



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ № 2 [821] 2013

МАРТ-АПРЕЛЬ

ТЕМА НОМЕРА

НОВЫЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

ВСЕ ТОТ ЖЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР...

ПОДРОБНОСТИ

ЧТО СУЛИТ КИТАЙСКАЯ НОВИНКА



УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О Дне работника гражданской авиации

1. Установить профессиональный праздник - День работника гражданской авиации и отмечать его 9 февраля.
2. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент
Российской Федерации

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'В. Путин'.

В.Путин

Москва, Кремль
9 февраля 2013 года
№ 98

ОБРАЩЕНИЕ

Совета ветеранов центрального аппарата гражданской авиации и Совета Клуба «Опыт»

9 февраля 2013 года исполнилось 90 лет нашей отрасли.

Указом Президента Российской Федерации установлен профессиональный праздник – День работника гражданской авиации.

Совет ветеранов центрального аппарата гражданской авиации (РОО «Авиаветеран») и Совет Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт») поздравляют тружеников, студентов и курсантов, ветеранов гражданской авиации с праздником и обращаются к руководителям и коллективам авиакомпаний и аэропортов, предприятий и организаций, к профсоюзам и всем общественным объединениям гражданской авиации с призывом объявить 2013 год годом концентрации усилий всех трудовых коллективов в достижении намеченных целей развития воздушного транспорта страны, повышения доступности населения к пользованию его услугами, внедрения прогрессивных методов организации производства.

Последние два десятилетия были непростыми для гражданской авиации. Снизилась доступность авиaperевозок, возникли проблемы с парком воздушных судов, состоянием инфраструктуры. За последние годы часто приходится слышать о негативных явлениях в работе гражданской авиации и редко о ее достижениях.

Возродить былую славу и доверие народа к гражданской авиации страны – задача каждого коллектива, каждого работника. Профессия авиатора должна стать престижной среди молодежи. Нам есть чем гордиться. Россия была и должна оставаться Великой авиационной державой.

От РОО «Авиаветеран»
В.В. Горлов

От Совета Клуба «Опыт»
А.М. Горяшко

Информация.

О Некоммерческом партнерстве ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клубе «Опыт»)

Клуб «Опыт» был создан в 2001 году, получил государственную регистрацию в 2002 году. В соответствии с его Уставом членами Клуба могут быть физические лица, как правило, ранее занимавшие должности высшего руководящего состава гражданской авиации СССР и Российской Федерации – не ниже должности начальника управления центрального аппарата, территориального (регионального) управления гражданской авиации или приравненных к ним, а также юридические лица гражданской авиации.

Клуб создан для содействия эффективному и безопасному функционированию гражданской авиации на базе профессионального опыта его членов, а также для содействия в решении социальных проблем ветеранов – членов Клуба. В настоящее время Клуб «Опыт» насчитывает 352 физических и 60 юридических членов.

Многолетняя практика работы Клуба показала необходимость расширения перечня должностей руководителей гражданской авиации, которые могут стать членами Клуба. Устав Клуба позволяет это делать.

С учетом этого Совет Клуба на заседании 12 февраля 2013 года принял решение расширить перечень должностей. По решению Совета с последующим утверждением Общим собранием членами Клуба «Опыт» могут быть руководители, внесшие существенный вклад в развитие гражданской авиации СССР и Российской Федерации, как продолжающие работать, так и ветераны, находящиеся на пенсии.

К ним относятся:

руководители ДВТ, ФАС, ФСВТ, ГСГА, ФАВТ, ФАНС и их заместители; руководители авиакомпаний и их заместители; руководители авиационных предприятий, организаций, учреждений и их заместители; руководители аэропортов и их заместители; командиры объединенных авиационных отрядов и их заместители.

Чтобы стать членом Клуба «Опыт», достаточно пройти собеседование в офисе Клуба, по адресу г. Москва, Ленинградский проспект, дом 37, корп. 1, офис 327, заполнить анкету, приложить фотографию размером 3х4 см. и подождать решения Совета Клуба.

Совет Клуба «Опыт»



СОДЕРЖАНИЕ



ЮБИЛЕЙ	3	Награды — журналистам
ТЕМА НОМЕРА	6	Новый вектор развития
САЛОНЫ	10	ЖАРКИЙ ФЕВРАЛЬ В БАНГАЛОРЕ
НОВОСТИ	13, 20, 27	
ПАМЯТЬ	14	Квадрат из ума и воли
АЭРОПОРТЫ	16	На платформе общих целей и задач
СТАТИСТИКА	21, 30, 42, 48	
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	22	Все тот же человеческий фактор...
МЕДИЦИНА	28	ВРЕМЯ СЛИШКОМ ЦЕННО, ЧТОБЫ ТРАТИТЬ ЕГО НА НЕПРИЯТНЫЕ МГНОВЕНИЯ...
ДАТА	32	«Бриллианты в валютной оправе»
КАДРЫ	34	Авиамагистра заказывали?
ПОДРОБНОСТИ	38	Что сулит китайская новинка
ПРОГНОЗЫ	40	Полет в будущее
ЗДОРОВЬЕ	44	Испытано временем
ВЕХИ	50	«Тот не гражданин СССР, кто «Добролета» не акционер»
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	52	В агитперелет на агитсамолете
КНИЖНАЯ ПОЛКА	54	Автор книги — наш давний корреспондент
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	55	Пассажирский вертолет Ми-4 в Кремле



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

На первой странице обложки: Вечерняя панорама аэропорта Шереметьево

№2 (821) 2013

Издается с 1931 года

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Перспектива»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Артем МИХАЙЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Владимир ШИТОВ

Помощник главного редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Редактор-стилист
Татьяна СУВОРОВА

Дизайн и верстка
Светлана ТУРКИНА

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Виктор БАРХОТОВ

Анатолий БУНАРЕВ

Сергей ИЛЬЧЕВ

Анна МИХАЙЛОВА

Александр НЕРАДЬКО

Валерий ОКУЛОВ

Ольга ПЛЕШАКОВА

Артур ЧИЛИНГАРОВ

Василий ШАПКИН

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

125167, Москва, проезд Аэропорта,
дом 11 А. Тел.: (499) 157-46-20
E-mail: anatoly.40@bk.ru,
journal.ca@yandex.ru

Журнал перерегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-44884 от 03.05.2011 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 20.03.2013 г.

Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Московские учебники-
Сидипресс».

Заказ № 91.

Цена договорная.

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



НАГРАДЫ — ЖУРНАЛИСТАМ



В связи с 90-летием со дня образования гражданской авиации России руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ А.В. Нерадько издал приказы о поощрении работников средств массовой информации.

Так, за многолетнее и плодотворное сотрудничество с Федеральным агентством воздушного транспорта Почетной грамотой агентства награждены:

БЫСТРОВ Сергей Иванович, главный редактор газеты «Воздушный флот»

ВАЙСБЕРГ Илья Григорьевич, главный редактор журнала «Авиасоюз»

ГУСАРОВ Роман Владимирович, главный редактор информационного агентства AVIA.RU

КАРПИЧЕВА Людмила Александровна, главный редактор журнала «Транспорт Российской Федерации»

КИМ Денис Романович, специалист-эксперт ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации»

ПАНТЕЛЕЕВ Олег Константинович, главный редактор отраслевого агентства «Авиапорт»

ПРЯНИШНИКОВ Андрей Евгеньевич, помощник Генерального директора ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации»

СИНИЦКИЙ Алексей Владимирович, главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение»

ФЕТИСОВ Максим Игоревич, корреспондент службы финансово-экономической информации ЗАО «Интерфакс».

Тем же приказом объявлена благодарность:

АГЕЕВУ Виталию Вячеславовичу, главному редактору информационного агентства «Факты»

БАЙБЕКОВУ Шамилю Хамидовичу, редактору отдела воздушного транспорта газеты «Транспорт России»

ЖДАН Ольге Сергеевне, специальному корреспонденту «РИА новости»

ЖИДКОВОЙ Анастасии Александровне, журналисту информационного агентства «Росбизнесконсалтинг»

КУЗНЕЦОВОЙ Елизавете Анатольевне, корреспонденту отдела бизнеса газеты «Коммерсант»

РОМАНОВОЙ Ольге Валерьевне, ведущему корреспонденту отраслевой информации отраслевого агентства «Авиапорт»

СОБОЛЬ Екатерине Александровне, корреспонденту газеты «Ведомости»

СТАРИКОВУ Сергею Сергеевичу, специальному корреспонденту отдела Индустрия газеты «РБК Дэйли»

ХИКМАТОВУ Тимур Хамраевичу, начальнику общественных связей Министерства транспорта Российской Федерации

ЧЕРНОИВАНОВОЙ Алине Николаевне, корреспонденту отдела «Бизнес» интернет-издания «Газета.ги»

ШАДРИНОЙ Татьяне Викторовне, корреспонденту отдела экономики и социальных проблем «Российской газеты»

Коллективу газеты «Транспорт России».

За активное и плодотворное освещение в информационном пространстве страны деятельности гражданской авиации и Федерального агентства воздушного транспорта и в связи с 15-летием со дня образования объявлена благодарность

Коллективу информационного портала AVIA.RU.



Главному редактору журнала «Гражданская авиация» Трошину Анатолию Михайловичу

Уважаемый Анатолий Михайлович!

От имени руководства, Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта и от себя лично сердечно поздравляю Вас, уважаемый Анатолий Михайлович, и коллектив журнала «Гражданская авиация» с 90-летием гражданской авиации России.

Журнал «Гражданская авиация» издается с 1931 года и по сути является ровесником отечественной гражданской авиации. На всех этапах становления и развития авиационной отрасли страницы журнала предоставляются ведущим конструкторам авиационной техники, руководителям и специалистам авиационных предприятий и организаций.

Вами уделяется большое внимание воспитанию чувства патриотизма среди курсантов и студентов высших и средних профессиональных учебных заведений гражданской авиации, молодых специалистов всех авиационных профессий.

Редакционный совет и коллектив журнала внес неоценимый вклад в освещение подготовки и проведения торжественных мероприятий, посвященных 90-летию гражданской авиации.

Выражаю уверенность в дальнейшем творческом, конструктивном сотрудничестве Росавиации с коллективом журнала, имеющем целью возрождение былой силы и славы Российской гражданской авиации.

От всей души желаю всем здоровья, мира, благополучия, оптимизма, исполнения самых смелых надежд и планов, достижения новых высот!

Руководитель Федерального
агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько



НАГРАДЫ — СОТРУДНИКАМ ЖУРНАЛА

В СВЯЗИ С 90-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РФ А.В. НЕРАДЬКО ИЗДАЛ ПРИКАЗ О ПОЩРЕНИИ РАБОТНИКОВ ЖУРНАЛА «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ».



За многолетнюю и плодотворную работу по освещению в журнале проблем развития российской гражданской авиации Почетной грамотой агентства награждены ГУРЖИЙ Людмила Васильевна, помощник главного редактора журнала ШИТОВ Владимир Витальевич, заместитель главного редактора журнала



Еще одним приказом за многолетний добросовестный труд, общественную работу и в связи с 90-летием со дня образования гражданской авиации России Почетной грамотой агентства награжден

ТРОШИН Анатолий Михайлович, главный редактор журнала. Одновременно ТРОШИН А.М. награжден юбилейной памятной медалью «90 ЛЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ».



Тем же приказом объявлена благодарность: СУВОРОВОЙ Татьяне Георгиевне, редактору-стилисту журнала.



РОСАВИАЦИЯ: НОВЫЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

4 МАРТА СОСТОЯЛОСЬ РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА. ЕГО УЧАСТНИКИ ПОДВЕЛИ ИТОГИ РАБОТЫ РОСАВИАЦИИ В 2012 ГОДУ И НАМЕТИЛИ ВЕКТОР ЕЕ РАЗВИТИЯ НА ГОД ТЕКУЩИЙ.



Как подчеркнул в своем докладе руководитель Росавиации А.В. Нерадько, в минувшем году российские авиакомпании перевезли 74 млн пассажиров. Причем 86,5% перевозок приходится на долю

15-ти ведущих авиакомпаний. Объемы грузовых и почтовых перевозок составили 963 тыс. тонн.

Через аэропорты страны за 2012 год прошли более 92 млн российских и иностранных граждан. Всего в государственном реестре

сегодня числится 304 аэродрома. Из них 117 образуют национальную опорную сеть.

Особое внимание уделялось и продолжает уделяться развитию региональных и местных воздушных перевозок. Так, в 2013 году для обе-

спечения перевозок авиапассажиров из Сибири и с Дальнего Востока в европейскую часть страны и обратно в федеральном бюджете предусмотрено 3 млрд 550 млн рублей. В программу субсидирования включено 43 направления. В этом же году началась реализация «пилотного проекта» субсидирования перевозок в Приволжском федеральном округе. На реализацию проекта из федерального и регионального бюджетов будет выделено 600 млн рублей. Субсидированные перевозки затронут 114 маршрутов.

Субсидии получают также Северо-Западный, Сибирский и Уральский федеральные округа. Отдельно выделено субсидирование пассажирских перевозок из Калининграда в европейскую часть страны.

В 2012 году началась реализация единовременной государственной финансовой поддержки авиакомпаний, получающих в лизинг воздушные суда не старше 10 лет и пассажироместимостью не более 72 мест. На эти цели из федерального бюджета было выделено 1,5 млрд рублей. Благодаря такой поддержке авиакомпании смогли приобрести 23 самолета. В нынешнем году федеральный бюджет на эти цели выделяет 2 млрд 150 млн рублей.

Продолжится субсидирование федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэропортов регионального и местного значения в труднодоступных и северных регионах. В минувшем году им было выделено из федерального бюджета 2,7 млрд рублей. В 2013 году они получат 2,8 млрд, в 2014-м – 2,96 млрд и в 2015 году – 2,98 млрд рублей.

В настоящее время в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации на базе 50 аэропортов создано семь федеральных казенных предприятий, отнесенных к ведению Росавиации. Это «Аэропорты Севера», «Аэропорты Камчатки», «Аэропорты Чукотки», «Аэропорт Сахалина», «Аэропорты Красноярья», «Аэропорт Амдерма», «Аэропорты Приамурья». В 2013 году работа по созданию казенных предприятий будет

продолжена. Это в значительной степени позволит решить проблему транспортной доступности населения тех регионов.

Самое пристальное внимание также уделяется подготовке кадров, особенно летных. В 2012 году в летные учебные заведения гражданской авиации принято 790 человек. Шесть лет назад их было в три раза меньше. Интенсивно пополняется парк учебных воздушных судов, расширяется тренажерная база.

Большая работа ведется по совершенствованию Единой системы организации воздушного движения. Так, в 2012 году завершены работы по строительству Калининградского районного центра ЕС ОрВД. Внедрена зональная унифицированная военно-гражданская автоматизированная система планирования использования воздушного пространства (ИВП) в Ростовском укрупненном центре. Новыми средствами автоматизации УВД и планирования ИВП оснащены аэропорты Владивосток, Чита, Воронеж, Южно-Сахалинск, Комсомольск-на-Амуре, Николаевск-на-Амуре и местный диспетчерский пункт ОВД Хабаровск.

В 2012 году закуплено и установлено более 200 новых средств УВД, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи. Завершено строительство здания Московского центра управления полетами, развернута автоматизированная система ОрВД и начаты ее испытания.

Кроме того, утвержден план оснащения радиомаячными системами посадки и светосигнальным оборудованием 17 аэропортов регионального значения. Финансирование работ предполагается осуществить за счет средств компенсационных платежей и федерального бюджета в сумме 1 млрд 765 млн рублей.

Многое делается для внедрения спутниковых технологий «Глонасс», систем автоматического зависящего наблюдения, реконструкции трассовых радиолокационных позиций двойного назначения и других перспективных новшеств в обслуживании воздушного движения.

В 2012 году вступили в силу новые Федеральные авиационные правила в области организации воздушного движения и планирования использования воздушного пространства России. Они основаны на отечественном воздушном законодательстве и гармонизированы со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

Реализуются мероприятия по совершенствованию структуры воздушного пространства Московской зоны ЕС ОрВД. В частности, реструктуризированы 13 запретных зон и 106 зон ограничения полетов. Количество участков воздушных трасс сократилось с 347 до 279. Полностью исключены 167 участков встречного воздушного движения. По отзывам ведущих авиакомпаний, это позволило значительно сократить количество задержек рейсов и времени ожидания воздушных судов.

Важным шагом в организации воздушного движения стало внедрение сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (RVSM). Это позволило в два раза увеличить пропускную способность воздушного пространства, на 45% сократить задержки вылетов воздушных судов из-за занятости эшелонов, в пять раз уменьшить количество полетов на невыгодных эшелонах.

На коллегии остро стояли вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, намечены меры по профилактике летных происшествий и предупреждению попыток незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта.

В работе коллегии приняли участие министр транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколов, заместитель министра транспорта В.М. Окулов, члены коллегии и Общественного совета Росавиации, работники центрального аппарата Росавиации, территориальных межрегиональных управлений, подведомственных учреждений и предприятий Федерального агентства воздушного транспорта, представители общественных организаций, авиационные журналисты.]



ЗОРКОЕ ОКО РОСТРАНСНАДЗОРА

5 МАРТА СОСТОЯЛОСЬ РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ РОСТРАНСНАДЗОРА, В РАБОТЕ КОТОРОГО ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ М.Ю. СОКОЛОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ РОСТРАНСНАДЗОРА А.И. КАСЬЯНОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ РОСАВИАЦИИ А.В. НЕРАДЬКО, ДРУГИЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА.



На коллегии были подведены итоги работы Ространснадзора в 2012 году, рассмотрены вопросы совершенствования контрольно-надзорной деятельности, состояния безопасности в транспортной отрасли и определены задачи на 2013 год.

Выступая с докладом, М.Ю. Соколов напомнил, что в Послании Президента В.В. Путина Федеральному Собранию большое внимание уделено вопросам результативности контрольно-надзорной деятельности. Он сообщил, что в истекшем году число устраненных нарушений

приблизилось к 93%, а на морском и речном транспорте превысило 95%. По сравнению с 2011 годом, показатели деятельности Службы выросли. Это и число контрольно-надзорных мероприятий, и увеличение поступлений в бюджет, и число наложенных административных взысканий.

«По сравнению с другими отраслями, — подчеркнул министр, — транспорт наиболее уязвим для разного вида угроз. В транспортном комплексе Российской Федерации задействовано более 10 млн транспортных средств, работает около 450 тысяч сертифицированных организаций. Необходимо обеспечить

надлежащий уровень технологической и экологической безопасности, безопасность функционирования транспортной системы в целом».

С отчетным докладом о деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта выступил ее руководитель, председатель коллегии А.И. Касьянов. Он сообщил, что в течение 2012 года было проведено более 90 тысяч проверок хозяйствующих субъектов, выявлено 182 тысячи нарушений транспортного законодательства, выдано 43 тысячи предписаний на устранение нарушений, привлечено к административной ответственности



107 тысяч нарушителей транспортного законодательства.

Говоря о работе Госавианадзора, А.И. Касьянов подчеркнул, что в сфере его деятельности находится около 5000 субъектов гражданской авиации. Охватить их надзорными мероприятиями — задача очень сложная. Еще сложнее — добиться устранения выявленных нарушений. Тем не менее качество проводимых надзорных мероприятий постоянно повышается. Об этом наглядно свидетельствует сравнительный анализ за 2011-2012 годы.

Хорошо организована работа по выявлению нарушений в Сибирском федеральном округе (начальник управления В.С. Масютин). Наибольшее количество административных мер применено в Центральном федеральном (начальник управления В.И. Мариничев) и Южном федеральном (начальник А.П. Башлаев) округах.

При проведении контрольно-надзорной деятельности выявляются нарушения, которые напрямую угрожают безопасности полетов, но по которым инспектора не могут применить мер административного воздействия в рамках КоАП. Это в первую очередь нарушения в противообледенительной обработке воздушных судов и установленного метеоминимума аэродрома при производстве посадки. Хотя именно из-за них произошли авиационные происшествия с гибелью людей.

С каждым годом увеличивается количество частных воздушных судов авиации общего назначения и мест их базирования. Но с еще большей скоростью растет количество авиационных происшествий и катастроф. По сравнению с 2011 годом, количество происшествий возросло на 25%, а катастроф — на 30%. При этом число погибших увеличилось в 1,5 раза.

Характерно, что большинство авиационных происшествий (56%) произошло с воздушными судами владельцев, не имеющих свидетельства эксплуатанта АОН. Во многом этому способствует несовершенство воздушного законодательства,

в котором отсутствует порядок проведения надзорных мероприятий государственными инспекторами в отношении физических лиц. А ведь многие из них как раз и совершают нарушения. Необходимо также ужесточить ответственность владельцев посадочных площадок за выполнение норм воздушного законодательства.

— Для повышения эффективности надзорной деятельности, — подчеркнул руководитель Ространснадзора, — надо продолжить совершенствование мониторинга состояния безопасности полетов с использованием современных информационных технологий совместно с Росавиацией. Только так можно системно применять меры, направленные на выявление и устранение нарушений воздушного законодательства.

Особое место в повестке дня коллегии заняла тема транспортной безопасности. Субъектами транспортной инфраструктуры под постоянным контролем Ространснадзора устранено свыше 8,5 тысячи нарушений законодательства в этой области. Проведены 122 совместные проверки с ФСБ, МВД, Генеральной прокуратурой и антитеррористическими комиссиями субъектов Российской Федерации.

В связи с отсутствием законодательной нормы, обязывающей субъекты транспортной инфраструктуры представлять в агентства сведения для проведения категорирования, сложилась «патовая» ситуация — Ространснадзор не может применить меры административного воздействия к субъекту при невыполнении им требований по обеспечению транспортной безопасности, а агентства не могут провести категорирование, пока к ним не обратится субъект.

Ространснадзор предлагает агентствам выступить с законодательной инициативой о праве группового категорирования однотипных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств без обращения субъекта транспортной инфраструктуры в компетентный орган. Также было бы целесообразно

разработать и утвердить типовые планы обеспечения транспортной безопасности для таких однотипных объектов.

В Ространснадзоре разработана Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, которая предусматривает коренное техническое переоснащение Службы. Создан Главный автоматизированный центр контроля и надзора на транспорте, ведется работа по созданию территориальных центров и сети мобильных пунктов. Создаются системы дистанционного контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности; системы готовности, дислокации и перемещения дежурных сил и средств функциональных подсистем Минтранса России, входящих в единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций; внедряется взаимодействие автоматизированной информационной системы Ространснадзора с общероссийской системой обеспечения вызова экстренных оперативных служб.

Эффективное использование этих систем невозможно без высококвалифицированного персонала. Между тем, в Ространснадзоре сложилась ситуация, когда из-за низкого уровня заработной платы и высокой ответственности инспекторов, включая уголовную, происходит массовый отток квалифицированных кадров.

И все-таки сегодня Ространснадзор готов работать так, как того требует Президент. Для этого созданы автоматические рабочие места инспекторов (так называемые АРМы), которые позволяют автоматизировать работу инспекторского состава, устранить многочисленные технические и юридические нарушения. Планируется создание единого банка данных поднадзорных предприятий и организаций, который позволит вести персонализированный учет работы инспекторов.

Словом, зоркое око Ространснадзора может держать под надежным контролем деятельность всех видов российского транспорта, в том числе и воздушного.]



ЖАРКИЙ ФЕВРАЛЬ В БАНГАЛОРЕ



Фото: Сергей ПТИЧКИН

В начале февраля этого года на базе ВВС Индии в пригороде Бангалора прошел крупнейший в азиатском регионе авиасалон Aero India 2013. Организатором его выступил департамент военной промышленности и снабжения Минобороны Индии. На салоне были представлены образцы боевых самолетов и вертолетов, систем авионики и вооружения, ракетные системы, а также продукция гражданского назначения.

В девятом аэрокосмическом салоне Aero India 2013 участвовало свыше 600 компаний и 78 зарубежных официальных делегаций. Общая площадь салона составила 125 тысяч квадратных метров.

Aero India проводится с 1996 года. Он играет важную роль в аэрокосмической индустрии, и неизменным его участником является Россия. Наша страна — основной экспортер вооружений и военной техники для Индии. Доля российского оружия, состоящего на вооружении этой республики, равна примерно 70 процентам.

Во время очередного визита в Индию, который состоялся в конце декабря прошлого года, президент России Владимир Путин подчеркнул, что беспрецедентный уровень развития военно-технического сотрудничества является свидетельством стратегического характера

партнерства между двумя странами. Премьер-министр Индии Манмохан Сингх в свою очередь отметил, что Россия остается ключевым партнером Индии в процессе военной модернизации и вносит весомый вклад в повышение обороноспособности страны.

На Aero India 2013 самую представительную и разнообразную экспозицию представили США. Крупнейшими участниками салона были также Россия, Франция, Великобритания, Германия, Бельгия, Италия, Украина, Австралия, Япония, Норвегия, ЮАР, Испания, Австрия, Бразилия, Канада, Нидерланды, ОАЭ и Сингапур.

Российский стенд, хотя и был одним из самых больших, но представлены на нем были в основном макеты. На площади 857 квадратных метров экспонировались образцы 37 отечественных оборонных предприятий. Всего же российские производители

представили 180 экспонатов — моделей и реальных образцов техники.

Из российских самолетов на авиасалоне демонстрировались истребители семейства Су и МиГ, самолеты Ил-76МД-90А, Sukhoi Superjet-100 и Бе-200. Из вертолетов — Ми-35, Ми-171, Ка-50, Ка-52, Ка-226. Кроме того, посетителям российской экспозиции была представлена информация об авиадвигателях, вооружении, радиолокационных и оптико-электронных прицельных системах и системах ПВО. Впервые был показан модернизированный зенитный ракетный комплекс «Тор-М2КМ», а также комплексы «Бук-М2Э», «Тор-М2Э», ЗРС С-300ВМ.

Российский вертолетостроительный холдинг «Вертолеты России» привез на авиасалон не только уже известные на местном рынке вертолеты, но показал и новые модели, в частности легкий многоцелевой Ка-226Т. Сейчас холдинг участвует

в тендере на поставку ВВС Индии крупной партии этих вертолетов для мониторинга и воздушной разведки. На победу в нем у российских производителей есть хорошие перспективы, поскольку Ка-226Т, сконструированный по соосной схеме, оптимален для эксплуатации на море по ветровым нагрузкам, точности приземления и устойчивости висения машины. Ка-226Т оснащен двумя газотурбинными двигателями Aggicus 2G1 французской компании Turbomeca. Разработаны медицинский и патрульный варианты этой машины.

Другой интересной новинкой стал гражданский модернизированный средний вертолет Ми-171А2, который создается на основе наиболее удачных решений популярного семейства Ми-8/17. Новый вертолет вобрал в себя лучшие характеристики легендарных предшественников и дополнил их новейшими технологиями. Парк Ми-8/17 в Индии насчитывает почти две сотни машин, и потребность в вертолетах этого типа сохраняется. На стадии «предподписания» находится контракт на поставку Министерству внутренних дел Индии 12 вертолетов Ми-17В-5 — трех вертолетов в конфигурации VIP и девяти машин для береговой охраны. Модификация Ми-17В-5 изготавливается в соответствии с требованиями индийского заказчика.

«Вертолеты России» продемонстрировал на салоне и ударный вертолет Ми-28НЭ с уникальными характеристиками. Он предназначен для поиска и уничтожения днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях техники и сил противника на поле боя.

Планирует Россия участвовать и в тендере на поставку в Индию систем ПВО. Индийским вооруженным силам российские разработчики предложат зенитно-ракетную систему большой дальности С-300ВМ («Антей-2500»).

Она предназначена для поражения современных и перспективных самолетов тактической и стратегической авиации, баллистических ракет средней дальности,



оперативно-тактических и тактических, аэробаллистических и крылатых ракет, а также самолетов радиолокационного дозора и наведения.

Индия — многолетний стратегический партнер России в области военного самолетостроения, является кроме того и одним из наиболее перспективных рынков продвижения гражданской продукции наших авиастроителей. Рынок внутренних перевозок в Индии в ближайшие годы будет показывать высокие темпы годового роста, а проводимая в стране программа улучшения транспортной инфраструктуры позволит стимулировать мобильность населения. Прогноз продаж гражданских самолетов ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) SSJ 100 и MC-21 до 2030 года может составить порядка ста единиц.

На выставке Aero India 2013 президент ОАК М. Погосян заявил, что поскольку самолет Sukhoi Superjet-100 уже имеет сертификат Европейского агентства авиационной безопасности (EASA), который машина получила в прошлом году, ее может эксплуатировать любая европейская авиакомпания, хотя грандов мирового авиарынка самолет вряд ли заинтересует. Ведь региональные перевозки составляют лишь малую часть их бизнеса. А вот для перевозчиков

среднего уровня новый российский самолет интерес представляет, и на них ОАК делает основную ставку в продвижении этой машины. Портфель твердых заказов на SSJ 100 насчитывает уже 179 самолетов, увеличить же его «содержимое» можно за счет покупателей из Австралии, Африки и Азии. Самолет уже сертифицировали Мексика, Лаос и Индонезия, с этими странами заключены контракты на поставку SSJ 100. В Индонезии и Лаосе эксплуатация первых самолетов Sukhoi Superjet-100 начнется в ближайшее время, поставка двух машин этого типа мексиканской авиакомпании Interjet планируется на середину 2013 года, а всего мексиканской авиакомпанией законтрактовано 30 самолетов данного типа.

Президент ОАК подчеркнул, что есть хорошие перспективы для начала поставок самолета и в Европу. В первую очередь речь идет о региональных авиаперевозчиках и low-cost авиакомпаниях.

На авиасалоне в Бангалоре впервые была показана индийская версия истребителя пятого поколения, который разрабатывается совместно холдингом «Сухой» и индийской авиастроительной корпорацией HAL. Сегодня в сфере военно-технического сотрудничества с Индией от практи-



ки обычных продаж Россия активно переходит к совместному производству продукции военного назначения. Впервые в истории мировых военно-технических отношений страна, владеющая технологиями пятого поколения, передает их в свободное пользование другому государству. Приблизительный план реализации проекта, (по индийской терминологии – перспективного многофункционального истребителя, РМФ), рассчитан до 2022 года. Тогда в воздух должен подняться первый российско-индийский истребитель пятого поколения.

Работа над совместным проектом позволит освоить самые передовые технологии и построить машину, которая, вполне возможно, превзойдет все существующие сегодня разработки. О том, что это вполне реально, свидетельствует опыт работы над совместным проектом крылатой ракеты «БраМос». Получив от России в девяностые годы базовые технологии, индийская сторона фактически собственными силами смогла создать целый ряд сухопутных и морских ракет, начаты опытно-конструкторские работы по созданию на базе «Бра-Мос» гиперзвуковой ракеты.

Впервые за рубежом в виде моделей и плакатов был показан модернизированный зенитный ракетный комплекс малой дальности ЗРК «Тор-М2КМ» с боевыми и техническими средствами в модульном исполнении. Комплекс разработан специалистами Ижевского электро-

механического завода «Купол». Боевые и технические средства этого ЗРК могут размещаться на автомобильном шасси, на палубе малотоннажных судов и в стационарном варианте. Такая универсальность зенитно-ракетного комплекса значительно расширяет диапазон его применения, снижает затраты на его эксплуатацию.

На экспозиции в Бангалоре были представлены и другие образцы продукции военного назначения по тематике ПВО, автоматизированные системы управления, радиолокационные станции, а также ремонтно-диагностическое оборудование.

Россия показала в Индии и уникальный «Комплекс реального видения» – 3D-тренажер, аналогов ко-

торому в мире пока нет. Он может использоваться в качестве составной части специализированного тренажера боевого применения, предназначенного для подготовки пилотов истребителей МиГ-29 различных модификаций.

Украшением выставки традиционно стало авиашоу. В нем приняли участие пилотажные группы «Фланинг Буллс» из Чехии, российские «Русские витязи» и израильская пилотажная группа «Саранг». В индийских СМИ широко анонсировалось участие российской пилотажной группы, подробно рассказывалось о том, что пять истребителей Су-27 прилетели в Бангалор своим ходом из подмосковной Кубинки. Зрелищем их выступления восхищались сотни тысяч человек.

Международная авиационно-космическая выставка Aero India 2013 еще раз показала, что военно-техническое сотрудничество двух великих держав – Индии и России продолжает развиваться. К нашей авиационной технике в Индии относятся с большим уважением, поскольку в немалой степени благодаря России здесь удалось создать высокотехнологичную авиапромышленность.]

Материал подготовлен на основе информации РИА Новости и открытых источников



ПЕРВОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ «ТРАНСАЭРО» ОЛЬГА ПЛЕШАКОВА ЗАНЯЛА ПЕРВОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ 50 САМЫХ ВЛИЯТЕЛЬНЫХ ДЕЛОВЫХ ЖЕНЩИН РОССИИ. ОБ ЭТОМ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА, ПРОВЕДЕННОГО ЖУРНАЛОМ «КОМПАНИЯ».



Опрос проводился экспертами по следующим критериям: личная известность, деловая репутация, умение создавать команду и работать в команде, способность генерировать новые идеи и соответствовать современным тенденциям и требованиям, оперативность реагирования на изменение рыночной ситуации, активность лоббирования интересов компании, известность компании, эффективность стратегии компании, динамика развития компании, информационная открытость

компании, социальная ответственность компании. Ольга Плешакова набрала 99,8 балла из ста возможных и уверенно заняла в рейтинге первое место.

Примечательно, что 4 марта 2012 года Ольга Плешакова по результатам рейтинга 100 самых влиятельных российских женщин, составленного радиостанцией «Эхо Москвы», информационными агентствами РИА «Новости» и Интерфакс и журналом «Огонек», была признана самой влиятельной женщиной России в категории «Бизнес».

В этом же году генеральный директор авиакомпании «Трансаэро» Ольга Плешакова согласно рейтингу американского журнала Fortune вошла в список 50 самых влиятельных деловых женщин мира. Она стала единственной представительницей российского бизнеса в этом списке.

К сказанному добавим, что возглавляемая Ольгой Плешаковой компания «Трансаэро» пользуется большой популярностью у авиапассажиров за высокую надежность и образцовый сервис.]



КВАДРАТ ИЗ УМА И ВОЛИ

Евгений СИРОТИН

Год назад, 14 апреля 2012 года, не стало министра гражданской авиации СССР Бориса Егоровича Панюкова. В годовщину его смерти особенно ярко и выпукло проявляется все, что было им сделано, какое влияние этот человек оказал на судьбы множества людей и состояние дел в отрасли, которой он посвятил всю свою жизнь.



Многим известна формула, что умение и талант руководителя есть квадрат из ума и воли. Одни приписывают ее Наполеону, правда, применительно к военачальникам. Другие считают, что она принадлежит кому-то из древних полководцев, давно почивших на лаврах истории. Но как бы то ни было, такое сочетание очень точно выражает суть любого успешного военного или государственного деятеля.

Борис Егорович Панюков не был военным. В отличие от своих предшественников Е.Ф. Логинова, Б.П. Бугаева и А.Н. Волкова, носивших маршальские погоны, он был сугубо «штатским» министром. Более того, поднялся до высот руководителя авиационной отрасли крупнейшей державы мира с самой низовой ступеньки служебной лестницы —

с должности авиатехника. Того самого, кого в обиходе нередко уничижительно называют «черной костью», противопоставляя более престижной «белой кости» летающей братии. Тем не менее формула «квадрат из ума и воли» не только вполне применима к нему, но, кажется, даже придумана специально для него.

Именно врожденный ум и воля, закаленная в суровой спартанской среде крестьянского бытия, позволили деревенскому юноше блестяще закончить Егорьевское авиационно-техническое училище Гражданского Воздушного Флота и стать признанным лидером не только среди своих сверстников. Эти незаурядные лидерские качества впоследствии не раз подвергались проверке на прочность, но всегда доказывали свою состоятельность. Так было во время учебы в Ленинградском высшем авиационном училище, готовившем командно-руководящие кадры для гражданской авиации. Так многократно случалось, когда он работал представителем Аэрофлота за рубежом, руководил крупнейшими в стране авиапредприятиями, возглавлял самое «горячее» направление в Министерстве гражданской авиации — перевозки и производственную деятельность.

«Есть люди, — рассказывал о нем бывший фронтовик, ветеран гражданской авиации Владимир Александрович Киселев, — влияние которых на судьбы других людей трудно переоценить. Многие годы они как бы ведут этих людей за собой, оберегая от неверных шагов и неприятностей по службе. А те словно ведомые в боевой паре истребителей следуют за сво-





им ведущим ради выполнения одной общей задачи. К таким людям-ведущим я безоговорочно отношу Бориса Егоровича Панюкова, с которым мне посчастливилось работать и дружески общаться на протяжении сорока двух лет».

И в таких оценках В.А. Киселев не одинок. К примеру, первый заместитель министра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР Алексей Маркиянович Горяшко, возглавляющий ныне Клуб ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуб «Опыт»), прямо признается, что работа с Борисом Егоровичем была для него настоящим подарком судьбы. А Вадим Валентинович Замотин, закончивший государственную службу руководителем Департамента воздушного транспорта в ранге первого заместителя министра транспорта России, подчеркивает, что лидеров, подобных Панюкову, было немного.

Министерство гражданской авиации СССР Б.Е. Панюков возглавил в самый трудный и переломный период истории страны. Как вспоминает председатель Совета ветеранов Центрального аппарата гражданской авиации, заместитель министра гражданской авиации СССР той поры Виктор Васильевич Горлов, по стране громыхала горбачевская «перестройка». Во всех сферах жизни наступил правовой беспредел. Демократические преобразования многие посчитали за вседозволенность. К руководству авиаколлективами в результате так называемых альтернативных выборов нередко стали приходиться авантюристы и демагоги. Имели место случаи, когда во главе объединенных авиаотрядов — этой производственной основы отрасли — становились вторые пилоты, не имевшие никакого управленческого опыта, но всплывшие на волне популистских обещаний.

Вот где, как никогда, проявился «квадрат из ума и воли» Бориса Егоровича. Даже в тех экстремальных условиях он делал все возможное и невозможное, чтобы сохранить монолитность и социальные основы отрасли. При том всегда сохранял внешнее хладнокровие и спокойствие. Никто никогда не видел, чтобы он сорвался и перешел на повышенные тона. По словам В.В. Горлова, у него «гайки всегда были законтрены намертво». Такое возможно лишь у людей большой внутренней силы.

Последние двенадцать лет своей жизни Б.Е. Панюков возглавлял Совет директоров Транспортной Клиринговой Палаты. По свидетельству президента ТКП Сергея

Викторовича Ильичева, он не сразу принял предложение возглавить Совет директоров. В отрасли о Системе взаиморасчетов и ее исполнительном органе ТКП распускались всевозможные слухи, и ему не хотелось рисковать своим именем. Но когда ознакомился с деятельностью ТКП, то оценил ее работу очень высоко и дал согласие.

Характерно, что Борис Егорович не только стал полноценным членом коллектива ТКП, но и оказывал неоценимую помощь в решении многих сложнейших проблем. «Уже через год совместной работы, — вспоминает Ильичев, — мы поняли, что «попали в самую десятку», пригласив его в Систему взаиморасчетов... А в конечном итоге он стал для многих из нас уже не только председателем Совета директоров, а как бы отцом. К нему относились с большим уважением, как к родному».

Поражала коллег и сослуживцев в Панюкове еще одна особенность: его отношение к семье и отношение семьи к нему. По несколько раз в день ему звонили дочь Татьяна, сын Андрей, внуки, сноха, зять... Спрашивали, как здоровье, как дела. Со своей стороны он был для своих близких настоящей крепостью. Обладая мягким обаянием и уравновешенностью характера, создавал в семье атмосферу тепла и уюта, всегда находил тесный контакт со всеми.

Причем никогда не давил своим авторитетом, никого не опекал по мелочам. Зато, как рассказывает его дочь Татьяна, всегда всем помогал. Кто бы к нему ни обратился — родственники, друзья, родственники друзей — он никому ни в чем не отказывал, за редчайшим исключением, когда это было выше его возможностей. Не было случая, чтобы папа забыл про чей-то день рождения, годовщину свадьбы или другое важное событие. Каждого старался поздравить, поддержать, не скупился на доброе слово. И ему платили тем же.

А внук Бориса Егоровича — Александр Жомов, теперь уже вполне самостоятельный человек, профессионал в своем деле, прямо сказал, что с уходом дедушки из жизни он потерял не просто близкого и родного человека — он потерял друга.

Сегодня Бориса Егоровича Панюкова, к великому сожалению, нет с нами. Но память о таких людях, как он, продолжает жить годы и десятилетия. Время не властно над ними. С годами их дела и поступки становятся не просто фактом личной биографии, а бесценным общественным достоянием.]



НА ПЛАТФОРМЕ ОБЩИХ ЦЕЛЕЙ И ЗАДАЧ



Анатолий ТРОШИН

В октябре прошлого года в Едином государственном реестре юридических лиц Российской Федерации появилась новая некоммерческая организация — Международная Ассоциация Аэропортов (МАА). Наименование Ассоциации на английском языке — International Association of Airports (IAA). В соответствии с уставом она осуществляет свою деятельность как на территории России, так и за ее пределами.

Исполнительным директором Ассоциации назначен Геннадий Иванович Чернов. Выпускник Московского авиационного института 1978 года, он прошел большую практическую школу в гражданской авиации. Работал на инженерных должностях во Внуковском производственном объединении, представлял интересы Аэрофлота в Африке, Европе и США, в 2004-2006 гг. был заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса РФ (Росавиации).

— Геннадий Иванович, по чьей инициативе и с какой целью создана Ассоциация?

— Создать Ассоциацию предложили руководители аэропортов Внуково, Кольцово и группы компаний «Новаяпорт». Президентом был избран А.В. Бородин. Ранее он возглавлял новосибирский аэропорт Толмачёво, работал первым заместителем генерального директора компании «Новаяпорт», сейчас — директор Де-

партамента имущественных отношений Министерства экономического развития Российской Федерации. Бородин — кандидат экономических наук, почетный работник транспорта России, действительный государственный советник третьего класса.

Соглашение о создании Ассоциации было подписано в июне 2012 года, а в августе оформлен первый юридический документ — протокол №1 общего собрания учредителей новой

некоммерческой структуры. Его подписали А.В. Бородин и руководители аэропортов Кольцово и Внуково Е.А. Чудновский и А.С. Дьяков. В состав правления вошли председатель Совета директоров ОАО «Аэропорт Внуково» В.А. Ванцев, генеральный директор группы аэропортов «Новаяпорт» М.Ю. Смирнов и топ-менеджер аэропорта Кольцово Н.В. Ульянов.

Первым к Ассоциации присоединился международный аэропорт



Караганды во главе с председателем Правления О.В. Толстых. Желание стать ее членами изъявили московские аэропорты Домодедово и Шереметьево. Интерес к ней проявляет также холдинг «Аэропорты Юга».

Надеемся, что на этом процесс не остановится. Задача Ассоциации — объединить усилия аэропортов в решении проблем, которые тормозят их развитие. Особое место отводится консолидации идей и инициатив, направленных на динамичное развитие региональных аэропортов, у которых больше всего нерешенных вопросов.

В учредительных документах Ассоциации прямо сказано, что ее главными целями являются проведение скоординированной политики в области аэропортовой деятельности; повышение репутационного уровня и экономической привлекательности предприятий, занятых в этой сфере; защита их прав и интересов в органах государственной власти, российских и международных организациях. И конечно же, укрепление единства и взаимопонимания всех участников авиарынка как на российской территории, так и за рубежом.

Думается, эти цели близки и понятны каждому, кто не на словах, а на деле заинтересован в разработке и реализации программ развития аэропортов, укреплении интеграционных связей между ними, расшире-

нии международного сотрудничества и совершенствовании нормативно-правовых актов в сфере аэропортовых услуг.

— В основных направлениях деятельности правительства Российской Федерации, озвученных на недавнем совещании по развитию региональных воздушных перевозок Дмитрием Медведевым, сформулирована весьма амбициозная цель — увеличить показатель транспортной подвижности населения на 40%. И авиация в силу понятных причин, подчеркнул он, играет здесь ключевую роль. Какова позиция Ассоциации в связи с этим?

— Мы можем лишь приветствовать такую постановку вопроса и всячески способствовать достижению этой цели. Судите сами: почти 70% территории нашей страны не имеют других путей сообщения между собой и центральными регионами кроме воздушных. Еще совсем недавно, в 80-90 годы прошлого века, жители даже самых отдаленных «медвежьих углов» свободно пользовались услугами самолетов и вертолетов, а с началом рыночных реформ коэффициент доступности воздушного транспорта, по утверждению аналитиков, упал для них как минимум в четыре раза и составил всего-навсего 0,23. В то же

время во Франции он равен единице, Великобритании — 1,6, а в США — 2,5. А ведь это страны, в отличие от России, располагают широко разветвленной сетью автомобильных и железных дорог. У них нет столь острой нужды и потребности в авиационном сообщении, как у нас.

Больно сознавать, как буквально на глазах закрываются аэропорты местных воздушных линий, которые многие годы были единственной ниточкой, связывающей отдаленные и труднодоступные регионы с «большой землей». В девяностые годы прошлого века у нас действовало почти пять тысяч внутренних воздушных линий, а теперь о подавляющем большинстве из них остались одни воспоминания. И то, что правительство наконец-то заострило эту проблему, можно только радоваться.

— Но коэффициент доступности воздушного транспорта зависит не только от количества действующих аэропортов и авиалиний...

— Безусловно. Огромную роль играет еще и цена авиабилета. По данным Министерства транспорта, средняя себестоимость перевозок на региональных и местных авиалиниях а расчете на кресло-километр в разы выше, чем на магистральных воздушных трассах. На магистральных она составляет примерно 2,5 рубля, на региональных — 5 рублей, а на местных — даже 35. Отсюда и неподъемная для подавляющего большинства россиян цена авиабилетов. Она у нас примерно в двадцать, а то и в сорок-сорок пять раз выше, чем в США, Канаде и других странах, приближенных к нам по расстояниям и природно-климатическим условиям.





Средний тариф экономического класса на внутрирегиональных авиалиниях туда и обратно составляет в России 23,2 тыс. рублей. Это эквивалентно среднемесячной заработной плате россиянина, которая, по данным Росстата, составила в прошлом году чуть больше 26 тысяч. А за океаном аналогичный тариф не превышает пяти процентов среднемесячной зарплаты. Разница, как видим, колоссальная.

Правда, после известного совещания в Новосибирске в августе прошлого года положение стало заметно меняться к лучшему. Утверждена так называемая дорожная карта развития региональных авиаперевозок, которая предусматривает выделение государственных субсидий на ряде социально значимых направлений. Так, в этом году из федерального бюджета предусмотрено выделить 3,5 млрд рублей на субсидирование авиаперевозок между Дальним Востоком, Сибирью и европейской частью страны. Около 500 млн рублей выделяется на поддержку авиасообщения с Калининградом. Стартовал проект развития внутренних авиаперевозок и в Приволжском федеральном округе.

Серьезные инвестиции выделяются и аэропортам. Так, Краснодар и Казань, включенные в программы подготовки к Олимпийским играм и Универсиаде, получают 4073,7 млн рублей. Аэропорты Московского авиационного узла – 13 684,4 миллиона. Воздушные гавани Дальнего Востока и Забайкалья – 9930,4 млн. Другие аэропорты – 1188,8 млн рублей.

— Все это вселяет надежду, что критическая точка в развитии аэропортов и авиаперевозок пройдена и к худшему возврата не будет. Но это отнюдь не значит, что решены все проблемы. Не так ли?

— Конечно. Членов нашей Ассоциации серьезно беспокоят большие пробелы в законодательстве. К сожалению, до сих пор не принят Закон «Об аэропортах и аэропортовой деятельности». О его необходимости авиационная общественность трубит (не побоюсь этого слова) уже почти два десятка лет. С каких только трибун, в каких только средствах массовой информации не говорилось о нем, но вопрос так и не решен.

Наша Ассоциация убеждена, что в современных условиях развития

гражданской авиации такой закон крайне необходим. Нужно добиться изменений и в других нормативных документах, регламентирующих работу отрасли, привести их в соответствие с реальной жизнью. И здесь мы намерены объединить усилия сообщества профессионалов, которые могли бы собрать в единое целое новые идеи и наработанный десятилетиями опыт, оценить все риски и дать свои рекомендации. Наша Ассоциация рассчитывает, что к таким рекомендациям с доверием отнесутся как на отраслевом, так и на правительственном уровне, ибо без этого они так и останутся на бумаге.

Давно пора полностью отрегулировать и систему налогов на землю, которую занимают аэропорты, а также на принадлежащее им имущество. Сегодня в этом вопросе все еще много запутанного и противоречивого.

Нужны изменения и в Законе «О транспортной безопасности». Слов нет, в целом он сыграл и продолжает играть позитивную роль в борьбе за предотвращение терактов и других актов незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта. Но механически применять его нормы ко всем аэропортам

без учета их специфики, наверное, не совсем правильно. Ведь одно дело — аэропорт магистральный и совсем другое — региональный или местных воздушных линий. У них и объемы перевозок, и штаты, и финансовые возможности не поддаются никакому сравнению. Конечно, неплохо бы всех их без исключения обнести бетонным забором, оснастить камерами видеонаблюдения, укомплектовать современным досмотровым оборудованием, но разве это реально. То, что под силу, скажем, Внуково или Домодедово, никогда не сможет сделать маленький таежный аэропорт, выполняющий один-два рейса в неделю, а то и за целый месяц. Тут, безусловно, нужен дифференцированный подход.

Нуждается в совершенствовании и процедура прохождения сертификации. Она тоже не может быть одинаковой для всех аэропортов. Нельзя ставить на одну доску аэропорты, ежегодно обслуживающие десятки

миллионов пассажиров, и те, кто пропускает за тот же год сотню-другую человек. Первые постоянно работают в круглосуточном режиме, в любое время года. И сбой в этой работе хотя бы на несколько часов чреват огромными потерями — и моральными, и финансовыми. А вторые открываются для приема и отправления самолетов только днем, да и то зачастую раз-другой в неделю. Несомненно и штаты таких аэропортов. У одних числятся тысячи специалистов самого разного профиля, у других счет идет на единицы. Словом, разница огромная, и ее нельзя не учитывать. Работа «больших» и «малых» аэропортов должна регламентироваться по-разному.

В рамках устава Ассоциации уже создана рабочая группа из представителей аэропортов, которая занимается разработкой предложений по наиболее острым и злободневным проблемам. Будут привлекаться и крупнейшие научные авторитеты.

Таким образом, с созданием МАА на авиарынке России появилась структура, призванная отстаивать общие интересы аэропортового сегмента гражданской авиации.

— В заключение не могу не спросить о планах Ассоциации. Как она намерена развиваться дальше?

— До конца 2013 года мы рассчитываем довести количество ее членов до двадцати пяти. Это позволит приступить к формированию Саморегулируемой организации (СРО), что придаст МАА принципиально иной статус. Причем членами Ассоциации по-прежнему будут лишь аэропорты, но участвовать в ее работе смогут и другие организации. Мы заинтересованы в консолидации усилий разных структур гражданской авиации и законодателей. Только объединив всех на платформе общих целей и задач, можно вдохнуть новую жизнь в аэропортовую деятельность.]





ЛУЧШИЙ В ЕВРОПЕ



12 марта 2013 года состоялась пресс-конференция генерального директора Международного аэропорта Шереметьево Михаила Василенко, посвященная результатам работы в 2012 году и перспективным планам развития аэропорта.

Журналистам сообщили, что по результатам международной исследовательской программы ACI Europe Международный аэропорт Шереметьево признан лучшим в Европе по качеству обслуживания. Он стал первым российским аэропортом, который удостоен почетного лидерства в независимом рейтинге ASQ и получил международное признание пассажиров и профессиональных экспертов.

Генеральный директор ACI Europe Оливье Янковек отметил, что «аэропорт Шереметьево гармонично сочетает значительный рост пассажиропотока с высоким уровнем сервиса, что свидетельствует о приверженности менеджмента и персонала стратегическим целям в области качества обслуживания и удовлетворенности пассажиров».

В свою очередь генеральный директор аэропорта Шереметьево подчеркнул: «Мы шесть лет назад поставили перед собой беспрецедентную для российских аэропортов цель – к 2015 году стать лучшим аэропортом по качеству обслуживания в Европе. Несмотря на внешние и внутренние трудности, команда менеджеров и коллектив проявили высокий профессионализм, преданность своему делу и вышли на новые высоты на три года раньше».

В ходе пресс-конференции М. Василенко озвучил итоги деятельности

аэропорта за 2012 год. Наряду с выполнением плана по всем ключевым показателям пассажиропоток аэропорта увеличился на 16,1% и достиг 26 млн 188 тыс. человек. Число взлетно-посадочных операций возросло на 8,6% и составило 228,8 тысяч. При этом пунктуальность выполнения рейсов составила 89,1%, что особенно важно для своевременной отправки пассажиров по регулярному расписанию.

Выручка за 2012 год достигла 15,182 млрд рублей, что на 66% выше, чем в 2011 году, а доходы от неавиационной деятельности – 6,238 млрд рублей (на 81% больше, чем в 2011 году).

Одним из стратегических проектов на 2013 год является строительство третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3), которое в соответствии с государственным контрактом должно завершиться в конце 2015 года.

Ввод в строй ВПП-3 позволит обеспечить полномасштабное стратегическое развитие национального авиаперевозчика «Аэрофлот-российские авиалинии» и других авиакомпаний – партнеров аэропорта. Пропускная способность аэропорта к 2030 году сможет возрасти до 65 млн человек ежегодно.

В 2013 году будет осуществлен ряд подготовительных мероприятий по обеспечению готовности аэропорта к масштабному обслуживанию

участников и гостей Олимпийских и Паралимпийских Игр в Сочи. В частности, продолжается совершенствование доступности аэропорта для всех категорий пассажиров, в том числе с ограниченными возможностями.

Одним из основных проектов Шереметьево является развитие Северного комплекса со строительством терминала пропускной способностью 40 млн пассажиров в год. Это предусмотрено Мастер-планом аэропорта до 2030 года. Первая очередь нового комплекса, рассчитанная более чем на 10 млн человек, будет расположена на месте терминала В. В этом секторе проектируется выход из подземного тоннеля, который соединит южный и северный сектора аэропорта. Завершение строительства подземного тоннеля и нового аэровокзального комплекса планируется одновременно с окончанием строительства ВПП-3. Строительство тоннеля будет осуществляться на условиях государственно-частного партнерства.

Весной этого года в Шереметьево будет введена новая корпоративная форма для сотрудников, обслуживающих пассажиров и гостей аэропорта. Дизайн формы разработан известным российским модельером Денисом Симачевым. Новая форменная одежда создана как часть обновления бренда государственного аэропорта столицы России.]



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2011–2012 ГГ.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь-декабрь 2011 г.	январь-декабрь 2012 г.	% к 2011 г.
ПАССАЖИРОБОРОТ	тыс.пасс.км	166 759 997.25	195 775 373.57	117.4
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		100 403 767.10	124 324 507.06	123.8
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		89 092 711.95	110 275 236.28	123.8
между Россией и странами СНГ		11 311 055.15	14 049 270.78	124.2
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		66 356 230.15	71 450 866.51	107.7
из них:				
местные перевозки		1 099 848.78	1 216 009.54	110.6
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм	19 958 450.19	22 696 034.59	113.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		13 015 094.42	15 217 513.18	116.9
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		11 958 734.70	13 907 655.74	116.3
между Россией и странами СНГ		1 056 359.72	1 309 857.44	124.0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 943 355.77	7 478 521.41	107.7
из них:				
местные перевозки		124 690.45	130 784.95	104.9
ГРУЗОБОРОТ	тыс.ткм	4 950 050.44	5 076 250.97	102.5
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		3 978 755.38	4 028 307.54	101.2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		3 940 390.62	3 982 884.47	101.1
между Россией и странами СНГ		38 364.76	45 423.07	118.4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		971 295.06	1 047 943.42	107.9
из них:				
местные перевозки		25 704.06	21 344.09	83.0
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	64 121 639	74 032 603	115.5
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		31 383 855	38 627 196	123.1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		26 195 489	32 047 254	122.3
между Россией и странами СНГ		5 188 366	6 579 942	126.8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		32 737 784	35 405 407	108.1
из них: местные перевозки		1 603 640	1 726 720	107.7
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	981 456.88	987 846.84	100.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		684 718.70	673 160.91	98.3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		668 483.29	653 383.77	97.7
между Россией и странами СНГ		16 235.41	19 777.14	121.8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		296 738.18	314 685.93	106.0
из них:				
местные перевозки		26 442.28	20 179.80	76.3
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	%	77.2	78.3	+1.1
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		81.1	81.8	+0.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		81.7	82.4	+0.7
между Россией и странами СНГ		77.3	76.9	-0.4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		71.9	73.0	+1.1
из них:				
местные перевозки		56.6	56.3	-0.3
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	%	64.8	65.6	+0.8
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		64.8	66.5	+1.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		64.7	66.6	+1.9
между Россией и странами СНГ		66.5	66.1	-0.4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		64.9	63.8	-1.1
из них: местные перевозки		64.4	49.9	-14.5

Источник : Транспортная Клиринговая Палата



ВСЕ ТОТ ЖЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР...

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) опубликовал доклад о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации за 2012 год в государствах-участниках Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Вот к каким выводам пришли авиационные специалисты и эксперты.

Если говорить об общей оценке аварийности, то в 2012 году в гражданской авиации государств-участников Соглашения произошло 51 авиационное происшествие (АП), в том числе 30 катастроф. В коммерческой авиации произошло 21 АП, в том числе 11 катастроф. В авиации общего назначения (АОН) – 30 АП, в том числе 19 катастроф.

Статистические данные по аварийности за 2012 год, в сравнении с годом предыдущим, свидетельствуют, что в целом абсолютные показатели состояния безопасности полетов практически не изменились. А вот количество человеческих жертв сократилось.

Количество авиационных происшествий с тяжелыми самолетами сократилось в два с половиной раза,

а количество катастроф – в три с половиной. Тяжесть их последствий существенно снизилась. На легких и сверхлегких самолетах количество авиационных происшествий не изменилось, но по числу катастроф показатели ухудшились. На вертолетах количество авиационных происшествий осталось на уровне позапрошлого года, но тяжесть катастроф возросла, а количество авиационных происшествий и катастроф с воздушными судами авиации общего назначения в прошлом году выросло.

В 2012 году относительный показатель аварийности в гражданской авиации государств-участников Соглашения, включая АОН, по авиационным происшествиям был ниже показателей предыдущих трех лет, а показатель катастроф находится в диапазоне среднего значения показателей за пятилетний период. Относительный показатель аварийности без АОН по авиационным происшествиям и катастрофам был лучшим за весь период с 2008 по 2012 год.



КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ

ТЯЖЕЛЫЕ САМОЛЕТЫ С ВЗЛЕТНОЙ МАССОЙ БОЛЕЕ 10 ТОНН

В 2012 году в авиакомпаниях государств-участников Соглашения с тяжелыми самолетами произошло четыре авиационных происшествия, в том числе две катастрофы. В 2011 году в этом сегменте гражданской авиации было 10 авиаци-



онных происшествий, в том числе семь катастроф. Относительные показатели безопасности полетов при всех видах перевозок и относительный показатель аварийности при выполнении пассажирских перевозок на тяжелых транспортных самолетах в 2012 года также лучший за пятилетний период.

Одно из наиболее резонансных авиационных происшествий произошло 29 декабря 2012 года. Самолет Ту-204-100 авиакомпании Red Wings после посадки в аэропорту Внуково и пробеге всей длины взлетно-посадочной полосы выкатился по курсу посадки и столкнулся с ограждением аэродрома с путевой скоростью около 190 км/час. Самолет разрушился на три части, произошло возгорание центроплана и правой плоскости крыла. В результате погибли пять членов экипажа, а три члена экипажа получили серьезные травмы.

В 2012 году одно АП с тяжелыми транспортными самолетами произошло из-за потери управляемости в полете, три — после посадки или при движении по ВПП.

Данный вид происшествий является сегодня самым распространенным в мире. ИКАО и другие международные организации выпустили ряд методических рекомендаций по предотвращению подобных событий. МАК рекомендует шире использовать эти материалы в государствах-участниках Соглашения.

ЛЕГКИЕ И СВЕРХЛЕГКИЕ САМОЛЕТЫ

С легкими и сверхлегкими воздушными судами с взлетной массой менее 10 тонн в 2012 году произошло шесть авиационных происшествий, в том числе четыре катастрофы. В 2011 году в этой категории воздушных судов было шесть авиационных происшествий, в том числе три катастрофы. За 2008–2012 годы относительный показатель аварийности на легких и сверхлегких самолетах по количеству АП за последние три года снизился, однако по количеству катастроф показатель 2012 года является худшим за все пятилетие.

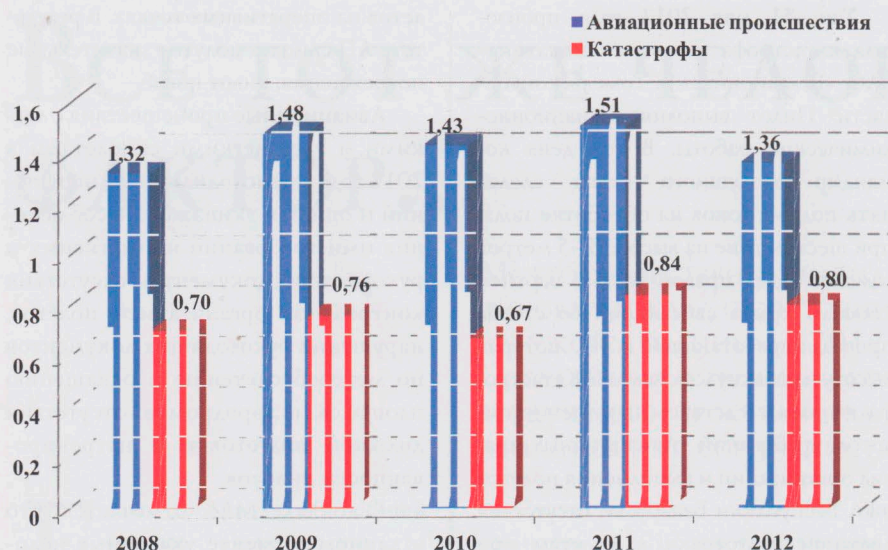
Так, 31 мая 2012 года произошла катастрофа самолета «Авиатика» ЗАО «Белавионика» в Гомельской области. Пилот выполнял авиационно-химические работы. В тот день командир воздушного судна сделал пять полных гонов на обработке поля, при шестом гоне на высоте 3–5 метров самолет задел правой частью верхней консоли крыла свисающий со столба провод неработающей ЛЭП, потерял высоту и столкнулся с землей. Катастрофа явилась следствием нарушения пилотом требований «Авиационных правил организации и выполнения полетов в ГА Республики Беларусь», отсутствия должной подготовки к полетам при выполнении авиационно-химических работ на сложных участках, а также контроля должностных лиц ЗАО «Белавионика» за организацией таких по-

летов на оперативных точках. В результате АП самолет получил значительные повреждения, пилот погиб.

Авиационные происшествия с легкими и сверхлегкими самолетами в 2012 году происходили из-за нарушений и ошибок экипажей, несоблюдения ими требований нормативных и руководящих документов, отсутствия контроля за организацией полетов, нарушения руководящих документов по метеообеспечению и оснащению площадок и аэродромов, отсутствия должной подготовки и натренированности пилотов.

В докладе МАК отмечается, что в данном сегменте указанные недостатки в обеспечении безопасности полетов могут вызвать пропорциональное увеличение числа авиационных происшествий.

Класс воздушных судов	Вид авиаперевозок	Год	Авиационные происшествия		Погибло
			Всего	в т.ч. катастроф	
КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ					
Тяжелые самолеты	Все виды авиаработ и перевозок, в т.ч.	2012	4	2	38
		2011	10	7	153
	регулярные пассажирские	2012	2	1	33
		2011	5	2	10
	нерегулярные пассажирские	2012	1	1	5
		2011	3	3	123
	прочие авиаработы	2012	1		
		2011	2	2	20
Легкие и сверхлегкие самолеты	Все виды авиаработ и перевозок, в т.ч.	2012	6	4	17
		2011	6	3	6
	регулярные пассажирские	2012	1	1	10
		2011			
	нерегулярные пассажирские	2012			
		2011			
	прочие авиаработы	2012	5	3	7
		2011	6	3	6
Вертолеты	Все виды авиаработ и перевозок	2012	11	5	23
		2011	10	4	6
ВСЕГО	Все виды авиаработ и перевозок	2012	21	11	78
		2011	26	14	165



Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета на всех воздушных судах в гражданской авиации государственных участников Соглашения, включая АОН

ВЕРТОЛЕТЫ

С вертолетами государственных участников Соглашения в 2012 году произошло 11 авиационных происшествий, в том числе пять катастроф. В 2011 году было 10 АП, из них четыре катастрофы. Показатель аварийности на вертолетах в прошлом году находится в диапазоне среднего значения показателей за 2008–2012 гг., по катастрофам он был ниже только в 2011 году. Однако положительных тенденций в этом виде работ нет.

Вот «история» одного из таких авиационных происшествий, к счастью, закончившегося без человеческих жертв. 2 июля 2012 года вертолет Ми-2 ФГУП «Международный аэропорт Оренбург» выполнял транспортный полет, на борту находились пилот и два пассажира. Со слов командира, при переводе вертолета с режима висения в разгон скорости на высоте 3–5 метров произошла его разбалансировка в продольном и поперечном направлениях с уменьшением высоты полета. Вертолет коснулся наземного источника аэродромного электропитания, опрокинулся и полностью сгорел. Все находившиеся на борту получили травмы.

9 августа 2012 года произошла катастрофа вертолета Ка-32Т авиакомпании «Нефтеюганский ОАО»

в районе города Фетхие (Турция). Экипаж в составе трех человек (граждан России) выполнял авиационные работы по тушению лесного пожара. На борту воздушного судна находились два служебных пассажира. После забора воды из пожарного бассейна при подходе к очагу пожара вертолет столкнулся со склоном горы, разрушился, экипаж и пассажиры погибли.

С учетом завершенных и продолжающихся расследований можно сделать вывод, что одной из самых серьезных проблем при полетах

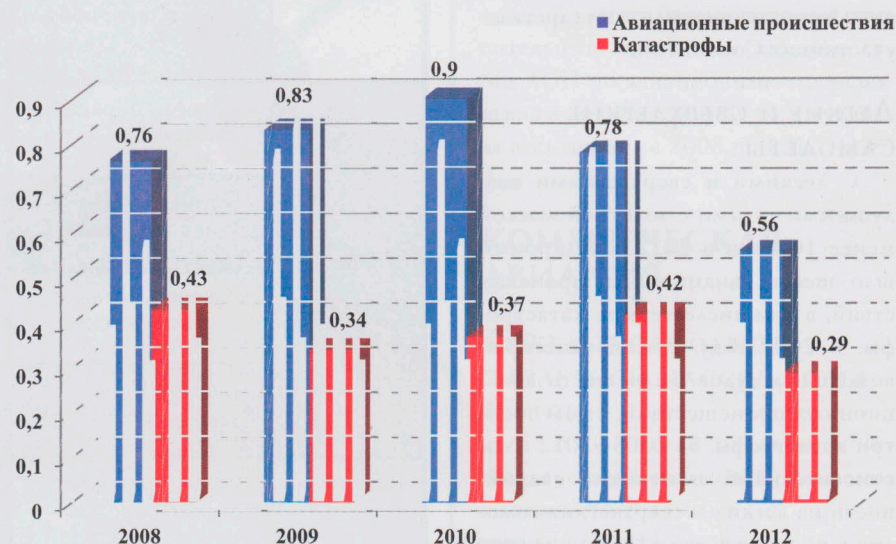
на вертолетах является нарушение безопасной высоты. При этом в правилах подготовки и выполнения полетов некоторых государств нет требований по обязательному расчету и выдерживанию высоты при выполнении полетов по маршруту. Значения минимальной безопасной высоты заданы только при полетах над населенными пунктами и в местах нахождения людей.

Как показывает практика, данный факт многократно увеличивает риск столкновения с препятствиями и рельефом, особенно при ухудшении метеоусловий или полетах против солнца.

АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

САМОЛЕТЫ И ВЕРТОЛЕТЫ

В авиации общего назначения в 2012 году произошло 30 авиационных происшествий, в том числе 19 катастроф. В 2011 году имели место 24 авиационных происшествия, в том числе 14 катастроф. В связи с отсутствием данных по налету авиации общего назначения, оценка уровня безопасности проводилась по абсолютным показателям. Из имеющихся данных видно, что показатели безопасности в авиации общего назначения в прошлом году продол-



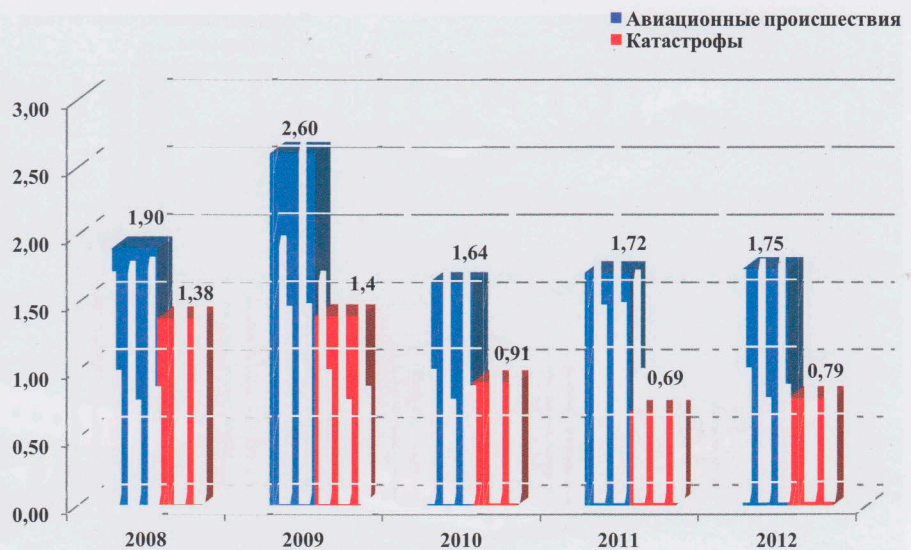
Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета на всех воздушных судах в гражданской авиации государственных участников Соглашения без АОН



жали ухудшаться и за 2008–2012 гг. стали самыми худшими.

6 мая 2012 года произошло авиационное происшествие в Краснодарском крае без человеческих жертв с микросамолетом СН-701 частного лица – гражданина России. Пилот и владелец самолета планировали выполнить перелет с посадочной площадки «Армавир – Красная Поляна» на аэродром «Хуторская» Ставропольского края. Заявка на выполнение полета в органы УВД не подавалась, разрешения на него не было. После взлета самолет стало разворачивать в сторону жилых строений. Комиссия по расследованию, проанализировав рельеф местности, направление ветра, температуру воздуха и воды в реке Кубань, объяснения пилотов и экспертную оценку фактической погоды, пришла к выводу: наиболее вероятно, что самолет попал в «роторную зону» с интенсивной турбулентностью и сдвигом ветра. Пилот, не имея информации об этом, не предпринял никаких действий для обхода опасной зоны. При сближении самолета с жилым строением пилот, чтобы избежать столкновения, резко перевел машину в набор высоты с потерей скорости, после чего она перешла на режим парашютирования. Самолет столкнулся с деревом, повис на его ветвях и загорелся. Авиационному происшествию способствовало незнание пилотом особенностей местной орографии, неготовность к действиям при попадании в зону сильной турбулентности и сдвига ветра. В результате самолет сгорел, пилот и пассажир не пострадали.

Как это ни парадоксально, но большинство рекомендаций МАК в этом виде авиации, касающихся в первую очередь совершенствования законодательства и повышения контроля за сертификацией воздушных судов АОН, подготовкой пилотов-любителей, из года в год остаются нереализованными. Большинство авиационных происшествий в этом сегменте гражданской авиации связано с грубыми нарушениями правил выполнения полетов, подготовки пилотов и эксплуатации воздушных



Количество авиационных происшествий и катастроф на 100 тыс. часов налета с вертолетами в гражданской авиации государств-участников Соглашения без АОН

судов. Техническое обслуживание и подготовка соответствующих специалистов находятся на низком уровне, а эксплуатация воздушных судов АОН проводится за пределами сроков их службы и ресурсов.

Среди причин авиационных происшествий в АОН также отмечаются: непринятие пилотами решения о возврате на аэродром вылета, запасной аэродром или о совершении вынужденной посадки на подобранную с воздуха площадку при ухудшении метеоусловий; использование топлива низкого качества; нарушение правил эксплуатации авиационной техники; выполнение полетов в состоянии алкогольного опьянения; «акробатический пилотаж».

МАК считает, что для сдерживания негативных тенденций в АОН следует изучать и внедрять зарубежный опыт (прежде всего Северной Америки и Европы) по классификации видов полетов, относимых к авиации общего назначения, а также по производству и обеспечению безопасности полетов в этой сфере деятельности.

Выводы

Большинство (около 80%) авиационных происшествий в 2012 году было связано с человеческим фактором, 20% с отказами и неисправностями авиационной техники.

В 2012 году аварийные ситуации с тяжелыми транспортными самолетами возникали из-за ошибочных действий экипажа на различных этапах полета, нарушений в организации установленных технологических процедур при подготовке воздушного судна к полету, неадекватного взаимодействия в экипажах.

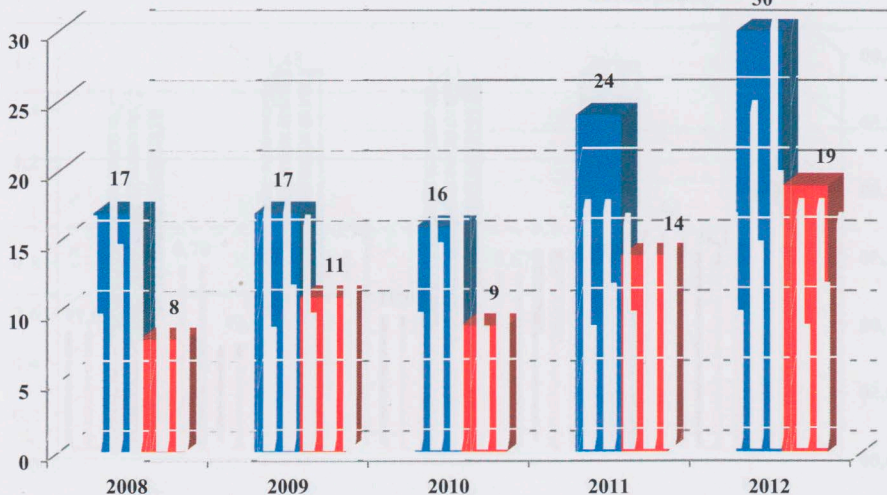
Авиационные происшествия с легкими и сверхлегкими самолетами происходили из-за нарушений и ошибок экипажей при выполнении полетов, несоблюдения экипажами требований нормативных и руководящих документов. Сказались отсутствие контроля со стороны должностных лиц за организацией полетов, нарушения руководящих документов по метеообеспечению, оснащению площадок и аэродромов, слабая подготовка и натренированность пилотов.

С учетом завершенных и продолжающихся расследований с вертолетами можно сделать вывод, что и в этом сегменте большинство авиационных происшествий связаны с нарушениями, ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании воздушных судов.

Данные по аварийности АОН позволяют утверждать, что в этой сфере деятельности гражданской авиации нет никаких положительных тенден-



■ **Авиационные происшествия**
■ **Катастрофы**



Абсолютное количество авиационных происшествий и катастроф с воздушными судами АОН в гражданской авиации государств-участников Соглашения

ций, с каждым годом состояние дел здесь только ухудшается.

В 2012 году, по предварительным оценкам, имели место четыре авиационных происшествия, в которых пилоты при выполнении полета находились в состоянии алкогольного опьянения. Отмечаются случаи наличия у членов экипажей хронических заболеваний, несовместимых с летной работой, нарушений сроков прохождения ими периодических медицинских осмотров.

Значительная часть плановых мероприятий по повышению безопасности полетов, а также рекомендаций комиссий по расследованию не выполняется. Документы, регламентирующие правила полетов, даже вновь разработанные, имеют существенные недостатки, не соответствуют международным стандартам. Система эксплуатационных авиационных правил в полной мере не сформирована.

Авторский надзор за поддержанием летной годности многих типов отечественных воздушных судов нельзя считать удовлетворительным. Не принимаются должные меры для устранения отказов, выявляемых в процессе эксплуатации. Система послепродажного обслуживания на протяжении всего жизненного цикла воздушных судов далека от совершенства.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Проанализировав состояние безопасности полетов в гражданской авиации, МАК сделал целый ряд рекомендаций. В частности:

- ввести в постоянную практику проверки выполнения принятых решений и мероприятий по безопасности полетов, а также рекомендаций комиссий по расследованию авиационных происшествий;
- разработать целевую комплексную программу по всем аспектам влияния на безопасность полетов человеческого фактора;
- разработать и внедрить требования и правила технической эксплуатации, технического обслуживания и ремонта, а также наземного обслуживания воздушных судов с учетом отечественного и международного опыта;
- продолжить работу по внедрению в авиакомпаниях, аэропортах, центрах технического обслуживания воздушных судов системы управления безопасностью полетов, включив в нее все подразделения авиакомпаний, аэропортов и центров технического обслуживания;
- проверить наличие в авиакомпаниях, в которых за 2010–2012 гг. произошли авиационные происшествия, эффективной системы управления безопасностью полетов;

- доработать программы обучения и переучивания летного состава, ввести требования к подготовке и квалификации наземного персонала;

- разработать требования по проверке организаций, выполняющих работы по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в авиакомпаниях на условиях аутсорсинга, их допуска к ним;

- разработать и внедрить квалификационные требования к знанию английского языка членами летных экипажей, выполняющих полеты на воздушных судах, имеющих техническую документацию на английском языке, а также для технического персонала, осуществляющего техническое обслуживание воздушных судов;

- проанализировать деятельность авиакомпаний и частных пилотов АОН, базирующихся на подконтрольной территории, исключить случаи выполнения полетов на различных видах авиаработ без действующих разрешительных документов. Рассмотреть вопрос о закреплении воздушных судов АОН и их пилотов за конкретными инспекторами для проведения регулярного мониторинга технического состояния, летной годности воздушных судов и соответствия уровня подготовки пилотов;

- обеспечить неукоснительное соблюдение порядка и процедур медицинского освидетельствования авиационного персонала, при необходимости уточнить их правила и периодичность медицинского осмотра;

- провести работы по принятию на государственном уровне международного стандарта эксплуатационной безопасности IOSA, рекомендованного ИКАО и Советом глав правительств СНГ, имея в виду допуск к международным полетам только авиакомпаний, прошедших аудит IOSA. Авиакомпании, выполняющие регулярные и чартерные пассажирские и грузовые перевозки вне зависимости от их объема, допускать к международным полетам только после прохождения аудита IOSA. Разработать «дорожную карту» по внедрению стандартов IOSA в авиакомпаниях, выполняющих региональные перевозки.]



ЛИДЕР РОССИЙСКОГО АВИАРЫНКА



Совет директоров ОАО «Аэрофлот» подвел итоги производственной, финансово-экономической и коммерческой деятельности за 2012 год. Авиакомпания подтвердила статус лидера российского рынка авиаперевозок по ключевым параметрам, обеспечив себе в минувшем году необходимый потенциал для дальнейшего динамичного развития.

План на 2012 год выполнен практически по всем показателям. При этом продемонстрирована динамика роста объемов перевозок выше общеотраслевого уровня. Компания установила новый рекорд в своей новейшей истории по пассажиропотоку: услугами «Аэрофлота» воспользовались 17,656 млн пассажиров, что на 24,6% больше по сравнению с 2011 годом. Выполнен пассажирооборот в размере 50,53 млрд пкм (+20,3% к 2011 г.) Перевезено 194 тыс. тонн грузов и почти (+20,8%). Налет парка воздушных судов составил 460,7 тыс. часов и вырос к уровню 2011 года на 17%. Процент занятости кресел составил 77,9%, превысив плановое значение и уровень прошлого года благодаря эффективному использованию провозных емкостей. По предварительным данным управленческого учета, план

по основным финансовым показателям также перевыполнен. Отмечена эффективность работы менеджмента компании в 2012 году.

Совет директоров одобрил сделку между ОАО «Аэрофлот» и ОАО «ВЭБ-лизинг» по финансовой аренде (лизингу) десяти новых воздушных судов регионального класса Sukhoi SuperJet-100 в спецификации, изготовленной по требованиям Аэрофлота (full). Они должны заменить полученные ранее десять воздушных судов Sukhoi SuperJet-100 в упрощенной спецификации (light). Замена призвана значительно повысить эффективность и степень комфорта авиапарка «Аэрофлота», что особенно важно с учетом приоритетного внимания, которое компания уделяет качественному повышению уровня обслуживания пассажиров. Передача новых самолетов должна состояться в марте-

апреле 2014 года. Срок лизинга – не более 144 месяцев по каждому воздушному судну.

По итогам рассмотрения вопроса о филиалах и представительствах ОАО «Аэрофлот» принято решение ликвидировать представительство во Владивостоке. Одновременно отменено принятое в октябре прошлого года решение о ликвидации в этом городе филиала ОАО «Аэрофлот». Сохранение филиала во Владивостоке признано целесообразным в рамках мероприятий по созданию Дальневосточной авиакомпании в качестве компонента Группы компаний «Аэрофлот». Отмечено, что значительные и растущие объемы перевозок в Дальневосточном регионе, а также интеграционные процессы с дочерними и зависимыми авиакомпаниями требуют единого подхода к управлению и обеспечению эффективного уровня сервиса.]



ВРЕМЯ СЛИШКОМ ЦЕННО, ЧТОБЫ ТРАТИТЬ ЕГО НА НЕПРИЯТНЫЕ МГНОВЕНИЯ...

Известно, что красота, утонченность, изящество доставляют удовольствие своему обладателю. Обрести вечную молодость и красоту мечтали люди всех времен и народов. Благодаря современным методам медицины сегодня эта мечта вполне осуществима.



В клинике малоинвазивной эстетической хирургии и косметологии «Ланцетъ-центр» специалисты мирового уровня готовы прийти вам на помощь и осуществить ваши мечты. Наука не стоит на месте, благодаря ее современным достижениям в руках наших опытных врачей появились современные технологии, позволяющие творить настоящие чудеса. Если раньше, чтобы сделать вашу внешность более моложе и привлекательней, медикам приходилось прибегать к сложнейшим операциям, требовавшим к тому же длительного

восстановительного периода, то сейчас достичь великолепного результата можно с применением малоинвазивных технологий.

«Время слишком ценно, чтобы тратить его на неприятные мгновения», — гласит древняя мудрость, и слова эти как нельзя лучше характеризуют преимущества малоинвазивных технологий перед обычными пластическими операциями. Это медицина будущего, позволяющая врачам всего за десять-двадцать минут, под щадящей здоровье пациента местной анестезией выполнять процедуры, на которые раньше уходили часы и которые проводились только под общим наркозом.

Более того, процедуры, которые выполняют квалифицированные врачи клиники малоинвазивной эстетической хирургии и косметологии «Ланцетъ-центр», не требуют вашего пребывания в стационаре. После косметологических процедур вы можете отдохнуть в уютном помещении нашей клиники и в тот же день отправиться домой, вернуться к своим повседневным делам и заботам. Мы гарантируем вам индивидуальный подход, безопасность, конфиденциальность.

Приходите в «Ланцетъ-центр». Наша клиника находится в самом сердце старой Москвы, недалеко от Никитских Ворот на улице Спиридоновке, дом 24/1-3, стр. 1. У нас вам окажут квалифицированную медицинскую помощь, помогут вновь обрести молодость и восстановить вашу природную красоту.

*Доктор медицинских наук, главный специалист по пластической хирургии Департамента здравоохранения г. Москвы
Наталья МАНТУРОВА*

«ЛАНЦЕТЬ-ЦЕНТР»

Клиника малоинвазивной эстетической хирургии и косметологии



◆ DOUBLO – безоперационная инновационная нанотехнологичная ультразвуковая подтяжка ◆ SOPRANO XL – лазерная эпиляция, удаление волос навсегда ◆ ACCENT – безоперационная подтяжка ◆ HARMONY – лазерное омоложение, термолифтинг ◆ PHILIPPE SIMONIN – борьба со старением и дряблостью кожи

СПЕЦИАЛИСТЫ КЛИНИКИ



ОКСАНА СТЕЛЬМАХ
К.М.Н., ВРАЧ-ДЕРМАТОКОСМЕТОЛОГ



ЕЛЕНА БУЯНОВА
ВРАЧ-ДЕРМАТОКОСМЕТОЛОГ



НАТАЛЬЯ ПОПЕСКУ
ВРАЧ-ДЕРМАТОКОСМЕТОЛОГ



КАМИЛЛА АТАЕВА
ВРАЧ-ДЕРМАТОКОСМЕТОЛОГ



СВЕТЛАНА ЗУБКОВА
К.М.Н., ВРАЧ-ДЕРМАТОКОСМЕТОЛОГ,
ФИЗИОТЕРАПЕВТ, ВРАЧ ВОССТАНОВИ-
ТЕЛЬНОЙ МЕДИЦИНЫ



ЕЛЕНА БАСТРАКОВА
КОСМЕТОЛОГ-ЭСТЕТИСТ



ДМИТРИЙ БАБИН
ЧЕЛЮСТНО-ЛИЦЕВОЙ ХИРУРГ



ВЕРА МОВЧАН
ВРАЧ-ДЕРМАТОКОСМЕТОЛОГ

КЛИНИКА МАЛОИНВАЗИВНОЙ ЭСТЕТИЧЕСКОЙ ХИРУРГИИ И КОСМЕТОЛОГИИ

Г. МОСКВА, М. «ПУШКИНСКАЯ», УЛ. СПИРИДОНОВКА, Д. 24/1–3, СТР. 1. ЧАСЫ РАБОТЫ: ПН.-СБ.: С 10:00 ДО 20:00
+7 (495) 695-95-52 / +7 (495) 663-39-49 / +7 (901) 565-13-02. ЭЛ. ПОЧТА: INFO@DELIGHT-LANCETTE.RU, САЙТ: WWW.DELIGHT-LANCETTE.RU



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2012 Г.

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	15 578 573.6
2	ЮТэйр	8 936 680.7
3	ТРАНСАЭРО	8 581 608.0
4	Сибирь	7 627 766.0
5	Глобус	4 064 149.0
6	Россия	3 022 660.2
7	Якутия	3 022 481.9
8	Уральские Авиалинии	2 750 465.6
9	Владивосток Авиа	2 601 956.2
10	Оренбургские авиалинии	1 932 663.7
11	Таймыр	***
12	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 485 504.6
13	ВИМ-АВИА	1 374 173.2
14	ДОНАВИА	1 029 439.0
15	Нордавиа – региональные авиалинии	1 008 728.0
16	Газпром авиа	678 977.0
17	АЛРОСА	654 089.3
18	Авиационные линии Кубани	605 777.0
19	РусЛайн	***
20	Башкортостан	***
21	БАРС АЭРО	427 172.0
22	Ред Вингс	411 948.3
23	ТУЛПАР	***
24	ЮТэйр-Экспресс	280 337.2
25	ИрАэро	***
26	Саратовские авиалинии	235 166.0
27	Ижавиа	***
28	Полет	187 128.5
29	Сахалинские авиатрассы	172 112.1
30	Татарстан	158 502.9
31	КАТЭКАВИА	***
32	Грозный Авиа	***
33	Ангара	***
34	КрасАвиа	***
35	Полярные авиалинии	***

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	34 953 944.5
2	ТРАНСАЭРО	32 422 278.6
3	Оренбургские авиалинии	8 572 549.3
4	Северный Ветер	***
5	Уральские Авиалинии	6 797 801.6
6	ЮТэйр	6 229 474.0
7	Россия	5 738 364.0
8	Сибирь	5 397 475.0
9	АЙ ФЛАЙ	***
10	ВИМ-АВИА	2 098 408.8
11	Когалымавиа	1 967 214.4
12	Ред Вингс	1 751 968.6
13	Таймыр	***
14	Авиационные линии Кубани	1 158 515.4
15	Татарстан	859 111.1
16	Московия	677 039.5
17	РусЛайн	***
18	Якутия	563 859.9
19	Глобус	532 645.0
20	Владивосток Авиа	532 258.0
21	Башкортостан	***
22	ДОНАВИА	404 219.0
23	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	232 997.1
24	Саратовские авиалинии	120 480.0
25	Полет	84 717.8
26	Сахалинские авиатрассы	78 575.6
27	Газпром авиа	77 330.2
28	Тулпар Эйр	***
29	Грозный Авиа	***
30	Нордавиа – региональные авиалинии	47 150.4
31	БАРС АЭРО	45 822.6
32	ИрАэро	***
33	РусДжет	***
34	Ижавиа	***
35	Космос	6 923.7

Пассажирооборот (тыс. пасс. км) (международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	50 532 518.1
2	ТРАНСАЭРО	41 003 886.6
3	ЮТэйр	15 166 154.7
4	Сибирь	13 025 241.0
5	Оренбургские авиалинии	10 505 213.0
6	Уральские Авиалинии	9 548 267.3
7	Россия	8 761 024.2
8	Северный Ветер	***
9	Глобус	4 596 794.0
10	Якутия	3 586 341.8
11	ВИМ-АВИА	3 472 582.0
12	Владивосток Авиа	3 134 214.2
13	Таймыр	***
14	Ред Вингс	2 163 916.9
15	АЙ ФЛАЙ	***
16	Когалымавиа	1 967 854.7
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 718 501.7

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
18	Авиационные линии Кубани	1 764 292.4
19	ДОНАВИА	1 433 658.0
20	РусЛайн	***
21	Нордавиа – региональные авиалинии	1 055 878.4
22	Татарстан	1 017 614.1
23	Башкортостан	***
24	Газпром авиа	756 307.2
25	Московия	677 831.5
26	АЛРОСА	656 016.3
27	БАРС АЭРО	472 994.6
28	Саратовские авиалинии	355 646.0
29	ТУЛПАР	***
30	ИрАэро	***
31	ЮТэйр-Экспресс	280 420.1
32	Полет	271 846.3
33	Сахалинские авиатрассы	250 687.6
34	Ижавиа	***
35	Грозный Авиа	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2012 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	6 948 904
2	ЮТэйр	5 522 414
3	Сибирь	4 009 727
4	ТРАНСАЭРО	2 400 179
5	Россия	2 078 709
6	Глобус	1 730 607
7	Уральские Авиалинии	1 125 993
8	Якутия	919 656
9	Владивосток Авиа	890 875
10	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	812 549
11	Нордавиа – региональные авиалинии	787 185
12	Таймыр	***
13	ДОНАВИА	743 722
14	ВИМ-АВИА	704 869
15	Оренбургские авиалинии	630 977
16	Авиационные линии Кубани	441 019
17	Газпром авиа	359 219
18	РусЛайн	***
19	БАРС АЭРО	348 062
20	ЮТэйр-Экспресс	331 431
21	Полет	293 594
22	Башкортостан	***
23	АЛРОСА	269 956
24	Саратовские авиалинии	249 637
25	ТУЛПАР	***
26	Сахалинские авиатрассы	215 237
27	Ред Вингс	195 378
28	ИрАэро	***
29	Ижавиа	***
30	Татарстан	159 296
31	Ангара	***
32	КАТЭКАВИА	***
33	Полярные авиалинии	***
34	Томск Авиа	83 357
35	Грозный Авиа	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	10 707 248
2	ТРАНСАЭРО	7 927 381
3	Оренбургские авиалинии	2 562 497
4	Уральские Авиалинии	2 399 073
5	Сибирь	2 341 283
6	ЮТэйр	2 247 467
7	Северный Ветер	***
8	Россия	2 130 197
9	ВИМ-АВИА	806 813
10	Когалымавиа	733 389
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Ред Вингс	622 074
13	Авиационные линии Кубани	514 877
14	Таймыр	***
15	Татарстан	314 495
16	Владивосток Авиа	271 299
17	Московия	257 070
18	РусЛайн	***
19	ДОНАВИА	241 960
20	Якутия	225 974
21	Башкортостан	***
22	Глобус	212 175
23	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	100 395
24	Саратовские авиалинии	72 701
25	Сахалинские авиатрассы	50 034
26	Полет	44 529
27	Грозный Авиа	***
28	Газпром авиа	30 433
29	Тулпар Эйр	***
30	Нордавиа – региональные авиалинии	27 307
31	БАРС АЭРО	23 722
32	ИрАэро	***
33	Ижавиа	***
34	РусДжет	***
35	Космос	3 251

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	17 656 152
2	ТРАНСАЭРО	10 327 560
3	ЮТэйр	7 769 881
4	Сибирь	6 351 010
5	Россия	4 208 906
6	Уральские Авиалинии	3 525 066
7	Оренбургские авиалинии	3 193 474
8	Северный Ветер	***
9	Глобус	1 942 782
10	ВИМ-АВИА	1 511 682
11	Владивосток Авиа	1 162 174
12	Таймыр	***
13	Якутия	1 145 630
14	ДОНАВИА	985 682
15	Авиационные линии Кубани	955 896
16	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	912 944
17	Ред Вингс	817 452

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
18	Нордавиа – региональные авиалинии	814 492
19	Когалымавиа	733 773
20	АЙ ФЛАЙ	***
21	РусЛайн	***
22	Башкортостан	***
23	Татарстан	473 791
24	Газпром авиа	389 652
25	БАРС АЭРО	371 784
26	Полет	338 123
27	ЮТэйр-Экспресс	331 499
28	Саратовские авиалинии	322 338
29	АЛРОСА	271 007
30	Сахалинские авиатрассы	265 271
31	Московия	257 357
32	ТУЛПАР	***
33	ИрАэро	***
34	Ижавиа	***
35	Грозный Авиа	***

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



«БРИЛЛИАНТЫ В ВАЛЮТНОЙ ОПРАВЕ»

*Анатолий ИВАНЕНКО,
руководитель музея
ОАО «Аэрофлот» — российские
авиалинии»*

Создание ЦМР было в первую очередь продиктовано производственной необходимостью. В 60-е годы прошлого века СССР заключил ряд важных международных договоров о воздушном сообщении со странами Европы, Азии и Африки, Северной и Южной Америки. Поэтому остро

45 лет назад, в конце февраля 1968 года, в структуре Транспортного управления международных воздушных линий гражданской авиации (ТУ МВЛ) на базе контрольно-расчетного и валютно-финансового отделов было образовано уникальное в своем роде подразделение — Центр международных расчетов (ЦМР), которому на долгие годы было суждено стать одним из основных добытчиков валюты для государственного бюджета.

встал вопрос о проведении расчетов в иностранной валюте с партнерами за рубежом, которых с каждым годом становилось все больше. Из всех организаций, занимавшихся в Советском Союзе внешнеэкономической деятельностью, ТУ МВЛ имело в то время самую большую сеть агентов, осуществляло партнерские

отношения почти с тысячей авиаконкомпаний, фирм и организаций в более чем 100 странах мира со своей валютой и постоянно меняющимися ее курсами.

Было очевидно, что решить столь ответственную задачу смогут только специалисты высочайшего класса. Поэтому к подбору кадров руковод-



ство ТУ МВА подошло с особой тщательностью. Первым начальником ЦМР был назначен Евгений Васильевич Ерофеев, обладавший к тому времени большим опытом работы в международной сфере гражданской авиации. В штат Центра была введена еще одна должность заместителя — по вычислительной технике, которую предложили Антонине Ивановне Семеновых, человеку во многих отношениях незаурядному. Именно Антонина Ивановна стояла у истоков внедрения в ЦМР новейшей по тем временам вычислительной техники, обучения кадров, подготовки специалистов для других управлений гражданской авиации. Под ее руководством в 1976 году в ЦМР в одном из помещений аэропорта Шереметьево был образован информационно-вычислительный центр, установлена мощнейшая по тем временам ЭВМ «Минск-22», которую спустя время сменили две ЭВМ «ЕС-1022». Новые программы содержали в себе значительную по объему информационную базу данных, что позволяло при их сортировке решать не только целевые задачи ЦМР, но и выпускать значительный набор коммерческой статистики.

Большой вклад в развитие Центра международных расчетов в разные годы внесли Юлия Андреевна Малова и Владимир Дмитриевич Зубков. В 1985 году начальником ЦМР была назначена Галина Ивановна Чернова, которая проработала в этой должности без малого двенадцать лет. Ее приход на новое место работы совпал с так называемой «перестройкой», коренным изменением в стране всех сторон хозяйственной деятельности, в том числе валютного и банковского законодательства.

Галина Ивановна и ее коллеги гордятся, что с отменой государственной монополии на внешне-экономическую деятельность и валютные операции, существенным изменением структуры и содержания партнерских отношений с зарубежными авиакомпаниями им удалось в короткое время не только перестроить, но и активизировать свою работу. В новых условиях ЦМР



производил расчеты уже более чем со 120-ю авиаперевозчиками.

В сентябре 2001 года ЦМР перешел на расчеты с зарубежными партнерами через Клиринговую палату ИАТА. Это существенно ускорило оборачиваемость валютных средств, помогло решить проблему дебиторской задолженности и явилось одним из факторов вступления авиакомпании «Аэрофлот» в международный альянс авиаперевозчиков Sky Team.

О том времени и о многом другом, что довелось пережить, ветераны ЦМР вспоминали, собравшись в музее «Аэрофлота» по случаю

45-летия подразделения, в котором большинство из них проработало не одно десятилетие. Их называли «бриллиантами в валютной оправе», чем ветераны законно гордятся. Как и тем, что в 1998 году в честь 30-летия Центра международных расчетов была названа одна из вновь открытых звезд, о чем коллективу Центра было вручено соответствующее свидетельство.

Они немного завидуют тем, кто сегодня трудится в ЦМР. Не только их молодости, но и возможности реализовать свой потенциал в новых условиях.]



АВИАМАГИСТРА ЗАКАЗЫВАЛИ?

УЖЕСТОЧАЮТСЯ ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Наталья ЯЧМЕННИКОВА

Сколько авиаинженеров не хватает сегодня России? Как моделируют аварийные ситуации с самолетами на земле? Какой показатель для хорошего вуза самый главный? Об этом наш корреспондент беседует с ректором Московского государственного технического университета гражданской авиации доктором технических наук, профессором Борисом ЕЛИСЕЕВЫМ.

— Статистика всегда лукава. В любом случае инженеров, как, впрочем, и техников, серьезно не хватает. Не случайно наши студенты «расхвываются» уже на третьем-четвертом курсах. Контрольные цифры приема на 2013 год еще не утверждены. Но университет в своем портфеле уже имеет заявки от территориальных управлений Федерального агентства воздушного транспорта и Ространснадзора, авиакомпаний и других предприятий отрасли. Мы рассчитываем принять около трех тысяч обучающихся всех категорий. Особенным спросом будут пользоваться инженеры-механики, электрики и радисты. С развитием московского авиаузла резко вырос спрос на инженеров-бакалавров, получающих специальности «Технология транспортных процессов» и «Управление воздушным движением». Наши филиалы-колледжи ожидают ощутимый конкурс. Очень интенсивная работа ждет преподавателей центра повышения квалификации. Ждем серьезного увеличения действующих специалистов гражданской авиации, особенно из сферы транспортной безопасности.

— С сентября все вузы будут работать по новому закону «Об образовании». Позиции, которые касаются авиационных вузов, вас устраивают?

— Безусловно. Все наши предложения учтены. Что принципиально? Закон впервые утверждает верховенство международных требований. И одно из главных — авиационный вуз обязательно должен иметь мощную учебно-тренажерную базу.

— Насколько я знаю, еще недавно учебных авиатренажеров катастрофически не хватало. Что-то изменилось?

— Конечно. Спасибо Росавиации. Только за последние два года мы получили несколько современных тренажеров. Семь универсальных имитаторов позволяют моделировать процесс эксплуатации самых различных воздушных судов. Появились тренажеры пилотских кабин самолетов Airbus A319/A320/A321. Для работы на них первая группа преподавателей уже прошла обучение по программе подготовки сертифицированных инструкторов. У нас есть и самые современные комплексные тренажеры для обучения диспетчеров и т.д.

— Знаю, что уникальный тренажер «комбинированная реальность» разработали как раз в вашем университете?

— Да, это наша гордость. Система дает возможность моделировать абсолютно любые ситуации на земле и в воздухе. Включая аварийные.

— Борис Петрович, дефицит пилотов настолько велик, что авиакомпании готовы принимать на работу даже гастарбайтеров. С инженерами положение лучше?

— Не намного.

— Называлась цифра: укомплектованность авиакомпаний инженерными кадрами примерно 60 процентов. Это так?



— А что стоит в учебном ангаре? Все-таки будущие инженеры должны практиковаться на реальной технике.

— Помню, с каким трудом когда-то университет получил списанные самолеты Ил-86 и Ту-154. И то это была личная договоренность ректора с руководством «Аэрофлота». В пяти филиалах вуза — технических училищах, ситуация была еще хуже. В Егорьевском филиале учебные пуски двигателей проводили на «старичках» Ан-24. Впрочем, для ознакомительной практики отечественные воздушные суда, которые не выведены из эксплуатации, вполне подходят.

— А иностранные самолеты «в натуре» есть?

— Пока только «виртуальные». Но наши студенты проходят практику в ведущих авиакомпаниях на современных воздушных судах. Как российских, так и западных. Самолетов-«иномарок» в российском авиапарке уже сегодня почти 600 единиц. И эта цифра будет только расти. Для сравнения: двенадцать лет назад было только 46.

— Это учитывается в учебных программах?

— Разумеется. Недавно мы встречались с руководством российского представительства Airbus. Обсужда-



ли варианты сотрудничества по подготовке инженеров на самолеты этой марки, включая практику студентов.

Недавно получили предложение принять участие в престижном международном проекте «Темпус». Это одна из программ Евросоюза, направленная на содействие развитию системы высшего образования. С российской стороны принимают участие МГТУ ГА, СПбУ ГА и МАИ, а вузы Евросоюза представлены университетами Севильи, Болоньи и Академией гражданской авиации Франции. Цель — разработка и создание международной программы

«Магистр гражданской авиации» и, соответственно, получение двух дипломов.

Вообще требования сегодня ужесточены как никогда. Скажем, система образования специалистов по обслуживанию воздушных судов и средств обеспечения работы аэропортового оборудования так называемого европейского уровня сегодня контролируется и сертифицируется организацией SAA EASA (орган надзора по безопасности Европейской авиационной администрации). И учебному заведению, имеющему право на такие образовательные программы, присваивается статус соответствия PART-147.

— Ваш вуз такой статус имеет?

— Работаем над этим. Филиалы будут получать такой статус по готовности. Первый на очереди Егорьевский имени Валерия Чкалова. А МГТУ ГА уже входит в авторитетный реестр ИКАО.

— Как вы думаете, почему вокруг последнего мониторинга вузов разразился такой скандал?

— Мнения ректоров почти не расходятся. Слишком преувеличена роль формальных количественных показателей. Одной меркой попы-





тались оценить работу технических и гуманитарных вузов, медицинских и художественных и т.д. Хотя даже среди технических вузов есть и многопрофильные политехнические, и специализированные...

— Ваши предложения?

— Оценка эффективности вузов в рамках Болонского процесса должна идти по европейским стандартам. Это бесспорно. Поэтому необходимо ввести такой важнейший показатель, как признание наших дипломов мировым авиационным сообществом. Это куда важнее, чем число обучаемых в российских вузах иностранцев. Еще один важнейший критерий — процент трудоустройства выпускников по специальности.

— Второй год подряд программа подготовки бакалавров-инженеров по технической эксплуатации летательных аппаратов и двигателей признается лучшей образовательной программой инновационной России. Конкурс на нее вырос?

— Заметно. Абитуриенты сегодня продвинутые. И для них качество образования — на первом месте. Тут что еще важно? У нас резко выросло ко-

личество научно-исследовательских работ по конкретным проблемам эксплуатации авиатехники, в которых активно участвуют студенты.

Вот свежий пример. Одна из ведущих авиакомпаний предложила совместно разработать систему планирования и контроля, связанную с обслуживанием самолетов. Конечно, будут привлечены студенты факультета прикладной математики и вычислительной техники. Подобные

проекты для ребят — отличный профессиональный старт.

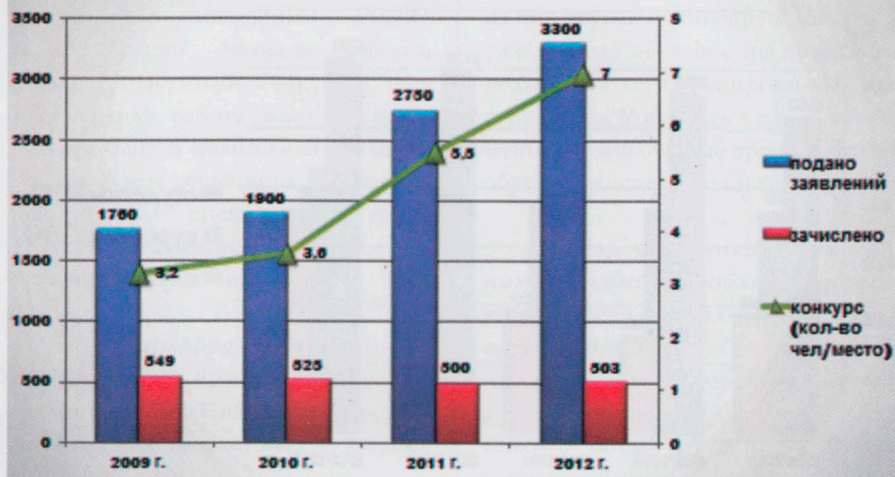
— Сегодня под пристальным вниманием находится работа ВАКа. Скандалы со списыванием, плагиатом следуют один за другим. А ведь диссертационный совет МГТУ ГА — единственный в России, он принимает к защите диссертации по специальностям, которые определяют научное лицо гражданской авиации: навигация и управление воздушным движением, организация производства и техническая эксплуатация воздушного транспорта. Тут возможны махинации?

— Знаете, темы диссертаций, и кандидатских, и докторских, у нас настолько специфические, что писать трудно. В настоящее время в совете находятся заявления о приеме к защите двух докторских и около двадцати кандидатских. К сожалению, наши диссертационные советы до настоящего времени не утверждены приказами Минобрнауки. Ждем.

Когда верстался номер

На очередных выборах подавляющим большинством голосов Б.П. Елисеев вновь избран ректором МГТУ ГА. А незадолго до этого он был награжден орденом Почета.

Качественные показатели приема в университет на очную форму обучения ВПО (бюджет)



27-30 июня

УФА-2013

ФОРУМ МАЛОЙ АВИАЦИИ «ОТКРЫТОЕ НЕБО»

В рамках Форума:

- **Специализированная выставка Малой авиации**
- **Статическая экспозиция воздушных судов**
- **Всероссийский слет любителей авиации**
- **Воздушный праздник с участием профессиональных пилотажных групп**
- **Демонстрационные полеты участников слёта, показательные выступления парашютистов, авиамodelистов, парапланеристов.**

**Республика Башкортостан
Аэродром «Первушино»
Кушнаренковский район**

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:

Президент и Правительство Республики Башкортостан, Министерство молодёжной политики и спорта Республики Башкортостан.

ОРГАНИЗАТОРЫ:

Уфимский учебно-методический центр малой авиации, Торгово-промышленная палата Республики Башкортостан, Авиакомпания «Уфимские авиалинии», Башкирская выставочная компания, Объединенная Федерация сверхлёгкой авиации России, Объединенная Федерация сверхлёгкой авиации Республики Башкортостан, Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА-Россия), Авиационное предприятие «Кондор», Вертолетная компания «АЭРОСОЮЗ-УФА», Автожирный центр «Магни Гиро Рус», Республиканский парашютный центр.

Контактная информация:

Башкирская выставочная компания (ООО «БВК»)

Тел./факс: +7 (347) 253-09-88, 253-38-00, 252-56-38

E-mail: avia@bvkexpo.ru



Что сулит КИТАЙСКАЯ НОВИНКА

По сообщениям СМИ, Китай продолжает создавать собственные самолеты взамен импортных. Так, в январе этого года состоялся первый полет первого китайского тяжелого самолета Y-20, который по своему облику сильно напоминает российский Ил-76.



Сведения о разработке этого грузовика появились давно, но каким он будет точно, не знал никто. По одной из версий его называли мини-атюрным «Русланом», в другой сравнивали с американским С-17. Как оказалось, в какой-то степени были правы и те, и другие.

Самолет внешне представляет собой смесь американских, украинских и российских черт, хотя все транспортные самолеты мира чем-то похожи друг на друга. Практически никаких подробностей о конструкции и характеристиках Y-20 нет. Одно очевидно: на самолете использованы российские двигатели Д-30КП-2, которые Китай закупает в количествах, явно превосходящих потребности имеющегося у него парка Ил-76.

Вместе с тем параллельно ведется разработка под Y-20 трех собственных двигателей: WS-18 на основе Д-30КП, WS-20 на основе WS-10А, устанавливаемого на китайскую копию Су-27, и CJ-1000А.

Последний изначально предназначался для пассажирского С919,

но китайцы начали работы по его военной модификации. Как они утверждают, тяга CJ-1000А достигнет 44 000 фунтов и он превзойдет не только стартовый двигатель программы С919 – CFM Leap-1С (30 000 фунтов), но и Pratt&Whitney F117 (40 400 фунтов), устанавливаемые на С-17. Видимо, только при использовании CJ-1000А удастся достичь заданной грузоподъемности в 66 тонн, но удастся ли сделать такой двигатель – еще вопрос.

Начало стендовых испытаний ядра CJ-1000А намечено на 2014 год, а серийное производство – на 2020-й. Но другие два вполне реальны (WS-20 предполагается сертифицировать уже в 2016 году). Это позволит Китаю прекратить не только приобре-

Комментарий заслуженного конструктора Российской Федерации, академика Российской Академии Наук Г.В. НОВОЖИЛОВА:

С интересом прочитал текст и рассмотрел фотографии китайского транспортного самолета.

На мой взгляд, это первый опытный самолет, отражающий серьезные достижения авиационной промышленности Китая, что впечатляет.

Несомненно, Китай имеет конструкторское бюро, способное не только копировать, но и создавать. Существуют и научно-исследовательские организации, поскольку без испытаний продувочных мо-

делей в аэродинамических трубах невозможно успешно провести проектирование (бумажное или цифровое) и построить опытный экземпляр.

Летно-технические характеристики в значительной степени зависят от двигателей. Д-30КП-2 взлетной тягой 12 000 кг вряд ли позволит иметь максимальный взлетный вес более 210 тонн.

Пилотажно-навигационное оборудование (возможно, «стеклянная кабина» с

цветными дисплеями) не только улучшило и упростило пилотирование, но дало возможность иметь экипаж, состоящий из двух летчиков, что отвечает современным требованиям.

Уверен, что недалеко время, когда китайская авиационная промышленность не только окажется способной полностью удовлетворить свои потребности в самолетах различных типов, но не на словах, а на деле выйдет на мировой рынок.

тение бывших в употреблении российских и белорусских Ил-76, но и российских двигателей.

Возможно, что первый Y-20 является только «демонстратором технологии», и вместо немедленного развертывания его серийного производства начнется работа по новым модификациям, например, с суперкритическим профилем крыла. Фюзеляж же скорее всего останется таким, как есть. Но уже в существующем виде, по мнению экспертов, по аэродинамике он превосходит Ил-76, в котором «летучесть» в значительной мере принесена в жертву взлетно-посадочным характеристикам, из-за чего возросла и масса конструкции.

Крыло «китайца» имеет меньший размах (50 метров), фюзеляж короче (47 метров) и шире, чем у Ил-76, что позволит перевозить большее количество легкого, но объемного груза. Известно, что Ил-76 создавался в первую очередь для перевозок тяжелой бронированной техники, в то время как китайцы, не отрицая возможность перевозки на Y-20 танков, напирают на его миролюбивый характер и приспособленность для снабжения пострадавших в различных стихийных бедствиях. Впрочем, и у нашего МЧС Ил-76 широко используются для тех же целей.

Экипаж Y-20 состоит из трех человек: двух пилотов и оператора грузового отсека. Это контрастирует с пятичленным экипажем нашего «Ила». Будет ли стоять на Y-20 автоматизированная система погрузки на американский манер — неизвестно.

Как пойдет программа Y-20, сказать трудно. По данным гонгконгского издания Dagong bao, в настоящее время собраны два опытных образца этого самолета. Один из них планируется использовать для летных, другой — для статических испытаний. Источники издания считают, что от начала летных испытаний до серийного производства таких самолетов может пройти не менее трех лет. Утверждается также, что в отличие от Ил-76 китайский самолет будет широко использовать в своей конструкции композитные материалы.]

ВСТРЕЧА С РОССИЙСКИМИ СПЕЦИАЛИСТАМИ

ПРЕЗИДЕНТ AIRBUS ФАБРИС БРЕЖЬЕ ПОСЕТИЛ ИНЖЕНЕРНЫЙ ЦЕНТР ECAR В МОСКВЕ В РАМКАХ ОФИЦИАЛЬНОГО ВИЗИТА В РОССИЮ ФРАНЦУЗСКОЙ ДЕЛЕГАЦИИ ВО ГЛАВЕ С ПРЕЗИДЕНТОМ ФРАНЦИИ ФРАНСУА ОЛЛАНДОМ.



Во время посещения центра Фабрис Брежье совершил экскурсию по инженерным корпусам, пообщался с российскими специалистами, а также увидел специально разработанный 3D-макет задней секции фюзеляжа A350 XWB. Это один из проектов, над которым работает ECAR в настоящий момент.

Инженерный центр ECAR был открыт в Москве в 2003 году и стал первым конструкторским бюро, созданным Airbus в Европе за пределами своих стран-участниц. В настоящий момент в центре работает свыше 200 сотрудников, которые полностью интегрированы во всю производственную деятельность Airbus.

Инженеры ECAR выполняют работы по проектированию силовой конструкции и систем самолетов Airbus, расчетам на статическую и усталостную прочность, устойчивость

к повреждениям, поддержку серийного производства. К настоящему моменту центр завершил более 70 проектов по программам A320, A330/A340, A380.

ECAR также вовлечен во все новые программы Airbus. Так, недавно завершен важный конструкторский проект в рамках программы по установке законцовок нового типа Sharklets на самолеты семейства A320. В частности, российские инженеры выполнили работы по проектированию, а также прочностные и усталостные расчеты фюзеляжа A320, включая центроплан — одну из наиболее сложных с инженерной точки зрения секций фюзеляжа. В настоящий момент ECAR работает по проекту A320neo и A350-900.]

По материалам Департамента по связям с общественностью в России и СНГ Airbus SAS



ПОЛЕТ В БУДУЩЕЕ

К 2015 ГОДУ ЧЕТЫРЕ ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ПРЕОБРАЗЯТ ОТРАСЛЬ АВИАПЕРЕВОЗОК

*Алексей ШИШКОВ,
старший менеджер по работе
с клиентами*

Согласно данным компании SITA, мирового лидера в области телекоммуникационных и ИТ-услуг для сектора воздушных перевозок, к 2015 году авиатранспортная индустрия претерпит значительные изменения благодаря инновациям, используемым авиакомпаниями, аэропортами и пассажирами.



Эти данные были опубликованы в отчете SITA под названием «Полет в будущее» (*Flying into the Future*). В течение следующих трех лет кардинально изменятся способы приобретения туристических услуг и технологии самостоятельной регистрации. Кроме того, будет обеспечена полная поддержка приложений для мобильных устройств и социальных сетей благодаря тому, что авиакомпании и аэропорты оптимизируют свою работу и обеспечат качественно новый уровень обслуживания клиентов за счет сбора и обработки огромных объемов данных.

Найджел Пикфорд (Nigel Pickford), директор по исследованию рынка SITA, говорит: «Информационные технологии уже оказали огромное влияние на авиаперевозки. Если верить прогнозам, к 2030 году мировой пассажиропоток увеличится вдвое, поэтому роль информационных технологий будет только расти. Во время исследования мы выявили четыре основные тенденции в области ИТ, которые окажут влияние на поведение пассажиров во время всего полета. Это касается как ассортимента услуг, так и технологий заказа билетов и коммуникаций со службами аэропортов и авиакомпаний».

Согласно результатам глобальных исследований авиакомпаний, аэропортов и пассажиров, проведенных компанией SITA, будущее авиатранспортной индустрии во всем мире формируют четыре основные тенденции:

1. Изменяются способы приобретения авиауслуг. К 2015 году двумя основными каналами продаж для авиакомпаний и аэропортов станут Интернет и мобильные телефоны. Пассажиры хотят получать индивидуальный сервис, и отрасль отвечает на эту потребность. Например, Alaska Airlines выпустила специальное приложение, которое информирует клиентов о выгодных авиарейсах в города, где живут их друзья или близкие.

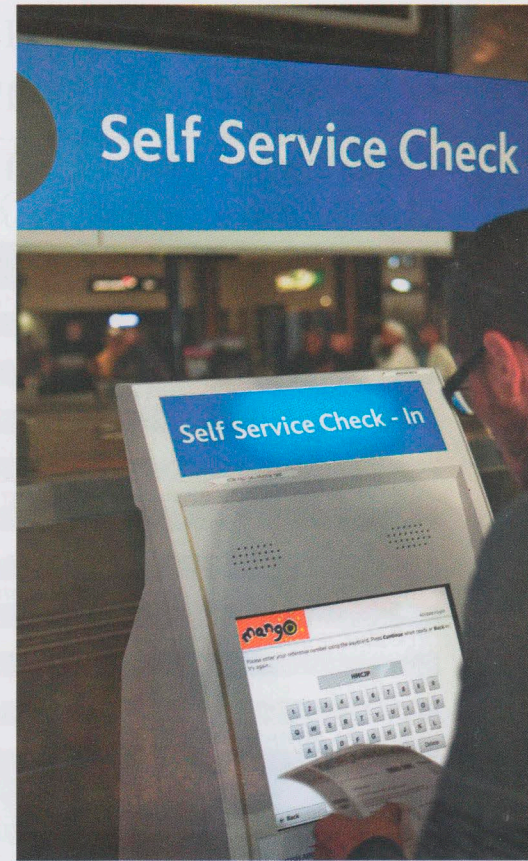
2. Больше свободы для пассажиров. К 2015 году 90% авиакомпаний будут предлагать услугу мобильной регистрации на рейс (сегодня эту услугу предоставляют 50% авиакомпаний). На различных этапах своего путешествия (например, в пункте выхода на посадку, в зоне ускоренного прохождения процедур безопасности или в зале ожидания повышенной комфортности) пассажиры смогут использовать как обычные бумажные посадочные талоны с двумерным штрих-кодом, так и мобильные устройства с поддержкой технологии NFC (Near Field Communications). В качестве примера можно при-

вести приложение Touch & Go для устройств на платформе Android, предлагаемое авиакомпанией Japan Airlines. Это приложение позволяет пассажирам попасть в зону выхода на посадку, используя телефон с поддержкой NFC. Подобную услугу также внедряют во французском аэропорту Тулузы.

3. Больше приложений для мобильных устройств и социальных сетей. К 2015 году девять из десяти авиакомпаний и аэропортов будут предоставлять пассажирам информацию о рейсах с помощью мобильных приложений. Кроме того, эти приложения будут использоваться для повышения уровня обслуживания клиентов. Уже сегодня в японском аэропорту Нарита обслуживание пассажиров стало более персонализированным благодаря использованию планшетных компьютеров iPad для предоставления информации об аэропорте, рейсах и отелях. А аэро-

порт Эдинбурга является одним из нескольких аэропортов, в котором с помощью мобильных приложений возможно планировать перелеты, отслеживать рейсы, использовать карты терминалов и заранее бронировать места на парковке.

4. Бизнес-аналитика обеспечит повышение качества услуг. К 2015 году более 80% аэропортов и авиакомпаний будут вкладывать средства в решения бизнес-аналитики. Одним из приоритетов станет повышение уровня обслуживания клиентов, что нередко достигается благодаря персонализации услуг. Например, европейская авиакомпания Vueling в стремлении лучше понять потребности своих пассажиров проводит исследования в социальных сетях. Полученная таким образом информация включается в программы бизнес-аналитики, направленные на повышение лояльности клиентов.



Найджел Пикфорд добавляет: «Потребности и предпочтения пассажиров меняются. Сегодня пассажиры хотят сами контролировать все этапы поездки. Они ждут, что изменится не только ассортимент услуг, предлагаемый авиакомпаниями и аэропортами, но и способ коммуникаций. В то же время авиатранспортные предприятия инвестируют в решения бизнес-аналитики и инструменты совместной работы, чтобы повышать свою операционную эффективность, уровень обслуживания и лояльность клиентов».

SITA является одной из крупнейших международных компаний и обслуживает свыше 500 представителей авиатранспортной отрасли, 2700 клиентов в более 200 странах и регионах по всему миру. Основанная в 1949 году 11-ю авиакомпаниями, сейчас SITA объединяет сотрудников более 140 национальностей, говорящих на 70 языках. Доход компании SITA в 2011 году составил 1,51 млрд долларов США.



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2012 Г.

Грузооборот (тыс. ткм) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ТРАНСАЭРО	287 988.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	212 756.9
3	Сибирь	72 833.4
4	Якутия	59 103.9
5	ЮТэйр	53 739.7
6	Глобус	38 741.2
7	АЛРОСА	38 429.7
8	Уральские Авиалинии	36 243.2
9	Оренбургские авиалинии	29 597.7
10	Владивосток Авиа	27 348.3
11	Таймыр	***
12	Авиакон Цитотранс	16 271.1
13	Россия	16 058.4
14	КАПО Авиа	***
15	МЧС России	14 379.6
16	Русское небо	10 604.7
17	Полет	7 936.7
18	Авиастар-ТУ	7 095.2
19	ВИМ-АВИА	6 936.0
20	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	6 751.9
21	224 летный отряд	5 475.1
22	Волга-Днепр	5 123.8
23	Нордавиа – региональные авиалинии	4 661.4
24	Газпром авиа	4 090.3
25	КрасАвиа	***
26	ИрАэро	***
27	Московия	3 452.8
28	Псковавиа	***
29	Космос	2 948.1
30	Сахалинские авиатрассы	2 393.1
31	Полярные авиалинии	***
32	ТУЛПАР	***
33	Ред Вингс	***
34	ЮТэйр-Карго	1 681.0
35	Башкортостан	***

Грузооборот (тыс. ткм) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	2 378 295.3
2	Аэрофлот – российские авиалинии	908 574.1
3	Волга-Днепр	346 459.0
4	Полет	100 405.1
5	ТРАНСАЭРО	93 652.7
6	Авиакон Цитотранс	46 002.2
7	224 летный отряд	45 288.0
8	Авиастар-ТУ	26 537.5
9	Шар инк Лтд.	***
10	Сибирь	11 952.6
11	КАПО Авиа	***
12	Якутия	9 070.4
13	ЮТэйр	8 666.3
14	Уральские Авиалинии	6 345.6
15	Россия	5 760.9
16	АТРАН	3 698.4
17	ВИМ-АВИА	3 443.1
18	Абакан-Авиа	3 134.0
19	Сахалинские авиатрассы	2 984.9
20	Владивосток Авиа	2 340.9
21	МЧС России	1 943.6
22	Псковавиа	***
23	Глобус	1 051.5
24	Северный Ветер	***
25	ДОНАВИА	468.8
26	Космос	456.1
27	Башкортостан	***
28	Татарстан	395.1
29	Оренбургские авиалинии	338.3
30	Русское небо	231.1
31	Авиационные линии Кубани	227.6
32	Таймыр	***
33	ЮТэйр-Карго	177.8
34	Газпром авиа	174.3
35	Ред Вингс	***

Грузооборот (тыс. ткм) (международные и внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	2 378 731.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	1 121 331.0
3	ТРАНСАЭРО	381 641.2
4	Волга-Днепр	351 582.8
5	Полет	108 341.8
6	Сибирь	84 786.0
7	Якутия	68 174.3
8	ЮТэйр	62 406.0
9	Авиакон Цитотранс	62 273.3
10	224 летный отряд	50 763.2
11	Уральские Авиалинии	42 588.8
12	Глобус	39 792.7
13	АЛРОСА	38 430.6
14	Авиастар-ТУ	33 632.7
15	Оренбургские авиалинии	29 935.9
16	Владивосток Авиа	29 689.2
17	КАПО Авиа	***
18	Россия	21 819.3

№	Авиапредприятие	Грузооборот
19	Таймыр	***
20	МЧС России	16 323.1
21	Шар инк Лтд.	***
22	Русское небо	10 835.8
23	ВИМ-АВИА	10 379.1
24	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	6 878.2
25	Сахалинские авиатрассы	5 378.0
26	АТРАН	5 184.9
27	Нордавиа – региональные авиалинии	4 672.9
28	Псковавиа	***
29	Газпром авиа	4 264.6
30	Абакан-Авиа	4 239.0
31	КрасАвиа	***
32	ИрАэро	***
33	Московия	3 572.1
34	Космос	3 404.2
35	Башкортостан	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2012 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ТРАНСАЭРО	47 600.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	46 198.5
3	Сибирь	32 450.0
4	ЮТэйр	26 182.2
5	АЛРОСА	14 440.4
6	Якутия	14 141.4
7	Глобус	13 628.0
8	Уральские Авиалинии	11 288.3
9	Россия	7 761.5
10	Владивосток Авиа	7 487.8
11	МЧС России	6 752.6
12	Таймыр	***
13	Оренбургские авиалинии	5 984.7
14	КАПО Авиа	***
15	Авиакон Цитотранс	3 858.7
16	Нордавиа – региональные авиалинии	3 626.1
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	3 619.8
18	ИрАэро	***
19	КрасАвиа	***
20	Русское небо	3 250.2
21	Абакан-Авиа	3 080.0
22	ВИМ-АВИА	2 581.5
23	224 летный отряд	2 349.5
24	Газпром авиа	2 225.4
25	Полярные авиалинии	***
26	Сахалинские авиатрассы	2 093.9
27	Полет	2 046.9
28	Московия	1 850.0
29	Космос	1 684.8
30	Авиастар-ТУ	1 618.2
31	Ангара	***
32	ЮТэйр-Карго	1 384.9
33	АТРАН	1 293.9
34	ТУЛПАР	***
35	Авиационные линии Кубани	1 240.2

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	352 658.9
2	Аэрофлот – российские авиалинии	147 750.4
3	Волга-Днепр	65 472.6
4	Полет	19 545.9
5	ТРАНСАЭРО	18 274.0
6	224 летный отряд	14 327.3
7	Авиастар-ТУ	11 545.6
8	Абакан-Авиа	7 745.0
9	Авиакон Цитотранс	6 427.3
10	Сибирь	4 963.0
11	ЮТэйр	4 211.3
12	Шар инк Лтд.	***
13	Уральские Авиалинии	2 180.3
14	Россия	2 117.8
15	АТРАН	1 996.5
16	Якутия	1 524.5
17	ВИМ-АВИА	1 503.6
18	Сахалинские авиатрассы	1 475.0
19	КАПО Авиа	***
20	Владивосток Авиа	1 294.3
21	Псковавиа	***
22	МЧС России	515.8
23	ДОНАВИА	386.1
24	Глобус	302.0
25	Авиационные линии Кубани	251.3
26	Башкортостан	***
27	Космос	182.0
28	Татарстан	175.9
29	Северный Ветер	***
30	Оренбургские авиалинии	92.1
31	Таймыр	***
32	Газпром авиа	69.9
33	Ред Вингс	***
34	Московия	52.4
35	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	50.3

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	352 722.6
2	Аэрофлот – российские авиалинии	193 948.9
3	Волга-Днепр	66 468.6
4	ТРАНСАЭРО	65 874.5
5	Сибирь	37 413.0
6	ЮТэйр	30 393.5
7	Полет	21 592.8
8	224 летный отряд	16 676.8
9	Якутия	15 665.8
10	АЛРОСА	14 441.1
11	Глобус	13 930.0
12	Уральские Авиалинии	13 468.6
13	Авиастар-ТУ	13 163.8
14	Абакан-Авиа	10 825.0
15	Авиакон Цитотранс	10 285.9
16	Россия	9 879.3
17	Владивосток Авиа	8 782.1
18	МЧС России	7 268.4

№	Авиапредприятие	Груз и почта
19	КАПО Авиа	***
20	Таймыр	***
21	Оренбургские авиалинии	6 076.8
22	ВИМ-АВИА	4 085.0
23	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	3 670.2
24	Нордавиа – региональные авиалинии	3 639.6
25	Сахалинские авиатрассы	3 568.9
26	Шар инк Лтд.	***
27	ИрАэро	***
28	КрасАвиа	***
29	АТРАН	3 290.4
30	Русское небо	3 277.7
31	Газпром авиа	2 295.3
32	Полярные авиалинии	***
33	Московия	1 902.4
34	Космос	1 866.8
35	ДОНАВИА	1 515.6

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



ИСПЫТАНО ВРЕМЕНЕМ

Николай БОЛЬШАКОВ

Имя академика А.М. Савёлова-Дерябина хорошо известно в научных кругах не только России, но и многих зарубежных стран. Созданная им тридцать лет назад комплексная оздоровительная система «ВИВАТОН» прошла успешное испытание временем. А написанная им книга «Продлите молодость свою», вышедшая в свет в 1979 году, неоднократно переиздавалась на разных языках. 15 сентября 2000 года автор книги получил благодарность Президента Российской Федерации Владимира Путина. А 21 июня 2006 года с формулировкой «За личный вклад в развитие отечественной науки по исследованию проблем антропогенного воздействия на организм человека и животных и нахождению возможных способов его продления» ему объявлена благодарность Комитетом Совета Федерации по науке, культуре, образованию, здравоохранению и экологии Федерального Собрания Российской Федерации.



После подписания договора между Республикой Татарстан и ЗАО «ВИВАТОН» по оздоровлению крупного рогатого скота. Слева направо: начальник Управления ветеринарии В.В. Камалов, генеральный директор ЗАО «ВИВАТОН» А.М. Савёлов, президент Республики Татарстан Р.Н. Минниханов.

— Александр Михайлович, что побудило Вас заняться разработкой и реализацией оздоровительной системы «ВИВАТОН»?

— Много раз я задавал себе вопрос: почему русский народ, некогда один из самых красивых и здоровых в мире, стал одним из самых больных? Кто-то объясняет это плохой экологией. Одна-

ко, к примеру, на Алтае, где экология, слава богу, одна из самых благоприятных в России, ситуация со здоровьем людей мало чем отличается от прочих регионов. Другие делают акцент на бедности, плохих жилищных условиях и даже недоедании значительной части населения. Но ведь хорошо известно, как во время войны у фронтовиков ис-

чезали язвы и другие хвори, хотя окопы — далеко не лучшая среда обитания. Почему в Ялте, всемирной здравнице, у каждой третьей женщины отягощенные беременность и роды? Наконец, почему у детей «новых русских», живущих в полном достатке, проблем со здоровьем ничуть не меньше, чем у «простых смертных»?



Страшно подумать, что в России уходят из жизни полтора миллиона человек в год, а на 600 родившихся приходится 1000 умерших. По европейской статистике, наша страна по уровню смертности занимает первое место среди развитых стран. А по коэффициенту смертности, который составляет 16%, делит 178–183 места с Украиной, Монако, Гвинеей, Эфиопией и ЮАР.

Всемирная организация здравоохранения, проводившая исследования жизнеспособности нации и оценившая ее по пятибалльной шкале, еще семь лет назад определила уровень России в 1,4 балла. Это тот барьер, за которым начинается вырождение. Если этот процесс не остановить, то за какие-нибудь 25 лет, считают демографы, от сегодняшнего населения страны останется только половина.

Надеюсь, теперь понятны мотивы, которые подвигли меня на создание системы «ВИВАТОН». А в основу практических шагов по разработке ее философии и методологии легла врачебная мудрость веков, трактаты врачей древности, труды светил российской медицины и известных ученых современности — таких, как И.П. Павлов, И.М. Сеченов, Н.А. Семашко, Е.Н. Мешалкин, и мой наставник В.В. Караваев.

Изучая их великое наследие, я увидел, что первейшее назначение медицины — предупреждение, профилактика болезней. Патологию можно рассматривать как нарушение равновесия между силами внешних воздействий и защитными силами организма. Отсюда задача — восстановить и поддержать это равновесие, тогда болезнь уйдет как непрошенный гость. Именно это я вначале доказал себе сам, на собственном опыте, а потом стал применять такую методику на других. Основное правило моей оздоровительной системы — не делать для человека того, чего бы ты не пожелал самому себе. Ибо все негативное вернется к тебе многократно.

— Концепция «ВИВАТОНа» как системы понятна. А нельзя ли ее конкретизировать, расчленив на составляющие?

— Основу системы составляют семь шагов, или семь культур, на пути к здоровью и молодости. Это Духовная культура, Культура питания, Культура дыхания, Культура расслабления, Культура физических нагрузок, Культура поддержания здоровья, Культура применения иммунокорректирующих препаратов серии «ВИВАТОН». Основная их цель — достижение баланса процессов обмена веществ, энергии и информации в организме человека. Именно баланс всего этого — оптимальное условие жизнедеятельности организма. Причем здесь чрезвычайно важно избежать воздействия на организм экстремальных состояний: голодания, чрезмерных термических и физических нагрузок. Не менее важным элементом является точная диагностика, позволяющая определить пути нормализации кислотно-щелочного равновесия, последующей очистки организма от токсинов и нормализации его ингредиентного состава.

Итак, Духовная культура. Максимальных результатов оздоровления можно добиться, живя в духовной гармонии с собой и окружающим миром. Верующие называют это жизнью по законам Бога. Необходимо следить за чистотой души и тела, которые неразделимы. Только будучи духовно готовым, человек может в полном смысле очиститься и преобразиться.

Энергетические потребности человеческого организма не могут быть удовлетворены только за счет питания и дыхания. Важнейший источник энергии для человека — это процесс мышления. Интеллектуально развитые, активно мыслящие люди испытывают больше положительных эмоций, чем мыслящие слабо, психически пассивные, ленивые. При положительных эмоциях открывается русло микроциркуляции, через которое расслабляются все структуры тела, улучшаются обменные процессы, питательная среда легче доходит до клеток органов и снабжает их. Отрицательные эмоции, напротив, приводят организм к еще большей патологии, они отключают важнейшие энергетические ресурсы организма. Отрицательные психические нагруз-

Александр Савёлов



продлите молодость свою

ки (эгоизм, страх, озлобленность и т.п.) разрушают человеческую суть и отрицательно отражаются на состоянии здоровья. Так что мобилизация защитных сил организма прямо зависит от положительной настройки психики.

Второй шаг к здоровью — Культура питания. Главное — не переедать, употреблять пищу только по потребности. Еще Гиппократ писал, что количество потребляемой пищи должно строго сочетаться с возрастом человека, выполняемой работой, климатическими особенностями местности, где он живет, и временем года. И конечно же, надо навсегда запомнить: что мы едим, из того и состоим. Например, если мы не едим продукты с дрожжами, то мы не кормим вирусов и микробов в нашем организме, так как плесень — самая лучшая подкормка для паразитов.

Я не предлагаю еще одну «новую диету». Смысл системы питания «ВИВАТОН» в том, чтобы человек не истощал и не переполнял себя. Мы рекомендуем делать свой стол как можно разнообразнее, но при этом не забывать, что самый лучший деликатес не тот, который общепринято считать таковым, а тот, которого не достает организму.

Что касается Культур дыхания, расслабления, физических нагрузок и других, то они также играют важную



С известным путешественником Федором Конюховым

роль в оздоровлении организма. Не вдаваясь в детали, скажу, что система «ВИВАТОН» органична по своей природе и не требует насилия над собой. Даже если что-то не получится с первого раза, то это временное явление. Мы советуем придерживаться «золотой середины»: делайте два шага вперед — шаг назад, и постепенно все войдет в нужное русло.

Наши главные цели — не просто лечить, а создавать благоприятную среду для клетки, органа и организма в целом, корректировать равновесие, а в конечном счете усиливать защитные функции организма. По нашему мнению, человек здоров, если в его организме нормально протекают три основных обменных процесса жизнедеятельности: обмен веществ, обмен энергии и обмен духовной информации.

— Александр Михайлович, аптечные киоски сегодня переполнены всевозможными пищевыми добавками, кремами, лосьонами и т.п. Все они гарантируют быстрый «животворный» эффект, хотя многие из них, мягко говоря, вызывают недоверие. «ВИВАТОН» тоже не стоит в стороне. Что можете сказать по поводу своей продукции?

— Вы правы, рынок буквально наводнен всевозможными «целительными» средствами. Многие из них имеют широко разрекламированные зарубежные бренды. И с этим фактом не поспоришь. Поддавшись рекламе, люди платят немалые деньги, а взамен нередко получают совершенно противоположный эффект. Поэтому очень важен осмысленный подход к выбору этих средств. Я лично ни за что не приобрету препараты, не имеющие заключения и оценку государственных мединститутами об их полезности.

Большой их недостаток в том, что составляющие их ингредиенты получены из растений, которые не адаптированы к природе россиян. Еще хуже, если вместо растительных компонентов зарубежные фирмы используют «химию». И это далеко не редкость.

Продукция «ВИВАТОНА» только растительного происхождения, не имеющая аналогов за рубежом. Слово «ВИВАТОН» означает — «жизненная сила», и дают эту силу лекарственные растения с обширным спектром действия: одуванчик, подорожник, ольховые шишки, зверобой, душица и многие другие, произрастающие в основном в российских регионах. То есть там, где выросли и живем мы с вами.

Серия препаратов «ВИВАТОН» содержит витамины всех групп и незаменимые аминокислоты. В нее входят **лекарства** — сбор лекарственных и эликсир молодости; **пищевые добавки** — капсулы, таблетки, желе; **косметические средства**: кремы, гели, шампуни и т.п. С их помощью стало возможным избавление от многих хронических и трудноизлечимых болезней — бесплодия, псориаза, гнойной трофической язвы, мастопатии и многих других. Все препараты, как внутреннего, так и наружного применения, работают прежде всего на очищение клетки, освобождение вредных веществ, возвращение утраченного иммунитета. Такое комплексное воздействие приводит к оздоровлению и омоложению не только клеток и органов, но и всего организма в целом.

Блестящие результаты получены у нас при лечении ожогов. Даже при

ожогах трети человеческого тела не требуется пересадка кожи. Буквально за две недели экстракт «ВИВАТОН» заживляет ожоги, полностью восстанавливается кожный покров.

Особо подчеркну: препараты «ВИВАТОН» запатентованы как у нас в стране, так и за рубежом. У нас действует завод по их производству, и мы несем полную ответственность за качество нашей продукции. По всей России открыто около двухсот наших центров — в Москве, Краснодаре, Санкт-Петербурге и других городах. Действуют они и за рубежом — в Испании, Дании, США, Канаде, в ближнем зарубежье.

— Слышал о сенсационной проверке системы «ВИВАТОН» в одной из школ Москвы. Пожалуйста, расскажите об этом.

— В течение трех лет в одной из московских школ нами проводился крупномасштабный эксперимент по апробации комплексной системы здорового образа жизни с применением растительных препаратов серии «ВИВАТОН» в организованных группах детей. К оздоровительному процессу были привлечены педагоги и родители. Все дети проходили обучение основам здорового образа жизни, а старшеклассники изучали курс «Домашний целитель». Эксперимент проводился при поддержке Департамента образования префектуры Южного округа под патронажем Института иммунологии, Института питания, Института паразитарных и тропических болезней и ряда других учреждений Российской академии медицинских наук.

Мы попытались создать модель общеобразовательной школы путем интеграции образовательного и оздоровительного процессов с включением программы обучения детей здоровому образу жизни. Для эксперимента была выбрана школа, где учатся особенно ослабленные дети с хроническими стоматическими заболеваниями. На 600 учеников там было 2724 заболевания: порок сердца и бронхиальная астма, гемофилия, диабет, болезни опорно-двигательного аппарата, органов дыхания, мочепо-



ловой системы и т.п. По данным иммунологических исследований, 84% детей были отнесены к группе риска. К тому же школа находилась в экологически неблагоприятном районе Братеево.

В комплексную программу оздоровления по нашей системе вошли питание по новым принципам, траволечение, дыхательная гимнастика, оздоровительные физические нагрузки с учетом индивидуальных особенностей ребенка, профилактические процедуры с применением растительных иммунокорректоров.

Обследование детей в течение года проводили педиатры, невропатологи, ортопеды и отоларингологи. На каждого ребенка пришлось в год более 100 оздоровительных процедур. Ежедневно через школьный оздоровительный центр проходило около 200 ребят.

Комплекс оздоровительных процедур дал сенсационные результаты. Когда разразилась эпидемия гриппа, многие школы района Братеево, где учились относительно здоровые дети, закрылись на карантин, а у нас гриппом не заболел ни один ученик. В три раза ниже была и заболеваемость ОРЗ. Количество пропусков уроков по болезни уменьшилось в 3,7 раза.

Наблюдавшие за экспериментом кураторы недоумевали, как можно без антибиотиков, гормонов и химических препаратов только одними оздоровительно-профилактическими процедурами и растительными иммунокорректорами добиться улучшения здоровья у 74% больных детей, когда в условиях клиники с отрывом от учебы этот процент составлял лишь от пяти до семи.

Но и это не все. В 133 случаях были сняты диагнозы, дети распрощались с серьезными патологиями. Многие были переведены из одной группы здоровья в другую, более благополучную. А коллектив преподавателей, работающих по нашей методике, был отмечен Государственной премией.

Досадно, что кроме этой экспериментальной школы, получившей сенсационные результаты в оздоровлении хронически больных учеников, другие школы остались в стороне,

а сама программа оздоровления не тиражируется. В итоге мы сами, без помощи системы образования принялись за переподготовку кадров высшего и среднего медицинского звена, а также занялись обучением старшеклассников здоровому образу жизни по программе «Домашний целитель».

— И все-таки в целом «ВИВАТОН» не обижен вниманием сторонников вашей системы?

— Нет, конечно. У нас масса благодарственных писем и предложений о сотрудничестве. Их география самая обширная: Омск, Киев, Москва, Кемерово, Липецк, Загреб, Миннеаполис... Все не перечислить.

Особенно дороги нам добрые отзывы известных в стране людей. Например, Валерий Брумель, олимпийский чемпион, вошедший в десятку лучших спортсменов мира, так сказал на встрече в Концертной студии «Останкино»:

— Каждый спортсмен большого спорта получает множество травм. У меня очень болели суставы и позвоночник. Я снял эти боли и почувствовал себя лучше с помощью «ВИВАТОНА». А члены семьи Александра Михайлова, популярнейшего артиста, уже много лет наши единомышленники.

Прославленная певица Людмила Зыкина секрет своей молодости прямо связывала с препаратами «ВИВАТОН» и уникальной техникой массажа с этими препаратами.

Так же высоко оценивали вклад «ВИВАТОНА» в оздоровление людей актеры Александр Ширвиндт и Зинаида Кириенко, всемирно известный путешественник Федор Конюхов, известная шоу-вумэн Алла Маркина, заслуженный деятель науки Российской Федерации Андрей Капица, Герой Советского Союза генерал-лейтенант Василий Брюхов, популярный диктор Всесоюзного радио и телевидения Виктор Балашов и другие наши именитые пациенты.

— Насколько мне известно, препараты «ВИВАТОН» успешно применяются и в животноводстве...

— Да, это так. В нашем пищевом рационе немалое место занимают мясо и молочные продукты. Именно в них содержится наибольший процент необходимого для человеческого организма кальция, незаменимых аминокислот, витаминов и других жизненно важных веществ. Но употреблять в пищу нужно мясо и молоко здоровых домашних животных, питающихся нормальными кормами без антибиотиков и прочих добавок. И конечно же, если животное регулярно проверяют на мастит и лейкоз.

Клинические испытания нашего препарата «ВИВАТОН-С» в животноводстве показали, что он обладает широким спектром применения — лечит не только маститы и лейкозы, но и другие заболевания. Применяется и для профилактики заболеваний животных и даже птицы.

Недавно мы подписали договор с ветеринарной службой Татарстана о широком применении нашего препарата в животноводческих комплексах республики. Договор получил всестороннее одобрение и поддержку Президента Республики Татарстан Рустама Нургалиевича Минниханова. Уверен, что жители республики будут впредь получать животноводческую продукцию только высшего качества и смогут употреблять ее без всякого риска для здоровья. И добрым словом и благодарностью вспомнят своего Президента и его соратников.

— И заключительный вопрос, Александр Михайлович. Наш журнал издается для гражданских авиаторов и служит их интересам. 9 февраля этого года крылатой отрасли России исполнилось 90 лет. Журнал чуть моложе: в мае ему исполнится 82 года. Что бы Вы пожелали нашим читателям?

— Скажу откровенно: я очень люблю гражданскую авиацию. Мне много довелось летать как по России, так и за рубежом. И мое самое главное пожелание: пусть каждый авиатор будет здоров и благословен Богом. Ну а если возникнет нужда в нашей помощи, «ВИВАТОН» всегда готов ее оказать без промедления.]



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2012 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	11 617 707
2	Москва (Шереметьево)	8 936 445
3	Москва (Внуково)	6 038 040
4	Санкт-Петербург (Пулково)	4 999 800
5	Сочи (Адлер)	1 896 753
6	Новосибирск (Толмачево)	1 894 810
7	Краснодар (Пашковская)	1 886 857
8	Екатеринбург (Кольцово)	1 844 429
9	Хабаровск	1 431 147
10	Уфа	1 312 510
11	Красноярск (Емельяново)	1 303 881
12	Владивосток (Кневичи)	1 178 349
13	Самара (Курумоч)	1 105 483
14	Ростов-на-Дону	1 040 935
15	Тюмень (Рощино)	1 035 052
16	Иркутск	998 019
17	Минеральные Воды	978 425
18	Сургут	944 891
19	Калининград (Храброво)	897 994
20	Казань (Основной)	766 772
21	Южно-Сахалинск	731 697
22	Якутск	702 639
23	Челябинск (Баландино)	674 000
24	Омск	671 979
25	Пермь (Большое Савино)	646 053
26	Новый Уренгой	633 464
27	Архангельск (Талаги)	607 051
28	Петропавловск-Камчатский	590 021
29	Анапа (Витязево)	581 493
30	Мурманск	532 430
31	Нижневартовск	510 916
32	Норильск (Алыкель)	484 637
33	Волгоград	427 535
34	Томск	419 991
35	Мирный	371 570

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Шереметьево)	17 023 370
2	Москва (Домодедово)	16 547 950
3	Санкт-Петербург (Пулково)	6 154 760
4	Москва (Внуково)	3 661 410
5	Екатеринбург (Кольцово)	1 886 459
6	Новосибирск (Толмачево)	1 221 400
7	Ростов-на-Дону	827 980
8	Самара (Курумоч)	764 774
9	Казань (Основной)	720 065
10	Краснодар (Пашковская)	712 288
11	Уфа	573 941
12	Красноярск (Емельяново)	569 578
13	Владивосток (Кневичи)	427 808
14	Нижний Новгород (Стригино)	373 151
15	Иркутск	352 754
16	Пермь (Большое Савино)	346 915
17	Хабаровск	346 758
18	Челябинск (Баландино)	317 252
19	Минеральные Воды	301 036
20	Калининград (Храброво)	290 448
21	Сочи (Адлер)	219 980
22	Сургут	218 893
23	Тюмень (Рощино)	204 326
24	Кемерово	185 885
25	Омск	182 456
26	Оренбург	156 636
27	Волгоград	154 446
28	Южно-Сахалинск	107 182
29	Архангельск (Талаги)	96 708
30	Нижневартовск	80 925
31	Воронеж (Чертовицкое)	54 835
32	Махачкала	***
33	Нижнекамск (Бегишево)	***
34	Сыктывкар	51 454
35	Якутск	44 490

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	28 165 657
2	Москва (Шереметьево)	25 959 815
3	Санкт-Петербург (Пулково)	11 154 560
4	Москва (Внуково)	9 699 450
5	Екатеринбург (Кольцово)	3 730 888
6	Новосибирск (Толмачево)	3 116 210
7	Краснодар (Пашковская)	2 599 145
8	Сочи (Адлер)	2 116 733
9	Уфа	1 886 451
10	Красноярск (Емельяново)	1 873 459
11	Самара (Курумоч)	1 870 257
12	Ростов-на-Дону	1 868 915
13	Хабаровск	1 777 905
14	Владивосток (Кневичи)	1 606 157
15	Казань (Основной)	1 486 837
16	Иркутск	1 350 773
17	Минеральные Воды	1 279 461
18	Тюмень (Рощино)	1 239 378

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
19	Калининград (Храброво)	1 188 442
20	Сургут	1 163 784
21	Пермь (Большое Савино)	992 968
22	Челябинск (Баландино)	991 252
23	Омск	854 435
24	Южно-Сахалинск	838 879
25	Якутск	747 129
26	Нижний Новгород (Стригино)	741 621
27	Архангельск (Талаги)	703 759
28	Новый Уренгой	637 180
29	Петропавловск-Камчатский	597 698
30	Нижневартовск	591 841
31	Анапа (Витязево)	586 831
32	Волгоград	581 981
33	Мурманск	570 543
34	Норильск (Алыкель)	484 637
35	Оренбург	461 823

***не получено подтверждения на публикацию

ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ И ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-ДЕКАБРЬ 2012 г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Домодедово)	114 265.42
2	Москва (Шереметьево)	54 992.40
3	Москва (Внуково)	36 575.71
4	Владивосток (Кневичи)	31 229.00
5	Хабаровск	26 355.96
6	Новосибирск (Толмачево)	20 258.40
7	Норильск (Алыкель)	19 562.72
8	Санкт-Петербург (Пулково)	16 862.00
9	Якутск	14 997.87
10	Мирный	14 818.85
11	Петропавловск-Камчатский	13 842.97
12	Красноярск (Емельяново)	13 325.41
13	Иркутск	13 260.57
14	Южно-Сахалинск	12 658.50
15	Ярославль (Туношна)	12 603.21
16	Екатеринбург (Кольцово)	12 144.14
17	Краснодар (Пашковская)	9 024.71
18	Магадан (Сокол)	8 674.00
19	Нижневартовск	6 471.00
20	Кемерово	5 724.63
21	Тюмень (Рощино)	5 646.30
22	Калининград (Храброво)	5 133.78
23	Ростов-на-Дону	4 762.30
24	Сургут	4 695.80
25	Самара (Курумоч)	4 478.11
26	Барнаул (Михайловка)	***
27	Махачкала	***
28	Казань (Основной)	4 000.83
29	Омск	3 872.00
30	Архангельск (Талаги)	3 797.20
31	Челябинск (Баландино)	3 773.64
32	Уфа	3 576.25
33	Анадырь	3 305.00
34	Минеральные Воды	3 012.00
35	Новый Уренгой	2 985.30

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	247 051.50
2	Москва (Домодедово)	82 718.70
3	Санкт-Петербург (Пулково)	14 247.00
4	Екатеринбург (Кольцово)	14 142.04
5	Новосибирск (Толмачево)	7 866.10
6	Москва (Внуково)	7 577.39
7	Красноярск (Емельяново)	7 145.77
8	Владивосток (Кневичи)	2 153.60
9	Южно-Сахалинск	1 871.50
10	Ростов-на-Дону	1 591.40
11	Казань (Основной)	1 118.34
12	Хабаровск	1 059.52
13	Краснодар (Пашковская)	797.10
14	Иркутск	521.36
15	Самара (Курумоч)	490.77
16	Нижний Новгород (Стригино)	455.06
17	Уфа	426.16
18	Тюмень (Рощино)	385.20
19	Улан-Удэ	***
20	Пермь (Большое Савино)	313.53
21	Минеральные Воды	300.23
22	Ульяновск (Восточный)	***
23	Сургут	138.60
24	Анапа (Витязево)	131.20
25	Калининград (Храброво)	124.20
26	Сочи (Адлер)	94.00
27	Оренбург	71.56
28	Мурманск	62.50
29	Воронеж (Чертовицкое)	58.71
30	Ханты-Мансийск	55.81
31	Ярославль (Туношна)	46.30
32	Якутск	37.00
33	Волгоград	32.00
34	Брянск	***
35	Челябинск (Баландино)	29.48

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	302 043.90
2	Москва (Домодедово)	196 984.12
3	Москва (Внуково)	44 153.10
4	Владивосток (Кневичи)	33 382.60
5	Санкт-Петербург (Пулково)	31 109.00
6	Новосибирск (Толмачево)	28 124.50
7	Хабаровск	27 415.48
8	Екатеринбург (Кольцово)	26 286.18
9	Красноярск (Емельяново)	20 471.18
10	Норильск (Алыкель)	19 562.72
11	Якутск	15 034.87
12	Мирный	14 818.85
13	Южно-Сахалинск	14 530.00
14	Петропавловск-Камчатский	13 848.85
15	Иркутск	13 781.93
16	Ярославль (Туношна)	12 649.51
17	Краснодар (Пашковская)	9 821.81
18	Магадан (Сокол)	8 674.00

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
19	Нижневартовск	6 499.00
20	Ростов-на-Дону	6 353.70
21	Тюмень (Рощино)	6 031.50
22	Кемерово	5 724.75
23	Калининград (Храброво)	5 257.98
24	Казань (Основной)	5 119.17
25	Самара (Курумоч)	4 968.88
26	Сургут	4 834.40
27	Барнаул (Михайловка)	***
28	Махачкала	***
29	Уфа	4 002.41
30	Омск	3 891.00
31	Челябинск (Баландино)	3 803.12
32	Архангельск (Талаги)	3 798.50
33	Минеральные Воды	3 312.23
34	Анадырь	3 305.00
35	Пермь (Большое Савино)	3 269.46

Источник : Транспортная Клиринговая Палата



«ТОТ НЕ ГРАЖДАНИН СССР, КТО «ДОБРОЛЕТА» НЕ АКЦИОНЕР»

Владимир ШИТОВ

90 лет назад, 17 марта 1923 года, было учреждено Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота — «Добролет». Как отмечалось в его уставе, общество было создано «для развития гражданского воздушного флота в пределах СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэро съемки и иных отраслей применения воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности...».

В первые годы советской власти существование негосударственных коммерческих компаний было запрещено, но тяжелейшая экономическая ситуация в стране заставила новую власть пойти на правовое признание акционерных обществ. Огромных капиталовложений требовали все отрасли народного хо-

зяйства, в том числе и транспорт. Финансовые условия не позволяли выделять большие ассигнования на развитие авиации, а потому советское авиастроение начиналось с мизерных показателей. За весь 1921 год было изготовлено только 43 самолета и восемь моторов. 1 января 1923 года вступил в силу ГК РСФСР, в котором ряд статей был посвящен акционерным обществам. Гражданский Кодекс установил разрешительную систему учреждения акционерных обществ, им давалось право выпускать именные акции и акции на предъявителя.

Одним из первых акционерных обществ стало Российское общество Добровольного воздушного флота — «Добролет». Идеологом его создания стал один из лидеров Октябрьской революции Л. Троцкий, считавший, что на одном энтузиазме небо не покорить. «Добролету» отводилась стратегическая роль творца авиационной мощи страны. Планировалось также, что гражданскую авиацию можно будет использовать и как школу для «военных летчиков или своего рода резерв, что, несомненно, будет способствовать поддержанию техники военного воздухоплавания». Уставный капитал общества на первых порах составил два миллиона рублей золотом. Зато всем желающим было предложено заработать на акциях общества «Добролет», которое вскоре должно было стать в СССР сильным предприятием по перевозке пассажиров, почты и грузов, а кроме того и авиастроителем. Акции «Добролета» мог купить каждый советский гражданин. Любая организация, будь то баянная фабрика или сельскохозяйственный кооператив, приобретающая акции на 25 тысяч золотых рублей, получала право по собственному желанию использовать построенный на ее деньги самолет. Но оговаривалось, что все имущество общества по первому требованию правительства должно было перейти в ведение ВВС Рабоче-крестьянской Красной Армии. Предполагалось также, что «Добролет» охватит своим влиянием не только РСФСР, но и территорию среднеазиатских республик.





Казимир Малевич придумал эмблему общества — изображение цельнометаллического моноплана Юнкерс F-13. Эти машины и начали выполнять рейсы «Добролета», прежде всего по маршруту Москва — Нижний Новгород. Надо отдать справедливость организаторам «Добролета», им удалось организовать мощную рекламную компанию общества. К ней в первую очередь был привлечен идеолог русского авангарда, художник А. Родченко. В двадцатые годы прошлого века он был хорошо известен не только в СССР, но и во многих зарубежных странах благодаря прежде всего своим агитационным и рекламным плакатам. Часто он работал в паре с В. Маяковским. Их рекламные кампании отличались непривычной для того времени агрессивностью. За это Родченко постоянно подвергался суровой революционной критике, но именно благодаря такой агрессивности, передаваемой через пропагандистские плакаты Родченко, основной капитал «Добролета» за год удалось увеличить с двух до пяти миллионов рублей.

В апреле 1923-го появилось Украинское общество воздушных сообщений «Укрвоздухпуть», созданное наподобие «Добролета». Этому предшествовало состоявшееся в конце февраля 1923 года в кабинете начальника транспортного отдела Уполномоченного Наркомата внешней торговли при Совете Народных Комиссаров УССР Н.Л. Стамо совещание. На нем присутствовал начальник Воздушного Флота Украинского военного округа В.Ю. Юнгмейстер, представители совместного российско-германского общества «Дерулюфт», Главвоздухфлота, возродивших НЭПом коммерческих структур.

Для начала дела требовалось раздобыть как минимум 500 тысяч рублей золотом — по тогдашнему курсу сумма фантастическая, превышавшая триллион рублей в советских дензнаках. После целого ряда деловых встреч и продолжительных дискуссий удалось выработать уставные документы акционерного общества воздушных сообщений, не менее 51% акций которого должны были принадлежать государству. В мае того же года по образцу и подобию «Добролета» и «Укрвоздухпути» было создано Закавказское общество воздушных сообщений «Закавиа». В декабре 1929 года они были объединены в структуру, получившую название «Добролет СССР».

До 1930-х годов одним из основных самолетов в парке «Добролета» был германский «Юнкерс» — популярная тогда пассажирская машина Ju F-13. Приобретались эти самолеты за очень большие деньги, фирма Junkers не стеснялась заламывать цены, прекрасно понимая, что пока Советская Россия не наладила производство авиационной техники собственной разработки, ей не обойтись без ее закупки за рубежом. При этом немецкая сторона легко получала дополнительные дивиденды на весьма выгодных для себя условиях, действуя через советско-германское предприятие «Дерулюфт». Несколько F-13 было собрано в СССР под названием ПС-2. Самолет, завоевавший успех во всем мире, оставался основой парка советской пассажирской авиации вплоть до начала 1930-х годов.

В 1930 году общая длина воздушных линий «Добролета» составила 26 тысяч километров. За 1923 — 1930 годы самолеты «Добролета» налетали 10 миллионов километров, перевезли 47 тысяч пассажиров и 408 тонн грузов.

9 октября 1930 года было образовано Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота при Совете Труда и Оборона (ВО ГВФ). Общество «Добролет» и Главная инспекция воздушного флота в феврале 1932 года были преобразованы в Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) при Совете Народных Комиссаров СССР и учреждено официальное сокращенное наименование гражданской авиации страны — «Аэрофлот».]





В АГИТПЕРЕЛЕТ НА АГИТСАМОЛЕТЕ

Владимир ШИТОВ

Восемьдесят лет назад, в марте 1933 года, приказом Главного Управления Гражданского Воздушного Флота была организована Особая сводная агитэскадрилья. Инициатором ее создания выступили сотрудники журнально-газетного объединения Москвы, а руководить агитэскадрильей было поручено известному журналисту и поэту Михаилу Кольцову. Агитэскадрилье было присвоено имя пролетарского писателя Максима Горького.



шины А.Н. Туполеву нравилось, что помимо агитационных полетов по стране, «Правда» регулярно совершает еще и рейсы с пассажирами над Москвой. В агитэскадрилье ANT-14 летал десять лет, и на этом первом отечественном воздушном лайнере без единой аварии было совершено более тысячи полетов. В них приняли участие свыше сорока тысяч человек. Когда же ресурс ANT-14 был исчерпан, машину установили в Парке культуры и отдыха в Москве, где он продолжал служить массовой агитационной работой. Вместительный фюзеляж самолета использовался под кинозал.

«Служили» в агитэскадрилье и еще три самолета У-2, называвшиеся соответственно «Красная звезда», «Работница» и «Комсомольская правда», а также ANT-9 – «Крокодил». Были самолеты «Сакко и Ванцетти», «Московский колхозник», «Крестьянская газета». На самолете П-5 «Герой Советского Союза» летала Валентина Гризодубова. Были в этом подразделении самолеты Ш-2, АИР-6, автожир и даже дирижабль В-3. В течение пяти лет существования эскадрильи было выполнено несколько сотен агитрейсов, проведено 3200 митингов, сделано пять тысяч различных докладов и лекций. Эскадрилья налетала 55 млн километров, охватила различными мероприятиями более 10 млн человек.

В начале 1933 года был образован Всесоюзный комитет по постройке агитсамолета-гиганта ANT-20 «Мак-

Сбор средств на создание агитэскадрильи начался еще в октябре 1932 года по инициативе журнала «Огонек» в честь 40-летнего юбилея творческой деятельности основателя направления социалистического реализма в советской литературе. Эскадрилья предназначалась для проведения культурно-воспитательной работы среди населения, главным образом в отдаленных районах страны. Подразумевалось, что она станет непременным участником массовых кампаний по подписке на госзаймы, развитию движения ударничества, будет служить делу пропаганды достижений отечественной авиации. А для этого прежде всего необходимо было оснастить новое авиационное подразделение современными самолетами.

На ту пору таковым был, например, самолет Сталь-2, которому в агитэскадрилье присвоили имя «Известия ЦИК СССР и ВЦИК». А новому самолету ANT-14 – по тем временам настоящему воздушному гиганту, оснащеному пятью моторами, дали имя «Правда». В агитэскадрилье, начавшей свою деятельность 5 мая 1933 года, он стал флагманом. Кстати, в тот день самолет К-5 «Огонек», который пилотировал В. Осипов, совершил первый агитперелет по маршруту Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Харьков – Москва. 12 июля того же года состоялась торжественная передача агитэскадрилье имени М. Горького самолета У-2 «Пионерская правда», построенного на средства пионеров страны.

Но вернемся к самолету ANT-14 «Правда». Конструктору этой ма-



сим Горький» и подписан договор с ЦАГИ на проектирование этой машины. Планировалось, что, помимо агитационных функций, она будет служить передвижным штабом для военного руководства страны. Средства на строительство ANT-20 собирали «всем миром». Например, на ANT-14 «Правда» агитбригада в составе писателя Алексея Толстого, поэта Александра Безыменского, актера Михаила Жарова, кинооператора Романа Кармена и, конечно же, Михаила Кольцова совершила агитполет в Киев и сумела собрать значительные средства, которые были переданы авиастроителям.

Проектирование и постройка восьмимоторного ANT-20 на основе существовавшего уже проекта шестимоторного тяжелого бомбардировщика ANT-16 (ТБ-4) были поручены ОКБ А.Н. Туполева и ЦАГИ. Самолет имел размах крыльев более 63 метров, а длина его фюзеляжа превышала 32 метра. В нем могли разместиться 72 пассажира и восемь членов экипажа. На борту были буфет, гардеробная, киноустановка, фотолаборатория, громкоговорящая радиустановка «Голос с неба», типография, АТС для телефонных переговоров, пневмопочта и многое другое. Даже туалет, что по тем временам было почти фантастикой.

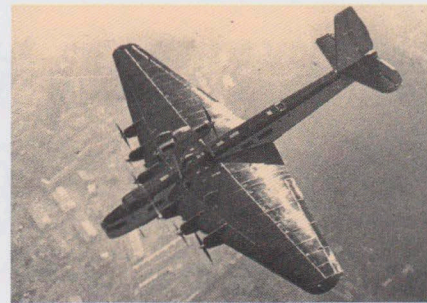
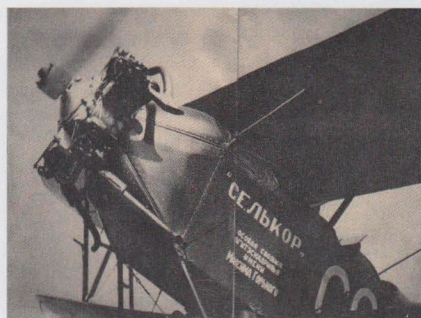
30 марта 1934 года самолет был построен. «Техническое чудо» рабочие авиазавода через разобранную стену ангара выкатили на Ходынку, а 17 июня летчик-испытатель М.М. Громов совершил первый полет на восьмимоторном гиганте. Машина оказалась на удивление устойчивой и послушной в управлении. Это дало основание правительственной комиссии уже через два дня дать разрешение на ее пролет над Красной площадью. 19 июня 1934 года во время

торжественной встречи челюскинцев ANT-20 сбросил над Москвой две тысячи листовок. 18 августа ANT-20 участвовал в воздушном параде в честь Дня авиации.

Новый самолет-гигант сразу же был возведен в ранг флагмана агитэскадрильи «Максим Горький», потеснив на этом почетном «посту» ANT-14 «Правда». Впрочем, ненадолго. 1 мая 1935 года он участвовал в очередном воздушном параде, замыкая колонну из нескольких десятков самолетов. С борта «Максима Горького» с помощью громкоговорителя «Голос с неба» передавались собравшимся на площадях и улицах Москвы демонстрантам, патриотические призывы, исполнялся «Интернационал». 17 мая на ANT-20 летал Антуан де Сент-Экзюпери, бывший в то время корреспондентом газеты «Париж вечерний», а 18 мая 1935 года произошла трагедия — «Максим Горький» разбился. Это случилось в результате попытки летчика Н. Благина выполнить на самолете И-5 вокруг крыла «Максима Горького» мертвую петлю. Погибли десятки человек. После этого самолет «Правда» вновь занял место флагмана в агитэскадрилье «Максим Горький».

Уже 19 мая 1935 года СНК и ЦК ВКП(б) постановили построить вместо разбившегося ANT-20 три самолета этого типа — «Владимир Ленин», «Иосиф Сталин», и «Максим Горький», но сделан был только пассажирский шестимоторный ANT-20 «СССР Л-760», который летал до 1940 года, пока тоже не потерпел катастрофу.

Самолеты агитэскадрильи с агитбригадами на борту, а то и просто с пачками листовок выполнили множество рейсов. Десятки тысяч передовых рабочих, колхозников, предста-



вителей интеллигенции совершили на них воздушные путешествия. Так, например, 17 июля 1935 года состоялась агитрейс самолета «Крокодил» по маршруту Москва — Горький — Казань — Свердловск — Челябинск — Магнитогорск — Куйбышев — Саратов — Сталинград — Ростов — Днепропетровск — Винница — Киев — Минск — Витебск — Смоленск — Москва. На борту самолета находилась бригада центральной конкурсной комиссии ЦИК СССР, которой предстояло проверить ход соревнования городских Советов. В состав бригады были включены работники Наркомхоза и специальные корреспонденты «Правды», «Известий», «Крокодила», Всесоюзного радио. Во время пребывания самолета в Казани он катал активистов конкурса Советов, лучших железнодорожников и работников школ. По инструкциям тех лет авиапассажирам предписывалось перед рейсом принимать пищу, достаточную лишь для утоления голода и ни в коем случае не набивать желудок. Перед полетом пассажирам выдавались бумажные пакеты на случай возможного укачивания, им рекомендовалось также посетить уборную.

В начале сентября 1935 года в Челябинск прилетел агитационный самолет «Герой Советского Союза», который доставил туда журналистов газеты «За коммунистическое просвещение» и сотрудников Наркомпроса для проверки готовности Челябинской области к новому учебному году.

Словом, дел у пилотов агитэскадрильи хватало, во всех уголках страны их встречали с радостью и почетом. В 1938 году самолеты агитэскадрильи были переданы в ГВФ, а вскоре она перестала существовать, оставив в истории отечественной авиации заметный след.]



АВТОР КНИГИ — НАШ ДАВНИЙ КОРРЕСПОНДЕНТ

Анатолий ТРОШИН

Инженера Ивана Негенбля давно знают читатели журнала «Гражданская авиация». Не одно десятилетие он активно сотрудничает с нами. Его очерки и статьи по актуальным проблемам гражданской авиации не раз публиковались в журнале.



И.Е. НЕГЕНБЛЯ

Над безграничной Арктикой

КНИГА ПЕРВАЯ

технической базе Якутского авиапредприятия, начальником АТБ Маганского предприятия, преподавал в учебно-тренировочном авиаотряде Якутского управления гражданской авиации, был корреспондентом газеты «Северная трасса».

В 1990 году издал первую книгу очерков об авиаторах Якутии «Формула подъемной силы», затем вторую, третью — всего 27 книг. Все они посвящены важнейшим вехам в истории авиации Севера, рассказывают о мужестве и героизме полярных летчиков как в годы войны, так и в мирное время, учат преданности и любви к Родине, к авиационным профессиям.

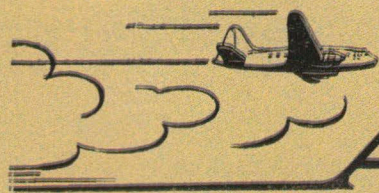
Иван Негенбля — кандидат исторических наук, заслуженный работник культуры Республики Саха (Якутия), почетный работник гражданской авиации Якутии, член Международного Сообщества писательских союзов и Союза журналистов России, лауреат нескольких журналистских конкурсов.

В канун 90-летия отечественной гражданской авиации Негенбля выпустил очень интересную книгу «Над безграничной Арктикой». Ее издание стало возможно при финансовой поддержке авиакомпании «Полярные авиалинии», которую возглавляет генеральный директор А.В. Корякин.

Мы встретились с автором книги в Кремлевском Дворце на торжественном вечере, посвященном юбилею нашей крылатой отрасли. Несмотря на то, что этот человек передвигается в инвалидной коляске, он сумел прилететь в Москву и был очень рад встретить праздник в кругу своих единомышленников и почитателей его писательского таланта.

На титульном листе книги Иван Негенбля написал: «Уважаемому Анатолию Трошину. С юбилеем авиации России. С наилучшими пожеланиями». И уверенной рукой поставил свою подпись. Я ответил ему взаимностью: передал свою книгу о министре гражданской авиации СССР Борисе Егоровиче Панюкове «Нетипичный министр», которая тоже вышла накануне юбилея гражданской авиации. Он принял книгу с нескрываемой радостью и признательностью.]

После окончания в 1961 году Киевского института инженеров гражданской авиации он прибыл в Якутию и накрепко осел в этой полюбившейся ему республике. Работал на разных инженерных должностях в авиационно-



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

МАРТ, 1958 год

№3

ИЗДАЕТСЯ с 1931 года

Пассажирский вертолет Ми-4 в Кремле

Недавно впервые в истории на территории Кремля приземлился пассажирский вертолет Ми-4. Его привел сюда, совершив мастерскую посадку на Ивановской площади, экипаж в составе пилота Н. Лешина и бортмеханика А. Аруина. После приземления вертолет подрулил к Кремлевскому дворцу. Здесь с этой винтокрылой машиной ознакомились Первый секретарь Центрального Комитета КПСС, Председатель Совета Министров СССР Н.С. Хрущев и заместители Председателя Совета Министров СССР Ф.Р. Козлов, А.И. Микоян, Д.Ф. Устинов. При осмотре вертолета главный конструктор М.Л. Миль сообщил товарищу Н.С. Хрущеву, что такими машинами на авиатрассах Крымского и Кавказского побережья перевезено 100 тысяч пассажиров.



На снимке: товарищи Н.С. Хрущев, Д.Ф. Устинов, Ф.Р. Козлов и А.И. Микоян у вертолета Ми-4.

В помощь жи- вотноводству

Появление сельскохозяйственного самолета в колхозах Приморского района открыло новые возможности повышения продуктивности животноводства, высвободило много рабочих рук. Наш колхоз применяет самолет уже пять лет, и мы довольны работой авиаторов. С их помощью мы расчистили часть пастбищ от кустарников, подкармливаем посевы и травы минеральными удобрениями. Каждые пять дней проводится опрыскивание пастбищ раствором соли. В результате скот лучше поедает траву, удои молока повысились. Все авиационно-хозяйственные работы в нашем колхозе проводили летчики Архангельского аэропорта.

С. Латухин,
председатель колхоза.

Аэропорт – местным линиям

От Москвы, как лучи, во все стороны расходятся воздушные, железнодорожные и автомобильные магистрали. По ним круглые сутки на самолетах, поездах и автобусах тысячи людей едут в Москву и обратно. Чем ближе к Москве, тем труднее получить желанный билет для следования в столицу. В центральных областях имеются аэродромы местных воздушных линий. Однако авиасвязь между Москвой и промышленными или административными пунктами этих областей до сих пор не налажена. Аэропорты Внуково и Быково перегружены рейсами на дальние расстояния, а специального аэропорта для местных воздушных линий нет. На наш взгляд для этой цели можно использовать Центральный московский аэродром около станции метро «Аэропорт».

Б. Иванов, старший инженер
по авиации спецприменения.

Внимание аэро- навигационной информации

Несколько лет назад при ЦУМСе ГУГВФ была организована группа аэронавигационной информации и регламентов связи. Сейчас без ее помощи не проводится ни один рейс как наших самолетов, отправляющихся за рубеж, так и иностранных, прибывающих в Советский Союз. Но деятельность группы может быть более плодотворной. Летное управление несвоевременно дает нам схемы проживания облачности, карты посадки и аэронавигационные карты. Желательно разработать единый, удобный для пользования стандарт таких схем и карт. Необходимо создать словарь кодов, сокращений и основных терминов, применяемых в летной и аэронавигационной информации иностранных государств.

Л. Рылов.



С думой о завтрашнем дне

Полным ходом идут авиационно-химические работы на хлопковых полях Азербайджана. Напряженно придется потрудиться в этом году пилотам и техникам подразделения авиации специального применения, где командиром М. Долгов.



На снимке: На полевом аэродроме идет разбор летного дня.

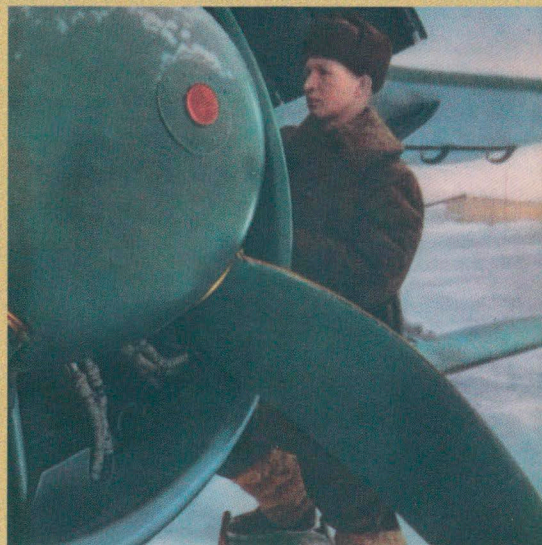
Почту и грузы доставлять без задержек

Один из важнейших вопросов ГВФ — организация почтовых и грузовых перевозок. Мы не можем закрывать глаза на то, что на ряде авиатрасс далеко не полностью используется коммерческая грузоподъемность турбореактивных и турбовинтовых самолетов. На магистрали Москва-Хабаровск, проходящей через крупнейшие экономические районы страны, можно было бы путем дозагрузки рейсовых машин Ту-104А ежедневно перевозить дополнительно около 15 тонн почтовых посылок и грузов. По самым скромным подсчетам дозагрузка этих самолетов дала бы государству только за один год 12–15 миллионов рублей дохода, не говоря уже о значительном эффекте для многих предприятий, строек, населения. Боевая задача работников Аэрофлота — с честью выполнить увеличенный план почтово-грузовых перевозок, повысить их рентабельность, добиться полного использования грузоподъемности самолетов.

Р. Касаточкин,
инженер.

Весна – вперед! Журнальное фотообозрение

Весна только входит в свои права в Костроме. Здесь на полях еще лежит снег, но авиаторы уже готовятся к весенней подкормке сельхозугодий.



На снимке: Передовой авиатехник инженерно-авиационной службы Костромского аэропорта Н. Федотов проводит осмотр двигателя самолета Ан-2.

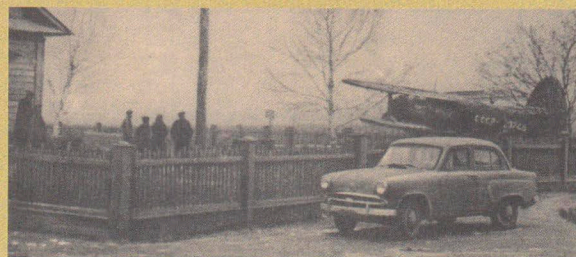
А на юге страны уже по-летнему тепло. Хороший подарок юным пионерам сделали авиаторы Адлера, организовав для них воздушную прогулку по маршруту Адлер-Сочи-Адлер.



На снимке: Юные путешественники перед вылетом из Сочи в Адлер.

Огромная строительная площадка раскинулась на берегу Камы, где сооружается Воткинская ГЭС. Рядом с электростанцией растет новый поселок гидростроителей Чайковский. С ближайшими административными центрами — городами Пермью и Ижевском в весеннюю распутицу поселок связан самым удобным видом транспорта — воздушным.

На снимке: посадочная площадка в поселке гидростроителей Чайковском.



16 - 18 мая
КРОКУС ЭКСПО



www.helirusia.ru

6-я Международная выставка
вертолетной индустрии

HELIRUSSIA

2013

Организатор:



При поддержке:



Устроитель:

