенному договору наши Ил-96 проходят в Домодедове ТО по форме «ЗС».

— Поскольку кубинские авиаторы, как и прежде, предпочитают российские самолеты и пока не собираются от них отказываться, хотелось бы узнать, господин Гослин, Ваше мнение о новой отечественной авиатехнике. Мы имеем в виду Superjet 100, Ан-148, Ту-334...

— Что касается Superjet, то этого самолета пока нет, и серьезно обсуждать вопрос о его приобретении не представляется возможным. А вот Ан-148 нас заинтересовал, хотя несколько смущает его вместимость — мы бы предпочли, чтобы она составляла 100-120 кресел. Перспективы же 100-местного Ту-334 и вовсе весьма туманны. Думаю, что для замены нашего устаревающего парка региональных самолетов наиболее приемлемым все же будет Ан-148. Но это в будущем.

— 7 января нынешнего года российские авиаторы, как, надеемся, и кубинские, отметили памятную дату — 45-летие со дня установления регулярного воздушного сообщения между нашими странами. О том, как наводился воздушный мост на Кубу, наш журнал подробно писал. Как бы Вы, господин Гослин, охарактеризовали то событие с позиции дня сегодняшнего?

— Установленный тогда трансатлантический авиамост иначе как событием историческим не назовешь. Конечно, за прошедшее с тех пор время многое изменилось. Но традиции дружбы и сотрудничества авиаторов наших стран, заложенные еще в 60-е годы, остались неизменными. Работая в России, я в этом убеждался не раз.]

Наша справка

С 1961 года Cubana начала эксплуатировать советскую авиатехнику — сначала самолеты Ил-14, затем Ил-18, Ан-24, позднее Як-40 и Ил-62. В конце 70-х годов парк компании пополнился лайнерами Ту-154, которые использовались как на внутренних, так и международных линиях. Именно благодаря современной для того времени советской авиатехнике кубинские авиаторы смогли начать осваивать сложные трансатлантические трассы между Гаваной и Москвой, Берлином, Прагой. Показательно, что до революции 1959 года на Кубе насчитывалось не более двадцати устаревших поршневого самолетов. До тех пор, пока Cubana еще не имела самолетов Ил-62, наши авиакомпания совместно эксплуатировали трассу Гавана — Мадрид — Берлин — Прага. Экипаж и самолет были советскими, но полеты выполнялись под флагом Cubana. Опыт, приобретенный кубинской компанией в таком сотрудничестве, очень пригодился гражданской авиации Острова Свободы.



Аварийность в мировой авиации

Март 1998 — 10 лет назад

5 марта

Самолет Cessna 208B Caravan I Super Cargomaster, принадлежащий американской авиакомпании Varon Aviation, выполнял грузовой рейс из аэропорта Memphis (США) в аэропорт Bowling Green-Warren County.

Взлет произведен в 04:13 местного времени. На шезелоне 9000 футов связь экипажем была потеряна. Самолет был найден разрушенным в 14 километрах от населенного пункта Clarksville. Пилот погиб.

Расследованием установлено, что пилот, находясь на шезелоне, при полете ночью в облаках, в слое с интенсивным обледенением, не определил быстрый рост льда на поверхностях воздушного судна. Скорость постепенно в течение восьми минут падала со 135 узлов до 102 узлов, и самолет непреднамеренно свалился в штопор. Расследователи указали на недостатки системы, позволяющей пилоту иметь полную информацию об обледенении конструкции воздушного судна из кабины пилота.

10 марта

Самолет Boeing 707-336C, 1968 года выпуска, египетской авиакомпании Air Memphis перевозил 34 тонны рыбы из аэропорта Момбаса-Мои (Кения) в аэропорт Каиро (Египет).

При взлете «оторвался от последней плиты», столкнулся с огнями подхода, а затем с холмом, расположенном в секторе набора высоты, разрушился и загорелся. Все шесть человек, находившиеся на борту, погибли.

10 марта

Самолет British Aerospace BAe-146-100 авиакомпании Air Botswana (Ботсвана) выполнял международный пассажирский рейс в аэропорт Нваде (Зимбабве). При снижении экипаж получил не установленную

правилами, скудную информацию: кучево-дождевая облачность. Экипаж сообщил, что наблюдает впереди по курсу внутримассовые грозы, однако получил от диспетчера информацию о погоде на аэродроме: слабый дождь, ветер у земли — восемь узлов. Находясь на высоте 750 футов, самолет попал в область ливневого дождя и сильнейшего сдвига ветра. Несмотря на то, что командир установил взлетный режим работы двигателей, самолет продолжал «нестись» к земле со скоростью 2400 футов в минуту. Затем произошло столкновение с верхушками деревьев. Уйдя на второй круг, командир принял решение следовать на запасной аэродром Хараре, однако при визуальном осмотре с земли было обнаружено повреждение передней стойки шасси от столкновения с деревьями. Экипаж произвел посадку, на покрытую пеной взлетно-посадочную полосу, на основные стойки шасси. Никто из 66 человек, находившихся на борту, не пострадал. Самолет разрушился.

12 марта

Потерпел катастрофу самолет CASA 212-A1 Aviocar 200 Военно-воздушных сил Испании в районе населенного пункта Villanueva. Все три члена экипажа погибли.

18 марта

Самолет Saab 340B, зарегистрированный на Тайване, авиакомпании Formosa Airlines выполнял местный пассажирский рейс из аэропорта Hsinchu (Тайвань) в аэропорт Kaohsiung (Тайвань).

Когда экипаж вступил на борт самолета, чтобы лететь в Kaohsiung, его рабочее время составило уже 11 часов. Кроме того, в этот день экипаж уже выполнил девять полетов. По плану это должен быть послед-

ний рейс в темное время суток, в сложных метеословиях.

При выполнении предполетной проверки, экипаж обнаружил, что не работает автопилот, «бустерное» управление рулей направления, а также неустойчиво работают электронные пилотажные приборы. В соответствии с установленным Перечнем Минимального Оборудования (Minimum Equipment List — MEL) вылет должен быть отменен.

Однако командир принял решение взлетать. Взлет был произведен в 19:29.

В процессе набора высоты, пилотируя «вручную», в облаках, при наличии отказов оборудования, выявленных перед взлетом, усталый командир «потерял скорость» и свалился в штопор. Все 13 человек, находившихся на борту, погибли.

19 марта

Самолет Boeing 727-228 афганской авиакомпании Ariana Afghan Airlines выполнял местный рейс вне расписания из Кандагара в Кабул.

Заход на посадку осуществлялся в условиях плохой видимости, дождя и снега. В процессе снижения самолет столкнулся с горой Sharki Barataui на высоте 3000 футов, на 300 футов ниже ее вершины.

Все 45 человек, находившихся на борту, погибли.

22 марта

Новый самолет Airbus A320-214 филиппинской авиакомпании, выпущенный в конце 1997 года, выполнял регулярный пассажирский рейс из аэропорта Manila (Филиппины) в аэропорт Bacolod (Филиппины).

Взлет был осуществлен в 18:40 местного времени. Самолет отправился в полет с деактивированным реверсом тяги двигателя №1. Полет проходил без отклонений. При за-



ходе на посадку в аэропорту Bacolod диспетчер управления воздушным движением разрешил экипажу визуальный заход на ВПП 4.

Заход на посадку выполнялся с включенным автоматом тяги в режиме SPEED mode (стабилизации скорости). РУД двигателя №1 оставался на упоре Climb (повышенный режим тяги). После приземления второй пилот доложил: «Нет спойлера, нет реверса, нет торможения». Двигатель №2 был установлен в положение максимального реверса после касания самолета, однако РУД двигателя №1 не был установлен в положение малого газа и оставался в прежней позиции Climb (повышенный режим тяги). В результате спойлеры не были выпущены.

Поскольку один двигатель №2 был установлен в положение реверса, автомат тяги автоматически отключился. С отключенным автоматом тяги, тяга двигателя №1 увеличилась до соответствующего значению Climb. Вследствие асимметричной тяги А320 в процессе прогона выкатился за правую границу ВПП. На данной скорости руль направления и управляемое носовое колесо были неэффективны. Двигатель №2 был переведен из режима реверса в положение прямой тяги, соответствующей 70 процентам оборотов N1 (каскада низкого давления), самолет развернулся в сторону ВПП и продолжил движение за край полосы. Самолет пробил ограждение аэропорта и перепрыгнул через маленькую речку. Он продолжил скользить по грунту за ограждение освещения аэродрома, через несколько групп строений и деревьев. Пожара не было.

ВОЗМОЖНАЯ ПРИЧИНА: Вероятной причиной авиационного происшествия, по мнению расследователей, являлась неспособность пилота правильно оценить ситуацию, сложившуюся сразу после касания, при условии деактивированного реверса двигателя №1, вызвавшим усложнение условий полета вследствие значи-

тельной разницы, тяги двигателями на пробеге, приведшей к выкатыванию на правую обочину ВПП и в конечном итоге за пределы рабочей длины ВПП.

Способствующим фактором явился явный недостаток знаний технических систем и отсутствие оценки возможных катастрофических последствий неверного толкования положений и требований, изложенных в Перечне Минимального Оборудования (Minimum Equipment List – MEL). По случайной случайности, шикто из 130 человек, находившихся на борту, не пострадал. Три человека, находившиеся на земле, погибли.

28 марта

Самолет Ан-32, принадлежащий перуанскому военному оператору Fuerza Aerea del Peru – FAP, выполнял полет из аэропорта Tumbes (Перу) в аэропорт Piura (Перу). На борту находилось 50 человек – жертвы сильнейшего наводнения. При подходе к аэродрому посадки отказал один из двигателей. Значительно перегруженный самолет не смог выдержать установленную высоту полета и следовала с постоянным снижением. Не долетая до аэродрома, самолет столкнулся с бараканами трущоб на окраине города и упал в канал, расположенный рядом. Из 55 человек, находившихся на борту, погибли 21 человек, а также один человек на земле.

30 марта

Самолет British Aerospace BAe-748-378, год выпуска 1982, британской авиакомпании Emerald Airways выполнял местный пассажирский рейс вне расписания из аэропорта London-Stansted в аэропорт Leeds/Bradford.

Взлет производился ночью с ВПП 23 с размерами 3048x46 метров, от начала полосы. Взлет выполнял второй пилот. На скорости 111 узлов командир дал команду на отрыв переднего колеса, и самолет начал подъем. Менее чем через пять секунд

после команды «отрыв», на скорости 115 узлов и на высоте примерно от 30 до 100 футов отказал двигатель №2, и возник пожар. Самолет отклонился от курса взлета вираво на 11 градусов. Командир немедленно взял управление на себя, успев предупредить бортпроводников о пожаре двигателя, убрал РУДы, повернул влево на 14,5 градуса и произвел посадку в конце ВПП на скорости 62 узла. Самолет, перемещаясь, разрушил ограждение аэропорта и остановился, подломив переднюю стойку шасси.

Общее время нахождения самолета в воздухе составило 27 секунд. Никто из 44 человек, находившихся на борту, не пострадал. Отказ двигателя произошел из-за усталостного разрушения конструкции в турбине высокого давления.



31 марта

Самолет Convair CV-240-53 (С-131А), 1954 года выпуска, выполнял грузовой рейс из аэропорта Mexico City (Мексика). Взлет был произведен с ВПП 05. Через восемь минут после взлета экипаж доложил об отказе двигателя. Диспетчер управления воздушным движением дал экипажу курс для захода на посадку по системе ИЛС на ВПП 05. Однако перегруженный самолет не мог поддерживать высоту полета, и экипаж попросил разрешение произвести посадку с противоположным курсом на ВПП 23. В это момент произошел пожар двигателя. Командир произвел аварийную посадку на дорогу. Двое из четырех человек, находившихся на борту, погибли.]

Раздел ведет **Валерий ШЕЛКОВНИКОВ**



Агитсамолет прилетел, встречайте!

Владимир ШИТОВ

В 1932 ГОДУ СТРАНА ГОТОВИЛАСЬ ОТПРАЗДНОВАТЬ Сорокалетие литературной деятельности Максима Горького. По этому случаю решено было создать на добровольные средства трудящихся специальную агитэскадрилью и назвать ее именем писателя, что и было сделано отдельным приказом ГУ ГВФ от 17 марта 1932 года. Инициаторами выступили работники журнально-газетного объединения Москвы, а руководителем эскадрильи стал известный журналист Михаил Кольцов.

Агитэскадрилью создавали для массовой культурно-просветительской работы среди трудовых коллективов заводов, колхозов, а также для важнейших политических и хозяйственных кампаний — выборов, пропаганды госзаимов, поднятия духа сельчан во время посевной и уборочной.

Средства на приобретение самолетов удалось собрать достаточно быстро, причем по тем временам немалые — более восьми миллионов рублей. Были приобретены лучшие самолеты, каждый из них назвали именем какого-либо печатного органа: Сталь-2 («Известия»), К-5 («Огонек»), АНТ-14 («Правда»), АНТ-9 («Крокодил»), У-2 («Красная звезда», «Работница», «Комсомольская правда»). Через год в эскадрилье было уже около тридцати самолетов, получивших названия «Западно-Сибирский связист», «Сакко и Ванцетти», «Московский колхозник», «Крестьянская газета».



Летный состав агитэскадрильи был первоклассным. Известный летчик Василий Осипов был назначен пилотом-агитатором самолета «Крокодил». Машина получила свое название в честь известного сатирического журнала, а соответ-

ствующим образом ее оформил художник Борис Ефимов. Конструкторы удлинили носовую часть самолета, придав ей форму крокодила, шасси сделали в форме огромных передних лап этого животного с вилами в одной из стоек. Фюзеляж «забронировали» чешуйчатым панцирем. Все эти украшения «съедали» скорость машины, но основные летные качества самолета от того не страдали. Зато пропагандистский эффект от ее появления в отдаленных уголках страны был огромным. Кстати, один из старейших авиационных журналов мира «Флайт», отозвался об этой машине, как делающей честь конструкторам Советской России.

А вот самолет У-2 «Сакко и Ванцетти» пилотировал не менее извест-





ный летчик Аэрофлота Василий Чулков, который пришел в агитэскадрилью имени Максима Горького сразу после ее создания. Его встретил командир эскадрильи Михаил Кольцов и сказал, что летать пилот будет на новеньком У-2, который Чулкову после его капризного Р-5 показался чудо-самолетом. На нем он в мае 1933 года вместе с другими самолетами эскадрильи вылетел по заданию Наркомзема СССР на Украину и Северный Кавказ для подведения итогов весенней посевной кампании. А уже осенью того же года Чулкова повысили, назначив вторым пилотом гигантского пятимоторного АНТ-14 «Правда». Самолет был рассчитан на 36 пассажиров, салон имел между креслами широкий проход, а в целом



машина была буквально напичкана разными новшествами конструкторской мысли, полетать на ней было мечтой каждого летчика. На этом самолете Чулков совершил рейс в Киев для сбора средств на постройку флагмана агитэскадрильи самолета «Максим Горький».

Построить самый большой в мире самолет и назвать его именем писателя предложил Михаил Кольцов. Идею поддержали сотрудники журнально-газетного объединения Москвы, был даже создан Всесоюзный комитет по постройке самолета — гиганта, в который вошли известные деятели науки, искусства, литературы. В Киев полетели писатель Алексей Толстой, поэт Александр Безыменский, артист Михаил Жаров, кинооператор Роман Кармен и, конечно же, сам Михаил Кольцов. Они выступали на предприятнях Киева, в окрестных колхозах и рассказывали о том, как важно развивать отечественную авиацию. На самолете «Правда» проводились и массовые катания передовиков труда и профсоюзных активистов.

Средства на создание «Максима Горького» — около шести миллионов рублей — удалось собрать в кратчайшие сроки, да и сам самолет был построен всего за год и два месяца. 18 августа 1934 года «Максим Горький» официально стал именоваться флагманом агитэскадрильи, и пилот Иван Михеев много раз поднимал машину в небо. 18 мая 1935 года «Максим Горький» совершил свой последний полет. Он значился как сдаточный, но на борту воздушного гиганта находились тридцать шесть пассажиров — сотрудников ЦАГИ и членов их семей.

Непонятно кому пришла в голову нелепая идея для большего эффекта отправить в полет вместе с «Максимом Горьким» истребитель, который пилотировал летчик Благин. Ясным воскресным утром оба самолета поднялись в воздух, истребитель на каком-то удалении от самолета-гиганта выполнял фигуры высшего пилотажа. Затем Благин попытался сделать петлю Нестерова, но не рассчитав, врезался в крыло «Максима Горького». Оба самолета рухнули на землю, на жилые кварталы Москвы. Трагедия унесла десятки жизней.

Как выяснилось, приближаться к «Максиму Горькому» Благину было категорически запрещено, но возобладали ухарство, желание летчика доказать, что может летать не хуже Чкалова. Доказал...

Агитэскадрилья просуществовала еще несколько лет. Было выполнено несколько сот агитполетов, проведено больше трех тысяч митингов и сделано около пяти тысяч докладов. Всего же самолеты агитэскадрильи за пять лет налетали 55 миллионов километров, при этом агитработой было охвачено более десяти миллионов человек. На самолетах эскадрильи выполнялись полеты с пассажирами, «крылатое крещение» получили 25 тысяч передовиков промышленности и сельского хозяйства. В 1938 году самолеты агитэскадрильи решено было передать ГУ ВВФ, и вскоре она прекратила свое существование. Никогда больше и ни в одной стране мира авиация столь широко не использовалась для агитационной работы. Эскадрилья «Максим Горький» в этом отношении явление совершенно уникальное и удивительное.]

У прокуратуры дел невпроворот

Игорь ГРИГОРЬЕВ

Об итогах работы Московской межрегиональной транспортной прокуратуры в 2007 году журналистам на пресс-конференции рассказали ее руководители. Прокуратура начала свою работу с 1 марта прошлого года. В ее полномочия входит надзор за исполнением законов в сфере железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также за уголовно-процессуальной и оперативно-разыскной деятельностью органов внутренних дел на транспорте и таможенных органов. Надзорные функции охватывают территории 16 субъектов РФ.

Московский межрегиональный транспортный прокурор Владимир Тольков привел впечатляющую и заставляющую о многом задуматься статистику. Так, в минувшем году зарегистрировано 17 тыс. 480 преступлений. Тревожным фактом следует считать то, что поднадзорные правоохранительные органы продолжают укрывать преступления от учета – их число возросло с 457 до 580. Причем основная часть укрывалась необоснован-

предостережений, возбуждено 8 уголовных дел и заявлено 79 исковых заявлений. Перечень основных нарушений, выявленных в работе таможенных структур, занял бы слишком много места, и у прокуратуры работы здесь, судя по всему, невпроворот.

По результатам проверки исполнения законодательства, направленного на обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности, за истекший период выявлено 398 нарушений. Руководителям поднадзорных



ными и незаконными отказами в возбуждении уголовных дел. По выявленным и взятым на учет преступлениям 48 уголовных дел направлено в суд, 35, правда, прекращено, остальные же дела находятся в производстве. Прокурорами внесено 241 нарушение закона при регистрации и рассмотрении сообщений о преступлениях. В результате к дисциплинарной ответственности привлечено 158 сотрудников транспортной милиции и таможи.

Прокурор отметил, что серьезные нарекания вызывает деятельность отделов дознания таможен. Проверка за соблюдением таможенного законодательства выявила участвовавшие случаи нарушений законности. Большинство из них связано с несоблюдением требований, предъявляемым к правилам таможенного хранения грузов. В ходе запланированных проверок внесено 101 представление, принесено 66 протестов, возбуждено 170 дел об административных правонарушениях, объявлено 28

предприятий, учреждений и организаций воздушного транспорта сделано 53 представления. Возбуждено 30 дел об административных правонарушениях и объявлено 15 предостережений. Что касается аэродромов «малой авиации», то наиболее характерные нарушения – необеспечение должной степени безопасности объекта, отсутствие ограждений.

Не прошло и года со дня создания Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, но первые результаты ее деятельности обнадеживают. По результатам проверок федерального законодательства возбуждено 118 уголовных дел. В основном это дела о контрабанде, незаконном обороте наркотиков, об уклонении от уплаты таможенных платежей, преступления против здоровья населения. За истекший период предъявлено 756 исков и заявлений. К настоящему времени 552 из них удовлетворено на общую сумму свыше 3 млн рублей.]



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.
Контоноррент ВОГВФ в Московской конторе Госбанка № 10079.

Письмо секретаря ЦК ВКП(б) т. П. Постышева Третьему всесоюзному слету юных авиастроителей

Вы, товарищи, на деле выполняете указание тов. Сталина об овладении техникой. Ваша работа направлена на разрешение грандиозной задачи — на овладение стихией воздуха... После победы мировой революции авиация станет исключительно средством мировой культурной связи в бесклассовом, социалистическом обществе. В наше же время капиталисты используют авиацию как сильнейшее средство разрушения, как острейшее оружие империалистической войны. Не забывайте об этом товарищи, работайте над укреплением советской авиации — верного воздушного часового советских границ, опоры нашей обороны.

Постышев.

К 75-летию юбилею К.Э. Циолковского

Приветствие Аэрофлота

Коллегия Аэрофлота шлет горячий привет неутомимому ученому, энтузиасту дирижаблестроения, старейшему исследователю в области полетов в стратосферу и применения реактивных двигателей, в день 75-летия его рождения. Коллегия Аэрофлота выделяет специальный фонд имени Циолковского в 20 тыс. рублей для премирования изобретательской мысли и инициативы в области советского цельнометаллического дирижаблестроения.

Врид. Нач. Аэрофлота Анвельт



Рейд электростроителей

Завком «Электростроитель», шефствующего над Аэрофлотом, используя летние отпуска, послал ряд бригад в местные управления ГВФ для проверки состояния работы, а также для оказания помощи. Бригады рабочих посетили Харьковское и Новосибирское управления воздушных линий. В Новосибирске бригада обнаружила ряд недочетов в строительстве Омских мастерских. Выявлены такие факты, как неправильно подведенный фундамент, что привело к тому, что основание не выдержало нагрузки даже одного самолета после вывода его из ремонта. Виновниками этой безобразной работы оказались Куик,

б. нач. стройотдела в Новосибирском управлении, и главный инженер Васильковский, которые привлекаются к судебной ответственности. Необходимо отметить и положительные стороны в работе Новосибирского управления. Новосибирский аэропорт хорошо поставил работу по организации природного хозяйства. Имеется огород с посевной площадью в 1/2 га, крольчатник на 50 голов, строится свинарник. По инициативе бригады и нач. управления т. Гончарова, с целью обеспечения стопроцентного выполнения транфинплана, третий квартал объявлен ударным.

Р. Гравский.



Пополним ряды изобретателей и рационализаторов

Рационализаторство и изобретательство должны иметь большое значение в общем ходе социалистического строительства. Однако, несмотря на развитие советского гражданского воздушного флота, рационализаторская и изобретательская работа у нас в большинстве случаев отсутствует. Это — большой пробел, безусловно отражающийся на ходе реконструкции нашего воздушного флота. Считаю необходимым поставить на широкое обсуждение как перед ГУГВФ, так и перед местными управлениями вопрос о срочной подготовке кадров работников в области рационализации и изобретательства. Необходимо немедленно организовать сеть курсов, обмен опытом и широкий инструктаж по постановке рационализаторской и изобретательской работы.

Ф. Балашов.

На снимке: Хабаровские рем. Мастерские.
Ударник рационализатор сварщик т. Дембский. (Фото Шупькина)

Упорно отмахиваются

В одном из прошлых номеров нашего журнала была помещена заметка «Используем заграничный опыт», в которой указывалось на необходимость использования опыта по постройке домов, вокзалов, служебных помещений и т. п. из земли. Сама история постройки домов из земли занимательна. Оказывается, что постройкой домов из этого дарового материала занимались в России 142 года назад. На территории автозавода им. Сталина находится

земляной дом, выстроенный архитектором Львовым сто сорок два года назад. Вопросами постройки домов из земли, как уже указывалось, занимается трест Госземлестрой. Опыт уже себя оправдал. Сбережены миллионы рублей. Надо бы заинтересоваться этим делом и гражданами строю. А он пока молчит. Не пора ли прекратить молчание, которое не всегда является золотом?

Лисенков.

ПУТЬ, РАВНОГО КОТОРОМУ НЕТ В МИРЕ, ОСВОИТЬ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ!

Мы должны значительно расширить пути своих воздушных сообщений с расчетом охватить такие районы Союза, как Кузбасс,

Магнитогорск, Дальний Восток и т. д., а также остальные, бездорожные местности нашей страны, которые волей партии и правительства будут призваны во второй пятилетке в передовые отряды социалистической экономики. Значение воздушных путей в этих краях чрезвычайно большое. В настоящий момент особо важное значение приобретает постройка гигантского воздушного пути Москва — Владивосток, **равного которому нет в мире**. 10 тысяч километров отделяют центр мировой революции от дальней окраины Союза. На самолете этот путь (в оба конца) можно будет покрыть за 8-9 суток.



Тов. Фельдман подписывает соцдоговор на постройку аэродрома и развитие колхозной авиации.



АНТ-14 в с. Котельево.

А. Гольцман.

ПРИКАЗ №161

По гражданскому воздушному флоту О единой терминологии земного оборудования

В целях установления единой терминологии земного оборудования ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Названия «аэростанция», «промежуточный аэродром», «посадочная площадка» — исключить из употребления, заменив на именованная «аэропорт», а «посадочная площадка» — наименованием «аэродром».
2. Аэродромами именовать специально отведенные для нужд ГВФ земельные площади, предназначенные для посадки гражданских воздушных судов и оборудованные только необходимыми наземными опознавательными знаками.
3. Аэропортами именовать все аэродромы, имеющие специальное оборудование и обслуживающий персонал, обеспечивающие нормальный прием и выпуск гражданских воздушных судов.

Начальник Главного управления ГВФ А. Гольцман.

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 «Руссלבанк» (ЗАО), г. Москва
наименование банка
К/с 30101810800000000685
ИНН 7714669760 КПП 771401001
БИК 044552685
Индекс: Адрес:
Ф.И.О.
Вид платежа Дата Сумма

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Гражданская авиация» на номеров		

Подпись плательщика

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 _____



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

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Гражданская авиация» на номеров		

Подпись плательщика

Квитанция
Кассир

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 (495) 251-09-22
E-mail: hobbyhogan@idga.ru
Сайт ИД «ГА» в Интернете: www.idga.ru

Празднуйте с нами!

... и путешествуйте по 841 мировому маршруту. С заказом 22 Эрбасов А350 и 22 Боингов В787 мы продолжим наш успешный путь как авиакомпания номер 1 в России. Мы будем всегда рады встрече с вами на борту!



www.aeroflot.ru

АЭРОФЛОТ 
Российские авиалинии 

85 успешных лет

