



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ № 3 [822] 2013 МАЙ-ИЮНЬ

АЭРОПОРТЫ

Возьмемся за руки, друзья

МНЕНИЕ

Модель управления: какую выбрать?

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Нам не нужны пилоты-иностранцы





В ЧЕСТЬ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

В канун 68-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне по всей стране прошли торжественные мероприятия в ознаменование бессмертного подвига нашего народа.



Никогда не будет забыт тот величайший вклад, который внесли в дело Победы над врагом авиаторы Гражданского Воздушного Флота, — сказал в своем поздравлении работникам и ветеранам гражданской авиации руководитель Федерального агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько. — Части и соединения ГВФ прошли в составе ВВС всю войну. Пять соединений и частей стали гвардейскими, многие заслужили почетные наименования и ордена. 15 летчиков удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Алексея Ивановича Семенова Золотая звезда Героя России наша уже в мирное время.

На счету ГВФ — сложнейшие полеты к передовой и за линию фронта; снабжение войск, в том числе оказав-

шихся в окружении, боеприпасами, горючим, медикаментами и другими грузами; оперативная переброска войск с одного участка фронта на другой; ведение воздушной разведки; высадка десантов; снабжение партизанских отрядов и разведгрупп; выполнение специальных заданий. Именно в ГВФ родилась инициатива превратить сугубо мирные машины У-2 в ночные бомбардировщики, наводившие страх на врага.

Не менее значим подвиг гражданских авиаторов, ковавших победу в тылу, обеспечивавших бесперебойную работу оборонных предприятий, готовивших кадры для военной авиации, поддерживавших надежную связь страны с внешним миром, с союзными державами. Это их волей, профессионализмом и самоотверженностью в кратчайший срок воз-

веден знаменитый АлСиб — воздушный мост, по которому в СССР всю войну поступали столь необходимые на фронте и в тылу грузы, материалы, авиатехника.

Праздник Победы наполняет наши сердца гордостью и признательностью. В этот день мы склоняем головы перед всеми, чьей доброй волей, мужеством, героизмом и исключительным мастерством была сохранена свобода и независимость нашей Родины, кто выстоял в страшной войне и остановил фашизм, принес мир и свободу народам Европы, чьим трудом восстановлена разрушенная войной страна.

Вечная память всем, кто отдал свою жизнь на полях сражений!

Низкий поклон и бесконечная благодарность вам, дорогие победители!]



АЭРОПОРТЫ	2	Возьмемся за руки, друзья
КРЫЛЬЯ РОССИИ	6	Названы лучшие из лучших
СТАТИСТИКА	9, 16, 26, 40	
ТЕХНОЛОГИИ	10	Статистика: сегодня и двадцать лет назад
АВИАПАРК	18	Самолеты — просто «супер»
СМЕНА	22	Дорога в небо начинается в Монино
МЕДИЦИНА	24	Время слишком ценно, чтобы тратить его на неприятные мгновения...
МНЕНИЕ	28	Модель управления: какую выбрать?
КЛУБ «ОПЫТ»	34	На гребне событий
ТОЧКА ЗРЕНИЯ	36	Нам не нужны пилоты-иностранцы
ИМЯ В АВИАЦИИ	38	Звезда Героя за номером семь
ВЕХИ	42	Как «Змей Горыныч» в Америку летал
КНИЖНАЯ ПОЛКА	46	Азбука аэропортов
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	47	Посадка с прямой



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

На первой странице обложки: Самолет «Сухой Суперджет-100»

№3 (822) 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 ГУРЖИИ

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 22.05.2013 г.

Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Московские учебники-
Сидипресс».

Заказ № 140.

Цена договорная.

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



ВОЗЬМЕМСЯ ЗА РУКИ, ДРУЗЬЯ

Анатолий ТРОШИН



— Александр Владимирович, Вы были одним из инициаторов создания Ассоциации, для чего она создавалась?

— Должен уточнить: инициатором был вовсе не я, а министр транспорта Российской Федерации с 2004 по 2012 год Игорь Евгеньевич Левитин. Я же и мои коллеги из нескольких крупнейших российских аэропортов лишь поддержали и развили его идею.

Сегодня в Уставе нашей Ассоциации прямо записано, что ее членами

В ПРЕДЫДУЩЕМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА МЫ РАССКАЗАЛИ О НОВОЙ НЕКОММЕРЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ — Международной Ассоциации Аэропортов (МАА). СЕГОДНЯ ПРОДОЛЖАЕМ НАЧАТЫЙ РАЗГОВОР. НАШ СОБЕСЕДНИК — ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ, ПОЧЕТНЫЙ РАБОТНИК ТРАНСПОРТА РФ, ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ИМУЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ АЛЕКСАНДР БОРОДИН.

могут быть только аэропорты. Ее главная задача — проведение скоординированной политики именно в области аэропортовой деятельности, защита прав и интересов именно аэропортов, а не тех структур, услугами которых аэропорты пользуются. Консолидируя усилия аэропортов, мы сможем разрешить многие проблемы, мешающие им успешно развиваться. Говоря словами известной песни Булата Окуджавы, «возьмемся за руки, друзья, чтоб не пропасть поодиночке». На мой взгляд, они вполне могут стать неформальным девизом МАА.

В дальнейшем мы намерены преобразоваться в Саморегулируемую организацию (СРО), что позволит занимать более активную позицию в законотворческой и других видах деятельности в интересах не только аэропортов, но и гражданской авиации в целом.

— *Кстати, о законотворческой деятельности. Нельзя ли сказать об этом подробнее?*

— У всех видов транспорта есть свои федеральные законы, регламентирующие их деятельность. А аэропорты до сих пор руководствуются лишь Воздушным кодексом, который определяет стратегию и тактику нашего развития лишь широкими, большими мазками. Нам нужен закон, отвечающий современным реалиям функционирования воздушного транспорта вообще и аэропортов в частности.

Также мы хотим подготовить изменения в Закон о транспортной безопасности. И здесь сотрудничаем с Ассоциациями других видов транспорта. Вопрос очень непростой, но вполне решаемый. И мы надеемся, что сумеем внести свой вклад. Ведь потенциал аэропортов достаточно велик, там работают специалисты с многолетним опытом и высокой квалификацией, они смогут сказать свое веское слово.

— *Надо полагать, это относится не только к аэропортам России?*

— Безусловно, вы правы. Недавно на заседании правления мы поддержали заявление аэропорта Караганды о приеме в члены Ассоциации. В условиях, когда существует Единое экономическое пространство России и Казахстана и Таможенный Союз между нашими странами, такой шаг вполне закономерен. Думается, что примеру Караганды последуют и другие аэропорты не только Казахстана, но и Белоруссии, и других стран СНГ. Тесные экономические связи невозможны без единых правил игры, и опыт наших зарубежных партнеров, безусловно, пригодится при выработке этих правил и воплощении их в жизнь.

Более того, мы встречались с руководством ICA и получили приглашение войти в Европейское сообщество аэропортов и сейчас занимаемся юридической проработкой вопроса. Надеемся, что станем полноправными



ми членами этого авторитетного сообщества, что позволит значительно расширить границы деятельности Международной Ассоциации Аэропортов.

— Хорошо, Александр Владимирович, а почему все-таки до сих пор не удается принять Закон об аэропортах и аэропортовой деятельности?

— Закон очень важен и нужен, но его проработка увязала в многочисленных согласованиях. Конечно, он нуждается в серьезной корректировке, и наша Ассоциация примет в этом самое непосредственное участие. Хотя сегодня еще рано говорить о том, какие предложения будут внесены. Обозначу лишь некоторые из них.

Прежде всего, мы хотим, чтобы документ был приближен к европейскому законодательству. Хотим также, чтобы интересы аэропортов были максимально защищены, а его положения были прозрачными для всех участников аэропортового бизнеса и не допускали двусмысленных толкований.

Почему предыдущие версии увязали в согласованиях? Дело тут вот в

чем. То, что выгодно аэропорту, не всегда выгодно авиакомпании, и наоборот. Если, к примеру, мы предложим формулировку — авиакомпания, имеющая задолженность по оплате аэропортовых услуг, не должна обслуживаться ни одним аэропортом, — ей это, разумеется, никак не понравится. Но и аэропорт не может выступать в роли кредитора. Кредитовать компании должны банки, а не аэропорты.

На одном из совещаний руководитель Росавиации Александр Васильевич Нерадько высказал мысль — если у авиакомпании нет денег заплатить аэропорту за его услуги, значит, у нее нет денег и на соблюдение требований безопасности, и на обучение персонала, и на обновление парка. А это значит, такая компания просто-напросто недееспособна.

И таких моментов много. Взять, скажем, интересы аэропорта и пассажира. Кому-то из пассажиров не нравится предполетный досмотр. Он создает явные неудобства, но как обеспечить безопасность того же пассажира? А случаи пьяных дебошей на борту самолетов? Я, например, сторонник того, чтобы подвыпившего пассажира с рейса снимать,

но не везде и не всегда это делается. В результате страдают законопослушные пассажиры, для которых в полете нужно обеспечить комфорт.

— Мы тут «плавно» подошли к Закону о транспортной безопасности, который хотя и принят, но до сих пор вызывает немало нареканий...

— К сожалению, это так. Вспомним, как он принимался. Жуткий теракт в Домодедово, в обществе ажиотаж. Нужны срочные превентивные меры. И меры эти в закон заложили. Но все ли они оправданы? Особенно в малых аэропортах, которые не в состоянии вынести непосильное бремя расходов на ограждение территории, приобретение дорогостоящего досмотрового оборудования и т.п. Надо ли аэропорты превращать в бетонные крепости по всей стране? Есть места, где вполне можно обойтись без этого. Особенно если учесть, что в конечном счете все дополнительные расходы ложатся на пассажира.

Словом, проблем предостаточно, и задача Ассоциации — помочь законодателям найти приемлемые варианты. И мы, разумеется, не будем



стоять в стороне. Беда только в том, что в нынешней Государственной Думе практически нет специалистов-авиаторов, а ведь в разработке любого нормативного документа — не обязательно закона — должны непременно участвовать профессионалы. В противном случае издержки, и очень серьезные, неизбежны.

Не хватает опытных специалистов и в аппаратах министерств. В советские времена на работу туда принимались люди, прошедшие большую профессиональную и жизненную школу. И документы, которые выходили из-под их пера, отражали не только чьи-то благие пожелания, но и глубокие знания конкретных производственных ситуаций. Сегодня картина иная. В аппарат приходит в основном молодежь. Она полна задора, творческих порывов, желания свернуть горы. Но только этого явно недостаточно. А потому нынче так востребованы всевозможные экспертные советы и группы, ассоциации и союзы. Надеюсь, не последнее слово будет и за нашей Ассоциацией.

Есть в этом и другая сторона. Численность аппарата той же Росавиации никак не соизмерима с аппаратом Министерства гражданской авиации СССР. А потому разработка многих документов чисто физически им не под силу. Они просто-напросто не в состоянии все охватить своевременно. Вот почему перед Ассоциацией поставлена задача стать Само-

регулируемой организацией. Тогда она сможет часть вопросов, решаемых Росавиацией, взять на себя. Нет, это не подмена государственной структуры, а конкретная помощь в конкретных делах. Не боясь повториться, еще раз подчеркну, что аэропорты, которые мы представляем, располагают огромной армией высококлассных специалистов, и опытом их грешно не воспользоваться. Опять же, это даст экономию государственных средств.

— *Александр Владимирович, а есть ли уже какие-то конкретные наработки Ассоциации?*

— В марте этого года в рамках выполнения поручения Президента России и Правительства России мы совместно с членами Ассоциации занимались подготовкой методики взимания арендной платы в аэропортах. Надо сказать, члены Ассоциации охотно согласились принять участие в этом и внесли немало полезных предложений. Их смысл — максимально аккуратно подходить к величине арендной платы, чтобы не ставить аэропорты в сложное финансовое положение. Ведь получив большую нагрузку в виде арендной платы, они неизбежно будут перекладывать ее на авиакомпании, а те, в свою очередь, поднимут тарифы и переложат расходы на пассажира.

Моя точка зрения: арендная плата для аэропортов не должна быть кабальной. Более того, ее надо дифференцировать в зависимости от

объемов пассажиропотока в аэропорту и других показателей. Наши предложения по этому вопросу поддержаны Министерством транспорта и представлены на рассмотрение правительству.

— *А нет ли здесь конфликта интересов? Ведь как президент Ассоциации Вы заинтересованы, чтобы эта ставка была вообще нулевой, а как руководитель Департамента Минэкономразвития хотите, чтобы государство тоже не было в накладе.*

— Вы правы. Как государственный служащий я заинтересован, чтобы казна пополнялась, а как президент Ассоциации хочу оградить аэропорты от чрезмерных расходов. Думаю, что Правительство Российской Федерации примет разумное решение и никто из сторон не будет ущемлен.

— *А как Вы прокомментируете ситуацию с аэропортами Московского авиационного узла? Не секрет, что Внуково, Домодедово и Шереметьево никак не могут поделить сферы влияния. Об этом не первый год много пишут и говорят, а воз и ныне там.*

— Я бы воздержался от столь резких оценок. Аэропорты Москвы пропускают через себя более 80 процентов всего российского пассажиропотока, а это требует огромных усилий. И, конечно же, каждый заинтересован в дальнейшем развитии. Отсюда и конкуренция, в принципе не свойственная аэропортам других городов. Там, где аэропорт один, конкурируют авиакомпании.

Можно ли и в Москве избежать противостояния аэропортов и стать на путь сотрудничества? Понятно, что вопросов здесь больше, чем ответов. Но и в Департаменте имущественных отношений, и в Ассоциации Аэропортов уверены, что такие ответы будут найдены в ближайшей перспективе. Во всяком случае, со своей стороны готовы выдать предложения, которые могут лечь в основу правительственных решений.

— *Вижу, и в этом вопросе Вам приходится выступать в двух лицах — руководителя Департа-*



мента, с одной стороны, и президента Ассоциации — с другой. На мой взгляд, тут есть несомненный позитив. Не так ли?

— Мне сложно судить. Оценку может дать лишь мое руководство, но тот факт, что приходится заниматься этими проблемами и на службе, и в Ассоциации, говорит сам за себя. Как, впрочем, и в вопросах приватизации федерального имущества аэропортов и федеральных государственных унитарных предприятий.

Где-то процесс приватизации прошел, что называется, без сучка и задоринки, а где-то вопрос еще надо утрясать с субъектами Федерации, которым передается собственность. В 2014–2016 годах намечено приватизировать аэропорты в Архангельске, Мурманске, Грозном, Петропавловске-Камчатском, Магнитогорске и Нижнем Новгороде. Перевод ряда аэропортов из федеральной собственности в собственность субъектов Федерации — шаг, бесспорно, прогрессивный, и мы надеемся, что он принесет свои положительные результаты.

— Александр Владимирович, недавно я летел из аэропорта Минеральные Воды. Не был там больше пяти лет. Как же он изменился за это время! Задействована новая взлетно-посадочная полоса, построен суперсовременный аэровокзальный комплекс, постоянно растут объемы пас-



сажирских перевозок. Вот, на мой взгляд, достойный член вашей Ассоциации.

— Согласен. Аэропорт Минеральные Воды — крупнейший авиаузел в Северо-Кавказском федеральном округе. Его не зря называют главными воздушными воротами известнейшей здравницы России. Он связан воздушными линиями не только с крупнейшими городами нашей страны, но и со многими зарубежными центрами. Так что Международная Ассоциация Аэропортов готова принять его в свои ряды. Дело за самим аэропортом.

— И завершающий вопрос: с чем бы Вы хотели обратиться к читателям нашего журнала? В свое время Вы окончили Санкт-Петербургскую академию (ныне

госуниверситет) гражданской авиации, защитили кандидатскую диссертацию на актуальную экономическую тему, возглавляли один из крупнейших российских аэропортов — Толмачево, теперь занимаетесь проблемами развития аэропортов. Так что гражданская авиация для Вас — важная составляющая всей жизни.

— В феврале этого года гражданская авиация России отметила 90-летие со дня образования. Всего десять лет отделяют нас от ее векового юбилея. Дата, потрясающая по своей значимости. Начав с Комендантского аэродрома в Санкт-Петербурге и аэродрома на московской Ходынке, страна стала крупнейшей авиационной державой мира. Пусть работники нынешних аэропортов и авиапредприятий не забывают о наших истоках, чтут ветеранов и растят достойную молодую смену.

Впереди у нас грандиозные планы по развитию гражданской авиации, ей принадлежит важнейшая роль в обеспечении транспортной доступности населения, особенно отдаленных регионов, в доставке срочных народнохозяйственных грузов и почты. Желаю всем труженикам небесного цеха крепкого здоровья, больших успехов, а всей нашей крылатой отрасли — опережающих темпов развития. Надеюсь, члены нашей Ассоциации внесут достойный вклад в достижение этой цели.]





НАЗВАНЫ ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

На торжественной церемонии награждения лауреатов и дипломантов Национальной авиационной премии «Крылья России» названы лучшие по итогам 2012 года авиакомпании, а также онлайн-трэвел-агентства. Шестнадцатая с момента основания конкурса ежегодная церемония прошла в Москве, в гостинице «Ренессанс Москва Монарх Центр». На мероприятии присутствовало более 500 гостей, представлявших российский и зарубежный воздушный транспорт, поставщики услуг для авиационной отрасли, российские и зарубежные деловые и финансовые круги, средства массовой информации.

В этом году для участия в конкурсе на соискание звания «Авиакомпания года» были выдвинуты 49 российских авиаперевозчиков и 67 зарубежных авиакомпаний. В номинации «Лучший сайт по поиску и продаже авиабилетов среди онлайн-трэвел-агентств и метапоисковых систем» состязались 33 крупнейших пред-

ставителя онлайн-трэвел индустрии. Четыре компании отрасли претендовали на победу в номинации «Бизнес-проект в гражданской авиации России».

Лауреаты и дипломанты были определены тайным голосованием членов Экспертного совета, в состав которого вошло более ста независимых экспертов в области воздушного

транспорта — представители авиационной администрации, общественных организаций отрасли, ветераны гражданской авиации, журналисты.

Победитель в борьбе за «Приз пассажирских симпатий» был определен по результатам комплексного интернет-опроса пассажиров. В этом году пассажиры голосовали в четырех номинациях: «Лучший сайт по



поиску и продаже авиабилетов среди онлайн-трэвел-агентств и метапоисковых систем», «Лучший сайт по поиску и продаже авиабилетов среди авиакомпаний», «Зарубежная авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий» и «Российская авиакомпания года — лидер пассажирских симпатий».

Более десяти тысяч человек, ставших участниками анкетирования, оценили качество услуг по целому ряду параметров. Масштабное участие пассажиров в интернет-голосовании стало возможным благодаря активной поддержке партнеров этого проекта, которые разместили информацию об участии в голосовании на своих сайтах.

Российская гражданская авиация сегодня проходит через сложный этап своего развития, связанный с полным переходом операционной деятельности на международные принципы и стандарты. Меняются все элементы деятельности российских авиакомпаний — организация производственной и коммерческой работы, технического обслуживания и поддержания летной годности постоянно растущего числа новых воздушных судов, подготовка летного и инженерно-технического персонала, методы и практика работы финансово-экономических и управленческих служб авиаперевозчиков. Эти крайне сложные процессы происходят на фоне беспрецедентного роста рынка авиаперевозок в стране, который на протяжении последнего

десятилетия существенно опережает мировой уровень.

Лауреатами и дипломантами конкурса «Крылья России» по итогам 2012 года стали:

В номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ПАССАЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ В ГРУППЕ I» (объем пассажирских перевозок на ВВЛ более 3 млрд пкм) лауреатом премии стал «Аэрофлот — российские авиалинии».

Дипломантами в этой номинации были названы авиакомпании «Якутия» и «Сибирь» (S7 Airlines).

В номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ПАССАЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ В ГРУППЕ II» (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 1 до 3 млрд пкм) лауреатом признана авиакомпания «Уральские авиалинии»; дипломантами стали авиакомпании OpenAig и АТК «Ямал».

В номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ПАССАЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ В ГРУППЕ III» (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,5 до 1 млрд пкм) лауреатом была названа компания «Алроса» (Мирнинское авиапредприятие); дипломантом стала авиакомпания «Газпромавиа».

В следующей номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ПАС-



САЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ В ГРУППЕ IV» (объем пассажирских перевозок на ВВЛ от 0,05 до 0,5 млрд пкм) лауреатом стала авиакомпания «Сахалинские авиатрассы»;

дипломантами — авиакомпания «РусЛайн» и «Татарстан».

В номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ПАССАЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА МЕЖДУНА-



ИСКОВЫХ СИСТЕМ» — Aviacassa.ru; в номинации «ЛУЧШИЙ САЙТ ПО ПОИСКУ И ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ СРЕДИ АВИАКОМПАНИЙ» — «Сибирь» (S7 Airlines).

«РОССИЙСКОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ ГОДА — ЛИДЕРОМ ПАССАЖИРСКИХ СИМПАТИЙ» стал «Аэрофлот — российские авиалинии», а в номинации «ЗАРУБЕЖНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ЛИДЕР ПАССАЖИРСКИХ СИМПАТИЙ» пальма первенства досталась авиакомпании Emirates.

Итак, шестнадцатая по счету премия «Крылья России» нашла своих победителей и лауреатов. Будем надеяться, что многие из авиакомпаний, ставших призерами этого престижного национального конкурса, продолжат свое развитие и станут настоящими лидерами мирового авиатранспортного рынка.

Учредителями премии являются журнал «Авиатранспортное обозрение», консалтинговая компания «Инфомост» и российская Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта.

Многолетнюю поддержку конкурсу оказывают спонсоры премии «Крылья России» — Страховая группа «АльфаСтрахование», Объединенная авиастроительная корпорация. Спонсорами номинаций выступили компании Amadeus, Eurocopter Vostok, Embraer, Rolls-Royce.]

РОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ» лауреатом премии стал «Аэрофлот — российские авиалинии»;

дипломантами — «Сибирь» (S7 Airlines) и «Уральские авиалинии».

Следующая номинация — «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ЧАРТЕРНЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК». В ней лауреатом признана авиакомпания OpenAir.

Дипломантами — авиакомпании «Северный ветер» (NordWind Airlines) и «Ай Флай» (I Fly).

В номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ПАССАЖИРСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТАХ» лауреатом стала авиакомпания «Якутия»;

дипломантами — авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс» и «Полет».

В номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ГРУЗОВОЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА ВНУТРЕННИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЯХ» лауреатом премии стала авиакомпания «Волга-Днепр»;

дипломантами — «ЭйрБридж-Карго» и «Аэрофлот — российские авиалинии».

Лауреатом премии в номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ОПЕРАТОР ВЕРТОЛЕТНЫХ РАБОТ» признана авиакомпания «Газпромавиа».

Дипломантами стали авиакомпании «Ямал» и «Нижневартовскаявиа».

Место лауреата в номинации «АВИАКОМПАНИЯ ГОДА — ОПЕРАТОР ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ» досталось авиакомпании «РусДжет».

Дипломантами эксперты назвали авиакомпании «Меридиан» и «Тулпар Эйр».

Звания лауреата в номинации «БИЗНЕС-ПРОЕКТ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» удостоена Группа компаний «Волга-Днепр»; в номинации «ЛУЧШИЙ САЙТ ПО ПОИСКУ И ПРОДАЖЕ АВИАБИЛЕТОВ СРЕДИ ОТА И МЕТАПО-



СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2012–2013 ГГ.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь-март 2012 г.	январь-март 2013 г.	% к 2012 г.
ПАССАЖИРООБОРОТ	тыс.пасс.км	37 201 569.35	45 393 949.49	122.0
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		23 967 605.27	30 724 913.88	128.2
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		21 204 653.82	27 544 186.67	129.9
между Россией и странами СНГ		2 762 951.45	3 180 727.21	115.1
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		13 233 964.08	14 669 035.61	110.8
из них:				
местные перевозки		245 203.65	248 889.95	101.5
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм	4 497 319.14	5 250 591.64	116.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		3 100 445.97	3 722 320.16	120.1
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		2 842 509.34	3 425 474.52	120.5
между Россией и странами СНГ		257 936.63	296 845.64	115.1
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		1 396 873.17	1 528 271.48	109.4
из них:				
местные перевозки		25 142.54	25 276.44	100.5
ГРУЗООБОРОТ	тыс.ткм	1 149 177.90	1 165 136.19	101.4
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		943 361.50	957 077.91	101.5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		934 090.50	946 497.72	101.3
между Россией и странами СНГ		9 271.00	10 580.19	114.1
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		205 816.40	208 058.28	101.1
из них:				
местные перевозки		3 074.21	2 876.34	93.6
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	13 378 782	15 750 817	117.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 535 194	8 213 377	125.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		5 292 220	6 704 832	126.7
между Россией и странами СНГ		1 242 974	1 508 545	121.4
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		6 843 588	7 537 440	110.1
из них: местные перевозки		332 268	324 691	97.7
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	224 898.97	225 423.77	100.2
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		161 505.06	160 551.87	99.4
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		157 584.91	156 059.07	99.0
между Россией и странами СНГ		3 920.15	4 492.80	114.6
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		63 393.91	64 871.90	102.3
из них:				
местные перевозки		3 795.86	3 535.05	93.1
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	%	74.4	77.3	+2.9
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		78.0	81.5	+3.5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		79.1	82.9	+3.8
между Россией и странами СНГ		70.4	71.3	+0.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		68.7	69.8	+1.1
из них:				
местные перевозки		58.5	64.5	+6.0
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	%	62.3	64.1	+1.8
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		63.5	66.8	+3.3
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		63.7	67.2	+3.5
между Россией и странами СНГ		61.3	62.3	+1.0
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		59.9	58.4	-1.5
из них: местные перевозки		26.9	68.3	+41.4

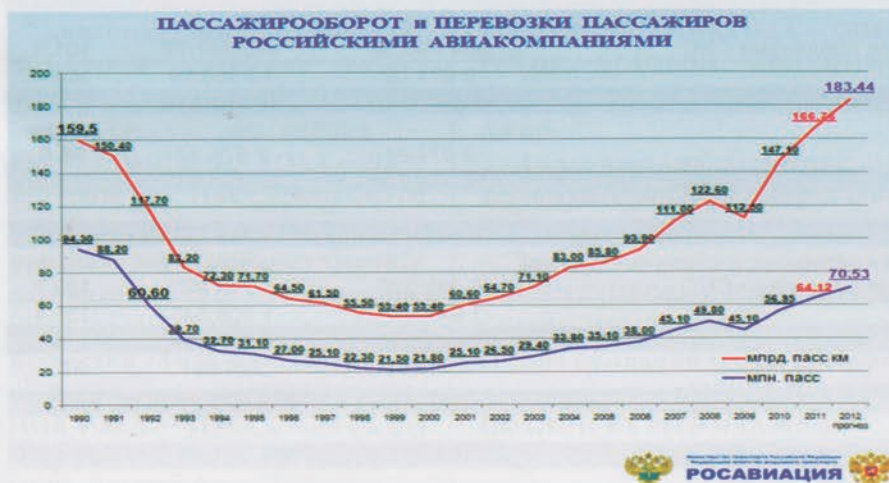
Источник : Транспортная Клиринговая Палата



СТАТИСТИКА: СЕГОДНЯ И ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД

Алевтин ФРАЙМАН

Автор этой статьи А.Б. Фрайман в начале девяностых годов прошлого века работал начальником отдела ЦНИИ АСУ ГА, принимал активное участие в создании отечественной системы взаиморасчетов на воздушном транспорте. Кандидат технических наук, лауреат премии Совета Министров СССР. Ныне А.Б. Фрайман — президент туристической компании GLAVS TRAVEL USA в Нью-Йорке, представитель ряда европейских авиакомпаний в Америке. Являясь одним из специалистов в области планирования перевозок и центрального расписания авиаперевозок в СССР, автор высказывает свою точку зрения на статистику перевозок двадцатилетней давности.



АВИАПЕРЕВОЗКИ СОВЕТСКОГО ПЕРИОДА

Информацию о перевозках советского периода обычно используют как отправную точку для сравнения с нынешним состоянием отрасли. Однако при этом статистическую информацию зачастую трактуют неверно, сравнивают несопоставимые показатели. Итак, каковы были объемы отправок и перевозок пассажиров в РФ в советский период (1990 год), сопоставимые по условиям учета с настоящим временем? Оказывается, различий в показателях несколько.

Во-первых, за двадцать лет изменились некоторые условия учета

перевозок. Во-вторых, зачастую не различаются сами понятия «отправка» из аэропортов РФ и «перевозка» авиапредприятиями России на собственном авиапарке. Те и другие измеряются в миллионах пассажиров и поэтому часто путаются. Мы попытаемся уточнить цифры за 1990 год — последний год сбора официальной статистики авиаперевозок МГА СССР, когда объем перевозок был максимальным за всю историю отрасли. Уточним и понятия авиационных «перевозок», «отправок» в масштабах страны, сходства и расхождения в условиях их учета, накопившиеся за последние два десятилетия.

Перевозки пассажиров (ПРВ) на транспортной работе — это показатель работы всех перевозчиков (авиакомпаний) страны на собственном парке. Учет пассажиров ведется по полетным купонам авиабилетов на каждом рейсе каждого перевозчика, в прямом и обратном направлениях. При этом неважно, из каких аэропортов нашей страны или зарубежных производились вылеты рейсов. В показатель включаются перевозки только отечественных авиакомпаний на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) и международных воздушных линиях (МВЛ) на всех рейсах — регулярных и нерегулярных, кроме ПАНХ.

Отправки пассажиров (ОТП) — это показатель работы аэропортов страны. Учет этого показателя производится суммированием отчетных данных различных видов отправок по всем аэропортам страны. Отправки различаются по видам сообщения на ВВЛ и МВЛ, выполненные отечественными и иностранными авиакомпаниями из аэропортов страны, и ПАНХ, который с 1991 года из учета был исключен.

Отправки на транспортной работе включают ВВЛ и МВЛ, кроме ПАНХ. В свою очередь на ВВЛ различают первоначальные и трансферные отправки.

БАЛАНС ПОКАЗАТЕЛЕЙ НА ВВА СТРАНЫ

В «замкнутом перевозочном пространстве», каковым являются перевозки на внутренних воздушных линиях, между показателями «отправок» и «перевозок» на транспортной работе существует глобальное уравнение баланса. Это уравнение имеет место в масштабах любой страны и включает все аэропорты, все авиакомпании и все перевозки на ВВА (при отсутствии каботаж).

Уравнение баланса означает, что если суммировать отчетные данные «отправок» на ВВА из всех аэропортов страны за любой период, они должны приблизительно совпасть с суммой «перевозок» на ВВА всех авиакомпаний страны на собственном парке за тот же период. Убедимся в действии уравнения баланса между отправлениями и перевозками последних лет по внутренним воздушным линиям РФ:

2011 г. – ОТП (ВВА/РФ) = 32.8 млн пасс., ПРВ (ВВА/РФ) = 32.7 млн пасс.

2012 г. – ОТП (ВВА/РФ) = 35.5 млн пасс., ПРВ (ВВА/РФ) = 35.4 млн пасс.

Причина уравнения баланса между «отправками» и «перевозками» на внутренних воздушных линиях в масштабах страны заключается в единых правилах учета и отчетности аэропортов и авиакомпаний на этих авиалиниях. Если пассажир учтен в «отправках» на ВВА из какого-либо аэропорта страны, он должен быть обязательно учтен только один раз в «перевозках» какого-либо перевозчика на ВВА. И наоборот, если он не учтен в «отправках» из аэропорта, то не может быть учтен в «перевозках» авиаперевозчика. Именно это взаимно-однозначное соответствие учета каждого пассажира по полетным (посадочным) купонам авиабилетов в авиакомпаниях и аэропортах страны гарантирует соблюдение баланса перевозок и отправок на ВВА по стране в целом.

В авиабилетах указываются все номера рейсов по маршруту, начальный и конечный пункты, пункты пересадок (трансфера). Промежуточные пункты посадок рейсов в билетах не указываются и в отчетность отправок и перевозок не попадают.

Например, если пассажир летит из Якутска в Новосибирск на рейсе с посадкой в Иркутске, то он учитывается в отправлениях только один раз – в аэропорту Якутск. В промежуточном аэропорту Иркутск такой пассажир в «отправлениях» не учитывается, так как был «транзитным», то есть без полетного (посадочного) купона. Аналогично в «перевозках» авиакомпании такой пассажир учитывается тоже только раз на указанном рейсе авиакомпании. Транзит в «отправки» и «перевозки» не включается. Это важное условие.

Если в одном авиабилете указаны два (и более) рейсов, то такой пассажир является трансферным для аэропорта пересадки и учитывается дважды – в отправлениях из начального аэропорта вылета (как первоначальный) и из аэропорта пересадки (как трансферный). Такой пассажир учитывается дважды в перевозках двух перевозчиков на рейсах до и после пересадки. Таким образом, трансферные пассажиры учитываются несколько раз в аэропортах и авиакомпаниях по числу рейсов в билете. Отметим, что в советский

период трансферные пассажиры не включались в итоговую отчетность «отправок» МГА, в настоящее время включаются. К сожалению, сегодня пропал отдельный учет трансферных пассажиров в аэропортах, который был налажен в советское время. Полезно было бы его восстановить.

Иная картина с пассажирооборотом.

Пассажирооборот – это произведение расстояния на каждом участке полета рейса на количество пассажиров на этом участке полета, включая «транзит» для рейсов с посадками. В советский период использовались единые тарифные расстояния по всем перелетам. В настоящее время используются штурманские расстояния, указанные экипажами в каждом конкретном отчете о каждом рейсе. Правильно ли это?

«Прилетающие» пассажиры в объем «отправок» и «перевозок» не включаются. Например, цифра 112 млн пасс. в 2011 году по РФ не представляет собой ни объема отправок, ни объема перевозок, ни объема обслуженных пассажиров. Пример двойного учета.

СТАТИСТИКА ОТПРАВОК ЗА 1990 ГОД (МЛН ПАСС.)

Виды отправок	Отправки по СССР 1990 г.			Отправки по РФ 1990 г.		
Первоначальные	126.3	126.3	126.3	81.2	81.2	81.2
Трансферные		10.1	10.1		8.6	8.6
МВЛ	5.0	5.0		4.5	4.5	
ПАНХ	6.5			5.1		
Итого:						
Официальная отчетность МГА	137.8			90.8		
Транспортная работа (ВВЛ + МВЛ)		141.4			94.3	
ВВЛ, транспортная работа			136.4			89.8



	Расчеты по расписанию			Статистика 1990	Расчет	Оценка
	Кресло оборот	Кресло перевозки	Средняя дальность	Пассажиरो-оборот	Перевозок	Перевозок
					по РДС	
млрд кр.км	млн кресел	км	млрд пкм	млн пасс.	млн пасс.	
А/К РФ	145.3	75.4	1927	159.7	82.9	85.5
А/К СНГ	58.2	37.5	1552	84.1	54.2	55.9
Итого				243.8	137.1	141.4

До 1990 года замкнутым перевозочным пространством являлись ВВЛ СССР, сегодня – ВВЛ России. Однако для 1990 года по СССР проверку уравнения баланса сделать нельзя, так как отдельная отчетность о «перевозках» в МГА отсутствовала. Поэтому имеется только отчетность об отправлениях из аэропортов за 1990 год по СССР и РФ.

Официальный показатель объема «отправок» по МГА включал три составляющих: первоначальных пассажиров на ВВЛ, плюс перевозки МВЛ, плюс перевозки ПАНХ. В 1990 году он составил 137.8 млн пасс. по СССР (90.8 млн по РФ): СССР – 126.3 (первоначальные ВВЛ) + 5.0 (МВЛ) + 6.5 (ПАНХ) = 137.8 млн пасс.; РФ – 81.2 (первоначальные ВВЛ) + 4.5 (МВЛ) + 5.1 (ПАНХ) = 90.8 млн пасс.

Подсчитанный таким образом показатель был равен числу пассажиров, воспользовавшихся воздушным транспортом в течение 1990 года. При этом каждый пассажир учитывался только один раз, независимо от числа пересадок в пути в каждом направлении.

Насколько эти показатели сопоставимы с существующей отчетностью сегодня? Для ответа на этот вопрос сформулируем основные различия в учете «отправок» на ВВЛ и МВЛ в советский период и в настоящее время.

1. Условия несопоставимости учета отправок на ВВЛ. В настоящее время трансфер учитывается в

объемах «отправок» и «перевозок» на ВВЛ РФ. В СССР трансферные пассажиры не включались в итоговые данные МГА, а учитывались только «первоначальные» пассажиры. Поэтому для корректного сравнения объемов «отправок» необходимо включить трансфер в объемы 1990 года.

Далее. До 1990 года перевозки ПАНХ включались в официальную отчетность «отправок» МГА. С 1991 года перевозки ПАНХ были исключены из статистики «отправок». Этим, в частности, объясняется уменьшение объема «отправок» по РФ в 1991 году. Для сравнения «отправок» следует исключить объемы ПАНХ из 1990 года. В результате сопоставимый объем «отправок» 1990 года составил 141.4 млн пасс. по СССР и 94.3 млн пасс. по РФ: СССР – 126.3 (первоначальные) + 10.1 (трансфер) + 5.0 (МВЛ) = 141.4 млн пасс.; РФ – 81.2 (первоначальные) + 8.6 (трансфер) + 4.5 (МВЛ) = 94.3 млн пасс.

Именно эти показатели советского периода сопоставимы по условиям с современными показателями, а не официальные цифры МГА 1990 года. Пользуясь уравнением баланса, можно оценить объем «перевозок» на ВВЛ по СССР 1990 года в 141.4 млн пасс. Вопрос оценки «перевозок» на ВВЛ по РФ 1990 года остается открытым и будет рассмотрен ниже.

2. Условия сопоставимости учета на МВЛ. «Отправки» на МВЛ должны включать отправки отече-

ственных и иностранных авиакомпаний из аэропортов страны, что соответствует международной практике. Однако в советский период отправки иностранных авиакомпаний в итоговую отчетность аэропортов не включались. Вместо этого для компенсации учитывались обратные перевозки «отечественных» перевозчиков. Такую практику можно было считать оправданной при условии паритета перевозок МВЛ отечественных и иностранных авиакомпаний. Поэтому в качестве объема «отправок» на МВЛ в 1990 году использовался объем «перевозок» на МВЛ отечественных перевозчиков на собственном парке в прямом и обратном направлениях, равный 5.0 млн пасс. по СССР и 4.5 млн пасс. по РФ.

С 1992 года в «отправки РФ» стали включаться отправки иностранных авиакомпаний и не учитываться обратные перевозки отечественных авиакомпаний. С 1998 года отправки иностранных авиакомпаний даже стали выделяться отдельной строкой.

3. Изменение статуса перевозок ВВЛ между СНГ и РФ. Главное в несопоставимости показателей «отправок» и «перевозок» в 1990 году и сегодня связано с распадом СССР. В настоящее время перевозки и отправки авиакомпаний РФ в аэропорты СНГ учитываются как международные, а авиакомпаний СНГ в РФ как перевозки иностранных авиакомпаний.

(Под обозначением СНГ будем понимать все 14 республиканских УГА, включая Прибалтику и Грузию. А под РФ – все 15 территориальных управлений гражданской авиации РФ).

Если баланс «отправок» и «перевозок» ВВА на транспортной работе МГА в 1990 году и существовал, то их объемы по РФ явно не совпадали. Основная причина тому известна: на магистральных линиях СССР проводилась политика «протекционизма» республиканских УГА. В результате они больше летали в РФ, чем авиапредприятия РФ в союзные республики. Имел место и небольшой каботаж перевозок республиканских авиапредприятий на территории РСФСР. Например, самолеты Белорусского УГА летали в разные города РСФСР, а в Белоруссию практически ни одно российское авиапредприятие полетов не выполняло. Поэтому их перевозки в аэропорты Белорусского управления гражданской авиации были значительно меньше, чем отправки из аэропортов РФ на рейсах авиапредприятий Белорусского управления. И такая ситуация была характерна для всех республиканских управлений гражданской авиации.

Общий вывод: перевозки авиапредприятий РФ из аэропортов других союзных республик СНГ на собственном парке были меньше, чем перевозки авиапредприятий этих республик из аэропортов РФ. Этот факт мы называем асимметрией перевозок на ВВА СССР в пользу авиакомпаний СНГ.

Итак, каков был объем «перевозок» авиапредприятий РФ на соб-

ственном парке? В связи с отсутствием отчетности, дальнейшие оценки и выводы базируются на статистике 1990 года и на результатах расчетов по последнему Центральному расписанию движения самолетов (ЦРДС).

МЕТОД 1. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ ПАССАЖИРООБОРОТА И СРЕДНЕЙ ДАЛЬНОСТИ МАРШРУТОВ

Согласно официальной статистике, пассажирооборот всех территориальных управлений гражданской авиации РСФСР в 1990 году составил 159,7 млрд пкм, а управлений других республик – 84,1 млрд пкм. Всего по СССР – 243,8 млрд пкм. Показатель средней дальности перевозок авиапредприятий оцениваем на основе прямого обчета Центрального расписания 1991 года. Для этого рассчитываем предельный пассажирооборот и предельные перевозки по расписаниям РФ и СНГ. Кресла рассчитываем, исходя из вместимости типов самолетов, с использованием так называемых «канонических броней». Средние дальности для перевозчиков РФ и СНГ определяем делением соответствующих предельных показателей.

Разница между суммарным расчетным предельным объемом перевозок в 137,1 млн пасс. по расписанию и фактом в 141,4 млн пасс. объясняется наличием местных расписаний, которых нет в книге и базе данных Центра расписания и тарифов (ЦРТ). Определяем коэффициент корректировки объемов, равный

$141,4/137,1=1,0314$. С учетом его, получаем оценки «перевозок» РФ в 1990 году – 85,5 млн пасс., а «перевозок» авиапредприятий других республик в том же году в 55,9 млн пасс. Следовательно, асимметрия между «перевозками» и «отправками» РФ оценивается как $85,5 - 94,3 = - 8,8$ млн пасс. в пользу перевозчиков авиапредприятий других республик.

МЕТОД 2. ОЦЕНКА ПЕРЕВОЗОК НА ОСНОВЕ ПРЯМЫХ РАСЧЕТОВ ПО ЦРДС

Так как источником асимметрии «перевозок» и «отправок» являлись именно магистральные авиалинии между РФ и СНГ, то для оценки нужно «препарировать» последнее Центральное расписание движения самолетов. Международные и местные рейсы не вносили асимметрию между перевозками авиакомпаний РФ и СНГ.

К счастью, у автора сохранилось последнее издание книги Центрального расписания движения самолетов на магистральных линиях гражданской авиации СССР. Эта книга была издана в 1991 году под редакцией Ю.А. Михина, Ю.И. Павловского и А.Б. Фраймана. Электронная версия этого расписания с коррективами хранится в ЦРТ Транспортной Клиринговой Палаты. Коррективы касались авиакомпаний СНГ и вносились в большом количестве после распада Союза.

На основе ЦРДС и имеющейся статистики составлена матрица «перевозок» и «отправок» 1990 года.

Матрица перевозок / отправок за 1990 год (млн пасс.)

Матрица	Перевозки А/К СНГ		А/К РФ		Итого ОТПРАВКИ	
	Отп (СНГ/СНГ)			Отп (РФ/СНГ)	Отп (./СНГ)	
Из А/П СНГ	Отп (СНГ/СНГ)	39.3	7.8	Отп (РФ/СНГ)	Отп (./СНГ)	47.1
Из А/П РФ	Отп (СНГ/РФ)	16.6	77.7	Отп (РФ/РФ)	Отп (./РФ)	94.3
Итого ПЕРЕВОЗКИ	ПРВ (СНГ/.)	55.9	85.5	ПРВ (РФ/.)	Итого СССР	141.4



СОПОСТАВИМЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ОТПРАВКИ РФ в 1990 г. (млн пасс.)

Перевозки РФ 1990			Отправки РФ 1990			Рынок РФ 1990		
		В т.ч.			В т.ч.			В т.ч.
Итого	85.5		Итого	94.3		Итого	116.5	
ВВЛ	65.4		ВВЛ	65.4		ВВЛ	65.4	
МВЛ:	20.1		МВЛ:	28.9		МВЛ:	51.1	
– за рубеж		4.5	– а/к РФ, за рубежом		4.5	– за рубеж		4.5
– в СНГ		15.6	– а/к РФ, в СНГ		7.8	– в СНГ		15.6
			– иностр. а/к СНГ		14.4	– иностр. а/к СНГ		28.8
			– каботаж а/к СНГ		2.2	– каботаж а/к СНГ		2.2

Она состоит из четырех элементов, показывающих соотношения «отправок» и «перевозок» между РФ и СНГ. Каждый элемент матрицы ОТП (АК/АП) обозначает величину отправок из аэропортов, выполненных авиакомпаниями.

Расчеты предельных перевозок рейсов Центрального расписания с их последующей балансировкой позволяют составить уникальную матрицу «перевозок» (по вертикали) и «отправок» (по горизонтали) по СССР.

Таким образом, объем «перевозок» на собственном парке в советский период оценивается для перевозчиков РФ: ПРВ(РФ) = 85.5 млн пасс., а для перевозчиков СНГ-ПРВ(СНГ) = 55.9 млн пасс. Итого 141.4 млн пасс. Аналогично отправки из аэропортов СНГ: ОТП (СНГ) = 47.1 млн пасс., ОТП (РФ) = 94.3 млн пасс. Итого 141.4 млн пасс. Асимметрия перевозок авиакомпаний РФ равна $7.8 - 16.6 = 85.5 - 94.3 = - 8.8$ млн пасс. в пользу перевозчиков СНГ. Именно

эти цифры следует использовать при сравнении с современными перевозками и отправками РФ.

Структура перевозок РФ 1990 года при сопоставимых условиях

Представляет интерес оценка структуры перевозок РФ 1990 года при сопоставимых условиях. То есть, какие объемы перевозок и отправок РФ стали бы международными, а какие остались бы внутренними, если бы в 1990 году РФ была самостоятельным государством, а не частью СССР.

Для сопоставимости показателей нужно условно изменить статус некоторых перевозок ВВЛ СССР, а именно: перевозки авиакомпаний РФ между РФ и СНГ следует условно учесть как международные, а не внутренние. Наоборот, перевозки авиакомпаний СНГ между СНГ и РФ должны учитываться как перевозки иностранных авиакомпаний. Для справки: самые большие объемы

перевозок выполнялись по ЦРАС в 1990 году между РФ и Украиной (32.1%), Казахстаном (14.3%), Узбекистаном (11.7%), Белоруссией (9.2%) от общего объема перевозок между СНГ и РФ.

Каботажные перевозки авиакомпаний СНГ на территории РФ имели два типа каботажа. Первый – каботажные перевозки на «хвостах» многопосадочных рейсов авиакомпаний СНГ. Например, один из рейсов Латвийского УГА обслуживал участки внутренних воздушных линий РФ между Нижним Новгородом, Омском и Красноярском. Практически все республиканские УГА выполняли такие многопосадочные рейсы с длинными «хвостами» на территории РФ.

Другой вид каботажа, когда все пункты полетов находились в РФ. Таких примеров немного, и они относятся, в основном, к рейсам Белорусского УГА из Калининграда. Вообще БелУГА являлось самым крупным каботажным перевозчиком в РФ, на

долю которого приходилось около 50% от общего объема каботажных перевозок. В настоящее время каботажные перевозки на территории РФ прекращены.

Расчеты на основе ЦРДС с использованием статистических данных позволили оценить структуру «перевозок» и «отправок» 1990 года в сопоставимых условиях: получена сопоставимая оценка перевозок ВВЛ РФ 1990 года. Она свидетельствует о том, что если бы в 1990 году РФ была отдельным государством, то российские авиакомпании перевезли бы на территории РФ 65.4 млн пасс. На международных авиалиниях они перевезли бы 20.1 млн пасс. (23.5%), а отправили из российских аэропортов 28.9 млн пасс. (30.6%). Сюда включены «условно международные» перевозки авиакомпаний РФ в СНГ и отправки «условно иностранных» перевозчиков СНГ из аэропортов РФ. Также произведена оценка каботажных перевозок авиакомпаний СНГ на территории РФ в размере 2.2 млн пасс.

Именно приведенные цифры 1990 года следует использовать для сравнения с существующими показателями работы авиакомпаний и аэропортов РФ.

ОЦЕНКА СТРУКТУРЫ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК ВВЛ/РФ 1990

В 1990 году существовало два вида расписания – Центральное расписание движения самолетов и местные расписания каждого перевозчика (МРДС). ЦРДС находилось под управлением МГА и разрабатывалось автоматизированным способом в ЦНИИ АСУ ГА. Местные расписания разрабатывались в каждом Управлении ГА.

Разделение между ЦРДС и МРДС в советское время осуществлялось исходя из типов самолетов. В ЦРДС на магистральных авиалиниях включались все рейсы, выполнявшиеся на Ту-134, Як-42 и самолетах более высоких типов, а в местные расписания рейсы на самолетах Ан-24, Як-40 и меньших типов. Были редкие исключения, когда в ЦРДС включались

рейсы Ан-24 и Як-40 на авиалиниях, которые обслуживались разными типами самолетов. Это производилось для контроля провозных емкостей этих авиалиний.

С 1992 года было упразднено Центральное расписание на магистральных авиалиниях. Нет его и до сих пор. Это связано с тем, что сегодня не существует органа, контролирующего вопросы удовлетворения спроса на авиаперевозки, потому не нужен и инструмент для этих целей. Центр расписания и тарифов (ЦРТ при ТКП) не контролирует расписание, а лишь выполняет информационное обслуживание авиаиндустрии.

С 1993 года были введены новые (современные) понятия видов перевозок на ВВЛ: магистральные, региональные и местные.

Они стали определяться по географическому принципу – внутри регионов, областей, федеральных округов или между ними. Разделение по видам перевозок теперь не связано с типами ВС. Поэтому нельзя путать существующие понятия «местных перевозок» с «местными расписаниями» 1990 года. Это разные понятия. Например, в 1990 году рейсы Норильск – Красноярск выполнялись по ЦРДС на Ту-154, а не по местным РДС. В настоящее время они учитываются как местные перевозки. Обратный пример: линия Екатеринбург – Пермь на Ан-24 была в местном РДС, сейчас относится к магистральным перевозкам. Таких примеров много.

Поэтому для сопоставимости перевозок мы смоделировали матрицу разных видов перевозок и расписаний 1990 года.

Оценки получены на основе прямых расчетов по расписанию. Например, в 1990 году в современных терминах обслуживались 41.7 млн пасс. на магистральных авиалиниях, в том числе 36.7 млн по ЦРДС и 5.0 млн по МРДС. «Местные перевозки» 1990 года оценены в 10.9 млн пасс., в том числе 10.2 млн по местным расписаниям и 0.7 млн по ЦРДС. Всего по ЦРДС обслуживались 42.6 млн пасс. ВВЛ РФ, а по местным расписаниям 22.8 млн пасс. С 1993 года по настоящее время учет местных перевозок ведется отдельной строкой.

ВЫВОДЫ

На основе проведенного анализа данных 1990 года получены оценки всех интересующих показателей, сопоставимых по условиям формирования с существующей системой отчетности. Это дает начальную точку для корректного сравнения перевозок за двадцатилетний период. Оценка всех показателей «отправок» и «перевозок» в разных разрезах показывает, что их смешение, а также смешение показателей «местных перевозок» и «местных расписаний» некорректны. Конечно, замена несуществующих отчетных данных на их расчетные оценки вызывают определенные сомнения, однако итог получается значительно более точным, чем при использовании заведомо некорректных данных.]

	Виды перевозок (современные условия)	Виды расписаний 90		Итого по видам перевозок
		ЦРДС	Местные РДС	
ВВЛ РФ	магистральные	36.7	5.0	41.7
	региональные	5.2	7.6	12.8
	местные	0.7	10.2	10.9
	Итого по видам РДС	42.6	22.8	65.4



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2013 Г.

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

№	Авиапредприятие	Пассажируоборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	3 685 752.4
2	ЮТэйр	1 815 589.7
3	Сибирь	1 667 855.0
4	ТРАНСАЭРО	1 650 778.8
5	Глобус	976 611.0
6	Уральские Авиалинии	616 846.9
7	Россия	561 750.1
8	Владивосток Авиа	436 271.2
9	Якутия	388 421.9
10	Оренбургские авиалинии	378 661.0
11	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	306 018.2
12	Таймыр	***
13	ДОНАВИА	258 753.5
14	ВИМ-АВИА	209 583.9
15	Нордавиа – региональные авиалинии	176 796.3
16	Газпром авиа	162 962.2
17	Ред Вингс	103 392.7
18	Башкортостан	***
19	БАРС АЭРО	87 049.7
20	РусЛайн	***
21	АЛРОСА	71 772.0
22	ТУЛПАР	***
23	Саратовские авиалинии	58 724.0
24	ЮТэйр-Экспресс	54 531.6
25	Ижавиа	***
26	ИрАэро	***
27	Сахалинские авиатрассы	35 622.0
28	Полярные авиалинии	***
29	КАТЭКАВИА	***
30	Ангара	***
31	Полет	33 581.6
32	Грозный Авиа	***
33	Северный Ветер	***
34	Татарстан	15 480.5
35	Томск Авиа	14 670.0

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

№	Авиапредприятие	Пассажируоборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	9 334 571.3
2	ТРАНСАЭРО	8 501 142.1
3	Северный Ветер	***
4	Оренбургские авиалинии	1 973 854.8
5	ЮТэйр	1 636 765.3
6	Сибирь	1 381 733.0
7	Уральские Авиалинии	1 350 492.5
8	Россия	955 538.9
9	Когалымавиа	498 271.2
10	ВИМ-АВИА	458 720.9
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Таймыр	***
13	Глобус	217 991.0
14	Татарстан	157 608.1
15	Московия	130 430.6
16	Якутия	129 576.2
17	РусЛайн	***
18	Владивосток Авиа	121 014.2
19	ДОНАВИА	94 120.9
20	Башкортостан	***
21	Ред Вингс	40 963.2
22	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	23 832.7
23	Сахалинские авиатрассы	16 951.7
24	БАРС АЭРО	14 818.3
25	Грозный Авиа	***
26	Тулпар Эйр	***
27	Газпром авиа	11 389.8
28	Саратовские авиалинии	10 117.0
29	Псковавиа	***
30	Полет	6 629.0
31	Нордавиа – региональные авиалинии	4 538.5
32	ИрАэро	***
33	Космос	2 055.5
34	Центр-Юг	***
35	РусДжет	***

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

№	Авиапредприятие	Пассажируоборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	13 020 323.7
2	ТРАНСАЭРО	10 151 920.9
3	ЮТэйр	3 452 355.0
4	Сибирь	3 049 588.0
5	Северный Ветер	***
6	Оренбургские авиалинии	2 352 515.8
7	Уральские Авиалинии	1 967 339.4
8	Россия	1 517 289.0
9	Глобус	1 194 602.0
10	ВИМ-АВИА	668 304.8
11	Таймыр	***
12	Владивосток Авиа	557 285.4
13	Якутия	517 998.0
14	Когалымавиа	498 271.2
15	АЙ ФЛАЙ	***
16	ДОНАВИА	352 874.3
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	329 850.9

№	Авиапредприятие	Пассажируоборот
18	РусЛайн	***
19	Нордавиа – региональные авиалинии	181 334.8
20	Газпром авиа	174 352.0
21	Татарстан	173 088.6
22	Башкортостан	***
23	Ред Вингс	144 355.9
24	Московия	130 497.4
25	БАРС АЭРО	101 868.0
26	АЛРОСА	71 772.0
27	Саратовские авиалинии	68 841.0
28	ТУЛПАР	***
29	ЮТэйр-Экспресс	54 531.6
30	Сахалинские авиатрассы	52 573.7
31	ИрАэро	***
32	Ижавиа	***
33	Грозный Авиа	***
34	Полет	40 210.7
35	Полярные авиалинии	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2013 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	1 669 530
2	ЮТэйр	1 153 716
3	Сибирь	927 991
4	ТРАНСАЭРО	488 069
5	Россия	388 596
6	Глобус	379 836
7	Уральские Авиалинии	279 336
8	ДОНАВИА	187 227
9	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	182 475
10	Владивосток Авиа	179 999
11	Нордавиа – региональные авиалинии	154 701
12	ВИМ-АВИА	139 803
13	Таймыр	***
14	Оренбургские авиалинии	124 848
15	Якутия	107 748
16	Газпром авиа	85 238
17	БАРС АЭРО	73 640
18	РусЛайн	***
19	ЮТэйр-Экспресс	68 649
20	Башкортостан	***
21	Саратовские авиалинии	61 919
22	Полет	55 096
23	Ред Вингс	48 558
24	ТУЛПАР	***
25	Сахалинские авиатрассы	44 071
26	Ижавиа	***
27	Полярные авиалинии	***
28	Ангара	***
29	АЛРОСА	35 692
30	ИрАэро	***
31	КАТЭКАВИА	***
32	Томск Авиа	20 499
33	Татарстан	19 374
34	Грозный Авиа	***
35	Северсталь	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	2 654 008
2	ТРАНСАЭРО	1 702 414
3	Сибирь	554 863
4	Северный Ветер	***
5	ЮТэйр	501 351
6	Уральские Авиалинии	450 663
7	Оренбургские авиалинии	438 118
8	Россия	328 776
9	ВИМ-АВИА	158 248
10	Когалымавиа	154 873
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Таймыр	***
13	Глобус	80 780
14	Владивосток Авиа	62 675
15	Якутия	57 811
16	ДОНАВИА	57 598
17	Татарстан	56 942
18	Московия	45 943
19	РусЛайн	***
20	Башкортостан	***
21	Ред Вингс	17 773
22	Сахалинские авиатрассы	11 331
23	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	9 477
24	БАРС АЭРО	9 448
25	Грозный Авиа	***
26	Саратовские авиалинии	7 092
27	Тулпар Эйр	***
28	Газпром авиа	4 556
29	Полет	3 821
30	Псковавиа	***
31	Нордавиа – региональные авиалинии	1 810
32	ИрАэро	***
33	Космос	1 010
34	Центр-Юг	***
35	РусДжет	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	4 323 538
2	ТРАНСАЭРО	2 190 483
3	ЮТэйр	1 655 067
4	Сибирь	1 482 854
5	Уральские Авиалинии	729 999
6	Россия	717 372
7	Оренбургские авиалинии	562 966
8	Северный Ветер	***
9	Глобус	460 616
10	ВИМ-АВИА	298 051
11	ДОНАВИА	244 825
12	Владивосток Авиа	242 674
13	Таймыр	***
14	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	191 952
15	Якутия	165 559
16	Нордавиа – региональные авиалинии	156 511
17	Когалымавиа	154 873

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
18	АЙ ФЛАЙ	***
19	РусЛайн	***
20	Газпром авиа	89 794
21	Башкортостан	***
22	БАРС АЭРО	83 088
23	Татарстан	76 316
24	Саратовские авиалинии	69 011
25	ЮТэйр-Экспресс	68 649
26	Ред Вингс	66 331
27	Полет	58 917
28	Сахалинские авиатрассы	55 402
29	ТУЛПАР	***
30	Московия	45 997
31	Ижавиа	***
32	Полярные авиалинии	***
33	ИрАэро	***
34	Ангара	***
35	АЛРОСА	35 692

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



САМОЛЕТЫ — ПРОСТО «СУПЕР»

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОЕКТЫ ЛАЙНЕРОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Сергей ПТИЧКИН,
Наталья ЯЧМЕННИКОВА

В НАШЕЙ СТРАНЕ ПРОЕКТИРУЕТСЯ МАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ XXI ВЕКА — МС-21. Это первый наш авиалайнер, крылья которого почти целиком будут из композиционных материалов. В дальнейшем композиты станут широко применяться во всех самолетах — военных и гражданских. Сейчас идут испытания сразу нескольких прототипов истребителя пятого поколения. Для истребителей будущего создается ракетное оружие тоже нового поколения.

Об этом и многом другом корреспонденты «РГ» беседовали с президентом Объединенной авиастроительной корпорации Михаилом ПОГОСЯНОМ.

испытания самолета МС-21, который будет брать на борт от 150 до 200 пассажиров. Нам надо закрыть нишу, которая есть между 115 и 150 местами, тогда у нас будет полная линейка самолетов. В этом сегменте мы прорабатываем возможность использования композиционного крыла, поэтому те мощности, которые сегодня создаются под МС-21 в Ульяновске и Казани, будут загружены нами и производством агрегатов для самолетов по программе NG. Приоритетные программы — МС-21 и дальнейшее развитие семейства «Сухой Суперджет-100». Хочу подчеркнуть: композиты станут внедряться очень широко во всех перспективных машинах.

отрасль — это огромные предприятия и более 100 000 человек работающих. С прибылью, за счет экспортных военных заказов традиционно работали лишь «Сухой» и «Иркут».

В итоге на момент консолидации предприятий ОАК получила в наследство от эпохи 90-х большое количество проблемных активов с гигантскими долгами. Вопреки расхожему мнению, свыше 130 млрд рублей из общего объема финансирования отрасли ушло на погашение и реструктуризацию долгов, а отнюдь не на реформы и создание новых образцов техники.

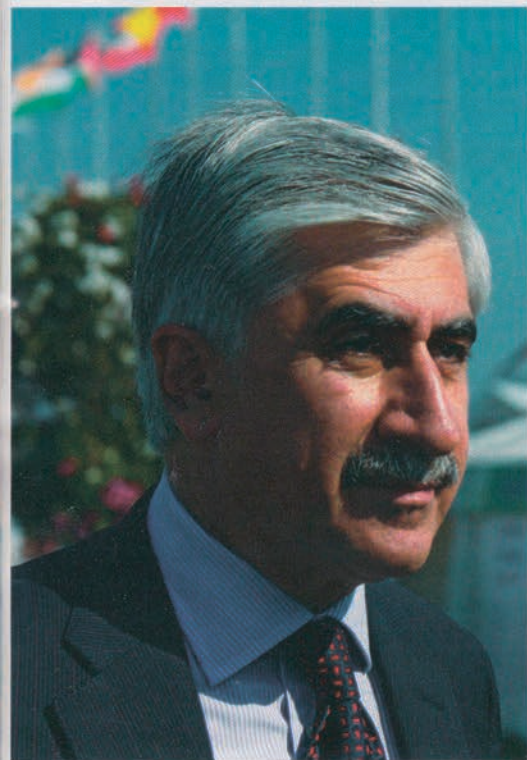
В отличие от наших западных конкурентов, чьи усилия сконцентрированы исключительно на создании нового продукта на базе отлаженной десятилетиями инфраструктуры, мы параллельно с созданием новой техники должны были начать масштабную программу техперевооружения предприятий, перейти на цифровое проектирование и моделирование, обновить стендовую базу. И мы сделали это. Только в программу техперевооружения было инвестировано свыше 30 млрд рублей. Сегодня мы приходим к унификации станочного парка по всем предприятиям ОАК с тем, чтобы заводы могли работать сразу на несколько программ. Кроме того, в Казани и Ульяновске завершается

— Михаил Асланович, сегодня на мировом рынке побеждают те, кто предлагает не отдельный продукт, а семейство самолетов. На производство каких самолетов делается ставка? И насколько широко в новых самолетах будут применяться композитные материалы?

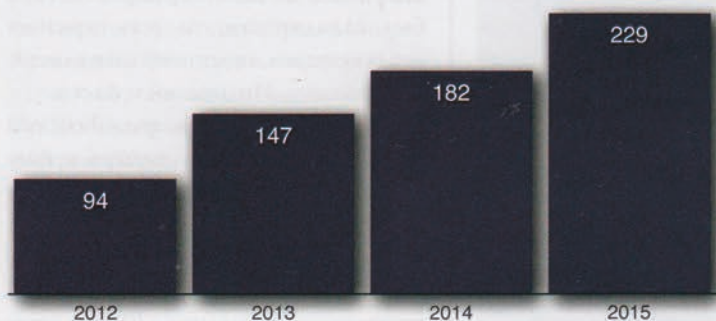
— Безусловно, наличие семейства самолетов ставит бизнес в более выигрышное положение. Линейка пассажирских самолетов, которую производят на предприятиях ОАК, состоит из Ан-148 на 75 мест и «Сухой Суперджет-100» — от 90 до 115 мест. В 2015 году планируем начать летные

— Сегодня только ленивый не берется рассуждать о состоянии российского авиастроения, шараясь в оценках от плюса к минусу и обратно. Хочется получить экспертный взгляд изнутри: чем живет сегодня современное российское самолетостроение?

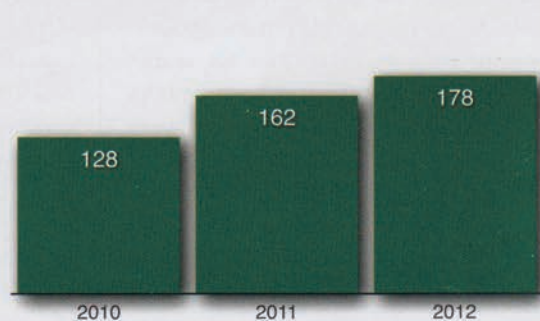
— Давая оценку российскому авиастроению сегодня, нужно четко и без лишних иллюзий понимать наши стартовые позиции. Финансирование самолетостроения в России началось с середины «нулевых». На протяжении более чем 10 лет, с начала 90-х, отрасль, в буквальном смысле этого слова, «выживала», как могла, а



Динамика поставок воздушных судов группы ОАК в период с 2012 до 2015 гг., штук



Динамика выручки группы ОАК в период с 2010 до 2012 гг., млрд рублей



строительство двух современных заводов по выпуску новейших конструкций из композиционных материалов и сборке на их основе агрегатов крыла МС-21 и последующих продуктов. Помимо сегментов военного и гражданского самолетостроения новый импульс получил и транспортный. Идет работа и по консолидации управления программами в рамках ОАК. Мы движемся к созданию единой системы закупок систем и оборудования, унификации системы послепродажной поддержки, совместно с финансовыми институтами работаем над созданием системы финансирования продаж.

При этом, в 2012-м объем производства предприятий ОАК достиг почти 180 млрд рублей. Для сравнения: шесть лет назад эта цифра была в 2,5 раза меньше. Мы вышли на производство ста самолетов в год. Причем более двадцати из них — гражданские самолеты. Боевая техника пока преобладает, но мы выходим на серийное производство и гражданских самолетов. В этом году должны выпустить более 120 военных и гражданских машин. Ежегодный темп роста производства составляет порядка 20 процентов.

— Скажите, как Вы оцениваете темпы роста в авиастроении? Ведь в абсолютных цифрах мы весьма далеки от ведущих игроков рынка? Можно ли ускориться?

— Есть мировой опыт развития авиастроения. Возьмем Европу. Авиастроительная корпорация «Эрбас» была создана в 1970 году. Однако лишь спустя порядка пятнадцати лет появился А 320. И только после 2000 года этот самолет стал самым продаваемым в мире. Тридцать лет потребовалось для создания прорывной модели и ее

успешного продвижения на мировой рынок! И это в Европе, не испытавшей тех потрясений, которые ударили по нашей промышленности в 1990-х годах. Бразилия создала «Эмбраэр» в 1969-м, а первый коммерчески успешный продукт ERJ-145 появился только в 90-х. Прорывное для компании семейство E-Jets в начале 2000-х. Аналогично, прошло почти 30 лет. С одной стороны, европейцы, имевшие опыт в авиастроении. С другой стороны, бразильцы этого опыта не имевшие. Результат одинаковый — порядка 30 лет пути к стабильному положению на мировом рынке, что лишний раз доказывает, что чудес на свете не бывает. Сегодня и «Эрбас», и «Эмбраэр» — это успешные компании.

К слову сказать, у А300, первого самолета «Эрбас», стартовыми заказчиками были Air France и Lufthansa, на тот момент государственные авиакомпании стран-участниц основной кооперации.

Мы за 10 лет создали новый лайнер. Проект первого российского регионального самолета был запущен в 2001 году. В «ГСС» на базе КБ «Сухого» мы собрали лучших конструкторов из разных авиационных КБ. В 2008 году первый «Сухой Суперджет-100» поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат типа Авиарегистра МАК. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был получен международный сертификат EASA, а в 2012-м сертификат типа был валидирован, то есть признан действующим, авиационными властями Мексики, Индонезии и Лаоса. Самолет эксплуатируется в трех странах, скоро начнутся поставки в Мексику.

Мы ровно также, как и все авиапроизводители в мире, проходим через трудности первоначального этапа эксплуатации, поэтапно преодолевая их. И откровенно говоря, я не понимаю, почему если стакан с водой наполовину полный, у нас практически всегда говорят, что он наполовину пуст. За шесть лет существования ОАК мы просто физически не могли создать полностью отлаженную интегрированную структуру.

Я не сказочник и не собираюсь всем рассказывать, что через 20 лет мы обгоним «Боинг» и «Эрбас». Но я совершенно уверен, что войти в тройку ведущих игроков мы можем.

Учитывая весь спектр решаемых корпорацией задач, у нас хорошие темпы роста. Как я уже говорил, порядка 20 процентов в год. В этом году мы планируем выйти на выручку более 200 млрд рублей, а в 2014-м этот показатель должен приблизиться к 300 млрд рублей.

— Успеем ли мы занять свою нишу на мировом рынке?

— Да. При нынешних темпах роста авиаперевозок на рынке формируется ситуация, когда появление еще одного игрока становится вполне логичным, если не единственно возможным выходом. По мере роста пассажиропотоков растет спрос и на новую авиатехнику. Крупные авиакомпании быстро обновляют и расширяют парки. В результате очередь на новые самолеты существующих лидеров формируется, в основном, крупными авиаперевозчиками и растягивается на годы. А возможности расширения производства, пусть даже речь идет о лидерах отрасли, не беспредельны. Вместе с тем, на рын-



ке появляются новые авиакомпании, испытывающие потребность в новых современных, надежных, но не столь дорогих лайнерах. Начинать продвижение нашей продукции на мировой рынок мы можем как раз с таких перевозчиков. И не секрет, что имея в портфеле предложений линейку самолетов разной пассажировместимости, но с единой системой послепродажных сервисов и финансирования продаж, вы будете находиться в более выгодном положении, нежели конкуренты с единичным продуктом.

— *О спроектированном с нуля в новой России пассажирском «Суперджете» говорится много. Его и ругают, и хвалят. А что значит лично для Вас эта машина, и стала ли она этапной для отечественного авиастроения?*

— В «ОКБ Сухого» мы создавали, в основном, боевые машины, хотя тема гражданского самолетостроения прорабатывалась еще с конца 90-х. Мы четко понимали, что на мировом рынке доля военного самолетостроения в общем объеме постоянно снижалась. Сейчас это всего 25 процентов рынка, тогда как в конце 70-х — начале 80-х на военную технику приходилось более 60 процентов рынка. Выход на рынок гражданских лайнеров стратегически необходим, если мы хотим развиваться дальше. И открытию, собственно, программы создания регионального лайнера предшествовала огромная работа по анализу рынка и поиску возможного сегмента для реализации конкурентоспособного проекта. «Суперджет» стал для всей нашей фирмы первым пассажирским авиалайнером. Для этого мы создали новую компанию для проектирования и производства гражданской авиатехники. Впервые в отечественном самолетостроении разработка, производство и послепродажное обслуживание сосредоточены в едином центре ответственности, как во всем мире. Авиакомпании не приходится, как это было раньше, метаться от разработчика к производителю в поиске решения неизбежно возникающих в эксплуатации проблем. Для меня это — очень важный этап в работе.

За 10 лет мы не просто создали самолет, мы разработали новую модель создания продукта. Кстати говоря, до «Суперджета» самолет и не воспринимался как продукт. Самолет создавался внутри КБ. Сейчас мы живем в условиях открытого рынка, и старая парадигма не подходит для новых реалий. На примере программы SSJ100 мы, собственно, отработали эту новую модель создания лайнеров. Как я уже говорил выше, мы полностью перешли на цифровое проектирование и моделирование, перевооружили заводы, создали новую стендовую базу. На примере этого проекта мы учились реалиям современного рынка: работать в международной кооперации, создавать систему послепродажного обслуживания. Мы впервые стали привлекать к созданию технического облика самолета авиаперевозчиков, мы вышли на международный рынок. На этом отнюдь не простом пути, конечно, возникают проблемы, ведь вы меняете не только модель создания самолета, вы меняете менталитет людей от Москвы до Комсомольска-на-Амуре, а это подчас — самое сложное. Но с уверенностью могу сказать: другого пути нет.

— *Кстати, Вас нередко упрекают в том, что Вы чуть ли не закрыли такие самолеты как Ту-204, Ту-334, какие-то другие проекты, забрав все деньги на «Суперджет».*

— Последнее десятилетие XX века стало временем перехода западного авиастроения на новый уровень. И если бы в России не был запущен современный проект, а продолжалась работа только над морально устаревшими продуктами, то к сегодняшнему дню мы просто потеряли бы отечественную авиационную промышленность. Я уверен: мы были обязаны сделать прорыв. И мы его сделали!

Я приводил пример с А 320. Тридцать лет европейцы ждали звездного часа. А мы? Проект первого российского регионального самолета был запущен в 2001 году. В 2008 году первый «Сухой Суперджет-100» поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат типа Авиарегистра МАК. И тогда же началась коммер-

ческая эксплуатация. Через год был получен международный сертификат EASA, а в 2012-м сертификат типа был валидирован, то есть признан действующим, авиационными властями Мексики, Индонезии и Лаоса.

— *Мы увлеклись гражданской авиацией, перейдем теперь к боевой. Как обстоят дела с выполнением Гособоронзаказа?*

— С прошлого года объемы поставок по госпрограмме вооружений впервые за последние 20 лет превзошли объемы экспортных поставок. В прошлом году мы поставили Минобороны 35 самолетов. В 2013 году построим и передадим заказчику около 70 самолетов различного назначения. Это учебно-боевые Як-130, истребители Су-30 и Су-35, бомбардировщики Су-34. Продолжаются работы по испытанию самолета пятого поколения.

Параллельно ведем большую работу с коллегами из корпорации «Тактическое ракетное вооружение» по адаптации современных авиационных средств поражения на ту продукцию, которую поставляем Минобороны. Уверен, к 2020 году сможем выпустить необходимое количество машин для обновления существующего парка на 70 процентов.

— *В начале нашей беседы Вы говорили о развитии сегмента транспортной авиации. Как продвигается программа Ил-476?*

— Планируется поставить ВВС 39 самолетов обновленной версии транспортного самолета Ил-76. Уже начались испытания. Предполагается заключение контрактов на различные версии этого самолета — топливозаправщика, различных специализированных комплексов, как в интересах Минобороны, так и других силовых ведомств.

Надеюсь, в скором времени состоится принятие решения и по легкому военно-транспортному самолету. ОАК уже вышел со своими предложениями. Ведутся работы по модернизации и ремонту самолетов Ан-124. Их мы ведем совместно с украинскими коллегами.

— *В российских ВВС много самолетов МиГ-29. Планируются ли их модернизация и обновление?*



— В этом году начнутся поставки самолетов МиГ-29К, которые планируется в дальнейшем использовать на авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов». Эти самолеты дополняют парк корабельных истребителей Су-33, которые сегодня находятся в строю. Кроме этого, планируется поставка новейших истребителей МиГ-35. Думаю, что в ближайшее время контракт будет подписан. Планируется провести капитальный ремонт и модернизацию практически всего парка МиГ-29, который имеется в частях ВВС.

— *Как проходят испытания истребителя пятого поколения?*

— В соответствии с утвержденным графиком. Сегодня проходят испытание шесть самолетов перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), на базе которого и будет создан окончательный облик истребителя пятого поколения. Четыре самолета летают, один представляет собой комплексный наземный стенд, и один самолет проходит статические испытания.

Прежде чем поднять новую машину в воздух, проводится большой объем стендовых исследований. На земле с помощью сверхмощных компьютеров моделируются все возможные ситуации в воздухе. Такой подход существенно сокращает циклы и стоимость испытаний в полете. Наряду с отработкой аэродинамики самолета успешно продвигается отработка комплекса бортового электронного оборудования. Задача ближайшего времени — начать стыковку комплексов бортового оборудования с авиационными средствами поражения.

— *Отличительная особенность истребителей пятого поколения — малая заметность. Если не выдадим большой тайны, то как удастся этого добиться?*

— Добиться можно как созданием специальных форм, так и применением специальных покрытий, снижающих уровень инфракрасного излучения. И здесь нами совместно с академией наук и отраслевыми институтами получены вполне обнадеживающие результаты. В этом году мы должны завершить предва-



рительные испытания и предъявить самолет для прохождения полномасштабных госиспытаний. В целом я считаю: само развитие проекта соответствует его сложности, проблем, которые выходили бы за рамки нашего понимания, нет.

— *Кем Вы себя больше ощущаете — менеджером или конструктором?*

— Когда-то в 27 лет я стал самым молодым начальником бригады в ОКБ «Сухого». Работа конструктора мне очень нравилась. Но вот уже более двадцать лет я занимаюсь организационной, управленческой работой. Да, я управленец, но мой богатый конструкторский опыт мне неизменно помогает.

— *Кто, по-Вашему, должен руководить авиапромышленностью: инженеры или финансисты?*

— Как я уже сказал, мой конструкторский опыт мне очень помогает в работе. Самолет — высокотехнологичный, сложный продукт, поэтому руководить авиастроительной корпорацией, абсолютно не обладая инженерными знаниями, весьма затруднительно. В то же время, сейчас без хорошего знания современной экономики просто невозможно успешно управлять даже малым предприятием, не говоря о крупном объединении.

Мы изучали наш кадровый потенциал, оценивали его уровень. Па-

радокс: те, кто хорошо разбирается в технических вопросах, недостаточно эффективны в современном управлении производством, а хорошие управленцы недостаточно эффективны в решении технических вопросов. Чтобы человек с инженерным образованием стал руководителем, нужно оптимальное сочетание инженерных знаний и управленческих. Выбор эффективного руководителя должен проходить всегда строго индивидуально.

Что главное для нас? Менеджеры должны понимать, как создается самолет, а инженеры — эффективно работать в рамках ценовых ограничений. Например, мы не можем позволить довести цену истребителя пятого поколения до стоимости американского — более 150 миллионов долларов за штуку.

— *Михаил Асланович, и последний вопрос: как Вы относитесь к критике?*

— Аргументированную критику я воспринимаю, готов давать аргументированные ответы. А вообще, я продолжаю работать по 16 часов в сутки, потому что верю, что, несмотря на все проблемы, мы на правильном, я бы сказал, единственно возможном пути развития. Выполнение тех амбициозных задач, которые мы перед собой ставим, — это огромный труд. Вот, собственно, и все.

«Российская газета», 25.04.2013.



ДОРОГА В НЕБО НАЧИНАЕТСЯ В МОНИНО

Николай БОЛЬШАКОВ

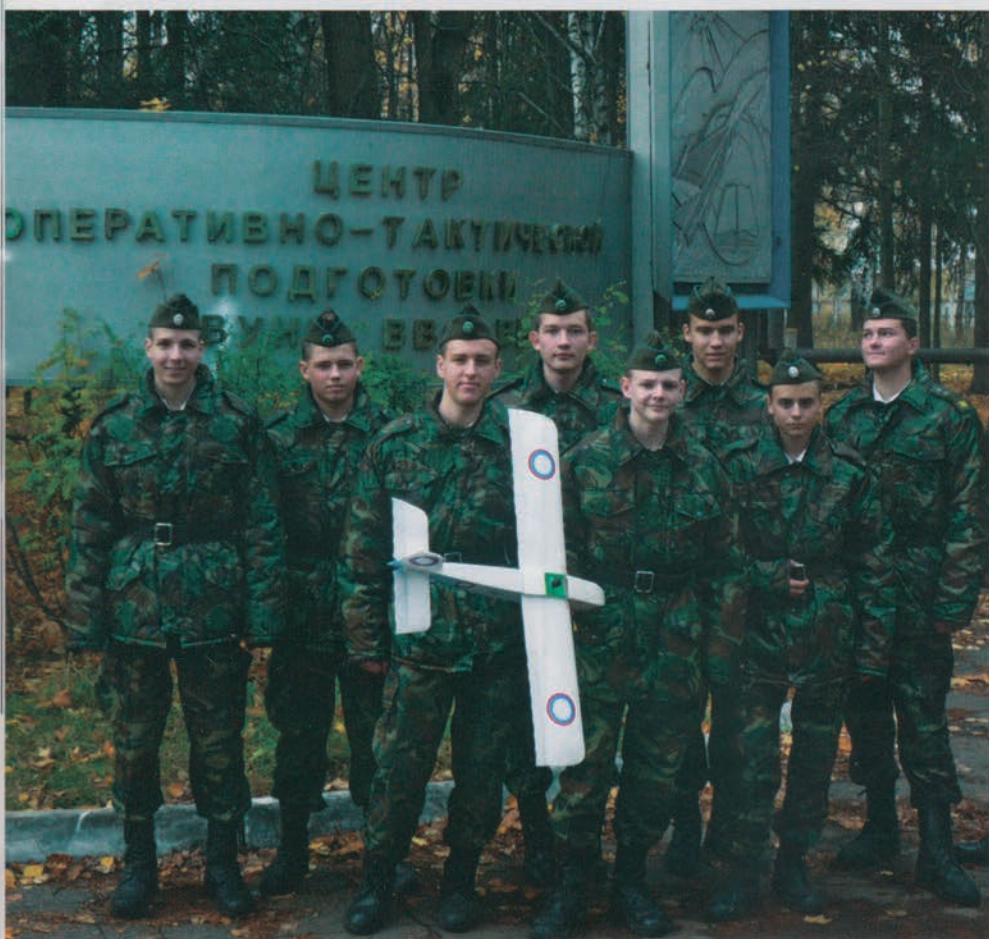
Двенадцать лет назад в подмосковном поселке Монино по инициативе губернатора Московской области Б.В. Громова открылась первая в России школа-интернат с первоначальной летной подготовкой. В нее принимаются юноши из Москвы, Подмосковья и других регионов России после окончания 9-го класса общеобразовательной школы. Обучение рассчитано на два года.

онное и радиоэлектронное оборудование, авиационная метеорология и другие.

Во время обучения воспитанники школы проходят летную и инженерно-техническую практику. Они получают первоначальные навыки в обслуживании и подготовке к полетам летательных аппаратов, знакомятся со средствами обеспечения полетов. В конце первого года учебы кандидаты, прошедшие врачебно-летную комиссию, не имеющие нарушений дисциплины и успешно освоившие теоретический курс, допускаются к полетам на самолетах «Евростар» или вертолетах Ми-2. Они совершают также прыжки с парашютом. Полеты проходят на аэродроме Дракино Серпуховского района Московской области.

— Этого дня, — делится А.А. Ребрик, — ребята ждут с особым нетерпением и волнением. Ведь подняться в воздух не пассажиром, а пилотом — заветная мечта каждого. И наши педагоги прекрасно понимают настроение своих воспитанников.

Кстати, подчеркивает А.А. Ребрик, в школе работают замечательные наставники, подлинные энтузиасты своего дела. За плечами каждого — годы безупречной службы в авиации, огромный опыт общения с подопечными, многие из которых впоследствии стали прекрасными летными специалистами и руководителями. Вот лишь несколько фамилий. Это заместитель директора школы по учебно-воспитательной работе



Как рассказывает старший воспитатель школы, кандидат военных наук, доцент, полковник запаса А.А. Ребрик, в этом году полный курс обучения прошли 93 человека. Их выпуск состоялся в конце мая. Последний звонок по традиции прозвенел на территории бывшей Военно-Воздушной академии име-

ни Ю.А. Гагарина, где располагается школа.

После окончания учебы воспитанникам выдается аттестат о среднем образовании, в котором наряду с традиционными школьными дисциплинами указаны и специальные авиационные — аэродинамика, конструкция самолетов и двигателей, штурманская подготовка, авиаци-



Кстати, выпускники Монинской школы первоначальной летной подготовки пользуются в учебных заведениях гражданской авиации авторитетом благодаря глубоким специальным знаниям и крепкой дисциплине, воспитанной строгим военным распорядком с первого дня учебы, начиная с традиционного курса молодого бойца.]



Н.С. Яскевич, заместитель директора по учебной работе Л.Е. Севляук, учителя Е.Н. Салюк, С.К. Камынина, Т.А. Скаляр, воспитатели С.А. Ожигин, Н.И. Хмыз и многие другие. Руководит школой участник боевых действий в Афганистане, полковник в отставке, кандидат военных наук, доцент Ю.Д. Кравченко.

Благодаря их усилиям, при поддержке Министерства образования Правительства Московской области, из стен школы ежегодно выходит около ста выпускников, по-настоящему влюбленных в небо, подготовленных к решению любых трудных жизненных ситуаций. Многие из них поступают в Краснодарское и Сызранское военные училища летчиков, становятся офицерами. Открыты для воспитанников школы и двери учебных заведений гражданской авиации – Сасовского летного училища, Ульяновского высшего авиационного училища и Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. Среди тех, кто уже выбрал авиационные профессии, – Вадим Бадьян, Александр Семенчиков, Дмитрий Тришев и другие – всего 35 человек.

Весной этого года успешно закончил первый курс внук потомственного гражданского авиатора из Пятигорска М.Е. Тарасенко – Максим

Гавриков. По оценке А.А. Ребрика, он успешно прошел врачебно-летную комиссию и допущен к летной практике. Участвует в олимпиадах по информатике, активно занимается спортом. Юноша готовит себя к поступлению в Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. Это училище уже заканчивает его двоюродный брат Кирилл Седышев.





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 моложе и привлекательней, медикам приходилось прибегать к сложнейшим операциям, требовавшим к тому же длительного восстано-

вительного 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*



Безоперационная инновационная нанотехнологичная ультразвуковая подтяжка DOUBLO

Одно из направлений деятельности специалистов «Ланцетъ-Центр» – различные виды лифтинга кожи. Мы используем только самые современные и безопасные технологии, одна из них – это ультразвуковая подтяжка кожи.

Ультразвуковая подтяжка Doublo и её особенности

При ультразвуковой подтяжке Doublo используется аппарат, генерирующий высокосфокусированное ультразвуковое излучение. Данная технология особенно эффективна в следующих случаях:

- Потеря четкости лицевого овала или контура нижней челюсти.
- Появление дряблости, свисания кожи в нижней части лица и в области шеи.
- Опущение уголков губ, бровей, возникновениептоза верхнего века.
- Углубление носогубных складок.

К ультразвуковой подтяжке Doublo также прибегают при необходимости проведения профилактики возрастных изменений в области лица и шеи. Аппарат эффективно воздействует на кожу, достигая её глубинного 3D-омоложения.

Преимущества ультразвуковой подтяжки кожи

Ультразвуковая подтяжка Doublo в Ланцетъ-Центр имеет целый ряд достоинств, выгодно отличающих её от конкурентов:

- Абсолютная безболезненность. Благодаря использованию в аппарате технологии высоко сфокусированного излучения, подтягивание мягких тканей стало безболезненным.
- Никаких отёков. Так как воздействие ведётся на подкожные структуры, внешние отрицательные проявления практически исключены. В редких случаях появляется лишь небольшое непродолжительное покраснение.
- Свежий цвет лица. В ходе процедуры запускаются механизмы регенерации, улучшается трофическая реакция тканей.
- Совершенствование рельефа. На практике доказано, что после воздействия кожа становится более гладкой, следовательно, улучшается рельеф мягких тканей.
- Оптимальное сочетание с другими методами. Чтобы достичь наилучшего эффекта, рекомендуется сочетать воздействие на мышечно-апоневротический слой с поверхностными тканями. Использование ультразвуковой подтяжки кожи позволяет комбинировать методики без риска для здоровья.
- Стойкий эффект. Ощущается от 12 до 15 месяцев после сеансов.



-25%
горячая
летняя скидка



ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2013 Г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	Аэрофлот – российские авиалинии	10 744.9
2	ТРАНСАЭРО	8 955.3
3	Сибирь	6 965.0
4	ЮТэйр	5 835.3
5	Глобус	3 005.0
6	Уральские Авиалинии	2 732.6
7	АЛРОСА	2 152.8
8	Якутия	1 899.8
9	Россия	1 763.4
10	КАПО Авиа	***
11	Оренбургские авиалинии	1 474.0
12	Таймыр	***
13	МЧС России	1 401.5
14	Владивосток Авиа	1 377.1
15	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	829.3
16	Полет	749.5
17	Авиастар-ТУ	743.9
18	КрасАвиа	***
19	Нордавиа – региональные авиалинии	655.7
20	ВИМ-АВИА	645.7
21	Полярные авиалинии	***
22	Абакан-Авиа	554.0
23	ИрАэро	***
24	Газпром авиа	533.0
25	Сахалинские авиатрассы	505.5
26	224 летный отряд	485.1
27	АТРАН	455.9
28	Московия	449.0
29	Авиакон Цитотранс	363.3
30	ДОНАВИА	321.4
31	Космос	303.1
32	Башкортостан	***
33	Волга-Днепр	285.2
34	ЮТэйр-Карго	280.0
35	Ангара	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	92 409.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	30 318.3
3	Волга-Днепр	15 851.5
4	ТРАНСАЭРО	4 302.6
5	Полет	3 160.6
6	224 летный отряд	3 124.0
7	Авиастар-ТУ	2 310.9
8	Абакан-Авиа	1 566.0
9	Сибирь	1 168.0
10	Шар инк Лтд.	***
11	ЮТэйр	1 110.4
12	Авиакон Цитотранс	719.3
13	АТРАН	624.4
14	Уральские Авиалинии	564.7
15	Россия	420.7
16	Псковавиа	***
17	ВИМ-АВИА	301.7
18	Якутия	260.1
19	Владивосток Авиа	232.7
20	Сахалинские авиатрассы	189.2
21	ДОНАВИА	139.1
22	Космос	38.1
23	КАПО Авиа	***
24	Таймыр	***
25	Башкортостан	***
26	Глобус	25.0
27	Татарстан	22.9
28	Северный Ветер	***
29	Московия	12.9
30	Тулпар Эйр	***
31	Русское небо	11.6
32	МЧС России	11.6
33	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	10.6
34	Оренбургские авиалинии	10.4
35	ЮТэйр-Карго	9.7

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

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	92 409.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	41 063.2
3	Волга-Днепр	16 136.7
4	ТРАНСАЭРО	13 257.9
5	Сибирь	8 133.0
6	ЮТэйр	6 945.7
7	Полет	3 910.0
8	224 летный отряд	3 609.1
9	Уральские Авиалинии	3 297.3
10	Авиастар-ТУ	3 054.8
11	Глобус	3 030.0
12	Россия	2 184.1
13	Якутия	2 159.9
14	АЛРОСА	2 152.8
15	Абакан-Авиа	2 120.0
16	Владивосток Авиа	1 609.8
17	КАПО Авиа	***
18	Оренбургские авиалинии	1 484.4

№	Авиапредприятие	Груз и почта
19	Таймыр	***
20	МЧС России	1 413.1
21	Шар инк Лтд.	***
22	Авиакон Цитотранс	1 082.6
23	АТРАН	1 080.3
24	ВИМ-АВИА	947.4
25	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	839.8
26	КрасАвиа	***
27	Сахалинские авиатрассы	694.7
28	Нордавиа – региональные авиалинии	655.7
29	Полярные авиалинии	***
30	ИрАэро	***
31	Газпром авиа	540.6
32	Московия	461.9
33	ДОНАВИА	460.5
34	Псковавиа	***
35	Космос	341.3

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2013 Г.

Грузооборот (тыс. ткм) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ТРАНСАЭРО	53 413.7
2	Аэрофлот – российские авиалинии	47 148.1
3	Сибирь	15 093.1
4	ЮТэйр	12 508.3
5	Якутия	9 249.5
6	Глобус	8 997.0
7	Уральские Авиалинии	8 136.1
8	Оренбургские авиалинии	7 564.6
9	АЛРОСА	5 557.6
10	Владивосток Авиа	3 877.4
11	КАПО Авиа	***
12	Таймыр	***
13	Россия	3 456.6
14	Полет	3 009.5
15	МЧС России	2 872.3
16	Авиастар-ТУ	2 778.5
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 440.9
18	Авиакон Цитотранс	1 329.3
19	Волга-Днепр	1 285.6
20	ВИМ-АВИА	1 090.4
21	Газпром авиа	1 002.4
22	КрасАвиа	***
23	Московия	792.2
24	Нордавиа – региональные авиалинии	752.3
25	АТРАН	642.2
26	224 летный отряд	573.5
27	Полярные авиалинии	***
28	Сахалинские авиатрассы	559.3
29	ИрАэро	***
30	Ред Вингс	***
31	Русское небо	536.8
32	Башкортостан	***
33	Космос	436.4
34	ДОНАВИА	429.7
35	ЮТэйр-Карго	381.3

Грузооборот (тыс. ткм) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	610 530.1
2	Аэрофлот – российские авиалинии	181 227.0
3	Волга-Днепр	86 102.4
4	ТРАНСАЭРО	21 811.0
5	Полет	15 709.2
6	224 летный отряд	12 375.4
7	Авиакон Цитотранс	5 648.8
8	Авиастар-ТУ	4 857.6
9	Шар инк Лтд.	***
10	Сибирь	3 105.0
11	ЮТэйр	2 263.4
12	Абакан-Авиа	1 583.0
13	Уральские Авиалинии	1 552.1
14	Якутия	1 384.5
15	АТРАН	1 355.4
16	Россия	1 183.0
17	ВИМ-АВИА	655.2
18	Владивосток Авиа	433.2
19	Сахалинские авиатрассы	378.2
20	Псковавиа	***
21	КАПО Авиа	***
22	ДОНАВИА	135.4
23	Северный Ветер	***
24	Глобус	100.8
25	Таймыр	***
26	Космос	69.9
27	МЧС России	66.8
28	Башкортостан	***
29	Татарстан	51.8
30	Оренбургские авиалинии	36.7
31	Русское небо	30.0
32	Московия	28.4
33	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	27.8
34	Тулпар Эйр	***
35	Газпром авиа	18.7

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

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	610 530.1
2	Аэрофлот – российские авиалинии	228 375.1
3	Волга-Днепр	87 388.0
4	ТРАНСАЭРО	75 224.7
5	Полет	18 718.7
6	Сибирь	18 198.1
7	ЮТэйр	14 771.7
8	224 летный отряд	12 948.9
9	Якутия	10 634.0
10	Уральские Авиалинии	9 688.1
11	Глобус	9 097.8
12	Авиастар-ТУ	7 636.0
13	Оренбургские авиалинии	7 601.3
14	Авиакон Цитотранс	6 978.2
15	АЛРОСА	5 557.6
16	Россия	4 639.6
17	Владивосток Авиа	4 310.6
18	КАПО Авиа	***

№	Авиапредприятие	Грузооборот
19	Шар инк Лтд.	***
20	Таймыр	***
21	МЧС России	2 939.1
22	АТРАН	1 997.6
23	Абакан-Авиа	1 749.0
24	ВИМ-АВИА	1 745.6
25	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 468.8
26	Газпром авиа	1 021.1
27	Сахалинские авиатрассы	937.4
28	КрасАвиа	***
29	Московия	820.6
30	Нордавиа – региональные авиалинии	752.3
31	Полярные авиалинии	***
32	Русское небо	566.8
33	ДОНАВИА	565.1
34	ИрАэро	***
35	Псковавиа	***

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ: КАКУЮ ВЫБРАТЬ?

Михаил РОЖКО, профессор,
Алла МЕНЬШИКОВА, доцент,
Олег КИБАЛЬНИКОВ, эксперт

Если раньше человек сам поднимался по служебной лестнице, то сейчас, удачно заскочив в «скоростной лифт», можно сразу оказаться на самом верху профессионального Олимпа.

Современной науке известны четыре модели корпоративных культур: патриархальная (родом из Восточной Азии), предпринимательская (из США), бюрократическая (из Центральной Европы) и партнерская (из Северной Европы).

По экспертным оценкам, сегодня около 80% топ-менеджеров гражданской авиации ранее никакого отношения к отрасли не имели. Примерно половина выпускников отраслевых вузов не работает по полученной специальности.

Российскую модель нельзя отождествлять ни с одной из них, за исключением лишь некоторых и не самых лучших позиций.

Характерной особенностью советской модели корпоративной культуры была ориентация на коллективный труд, где главной целью являлось выполнение и перевыполнение плана. Продвижение по карьерной лестнице шло, как правило, с учетом профессиональных знаний, опыта, производственных достижений выдвиженца, его образования.

Характерная особенность российской модели корпоративной культуры — акцент на личностные

Практика создания так называемых «босс-команд» — замены старого руководства предприятий новым, не имеющим ни профильного образования, ни опыта работы, но обладающим амбициями «эффективного менеджера», распространена сегодня достаточно широко. Россия недавно вступила в ВТО и в соответствии с требованиями этой международной организации неизбежно встает проблема конкурентоспособности отечественной системы менеджмента предприятий. Попробуем разобраться в этом вопросе.

качества специалиста, самореализацию. Цель — достижение прибыли. Большую роль играет соперничество, подталкивающее кандидатов к профессиональному овладению новыми знаниями и технологиями. Оно обостряет конкуренцию, создает почву для межличностных конфликтов. Главенствует децентрализованная система управления, ориентированная на исполнение решений топ-менеджмента. Отсюда и «лифтовой» карьеризм, замена понятия «коллектив» на «персонал».

Особенность управления предприятиями гражданской авиации и регулирования отрасли авиаперевозок в нашей стране — уже ставшая традиционной неэффективность, вызванная отсутствием (за редким исключением) в высшем и среднем управленческом звеньях в достаточном количестве высокопрофессиональных и авторитетных кадров.

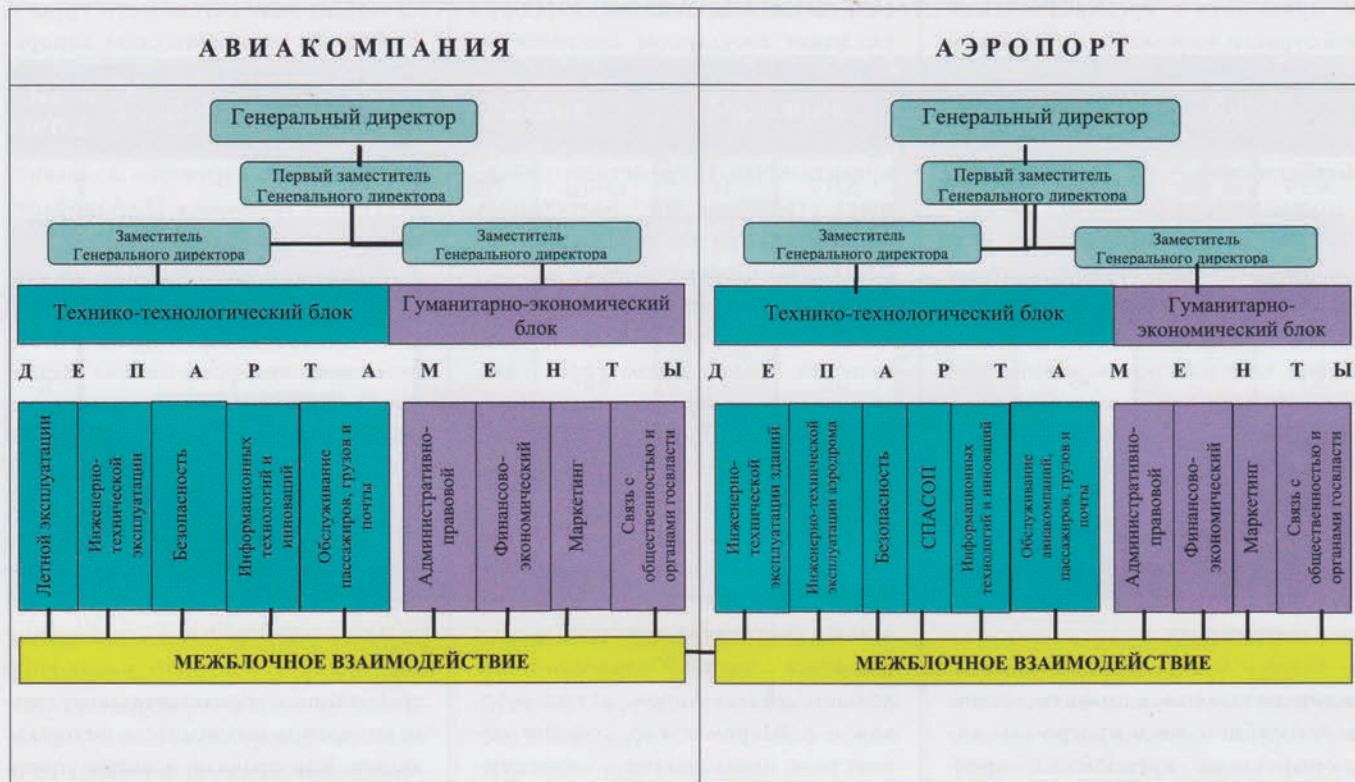
По экспертным оценкам, сегодня около 80% топ-менеджеров гражданской авиации ранее никакого отношения к отрасли не имели. Примерно половина выпускников отраслевых вузов не работает по полученной специальности.

Не в этом ли корни перманентного системного кризиса в отрасли, о чем свидетельствуют «достижения» отечественной гражданской авиации последних двух десятилетий? Это и печальное лидерство по числу авиакатастроф, и низкая авиамобильность населения, и провал в производстве отечественных пассажирских самолетов, и кадровый голод.

Но главная причина скрыта именно в многослойности звеньев управления, которые зачастую дублируют функции друг друга. Из-за этого нет оперативности в принятии решений, размывается ответственность, скрывается некомпетентность. Особенно это характерно для столичного региона, где сконцентрировано большинство организаций с огромными финансовыми потоками, управленцы которых после отставки в одном ведомстве пересаживают в высокое кресло другого.

Тенденцией последних лет и, видимо, недалекого будущего стал переход от узкой специализации к интеграции в управленческой деятельности, изменения в ее содержании и характере, стиле управления. Известно, что в условиях специализации рост производительности труда обеспечивается за счет дробления работ, функций, знаний. Повышение специализации работы требует и большего объема усилий по координации, которая осуществ-

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПАРНАЯ СХЕМА
БЛОЧНО-ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ ОСНОВНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



вляется работниками среднего уровня управления и административных подразделений. В результате чрезмерной специализации число уровней управления постоянно возрастает, каждый работник чувствует все большее отчуждение от своей деятельности – это тупиковый путь. К этому еще нужно прибавить психологический фактор: боязнь ответственности за ошибочное решение, стремление переложить его на плечи другого руководителя. Правда работодатели, ссылаясь на практику западных компаний, и здесь нашли выход в виде страхования ответственности топ-менеджмента за ошибочные управленческие реше-

с авторитарного на координационный, демократичный, который позволяет руководителю формировать вокруг себя группу единомышленников. Усилению этой тенденции может служить владение акциями предприятия всеми его работниками, которые мотивированно заинтересованы в более производительном труде. При таком подходе организационные структуры из пирамидальных или вертикально-структурированных должны превращаться в горизонтально-структурированные, с минимальным числом уровней между высшим руководством и непосредственными исполнителями.

ТЕНДЕНЦИЕЙ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ И, ВИДИМО, НЕДАЛЕКОГО БУДУЩЕГО СТАЛ ПЕРЕХОД ОТ УЗКОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ К ИНТЕГРАЦИИ В УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИЗМЕНЕНИЯ В ЕЕ СОДЕРЖАНИИ И ХАРАКТЕРЕ, СТИЛЕ УПРАВЛЕНИЯ.

ния на суммы, исчисляемые сотнями миллионов рублей. А ведь в организациях будущего курс берется на развитие интеграционных процессов в управленческой деятельности, стиль руководства меняется

Коммерческая авиация – один из самых сложных видов предпринимательства, требующий мгновенной оценки обстановки, оперативного принятия решений. Здесь даже для учета влияния двух-трех сменявших-

ся рыночных параметров необходим анализ более восьмисот показателей, использование около полусотни различных рыночных моделей. Какую же модель организационной культуры можно сконструировать для отечественных предприятий гражданской авиации с учетом анализа существующих моделей и передовых мировых практик?

**ТРЕБОВАНИЯ
К ОРГАНИЗАЦИОННОЙ
КУЛЬТУРЕ БУДУЩЕГО**

- ⊙ Ориентация на предвидение, которое должно служить общей базой для принятия решений на всех уровнях управления и производства;
- ⊙ Интеграция и перекрещивание функций, глобализация;
- ⊙ Распространение информационных технологий;
- ⊙ Ориентация на акционера;
- ⊙ Гибкость и адаптивность;
- ⊙ Ведущая роль клиента;
- ⊙ Ориентация на создание добавленной стоимости и качество работы. Ускорение выхода продукции;
- ⊙ Возрастание роли инноваций и предпринимательства.



Эти характеристики, конечно же, носят общий характер, их можно применить к предприятию любой отрасли экономики с поправкой на специфику. Эффективность экономического субъекта определяется показателями производственно-хозяйственной деятельности, которые зависят от множества факторов. Не в последнюю очередь, и от организационной структуры, от деловых и личных качеств управленцев. Чем меньше управленческих звеньев в цепи «менеджер — исполнитель», тем больше заинтересованность сотрудников в творческом труде. Понимая это, государство сделало первый шаг, выведя в 2012 году из советов директоров акционерных компаний высокопоставленных госслужащих, заменив их на «независимых директоров».

Вторым шагом может стать реализация заявленной правительством на ближайшие годы программы акционирования крупнейших предприятий с госучастием, среди которых национальный перевозчик «Аэрофлот» и его базовый аэропорт Шереметьево. Акции авиакомпании уже обращаются на Москов-

его уставной капитал увеличился с 1,9 млрд руб. до 2,3 млрд. Изменился и состав собственников аэропорта: пакет государства снизился со 100% до 83,04%, «Аэрофлот» получил 8,7%, Внешэкономбанк — 3,7% и банк ВТБ — 4,2%. Выполняя решение правительства, Шереметьево сейчас ищет стратегического инвестора в лице компании по управлению аэропортами Шереметьево и Внуково, которой для этого еще нужно будет выиграть конкурс. Победитель получит не только право управления двумя столичными аэропортами и определенный процент их доходов, но и обязательства по строительству третьей ВВП в Шереметьево и возврату банковских кредитов, взятых на модернизацию аэропортовой инфраструктуры. Среди потенциальных участников конкурса может оказаться частный авиационный холдинг «Базэл-Аэро», у которого, как и у Шереметьево, создано совместное предприятие с сингапурским аэропортом Чанги, а также со Сбербанком России — по управлению аэропортами Краснодар, Сочи, Анапа, Геленджик с суммарной стоимостью свыше 500 млн долларов.

жиров на одного работника почти в четыре раза ниже. Это говорит о низкой производительности труда и разбухшем управленческом аппарате. Однако здесь нужно сделать важную оговорку: наземное (техническое и коммерческое) обслуживание своих рейсов и партнеров по альянсу SkyTeam в Терминале D «Аэрофлот» выполняет самостоятельно.

Коллегиальным органом управления акционерного предприятия является совет директоров, в компетенцию которого входит решение вопросов общего руководства деятельностью общества, за исключением отнесенных Федеральным законом от 26.12.1995 N 208-ФЗ «Об акционерных обществах» к полномочиям общего собрания акционеров. Разными законами введены только количественные ограничения для совета директоров, каких-либо требований к образовательному цензу его членов законодатель не предъявляет. Как правило, в члены совета директоров общим собранием акционеров избираются руководитель общества и представители финансово-кредитных организаций, а также других предприятий, не имеющих прямого отношения к гражданской авиации или к транспортной отрасли, и в мизерном числе — научно-образовательных учреждений. А ведь совет директоров или наблюдательный совет являются мозговым центром предприятия, определяющим его организационную структуру и генеральную стратегию развития, которую проводит в жизнь единоличный исполнительный орган в лице генерального директора. Правда, и здесь закон не устанавливает в качестве обязательной нормы минимальную квоту кандидатов с профильным образованием, что является, на наш взгляд, «ахиллесовой пятой» Федерального закона от 26.12.1995 N 208-ФЗ. Отсутствие такой нормы является лазейкой для проникновения в высшие органы управления транспортными предприятиями некомпетентных лиц, что рано или поздно может привести к их банкротству, как это случилось в 2009 году с альянсом «Эйр Юни-

КОММЕРЧЕСКАЯ АВИАЦИЯ — ОДИН ИЗ САМЫХ СЛОЖНЫХ ВИДОВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА, ТРЕБУЮЩИЙ МГНОВЕННОЙ ОЦЕНКИ ОБСТАНОВКИ, ОПЕРАТИВНОГО ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ. ЗДЕСЬ ДАЖЕ ДЛЯ УЧЕТА ВЛИЯНИЯ ДВУХ-ТРЕХ СМЕНИВШИХСЯ РЫНОЧНЫХ ПАРАМЕТРОВ НЕОБХОДИМ АНАЛИЗ БОЛЕЕ ВОСЬМИСОТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОКОЛО ПОЛУСОТНИ РАЗЛИЧНЫХ РЫНОЧНЫХ МОДЕЛЕЙ.

ской бирже (ММВБ) и включены в высший котировальный лист «А1», что свидетельствует о высокой инвестиционной привлекательности. Они также обращаются за рубежом в виде глобальных депозитарных расписок на внебиржевом рынке Франкфуртской фондовой биржи с перспективой выхода на фондовый рынок США с американскими депозитарными расписками. А вот акции аэропорта Шереметьево пока не котируются. На основании распоряжения Росимущества ОАО «Терминал» (бывший оператор Терминала D) было присоединено к ОАО «МАШ», в результате чего

Это могут быть и отечественные компании «Новпорт», «Кратос», французская компания Aeroports de Paris, немецкая группа Fraport AG, китайская Capital Airports Holding Company, швейцарская Swissport International и даже другие, вообще не имеющие отношения к гражданской авиации, но близкие к власти бизнес-структуры.

У «Аэрофлота» в сравнении с базовым аэропортом Шереметьево больше высших органов управления и структурных подразделений, а показатель эффективности производственной деятельности по количеству перевезенных (обслуженных) пасса-

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ КОЛИЧЕСТВА ПЕРЕВЕЗЕННЫХ (ОБСЛУЖЕННЫХ) ПАССАЖИРОВ НА ОДНО СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ

№ п/п	Показатель	Россия		Германия		США		Китай	
		АФЛ	ШРМ	LH	FRA	DL	ATL	CA	PEK
1	Объем пассажирских перевозок (пассажиры-обмен) (млн. чел.)	17,6	26,2	65,4	57,5	160	93	46,2	81,6
2	Кол-во структурных подразделений	46	40	11	20	11	8	6	19
3	Кол-во перевезенных (обслуженных) пассажиров на одно структурное подразделение (тыс. чел.)	383	655	5 945	2 875	14 545	11 625	7 700	4 295

он», и происходит сейчас с мелкими авиакомпаниями, чьи сертификаты эксплуатантов регулярно аннулируются Росавиацией. Транспорт является объектом повышенной опасности и риска, поэтому работать в этой отрасли должны профессиональные кадры с высокой степенью компетенций и безупречными морально-деловыми качествами.

Интересен анализ организационных структур ведущих авиапредприятий Германии, США, Китая в сравнении с российскими. В немецкую группу Fraport AG входит пять аэропортов (Франкфурт, Анталя, Лима, Бургас, Варна) с суммарным годовым объемом перевозок почти 100 млн пассажиров. Базовый перевозчик аэропорта Франкфурта, лидер ведущего глобального альянса Star Alliance – Lufthansa Deutsche AG – также включает в себя группу компаний (Swiss, Austrian, Germanwings, Brussels Airlines, SunExpress), а ее организационная структура состоит из трех функциональных блоков: пассажирские авиаперевозки, группа зарубежных и дочерних авиакомпаний и группа компаний неавиационных услуг. Интересно, что в последний блок структурно входят юридические лица, специализирующиеся на отдельных направлениях деятельности: логистика – Lufthansa Cargo, техническое обслуживание

и ремонт – Lufthansa Technik, информационные услуги – Lufthansa Systems, бортовое питание – LSG Sky Chefs, другое – обслуживающие и финансовые компании. Этот блок напоминает аутсорсинг, только не внешний, а внутренний, что позволяет головному офису, с одной стороны, эффективно контролировать и направлять деятельность подотчетных предприятий, с другой – нести перед ними ответственность за ошибочные централизованные решения. Минимальное число исполнительных директоров и небольшое число структурных подразделений свидетельствует о высоком профессионализме топ-менеджеров и оптимальной организационной структурированности.

В США регулярные авиаперевозки обслуживают 378 аэропортов, и только один из них находится в частной собственности – аэропорт Брэнсон. Большинство аэропортов США владеют и управляют самостоятельно либо местные органы власти, включая власти штатов, либо структурируют для этого специальные управленческие организации. Как правило, политику и стратегию развития аэропорта формирует совет директоров такой организации, который распределяет ответственность между своими штатными работниками и привлеченным на условиях аут-

сорсинга персоналом. Оперативное управление аэропортом осуществляют опытные авиационные специалисты из числа штатных сотрудников. Причем президент и члены совета от округов и штата избираются, остальные должностные лица нанимаются или назначаются на основе их квалификации.

А что происходит за «великой китайской стеной»? КНР уже вышла на второе место в мире по объему потребления авиатоплива. Это вызвано стремительным развитием гражданской авиации страны, в частности, грузооборот китайской гражданской авиации составил в прошлом году 57,3 млрд тонно-километров, а объем перевозок пассажиров 293 млн чел. В Поднебесной работают 47 авиакомпаний, 180 транспортных аэропортов, 123 предприятия в области авиации общего назначения. Объем пассажирских авиаперевозок в Китае через три года должен составить 450 млн чел. Рассмотрим организационную структуру главного аэропорта Китая – пекинского Шоуду (Столичный) и целевые характеристики его базового перевозчика, члена глобального альянса Star Alliance – авиакомпании Air China Limited. Организационную структуру пекинского аэропорта условно можно разделить на три управленческих блока.



Первый – гуманитарный в составе девяти подразделений с функциями экономики, юриспруденции, качества, человеческих ресурсов, администрирования, связи с общественностью. Второй – технический в составе шести подразделений с функциями техники и технологий. Третий – терминальный в составе четырех подразделений с функциями аэровокзалов, зоны обслуживания и контроля.

Национальный перевозчик Air China в соответствии с программой реформы системы гражданской авиации Китая был консолидирован с China National Aviation Company и China Southwest Airlines, которые вместе образовали China Aviation Group Company. В 2004 году сформировалась подконтрольная этой

Значительное превышение количества подразделений наблюдается у «Аэрофлота» (в 2,6–9 раз), нежели чем у Шереметьево (в 2,2–3,5 раза). Это может указывать на чрезмерное дробление функций и нехватку универсальных менеджеров (в высшем и среднем звеньях), способных руководить большим числом подразделений. Либо об искусственной избыточности подразделений, никак не связанных с генеральной стратегией развития предприятия и не играющих важных функций.

Радостным для всей отечественной гражданской авиации стало известие о том, что участие аэропорта Шереметьево в независимой и наиболее авторитетной программе Международного совета аэропортов по исследованию качества в аэропортах мира

ма и координации, что отрицательно скажется на «здоровье» всей национальной индустрии авиаперевозок.

Авторы статьи предлагают универсальную модель блочно-функциональной организационной структуры авиакомпании и аэропорта.

«Изыюминкой» схемы является возможность обмена персоналом гуманитарно-экономического блока авиакомпании и аэропорта, что обусловлено схожим функционалом. Блочный обмен позволит раскрывать человеческий капитал, налаживать деловые и личные взаимоотношения между сотрудниками, глубже понять специфику работы друг друга, а в конечном итоге создавать совместный продукт высокого качества. В будущем такой обмен может затронуть и технико-технологический блок. Безусловно, глубина таких взаимоотношений возможна только с истинными партнерами, но не с конкурентами. Рисковать в новой сфере сотрудничества «Аэрофлот» мог бы со своим базовым аэропортом Шереметьево и/или с партнером по альянсу SkyTeam, крупнейшим китайским перевозчиком China Southern Airlines, базовыми аэропортами которого являются Пекин и Гуанчжоу. Начать такое долгосрочное партнерство можно было бы и с открытия залов повышенной комфортности – китайского в Шереметьево, российского – в Пекине или Гуанчжоу, в которых мог бы работать смешанный обслуживающий персонал. Безусловно, базовые аэропорты также будут заинтересованы в российско-китайском проекте, реализация которого позволит получить дополнительный неавиационный доход, организовать обслуживание пассажиров в национальных традициях с перспективой выхода на совместное предприятие и установления отношений стратегического партнерства между участниками.

Хотелось бы надеяться, что изложенные предложения найдут заинтересованных читателей, получат научно-практическую оценку авиационных специалистов и будут востребованы.]

ТРАНСПОРТ ЯВЛЯЕТСЯ ОБЪЕКТОМ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ И РИСКА, ПОЭТОМУ РАБОТАТЬ В ЭТОЙ ОТРАСЛИ ДОЛЖНЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КАДРЫ С ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ КОМПЕТЕНЦИЙ И БЕЗУПРЕЧНЫМИ МОРАЛЬНО-ДЕЛОВЫМИ КАЧЕСТВАМИ.

Группе Air China Limited, основным видом деятельности которой является оказание авиатранспортных услуг. Стратегическими целями обновленной авиакомпании являются лидирующая конкурентоспособность на мировом рынке, непрерывное усиление потенциала развития, превосходный и изысканный опыт путешествий для пассажиров и устойчивое увеличение прибыли. Философией обслуживания – доверие, удобство, комфорт и выбор.

Обобщенные данные, характеризующие зависимость объема перевозок (пассажирыообмен) от количества структурных подразделений авиапредприятий (показатель организационной эффективности), приведены ниже.

Анализ показывает неэффективность организационной структуры ведущих предприятий гражданской авиации России. Причем в сравнении не только с европейскими и американскими коллегами, но и с азиатскими, у которых число подразделений в 2–4 раза меньше, а объемы перевозок в разы больше.

ACI ASQ (Airport Service Quality) впервые ознаменовалось признанием его лучшим аэропортом Европы по качеству обслуживания. Таким образом, поставленная шесть лет назад стратегическая цель ОАО «МАШ» к 2015 году стать лучшим узловым аэропортом по качеству обслуживания в Европе уже достигнута.

Работа отечественных предприятий в условиях ВТО и необходимость соблюдения основополагающих принципов этой международной организации, членами которой являются более 160 стран, приведет к усилению конкуренции с консолидированными западными и азиатскими авиапредприятиями не только на внутреннем, но и на международном, самом доходном сегменте рынка перевозок. И если сейчас не модернизировать организационные структуры, адаптировав положительный иностранный опыт к разработкам отечественной научной школы транспорта, то в среднесрочной перспективе или раньше предприятия гражданской авиации могут столкнуться с кризисом от бюрократиз-

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.



НА ГРЕБНЕ СОБЫТИЙ

Прошло более пяти месяцев с даты проведения общего собрания членов Клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации (Клуба «Опыт») и работы Совета Клуба в обновленном составе, избранного на собрании.



В январе и начале февраля активизировалась подготовка к празднованию 90-летия со дня создания гражданской авиации России. Члены Клуба и члены Совета Клуба принимали самое непосредственное участие в решении многих организационных вопросов совместно с членами Комиссий Минтранса РФ и рабочей группы Росавиации. Практически все мероприятия по подготовке празднования в Крокус Сити были выполнены рабочей группой Клуба во главе с членом Совета В.И. Масенковым и членами ветеранской организации центрального аппара-

та во главе с сопредседателем Клуба В.В. Горловым. В проведении юбилея гражданской авиации в Крокус Сити приняло участие более двухсот пятидесяти ветеранов, сто из которых были приглашены на встречу с руководителями Росавиации за праздничным столом. 93 члена Клуба были награждены юбилейными медалями в честь 90-летия гражданской авиации и почетными грамотами руководства Росавиации, 150 — юбилейными медалями, изготовленными по заказу Клуба «Опыт».

Восьмого февраля в Кремле состоялось торжественное собрание, посвященное 90-летию со дня образо-

вания гражданской авиации России, на котором руководителем Администрации Президента С.Б. Ивановым было оглашено приветствие Президента РФ В.В. Путина. Затем был праздничный концерт. На собрании присутствовало более трехсот ветеранов гражданской авиации, 70 из которых были приглашены на прием в честь юбилея. Через Клуб «Опыт» было распространено среди его членов 300 книг о Б.Е. Панюкове «Нетипичный министр», которую написал главный редактор журнала «Гражданская авиация» А.М. Трошин по предложению члена Совета Клуба С.В. Ильичева. Также были развезе-



ны по домам практически лежачим участникам Великой Отечественной войны десять продовольственных наборов.

12 февраля состоялось очередное заседание совета Клуба, где было принято решение о расширении перечня должностей руководителей гражданской авиации, которые могут быть приняты в Клуб. Теперь членами Клуба «Опыт» могут стать не только начальники управлений гражданской авиации и их заместители, но и руководители ДВТ, ФАС, ФСВТ, ГС ГА, 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 авиаотрядов и их заместители, внесшие существенный вклад в развитие гражданской авиации СССР и Российской Федерации. На этом же заседании Совета было принято решение объявить 2013 год годом гражданской авиации России и направить обращение Совета ветеранов центрального аппарата гражданской авиации и Совета Клуба «Опыт» ко всем работникам гражданской авиации.

Члены Совета Клуба по приглашению руководителей Росавиации А.В. Нерадько и Ространснадзора

А.И. Касьянова участвовали в итоговых коллегиях по результатам работы в 2012 году, где была высказана озабоченность состоянием безопасности полетов, особенно в авиации общего назначения (частной авиации).

На заседании Совета Клуба 5 апреля 2013 года было принято решение членам Клуба и членам Совета продолжать активную работу в комиссиях и рабочих группах, занимающихся системой управления безопасностью полетов (СУБП), в том числе и в авиации общего назначения.

На этом же Совете председателем Экспертного совета Клуба «Опыт» избран Михаил Михайлович Терещенко. Прежний Председатель А.М. Горяшко освобожден от этой должности в связи с избранием его председателем Совета Клуба «Опыт».

Члены Совета Клуба принимали участие в подготовке и проведении заседания Общественного Совета при Росавиации, где рассматривался один из важнейших вопросов — создание и внедрение в эксплуатацию Системы управления безопасностью полетов (СУБП). Этот же вопрос обсуждался на заседании Межведомственной комиссии Минтранса РФ и 49-м заседании Комитета по безопасности полетов Ассоциации экс-

плуатантов воздушного транспорта, в которых участвовали члены Клуба «Опыт».

Второй квартал года также насыщен многими событиями. Важнейшее из них — 68-я годовщина Победы в Великой Отечественной войне. В ознаменование этого всенародного праздника делегация Министерства транспорта России во главе с министром М.Ю. Соколовым провела торжественную церемонию возложения венка к Могиле Неизвестного солдата в Александровском саду Московского Кремля и провела праздничное мероприятие с участием ветеранов войны и тружеников тыла в саду «Эрмитаж».

Были также отмечены памятный день трагедии на Чернобыльской атомной электростанции и годовщина смерти министра гражданской авиации Б.Е. Панюкова.

Все это потребовало активной работы не только Совета, но и подавляющего большинства членов Клуба «Опыт».]





НАМ НЕ НУЖНЫ ПИЛОТЫ-ИНОСТРАНЦЫ

Борис СОЛДАТОВ,
выпускник Сасовского летного
училища гражданской авиации,
бывший командир самолета
Боинг-777



В моем дневнике сохранились записи, сделанные в годы, когда воспоминания о далекой курсантской юности были еще очень свежи. Тогда я был летчиком Аэрофлота, самой большой авиакомпании в мире, и это было предметом особой гордости и за Аэрофлот, и за нашу страну.

В дневнике есть запись: «Если ранним ясным утром, когда курсанты еще крепко спят, распахнуть двери 4-го отряда, то в лицо тебе ударит солнце. По желтому истертому тысячей курсантских башмаков кафелю выйди на крыльцо, остановись и замри. И вслушайся в тишину. Майское утро свежо и ласково. Воздух дурманит и кружит голову пряными запахами трав — это травы летного поля твоей юности.

Наступало наше первое авиационное лето, которое, мы верили, подарит нам огромное бесконечное небо, дождавшееся и нас. Каждое утро было радостным началом счастливого и потому мгновенно пролетавшего дня. И на его закате,

Сасовскому летному училищу гражданской авиации, которое я закончил в 1977 году, исполнилось 70 лет.

сидя на подоконниках настуж распахнутых окон наших освеженных весенними сквозняками казарм, мы с пониманием дела вглядывались в бледнеющее небо и ждали одного — начала полетов».

Эти строки написаны счастливым человеком, потому что счастье — это начало переживаний сбывшихся надежд: небо действительно распахнулось тогда для каждого из нас, и каждому оно казалось бесконечным.

После окончания учебы меня всегда тянуло в родное училище, и когда после нескольких лет работы на Севере был переведен в Москву, стал часто бывать в Сасове. Меня всегда спрашивали, что тянет туда? Ответ прост: тянет история моей жизни, которая тесно перепелась с историей страны, давшей мне прекрасную возможность стать летчиком. Поэтому, приезжая в училище, каждый раз испытываю чувство глубокой благодарности. Начало всему, чего достиг в жизни и как авиатор, и как человек, было положено там. Я поступил в училище после окончания института, и в те далекие годы для этого нужно было получить согласие больших руководителей отрасли. Получить это согласие помог отец, известный пилот Аэрофлота, много сделавший для развития советской гражданской авиации. Провожая меня в училище, он сказал: «Оказано большое доверие — не подведи». Вряд ли я до конца понимал, что он хотел вложить тогда в свое напутствие. Теперь знаю: он просил, чтобы при любых обстоятельствах, даже на самых опасных жизненных виражах, у меня всегда хватало ума, порядоч-

ности и профессиональной культуры оставаться пилотом и человеком, не осквернившим честь мундира и память его незапятнанного имени. На то, чтобы понять это, ушла вся жизнь, и теперь, когда наступает время подводить итоги, осмелюсь утверждать, что профессия пилота — одна из тех, которые учат и заставляют достойно постигать сложную и долгую науку жизни. Начало этому было положено в Сасовском училище.

Однажды, уже после ухода с летной работы, мы с товарищем, тоже выпускником училища, в очередной раз поехали в Сасово. По дороге оказались в небольшом поселке Гусь-Железный, где еще в XIX веке была построена белокаменная церковь Троицы Живоначальной. Церковь потрясает воображение, и поэтому не остановиться, не рассмотреть ее поближе было невозможно. На площади перед храмом расположились несколько магазинчиков и небольшая беседка. Было безлюдно, тихо и жарко. Мы подошли к беседке и увидели спящего на скамье молодого человека лет семнадцати-восемнадцати. От него сильно пахло спиртным. Попытка разбудить его ни к чему не привела.

С тех пор прошло почти десять лет, но и сейчас перед глазами лицо того юноши, на котором лежала печать глубокого разочарования. Живя всего-то в 110 километрах от Сасовского училища, может быть, он тоже мечтал стать летчиком? Но опустошительные ураганы перестройки сделали планету авиаторов почти необитаемой. И километры, разделившие Гусь-Железный от Сасово,



возможно, стали для того парня непреодолимыми. Он потерял главное в жизни — надежду на исполнение своей мечты.

Теперь, к счастью, процесс развала отрасли остановлен. Предпринимаются серьезные попытки возродить нашу гражданскую авиацию. Вот и в Сасовском летном училище построена бетонная взлетная полоса, восстанавливается учебная база, год от года растет число выпускников. Но темпы возрождения в условиях резко возросшей нехватки пилотов явно недостаточны, а потому предпринимаются упорные попытки внести изменения в Воздушный кодекс России, которые позволят иностранцам становиться членами экипажей российских воздушных судов. И у многих молодых людей России отнимут надежду получить достойную, почетную и высокооплачиваемую профессию. Конечно, кто-то возразит, что в условиях острой нехватки пилотов прием на работу иностранцев — мировая практика. Что новый закон определит какой-то небольшой, допустимый процент «гастарбайтеров» в российских авиакомпаниях. Но, по-моему, это недалековидная, а главное — пораженческая позиция.

Россия традиционно была страной, производящей собственные самолеты и готовящей собственных пилотов в достаточном количестве. Это всегда говорило и говорит о мощном стратегическом потенциале государства. В США, Канаде, Англии, Германии, Франции и некоторых других развитых странах мира иностранцу стать линейным пилотом практически невозможно. Там это вопрос стратегической безопасности, высокооплачиваемой занятости и престижа государства.

С учетом многих составляющих данной проблемы можно построить простую, на первый взгляд, жесткую, но эффективную схему участия самих пилотов в частичном финансировании летных училищ. В основе схемы должно лежать заключение обязательных договоров с поступающими на обучение курсантами. Согласно такому договору выпускник училища



в течение определенного, достаточно продолжительного периода, например, пятнадцати лет, будет выплачивать в единый Российский фонд развития летных училищ гражданской авиации какой-то незначительный процент от своей заработной платы. Причем эти договоры должны иметь общепрофессиональный обязательный характер и исполняться бухгалтерскими структурами всех авиакомпаний России. Думаю, это будет справедливым решением вопроса в отношении людей, получивших уникальную профессию, и совсем не обременительным с учетом размера их заработной платы.

Безусловно, можно предложить очень много и других вариантов, но общим должно быть одно: нужно не только защитить от иностранцев очень скромный российский рынок высокооплачиваемого труда, но и сохранить стратегическую безопасность нашего государства.

Вечный российский вопрос: приглашать иностранцев или не приглашать? Рассматривается вариант создания центра по подготовке пилотов в Сколково с участием иностранных специалистов и инструкторов. Идея смелая и привлекательная, но подготовка пилотов, не выезжая из столицы, вызывает много вопросов и больше напоминает «эксперимент с применением нанотехнологий».

Подготовка пилотов транспортной авиации — достаточно продолжительный процесс, прививающий будущему пилоту высокую профес-

сиональную культуру и профессиональное осознание своей решающей роли в выполнении каждого полета. Только это может сделать пилота способным к оценке и управлению своим собственным человеческим фактором. На нужном уровне это достижимо только при обучении в профессиональных летных училищах. Формы организации этого процесса и существовавшие в России, проверенные временем традиции подготовки пилотов в летных училищах вполне оправдали себя. Было бы лукавством утверждать, что училища выпускали матерых асов, но там закладывался мощный фундамент, на котором выросли поколения российских пилотов, прославивших нашу гражданскую авиацию.

Гиганты мировой авиаиндустрии «Боинг» и «Эрбас» производят самолеты и готовят для них пилотов в своих учебных центрах. Я многократно бывал в Сиэтле, в учебном центре «Боинга». Там нет иностранных инструкторов. На эти сверхпочетные должности принимаются только американские пилоты. Такая же картина в «Эрбасе».

Участие иностранцев в осуществлении наших национальных стратегических проектов должно быть очень продуманным и разумно ограниченным. Идет трудный процесс возрождения воздушного флота России, поэтому на вопрос, нужны ли нам иностранные пилоты, есть единственно подходящий для России ответ: не нужны.]



ЗВЕЗДА ГЕРОЯ ЗА НОМЕРОМ СЕМЬ

Владимир ШИТОВ



Отец Ивана рано ушел из жизни, мать после нескольких лет вдовства снова вышла замуж. Отчим пасынка не баловал, нагружал его разной крестьянской работой, а потому учиться в школе Ивану приходилось урывками. О детстве своем Доронин рассказывал так:

— Силой меня природа не обидела. Читать, писать научили. А вот на поезде и на пароходе не ездил до шестнадцати лет. Но зато, когда поехал — жизнь моя повернулась...

Окончив сельскую школу и преодолев сопротивление отчима, Иван уехал в уездный город Балаково, чтобы продолжить образование а, получив аттестат, перебрался в Питер, поступил на ускоренные курсы флотских техников. Летом 1921 года он уже плавал на миноносце «Уссуриец» Балтийского флота, а осенью

110 лет назад, 5 мая 1903 года, в селе Каменка Балаковского уезда Саратовской губернии родился Иван Васильевич Доронин — один из первых Героев Советского Союза, участник эпопеи спасения челюскинцев.

поступил в военно-морское училище. Впрочем, моряком Доронин пробыл недолго, весной 1924 года его откомандировали в Егорьевскую школу авиации Рабоче-крестьянского Красного Воздушного Флота. Располагалась она в бывшем монастыре, там же находилось общежитие. В каждой келье жили два-три курсанта. Учиться на летчика было интересно, хотя и трудно. Сказывалась слабая школьная подготовка, особенно нелегко давались аэродинамика, механика, сопротивление материалов. Изучали курсанты и метеорологию.

К осени 1924 года школа была перебазируется в Ленинград и слита с такой же школой, переведенной из Киева. Но до практических полетов там дело не дошло. Даже «рулежку», которую курсанты отрабатывали на Комендантском аэродроме, не удалось довести до конца. Единственный аэроплан, предоставленный в распоряжение школы, курсанты разбили.

Доронина перевели в Высшую школу красных морских летчиков в Севастополе, которую он и окончил с отличием.

После увольнения из армии Доронина зачислили пилотом общества «Добролет», он попал в экипаж прославленного к тому времени летчика Б.Г. Чухновского, летал с ним вторым пилотом, обслуживая суда Карской экспедиции. В ноябре 1930 года пилота Доронина перевели в распоряжение начальника Восточно-Сибирского управления ГВФ. Там он работал пилотом на авиатрассе Иркутск — Якутск.

В 1932 году начались изыскания авиатрассы из Якутска на Колыму. В марте 1933 года выполнить полет по этой трассе попытался опытный летчик В.Л. Галышев, однако ему удалось долететь только до Оймякона. В июне 1933 года Доронин и бортмеханик А. Дараган продолжили трассу до Среднекана. Летели они через Верхоянский хребет, над незнакомой местностью, кругом горы, а карты были весьма условны. На обратный путь из Среднекана самолет за неимением лучшего пришлось заправить низкосортным горючим, от детонации которого чуть не заклинило мотор.

За безупречное выполнение этого перелета весь экипаж был награжден грамотами, а Доронину даже вручили охотничье ружье. На серебряной пластине, прикрепленной к его прикладу, было выгравировано: «За первый исторический перелет». За лето 1933 года Доронин выполнил еще три рейса до Среднекана, установив, таким образом, регулярную воздушную связь с Колымой. «Крепкий, как дуб», — так отзывались сослуживцы о Доронине, потому что именно богатейшее здоровье помогало летчику выполнять эти сложнейшие полеты.

13 февраля 1934 года в Чукотском море затонул пароход «Челюскин». Более ста человек высадились на лед. К моменту начала челюскинской эпопеи И.В. Доронину исполнилось тридцать лет, он уже имел большой летный стаж и безаварийный налет в триста тысяч километров. Неудивительно, что вместе с ветераном



якутской авиации В.Л. Галышевым Доронин был включен в состав спасательной экспедиции.

1 марта 1934 года Иван Васильевич с двумя механиками отправился во Владивосток, чтобы там присоединиться к отряду Н.П. Каманина и вместе отплыть на Чукотку. Однако из Москвы поступило распоряжение сгрузить в Хабаровске самолеты, перевезившиеся по железной дороге, и лететь на Чукотку самостоятельно. В Хабаровске к ним присоединился со своим самолетом экипаж Михаила Водопьянова. Так сформировалась группа летчиков: Галышев с Дорониным на «юнкерсах» и Водопьянов на отечественном самолете Р-5. Руководителем перелета избрали Галышева, как самого старшего и опытного полярного летчика.

Из четырех авиационных групп, привлеченных к спасению челюскинцев, хабаровскому отряду пришлось преодолеть наиболее длинный воздушный путь до Ванкарема — около пяти тысяч километров. На этом трудном и долгом пути летчики на себе испытали все капризы северной погоды. В бухте Нагаево из-за пурги пришлось задержаться на пять суток. На базе Каменской посадочную площадку сильно занесло снегом, и кому-то нужно было рискнуть сесть первым, чтобы обеспечить безопасную посадку остальным. Первым приземлился Доронин, но повредил самолет. Выскочив из машины, он и механики легли на лед, изобразив запрещающий знак. Благодаря этому, Галышев и Водопьянов совершили удачную посадку в километре от того места. Общими усилиями они заменили стойки шасси, но началась пурга, которая продолжалась несколько суток. Жили в фюзеляжах самолетов, постоянно откапывая их из-под сне-

га. Только 4 апреля им удалось перелететь в Анадырь, где из-за погоды просидели еще шесть суток. Таким образом, из 24 суток, прошедших после старта из Хабаровска, 16 ушло на ожидание погоды.

Из Анадыря группа вылетела только 11 апреля. Водопьянов с Дорониным решили двигаться напрямую через Ванкаремский хребет, где в зимних условиях самолеты еще никогда не летали. Так было вдвое короче. Первым вылетел Доронин и в тридцатипятиградусный мороз успешно преодолел хребет, долетел до побережья у Ванкарема. Оттуда Иван Васильевич сразу вылетел к ледовому лагерю челюскинцев.

Доронин заметил дым от сигнального костра километров за десять. Благополучно сел на ледовом аэродроме, взяв на борт четырех челюскинцев и пошел на взлет. Внезапно у самолета подломилась стойка шасси, поврежденная еще в Каменском. С помощью зимовщиков удалось ее отремонтировать, но, чтобы не перегружать самолет, пришлось взять на борт всего двух человек.

Больше Доронину слетать в ледовый лагерь не удалось, он был занят тем, что перевозил спасенных челюскинцев из Ванкарема в Уэлен и бухту Провидения. Всего он совершил семь таких рейсов и перевез тридцать человек.

20 апреля 1934 года И.В. Доронин в числе семи летчиков, принимавших участие в спасении челюскинцев, был удостоен звания Герой Советского Союза, а после учреждения медали «Золотая Звезда», ему была вручена эта награда за номером семь.

В июне 1934 года Иван Доронин был назначен командиром звена образованного в Иркутске гидроавиотряда, но проработал там недолго. В январе 1935 года он был зачислен слушателем воздушно-технического факультета Военно-Воздушной инженерной академии РККА им. Жуковского, стал военным авиационным инженером.

Дальнейшую службу И.В. Доронин проходил на одном из московских авиазаводов, возглавлял лётно-испытательную станцию.



Когда началась война, Доронина направили в мастерские на Ходынском поле, где был организован ремонт самолетов. Работали там, в основном, мальчишки — выпускники ремесленных училищ. Эти молодые ребята под руководством своего прославленного наставника возвращали в строй транспортные самолеты. Потом Доронина перевели начальником лётно-испытательной станции на авиазавод в Химках, выпускавший конструктивно сложные истребители А.С. Яковлева. Они требовали тщательных испытаний и доводок, и ответственность за их боеготовность нес Иван Васильевич Доронин.

В 1947 году полковник И.В. Доронин по болезни вышел в отставку. Пять послевоенных лет он еще проработал на авиазаводе, отдавая свои навыки, опыт, знания, силы новой авиации. Работал, как авиационный мотор — до полного износа.

Судьба оказалась несправедлива к этому человеку. Имея высшее образование, пять орденов, Доронин даже не получил генеральского звания. Улицы в Москве именами первых Героев Советского Союза были названы еще в 1936 году, но Доронина удостоили этой чести лишь в 1964-м, через тринадцать лет после смерти. Скончался Иван Васильевич 2 февраля 1951 года в возрасте 48 лет и был похоронен в Москве, на Новодевичьем кладбище.]



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2013 г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	2 570 649
2	Москва (Шереметьево)	2 092 027
3	Москва (Внуково)	1 215 227
4	Санкт-Петербург (Пулково)	1 035 973
5	Новосибирск (Толмачево)	400 394
6	Екатеринбург (Кольцово)	399 150
7	Краснодар (Пашковская)	383 613
8	Сочи (Адлер)	317 957
9	Уфа	309 470
10	Хабаровск	291 038
11	Владивосток (Кневичи)	259 805
12	Самара (Курумоч)	253 447
13	Красноярск (Емельяново)	250 448
14	Ростов-на-Дону	248 424
15	Тюмень (Рощино)	231 309
16	Минеральные Воды	211 111
17	Сургут	198 115
18	Иркутск	186 728
19	Калининград (Храброво)	185 742
20	Челябинск (Баландино)	176 721
21	Казань (Основной)	167 543
22	Новый Уренгой	156 120
23	Южно-Сахалинск	151 188
24	Пермь (Большое Савино)	146 640
25	Омск	140 040
26	Архангельск (Талаги)	131 960
27	Якутск	128 881
28	Мурманск	114 204
29	Махачкала	***
30	Петропавловск-Камчатский	104 712
31	Нижневартовск	100 650
32	Салехард	***
33	Нижний Новгород (Стригино)	91 350
34	Волгоград	89 316
35	Томск	87 819

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Шереметьево)	3 652 857
2	Москва (Домодедово)	3 574 829
3	Санкт-Петербург (Пулково)	1 113 308
4	Москва (Внуково)	717 634
5	Екатеринбург (Кольцово)	370 342
6	Новосибирск (Толмачево)	303 872
7	Красноярск (Емельяново)	158 402
8	Ростов-на-Дону	155 994
9	Краснодар (Пашковская)	153 154
10	Казань (Основной)	138 458
11	Самара (Курумоч)	131 801
12	Владивосток (Кневичи)	128 969
13	Уфа	112 695
14	Хабаровск	100 468
15	Иркутск	90 644
16	Нижний Новгород (Стригино)	67 851
17	Пермь (Большое Савино)	65 048
18	Челябинск (Баландино)	64 922
19	Сочи (Адлер)	64 788
20	Минеральные Воды	54 146
21	Кемерово	52 653
22	Сургут	48 711
23	Омск	42 947
24	Калининград (Храброво)	42 278
25	Тюмень (Рощино)	40 625
26	Южно-Сахалинск	26 072
27	Нижневартовск	20 186
28	Оренбург	20 016
29	Благовещенск	16 681
30	Волгоград	15 466
31	Архангельск (Талаги)	11 265
32	Якутск	10 151
33	Улан-Удэ	***
34	Белгород	***
35	Махачкала	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	6 145 478
2	Москва (Шереметьево)	5 744 884
3	Санкт-Петербург (Пулково)	2 149 281
4	Москва (Внуково)	1 932 861
5	Екатеринбург (Кольцово)	769 492
6	Новосибирск (Толмачево)	704 266
7	Краснодар (Пашковская)	536 767
8	Уфа	422 165
9	Красноярск (Емельяново)	408 850
10	Ростов-на-Дону	404 418
11	Хабаровск	391 506
12	Владивосток (Кневичи)	388 774
13	Самара (Курумоч)	385 248
14	Сочи (Адлер)	382 745
15	Казань (Основной)	306 001
16	Иркутск	277 372
17	Тюмень (Рощино)	271 934
18	Минеральные Воды	265 257

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
19	Сургут	246 826
20	Челябинск (Баландино)	241 643
21	Калининград (Храброво)	228 020
22	Пермь (Большое Савино)	211 688
23	Омск	182 987
24	Южно-Сахалинск	177 260
25	Нижний Новгород (Стригино)	159 201
26	Новый Уренгой	157 029
27	Архангельск (Талаги)	143 225
28	Якутск	139 032
29	Нижневартовск	120 836
30	Мурманск	120 076
31	Махачкала	***
32	Петропавловск-Камчатский	109 181
33	Кемерово	105 322
34	Волгоград	104 782
35	Салехард	***

***не получено подтверждения на публикацию

ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ И ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РОССИИ ЗА ЯНВАРЬ-МАРТ 2013 г.

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Домодедово)	23343.6
2	Москва (Шереметьево)	12742.1
3	Москва (Внуково)	7071.3
4	Владивосток (Кневичи)	6584.1
5	Хабаровск	5601.2
6	Новосибирск (Толмачево)	4535.4
7	Норильск (Алыкель)	4360.6
8	Санкт-Петербург (Пулково)	3499.0
9	Ярославль (Туношна)	2981.3
10	Красноярск (Емельяново)	2796.8
11	Якутск	2684.8
12	Екатеринбург (Кольцово)	2497.6
13	Иркутск	2445.7
14	Мирный	2219.2
15	Петропавловск-Камчатский	2167.9
16	Южно-Сахалинск	2136.4
17	Магадан (Сокол)	2108.0
18	Краснодар (Пашковская)	1635.3
19	Нижневартовск	1592.7
20	Тюмень (Рощино)	1295.3
21	Калининград (Храброво)	1273.1
22	Сургут	1133.4
23	Ростов-на-Дону	1062.0
24	Кемерово	1044.7
25	Махачкала	***
26	Анадырь	981.0
27	Самара (Курумоч)	894.0
28	Челябинск (Баландино)	824.7
29	Омск	811.0
30	Уфа	800.7
31	Комсомольск-на-Амуре	735.5
32	Сочи (Адлер)	726.0
33	Архангельск (Талаги)	723.1
34	Пермь (Большое Савино)	715.2
35	Казань (Основной)	702.4

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	40385.1
2	Москва (Домодедово)	19931.7
3	Екатеринбург (Кольцово)	4119.9
4	Санкт-Петербург (Пулково)	3412.0
5	Москва (Внуково)	2055.5
6	Красноярск (Емельяново)	1753.7
7	Новосибирск (Толмачево)	1670.7
8	Хабаровск	711.1
9	Ростов-на-Дону	506.0
10	Владивосток (Кневичи)	443.8
11	Казань (Основной)	429.6
12	Южно-Сахалинск	333.3
13	Сочи (Адлер)	192.0
14	Краснодар (Пашковская)	163.3
15	Ульяновск (Восточный)	***
16	Иркутск	157.2
17	Минеральные Воды	119.0
18	Нижний Новгород (Стригино)	109.6
19	Самара (Курумоч)	97.2
20	Уфа	92.1
21	Ханты-Мансийск	54.5
22	Ярославль (Туношна)	45.6
23	Мурманск	42.0
24	Пермь (Большое Савино)	37.9
25	Тюмень (Рощино)	35.7
26	Сургут	25.7
27	Нижневартовск	25.1
28	Калининград (Храброво)	24.3
29	Улан-Удэ	***
30	Воронеж (Чертовицкое)	11.2
31	Оренбург	9.5
32	Челябинск (Баландино)	6.4
33	Омск	6.0
34	Псков	***
35	Саратов	4.2

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	53127.2
2	Москва (Домодедово)	43275.3
3	Москва (Внуково)	9126.7
4	Владивосток (Кневичи)	7027.9
5	Санкт-Петербург (Пулково)	6911.0
6	Екатеринбург (Кольцово)	6617.4
7	Хабаровск	6312.3
8	Новосибирск (Толмачево)	6206.1
9	Красноярск (Емельяново)	4550.4
10	Норильск (Алыкель)	4360.6
11	Ярославль (Туношна)	3026.9
12	Якутск	2686.0
13	Иркутск	2602.9
14	Южно-Сахалинск	2469.7
15	Мирный	2219.2
16	Петропавловск-Камчатский	2167.9
17	Магадан (Сокол)	2108.0
18	Краснодар (Пашковская)	1798.6

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
19	Нижневартовск	1617.8
20	Ростов-на-Дону	1568.0
21	Тюмень (Рощино)	1331.0
22	Калининград (Храброво)	1297.4
23	Сургут	1159.1
24	Казань (Основной)	1132.0
25	Кемерово	1044.7
26	Махачкала	***
27	Самара (Курумоч)	991.2
28	Анадырь	981.0
29	Сочи (Адлер)	918.0
30	Уфа	892.8
31	Челябинск (Баландино)	831.1
32	Омск	817.0
33	Пермь (Большое Савино)	753.0
34	Минеральные Воды	747.0
35	Комсомольск-на-Амуре	735.5

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



КАК «ЗМЕЙ ГОРЫНЫЧ» В АМЕРИКУ ЛЕТАЛ

Владимир ШИТОВ

55 лет назад, в январе 1958 года на обложке американского журнала «Тайм» появился портрет Н.С. Хрущева с короной в виде Кремля и макетом спутника. Тем самым журнал признал советского лидера «Человеком года» за то, что в 1957 году СССР «побил» Запад в области научно-технических достижений. Среди них в первую очередь были названы запуски советских космических аппаратов и невиданный по своим размерам самолет Ту-114. Впрочем, «вживую» его на тот момент видели немногие. Поэтому машину нужно было «пиарить».

ний, таких, например, как герметичный пассажирский салон, пришлось осваивать впервые. Конструкторы не знали, как будут чувствовать себя 170 человек в узкой «трубе» длиной 54 метра на высоте 11 километров. Чрезвычайно сложной была также проблема прочности и долговечности фюзеляжа. Непросто далось и шумоглушение в салоне, если учесть огромную мощь двигателей НК-12МВ конструкции Н.Д. Кузнецова. Немалое значение придавалось надежности самолета, его воздушные трассы должны были проходить над просторами Сибири и океаном.

Ту-114 сделали всего за два года. Ведущим конструктором был Н.И. Базенков. 15 ноября 1957 года летчик-испытатель А.П. Якимов впервые поднял Ту-114 в воздух, начались летные испытания. Ведущими инженерами-испытателями от ОКБ был А. Тер-Акопян, от ГосНИИ ГВФ А.Б. Иванов, В.Г. Деловери. Государственные летные испытания вели летчики-испытатели И.К. Ведерников и И.М. Сухомлин.

Родство с Ту-95 проявлялось на первом Ту-114 до курьезов. Например, не был предусмотрен гардероб для экипажа, багаж загружался не сбоку, а снизу, как бомбы в бомболюк.

И все-таки получился сугубо гражданский самолет, причем, как потом выяснилось, отменный.

А.Н. Туполев решал все вопросы по созданию Ту-114 непосредственно с Н.С. Хрущевым. С самого начала к совершенствованию самолета были привлечены пилоты Аэрофлота. Их замечания выслушивались и быстро устранялись. Обратиться к А.Н. Туполеву без церемоний мог любой из пилотов специально созданного во Внуково для эксплуатационных испытаний Ту-114 206-го летного отряда.

Конструкция Ту-114 содержала в себе много уникального. Это и двухпалубная схема — внизу кухня, груз и багаж, вверху — экипаж и пассажиры. Кухня соединялась с буфетом лифтом.

Компоновка салонов первых Ту-114 была выполнена трехклассной: экономический класс, первый класс (ряды кресел разделены столиками с настольными лампами) и четыре купе на три спальных места каждое.

Комфорт на Ту-114 казался рядовому советскому человеку запретным. Ту-114 стал мощнейшим оружием пропаганды достижений советской науки и техники. Впрочем, было чем гордиться.

Правда, полет портил низкочастотный шум, который был особенно ощутим в зоне винтов, а вот устойчивость самолета в сильную болтанку наоборот, была большим преимуществом по сравнению с дру-



В конце пятидесятых годов прошлого века резко возросли объемы авиaperевозок, и Гражданскому Воздушному Флоту крайне нужен был пассажирский лайнер большой вместимости и дальности полета. Существовавший на тот момент Ил-14 преодолевал трассу Москва — Хабаровск за 27 часов с четырьмя промежуточными посадками. О трансатлантических перелетах вообще не могло быть и речи.

В августе 1955 года ОКБ А.Н. Туполева получило правительственное задание на проектирование такого самолета и, как всегда, чтобы опередить капиталистический мир, в кратчайшие сроки. Туполев посчитал наиболее целесообразным взять за основу уже испытанный и пущенный в серию бомбардировщик Ту-95. Правда, ряд конструкторских реше-

гими самолетами. Прочная, но гибкая конструкция позволяла Ту-114 превосходно переносить любую турбулентность.

Наибольший вклад в совершенствование самолета внесли пилоты Аэрофлота К.П. Сапелкин, А.К. Витковский, Х.Н. Цховребов. Огромную роль в разработке дальних беспосадочных маршрутов сыграл главный штурман 206-го отряда Н.Ф. Носов.

Первый опытный экземпляр «изделия 114» сошел со ступеней завода летом 1957 года. Он получил регистрационный знак Аэрофлота СССР-Л5611 и собственное имя «Россия». Летные испытания начались в Жуковском, и 15 ноября 1957 года Ту-114 совершил первый в своей истории полет. В начале 1958 года на Ту-114 было совершено два дальних испытательных полета из Москвы во Владивосток и в Петропавловск-Камчатский. В апреле 1958 года Ту-114 был удостоен Гран-При на всемирной выставке в Брюсселе, где демонстрировалась только модель самолета и его фотографии.

Несмотря на огромный объем испытаний, нужно было организовать и «смотрины» самолета. Для этого 28 июня 1958 года машина СССР-Л5611 совершила перелет в Нью-Йорк, причем в ошарашенном аэропорту не нашлось для него ни подходящего трапа, ни тягача. На сохранившихся фотографиях хорошо видно, что аэродромные службы нью-йоркского аэропорта вышли из положения достаточно просто: нарастили трапы обычными лестницами.

Факт прилета Ту-114 в Нью-Йорк часто путают с прилетом на этом самолете в сентябре 1959 года в Вашингтон партийно-

правительственной делегации во главе с Н.С. Хрущевым. Ту-114 был единственным в то время самолетом, способным на беспосадочный перелет из Москвы в Вашингтон.

Приземлившись на военном аэродроме Эндриус, Ту-114 из-за своих габаритов не смог подрулить к предназначенному для встречи высоких гостей месту на перроне. Членам советской делегации пришлось какое-то время оставаться на борту самолета, пока тягач не развернул громадную машину в нужную по протоколу сторону.

Эффект от заокеанских полетов Ту-114 сами американцы сравнивали со сбросом на Нью-Йорк советской атомной бомбы. Огромные габариты машины, невиданный ранее размах похожих на птичьи стреловидных крыльев, шестиметровые соосные винты и уникальная низкая «мелодия» турбовинтовых двигателей поражали воображение любого, кто видел этот необычный самолет. А вот и свидетельства очевидцев.

В конце 1959 года вышла в свет книга советских журналистов А. Аджубея, Н. Грибачева, Г. Жукова, Л. Ильичева, П. Сатюкова, О. Трояновского «Лицом к лицу с Америкой». Вот как там описывается прилет делегации в Вашингтон.

«15 сентября 1959 года в 12 часов 21 минуту по вашингтонскому времени, совершив беспосадочный бросок через Скандинавию, Исландию, Атлантический океан, Канаду, воздушный корабль, на борту которого находился Председатель Совета Министров СССР, приземлился на американской территории. У подножия специально сделанного для Ту-114, почти вдвое надстроенного по высоте трапа, Никиту Сергеевича Хрущева встречает Президент США Дуайт Д. Эйзенхауэр. Они здороваются. Приятно и радостно было в тот час нам, советским журналистам, на американском военном аэродроме.

Ту-114 — мощный, стрелокрылый воздушный исполин, не имеющий себе равных. В этом самолете, как в капле воды, отразилось необъятное море советской индустрии, бурное победное развитие ее, гибкая эко-



номическая структура, гуманистическое направление. Одним махом перенесся крылатый гигант через океан под окрашенным темной синевой небом стратосферы, где сквозь слой разреженного воздуха начинает проглядывать черное лицо космоса. И казалось, что не только подъемная сила стреловидного крыла, могучая тяга двигателей, превосходящих по мощности турбины иных гидростанций, подняла в воздух самолет Н.С. Хрущева, перенесла его за океан, но и заботливая, бережная сила миллионов советских тружеников, всех прогрессивных людей земли, их неукротимая, страстная тяга к миру.

А вот как описывал самолет Ту-114 корреспондент крупнейшей газеты «Крисчен сайенс монитор». «Огромный серебристо-белый турбовинтовой самолет Хрущева был свидетельством мощи. Это самый крупный воздушный лайнер в мире, настолько широкий, что не может поместиться на обычной рулежной дорожке, настолько высокий, что требует специального алюминиевого трапа, настолько большой, что его нельзя развернуть на главной взлетной дорожке аэродрома Эндриус».

29 октября тот же Л5611 с очередной делегацией на борту во главе с Н.С. Хрущевым выполнил полет по маршруту Москва — Пекин.

Постановление СМ СССР о начале регулярных пассажирских перевозок на Ту-114 вышло 25 февраля 1961 года, а 24 апреля того же года Ту-114 выполнил первый рейс с пассажирами по маршруту Внуково — Хабаровск. На протяжении последующих пятнадцати лет эта воздушная трасса будет для Ту-114 основной. 7 января 1963 года на са-





полете СССР-76480 был выполнен первый регулярный зарубежный рейс по маршруту Шереметьево – Мурманск – Гавана.

В 1967 году на Ту-114 открылось сразу шесть зарубежных линий, связавших столичный аэропорт Шереметьево с городами Нью-Йорк, Монреаль, Токио, Пекин, Дели, Аккра, Браззавиль. Кроме того, японская авиакомпания «Джал» стала участником совместной эксплуатации лайнера на линиях Токио – Москва – Париж, Токио – Москва – Лондон, Токио – Москва – Рим и Токио – Москва – Копенгаген. Для совместной эксплуатации были отобраны четыре самолета. На их бортах была нарисована эмблема «Джал» и надпись «Japan Air Lines». Первый такой трансконтинентальный рейс был совершен 17 апреля 1967 года.

С завода Аэрофлот получал самолеты Ту-114 в стандартной компоновке на 170 пассажирских мест. Однако спрос на пассажирские перевозки заставил Московское транспортное управление гражданской авиации в 1969 году отказаться от купе. Их заменили обычными креслами и число мест в самолете увеличилось до 220.

1974 год стал последним годом массовой пассажирской эксплуатации Ту-114. В 1975 году на нем выполнялось всего шесть, в 1976 году три рейса в день. В последние годы эксплуатации Ту-114 на самолете стали появляться трещины в силовых панелях двигателей, под угрозой оказалась безопасность полетов. Практически всему парку этих

самолетов требовался капитальный ремонт, в МГА посчитали это нецелесообразным.

В конце 1975 года вышло Постановление Совмина СССР, а затем и приказ о полном списании самолетов этого типа. 2 декабря 1976 года рейсом Домодедово – Хабаровск – Домодедово была поставлена точка в пассажирской эксплуатации Ту-114. К лету 1977 года «в живых» оставалось только два самолета.

Когда Ту-114 начали высвобождать с пассажирских линий, машину пытались использовать как транспортно-десантный самолет для переброски войск. Четыре самолета были задействованы Министерством обороны и перевозили личный состав Вооруженных Сил из Москвы на аэродромы Группы Советских Войск в Германии.

За свою непродолжительную историю Ту-114 снискал славу весьма надежного самолета. В шутку пилоты называли его и «Змей Горынычем», и «Пилорамой», и «Шайтан – Арбой».

За всю историю эксплуатации машины с ней случилась единственная катастрофа. Экипажу приказали взлетать, несмотря на то, что аэропорт Шереметьево по существу был закрыт по погоде.

Погибли люди, и вина в том лежит отнюдь не на экипаже. И еще был случай: в августе 1962 года при проведении планового регламента в АТБ Внуково носовая стойка шасси не встала в замки выпущенного положения, и самолет завалился на нос. Никто не пострадал, но машину списали.

Но нескольким Ту-114 посчастливилось продлить свою жизнь. Самый первый опытный самолет СССР-Л5611 базировался на аэродроме ЛИИ в городе Жуковском, прекратил полеты в 1968 году, в конце 70-х годов был перевезен в музей ВВС в Монино, где находится и поныне.

Ту-114 с бортовым номером 76459 в начале 1977 года был перевезен в Новгород и установлен на одной из площадей. Потом его порезали на металлолом.

Машина 76464 в 1977 году была установлена на постамент в москов-

ском аэропорту Домодедово, но в 2006 году была варварски уничтожена решением руководства Группы компаний Ист-Лайн. Им история ни к чему. Еще одна машина попала в Криворожское училище гражданской авиации, где находится и сегодня. Машина 76486 в самом конце 1976 года была доставлена в Тюмень, установлена в авиагородке аэропорта «Рошино», но и ее демонтировали.

Машина 76490 в 1983 году своим ходом прилетела в Ульяновск и пополнила экспозицию Ульяновского музея гражданской авиации. Всего же в Куйбышеве (Самаре) на авиазаводе в 1957–1964 годах партиями от трех до шести машин в год был построен 31 серийный самолет Ту-114.

Ветераны отрасли считают, что этот самолет не возлюбил тогдашний руководитель МГА СССР. Но это не совсем так. Просто в эпоху развития реактивной авиации винты были не в чести. Об экономичности же в Аэрофлоте задумались лишь в начале 1980-х годов, когда расход авиатоплива стал потрясать воображение руководителей отрасли.

Вспомнили тогда и об Ил-18, и о Ту-114, но, как всегда, поздно. И если перевозка пассажиров на Ту-114 нынче уже была бы невозможна, для грузовых перевозок, по мнению специалистов, этот самолет вполне мог бы использоваться и сегодня.]



National Airport Infrastructure Show

4-6
марта
2014
Крокус
Экспо,
Москва

Организатор:  Reed Exhibitions

Tel.: +7 495 937 6861

www.nais-russia.com

N A I S

Идеальный полет начинается на земле –
все для инфраструктуры аэропортов
на одной B2B площадке

ON TIME



АЗБУКА АЭРОПОРТОВ

ЗАО «Книга и Бизнес» выпустило книгу «Азбука аэропортов». Ее написал академик Академии транспорта России, заслуженный строитель РФ, доктор технических наук, профессор Вадим Николаевич Иванов.



Автор книги почти четверть века возглавлял Государственный проектно-исследовательский и Научно-исследовательский институт (ГПИ и НИИ) «Аэропроект». При его непосредственном участии и под его руководством спроектированы и построены десятки аэропортов в Советском Союзе, Монголии, на Кубе, в других странах. Свой богатейший научный и практический опыт он постоянно обобщал в статьях в журнале «Гражданская авиация» и других периодических изданиях. А глобальному осмыслению проблем проектирования и строительства аэропортов в разных климатических зонах, от вечной мерзлоты до тропиков, посвящал монографии, научные труды и книги.

В отличие от предыдущих, «Азбука аэропортов» — книга особого рода. Будучи человеком неравнодушным, В.Н. Иванов с горечью и сожалением не раз отмечал, что многие чиновники даже министерского уровня отличаются профессиональной не-

компетентностью в авиационной терминологии. Дело доходит до того, что они не видят разницы между аэропортом и аэродромом, а порой даже путают их с аэровокзалом. Между тем понятие «аэропорт» гораздо шире понятия «аэродром», который является хотя и главным, но все-таки составляющим элементом аэропорта. А словосочетание «гражданский аэропорт», нередко используемое в официальных документах и названиях управленческих структур, не что иное, как тавтология — по принципу «масло масляное». Ибо аэропорт во всем мире — это именно гражданское, а отнюдь не иное предприятие. Иными словами, это комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения, предназначенные для приема-отправки воздушных судов и осуществления авиaperевозок пассажиров и грузов. Аэродром же может быть и военным.

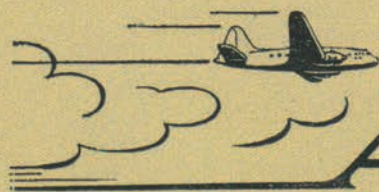
Все эти и многие другие вопросы, объединенные понятием «Азбука аэропортов», в простой и доступной форме излагаются в книге.

Автор дает классификацию аэропортов в зависимости от годового объема авиaperевозок, раскрывает их основные составляющие. Читатель сможет узнать, как выбираются места для строительства аэропортов, а также познакомиться с типовыми генеральными планами аэропортов разных классов.

Особое внимание в книге уделено вопросам эффективного функционирования аэропортов и особенностям охраны окружающей среды в районах, где они расположены. Подробно освещены также такие актуальные сегодня проблемы, как сертификация аэропортов и транспортные связи между городом и аэропортом.

Книга рассчитана на любого читателя, интересующегося работой аэропортов, и в первую очередь — на студентов специализированных кафедр высших и средних учебных заведений, а также на тех работников гражданской авиации, которые пришли в нашу отрасль из других ведомств.]





ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

ИЮНЬ, 1958 год

№3

ИЗДАЕТСЯ с 1931 года

Посадка с прямой



Каждая посадка с прямой сберегает 10 минут летного времени. Ежедневный прием с прямой 15 самолетов позволяет уменьшить в течение года эксплуатационные расходы более чем на 1,5 миллиона рублей. Кроме того экономится 912 часов ресурсов самолетов и двигателей, что сокращает амортизационные отчисления на 400 тысяч рублей.

На снимке: Это – командир корабля Ил-18 Бакиш Баялинов. Дважды «миллионер», он пробыл в воздухе свыше девяти тысяч часов. 10 лет примерной службы Баялинова в Аэрофлоте позволили ему стать в ряд лучших пилотов Киргизской авиатруппы. Это ему посчастливилось открыть на новом турбовинтовом самолете Ил-18 регулярное воздушное сообщение по маршруту Москва – Фрунзе.

Из школы в авиацию

В Омском аэропорту среди передовиков производства есть молодые специалисты, которые пришли в авиацию из общеобразовательной средней школы. Братья Михаил и Иван Журавлевы поступили работать заправщиками самолетов. После окончания курсов они стали мотористами. А затем оба брата получили квалификацию механиков. Обслуживая турбореактивные воздушные корабли Ту-104, Журавлевы заслужили ряд благодарностей. Давно уже коллектив аэропорта шефствует над 67 школой города Омска. Не раз выделялись средства на ее ремонт и благоустройство, авиароботники активно участвовали в деятельности родительского комитета. В школе проводились беседы по авиации. И, пожалуй, не случайно, что многие юноши и девушки, выпускники этой школы, подавали заявления в авиационно-технические училища, становились кадровыми работниками Аэрофлота.

С. Новиков.



Растет поток пассажиров

Пассажирский поток Тбилисского аэропорта в последнее время непрерывно растет. Новые воздушные пути теперь связывают столицу Грузии с другими городами Советского Союза. Увеличилась и частота движения самолетов. Больше всего привлекает пассажиров регулярность полетов, отправление и прибытие самолетов строго по расписанию, культура обслуживания.

На снимке: в Тбилисском аэропорту идет регистрация пассажиров и оформление багажа на очередной рейс.



К новым высотам!

Каждый из нас, тружеников Аэрофлота, может гордиться достижениями советской гражданской авиации. Мы набрали хорошую скорость! Из месяца в месяц увеличивается количество скоростных маршрутов. Уже сейчас турбовинтовые и турбореактивные пассажирские самолеты регулярно летают почти на тридцати регулярных авиалиниях. На очереди – открытие регулярного движения воздушных гигантов Ту-114. Новая техника внедряется на трассах, в аэропортах, авиаремонтных предприятиях.

На снимке: Больших успехов в социалистическом соревновании добился экипаж самолета Ту-104, который возглавляет Э.Мошиашвили. Он завоевал вымпел и первую премию Совета Министров СССР.



На снимке: Бортпроводница Ту-114 Лидия Капралова в пассажирском салоне самолета – гиганта.



На снимке: Пекин, Бухарест, София, Варшава... Регулярные рейсы в эти столицы стран народной демократии вместе со своим экипажем выполняет штурман самолета Ил-18 В. Ламцов. Экипаж командира корабля Н. Максименко, с которым летает В. Ламцов, активно включился в соревнование за право называться коллективом коммунистического труда.

Заросли уничтожены

Весь Урал пересечен высоковольтными линиями электропередач. Проходят они по просекам через горные районы и лесные заросли. Часто эти просеки зарастают кустарниками, камышом и высокостебельчатой травой. Уральское управление высоковольтных сетей обратилось к летчикам с просьбой произвести с самолетов опрыскивание химикатами просек с целью уничтожения зарослей. На задание вылетел самолет Ан-2, пилотируемый летчиком М. Жильцовым. Задание было успешно выполнено.

Первая в Узбекистане

Десятки тысяч пассажиров перевезено на первых вертолетных линиях Советского Союза, соединивших Ялту и Симферополь, Адлер и Сочи. Недавно новая такая линия проложена в Узбекистане. На ней начались пассажирские рейсы. Столица республики соединена удобным и быстрым видом сообщения с горным курортным районом Бостандык-Брич Мулла-Пскем. Протяженность новой линии составляет 120 км. Вместо пяти-шести часов утомительной езды по горным дорогам на автотранспорте – комфортабельное десятиместное воздушное такси-вертолет Ми-4 доставляет на курорт отдыхающих и экскурсантов менее чем за час.

В ТЕКСТЕ СОХРАНЕНЫ ОРФОГРАФИЯ И ПУНКТУАЦИЯ ТОГО ВРЕМЕНИ



Электрические технологии НИИХИТ

Предприятие ООО «ЭлТех НИИХИТ» создано в марте 2008 г. на базе отдела автоматизации производства ЗАО «НИИХИТ-2» (Саратов) – одной из ведущих российских компаний по производству химических источников тока с длительной сохранностью энергии.

ООО «ЭлТех НИИХИТ» – Это комплекс производственных проектно-конструкторских и технологических подразделений, осуществляющих разработку и изготовление промышленного оборудования. Мы изготавливаем зарядно-разрядное оборудование для батарей, применяемых на летательных аппаратах, городском электротранспорте, метрополитене, а также для формирования и испытания никель-кадмиевых аккумуляторов. По Вашим техническим требованиям мы готовы разработать и изготовить зарядно-разрядное оборудование для различных систем аккумуляторных батарей и аккумуляторов.

Специалистами нашего предприятия с 2008 года было спроектировано и изготовлено оборудование, непосредственно применяемое для изготовления и обслуживания аккумуляторных батарей такими предприятиями как ЗАО «НИИХИТ-2», ЗАО «Опытный завод НИИХИТ» и МУПП «Саргорэлектротранс».

Подробное описание и технические характеристики оборудования Вы можете увидеть на нашем сайте в Интернете www.eltn.ru, а так же получить консультацию наших специалистов по телефонам в Саратове.

Уверены, что наше сотрудничество будет иметь долговременный, плодотворный и взаимовыгодный результат.



Наши контакты:

Генеральный директор: Жилиев Алексей Владимирович
тел/факс: (8452) 98-57-02, 98-57-01, 98-57-13

WEB: www.eltn.ru

E-mail: office@eltn.ru



