



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ № 4 [823] 2013 ИЮЛЬ-АВГУСТ

АЭРОПОРТЫ

МИНЕРАЛОВОДСКОЕ ЧУДО

ТЕХНОЛОГИИ

**ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
СИСТЕМЕ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ – 20 ЛЕТ**

АЭРОПОРТ

РЕЙТИНГ

КОМУ ДОВЕРЯЮТ РОССИЯНЕ

МАКС

2013

**МОСКВА
ЖУКОВСКИЙ
27.08 – 01.09**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН**

ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ



Международный авиационно-космический салон МАКС заслуженно занял ведущее место в ряду крупнейших мировых авиа-форумов. Главная цель проведения МАКС – демонстрация российских высоких технологий и открытости внутреннего рынка России для совместных проектов с зарубежными партнерами.

WWW.AVIASALON.COM



САЛОНЫ	2	Де Бурже: и фурор, и разочарование
АВИАКОМПАНИИ	6	Ольга ПЛЕШАКОВА: «Мы всегда следуем своим принципам»
СТАТИСТИКА	11, 26, 38, 42	
ТЕХНОЛОГИИ	12	Отечественной системе взаиморасчетов — 20 лет
ПАМЯТЬ	18	Навсегда в летописи гражданской авиации
АЭРОПОРТЫ	22	Минераловодское чудо
КОНФЕРЕНЦИИ	30	Аэропорт — основа развития мегаполисов
НОВОСТИ	31, 51	
АВИАПАРК	32	Ту-204СМ: путь в небо открыт
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	36	Времени почти не осталось, но потеряно еще не все
РЕЙТИНГ	40	Кому доверяют россияне?
ПРЕЗЕНТАЦИИ	44	Демо-тур вертолета EC130 T2
ФЕСТИВАЛЬ	46	Майский взлет
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ	48	«Как я совершил мертвую петлю»
ВЕХИ	52	Воздушный гигант «Русский витязь»
КНИЖНАЯ ПОЛКА	54	С высоты пройденного
ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ	56	Исправность авиатехники



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

№4 (823) 2013

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

На первой странице обложки: Аэропорт Минеральные Воды

Издается с 1931 года

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Перспектива»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Артем МИХАЙЛОВ

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Анатолий ТРОШИН

ЗАМ. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Владимир ШИТОВ

Помощник
главного редактора
Людмила ГУРЖИЙ

Редактор-стилист
Татьяна СУВОРОВА

Дизайн и верстка
Светлана ТУРКИНА

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Виктор БАРХОТОВ

Анатолий БУНАРЕВ

Сергей ИЛЬЧЕВ

Анна МИХАЙЛОВА

Александр НЕРАДЬКО

Валерий ОКУЛОВ

Ольга ПЛЕШАКОВА

Артур ЧИЛИНГАРОВ

Василий ШАПКИН

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

125167, Москва, проезд Аэропорта,
дом 11 А. Тел.: (499) 157-47-80
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 8.07.2013 г.

Заявленный тираж 7000.

Отпечатано в типографии
ЗАО «Московские учебники–
Сидипресс».

Заказ № 175.

Цена договорная.

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



САЛОНЫ

ЛЕ БУРЖЕ: И ФУРОР, И РАЗОЧАРОВАНИЕ

Николай БОЛЬШАКОВ

С 17 по 23 июня в парижском пригороде Ле Бурже состоялся юбилейный (50-й) международный авиационно-космический салон. В нем приняли участие более двух тысяч компаний из 44 стран. Хозяику салона — Францию представляли 1040 компаний, США — 350, Германию — 124, Италию — 115, Великобританию — 103. Российская экспозиция разместилась на площади 1700 квадратных метров, где свои разработки продемонстрировали 46 различных фирм. Авиасалон посетили более 200 делегаций из 88 государств.



Выставка в Ле Бурже всегда считалась авиационной Меккой. Начиная с 2009 года, когда предприимчивый француз Густав Рив собрал в своем автомобильном салоне на Елисейских полях самолет братьев Райт, авиационные моторы «Рено» и «Гном», а его последователи Роберт Эсно-Пелтри и Андре Гране посвятили авиации уже не просто экспозицию, а отдельную выставку, она стала пользоваться неизменным успехом. Ее проведение прерывали лишь две мировые войны, но когда замолкали пушки, выставка вновь возрождалась.

Теперь на авиасалоне в Ле Бурже можно не только увидеть авиационно-космические новинки и заглянуть в будущее, но и обсудить варианты возможного сотрудничества, подписать важные контракты, почувствовать накал конкурентной борьбы между фирмами разных стран. Одновременно это восхитительный праздник для поклонников и любителей авиации со всего мира.

К сожалению, первый же день выставки начался с досадного недоразумения, если не скандала. Когда российский боевой вертолет нового поколения Ка-52 («Аллигатор») в соответствии с программой уже вырулил на исполнительный старт, чтобы совершить показательный полет, его вдруг завернули обратно. Вместо Ка-52 в небо поднялись два «Тигра» фирмы «Еврокоптер». Как предположили некоторые обозреватели, «Тиграм» намеренно дали преимущество, чтобы порадовать французского премьера, прибывшего на выставку. Возможно, сработало и другое – закон конкуренции.

К нашему вертолету мы еще вернемся, а пока сообщим еще об одной накладке. 18 июня в самый неподходящий момент в службу безопасности поступила информация о бомбе, заложенной в одном из павильонов. Служба сработала образцово. Людей срочно эвакуировали, на место тут же прибыли кинологи с собаками и взрывотехники с необходимой аппаратурой. На поверку подозрительный предмет, вызвавший нешуточный

переполох, оказался самым заурядным чемоданом, забытым каким-то рассеянным посетителем.

Но юбилейный авиасмотр в Бурже войдет в историю, конечно же, не этими недоразумениями. Главное, на что обратили внимание эксперты: никто из участников салона не смог по большому счету представить по-настоящему новые разработки. А все, что выдавалось за новинки, – по существу лишь обновленные версии хорошо известных лайнеров. Даже европейский А-350XWB, впервые прилетевший на салон, и широко разрекламированная десятая модель американского Boeing 787 Dreamliner уже были хорошо известны в авиационном мире. И это обстоятельство вызвало разочарование у многих участников выставки.

Если верить рекламным проспектам, десятая модель Boeing 787 значительно превосходит своего предшественника, уже успевшего «подмочить репутацию» в компаниях ANA, JAL, LOT и других. Как заявил президент и генеральный директор компании «Боинг – гражданские самолеты» Рэй Коннер, эта модель на 25% эффективнее аналогичных по размеру современных самолетов и более чем на 10% эффективнее потенциальных конкурентов.

Но все дело в том, что «живьем» модель 787-10 показать еще нельзя. Ее проектирование только началось, а финальная сборка и летные испытания начнутся лишь в 2017 году. И конечно же, ее никак нельзя назвать принципиально новой – модификация есть модификация.

«Звездой» салона попытались представить А-350XWB. Первый его полет состоялся за три дня до открытия салона, второй – 19 июня. И в Бурже он добрался, что называется, «своим ходом», но о нем уже столько говорили и писали, что ореол «звезды» заметно потускнел.

Успел примелькаться и другой «новый-старый» лайнер Airbus – А 380, который уже выполняет регулярные полеты в разные города мира, в том числе и в Москву.

Россия, к сожалению, тоже не представила никаких новинок, за ис-

ключением боевых машин – многоцелевого сверхманевренного истребителя Су-35С поколения «4++» и разведывательно-ударного вертолета Ка-52, которые демонстрировались за рубежом впервые и произвели настоящий фурор на салоне непревзойденным высшим пилотажем.

Из российских гражданских самолетов на салоне был лишь один Sukhoi Superjet-100. Свой первый полет он совершил еще 19 мая 2008 года, а потому тоже хорошо известен авиационной общественности.

«Надежда российского авиапрома» – магистральный МС-21 был представлен лишь макетами пилотской кабины и пассажирского салона. Этот лайнер, призванный заменить на российских трассах Ту-154, Ту-204, а также устаревшие «эрбасы» и «боинги», должен взлететь в 2015 году, а в 2017-м поступить заказчиком.

А каковы же коммерческие итоги салона? Ведь любая выставка – это не только смотр представленной техники, но и напряженная борьба за рынок. По словам главного конструктора ФГУП «Пилотажно-исследовательский центр», заслуженного летчика-испытателя Анатолия Квочура, «в 1989 году мы конкурировали только с двумя странами: США и Францией. С Великобританией – совсем чуть-чуть. Теперь мы вынуждены конкурировать еще с Китаем и Бразилией...».

Восемьдесят девятый год назван Квочуром неспроста. Он ему особенно памятен. Тогда на тридцать восьмом аэрокосмическом салоне в Ле Бурже при выполнении показательного полета в двигатель пилотируемого им МиГ-29 попала птица. Это случилось в самом начале взлета, на высоте около 70-ти метров. Истребитель, словно натолкнувшись на невидимую стену, резко клюнул в левую сторону, рухнул на землю и взорвался. Буквально за доли секунды до падения машины летчик сумел катапультироваться и благополучно приземлился. Вечером того же дня он уже как ни в чем не бывало на пресс-конференции в советском посольстве



спокойно отвечал даже на самые каверзные вопросы журналистов.

Итак, кого же салон порадовал, а кого огорчил? Как и на предыдущих выставках, главная интрига развернулась между давними соперниками — Boeing и Airbus. Ровно год назад, на салоне в английском Фарнборо, Boeing обошел своего конкурента. Он сумел тогда разместить заказы почти на 36 млрд долларов, а Airbus — только на 16,9. В Ле Бурже ситуация поменялась. Европейский авиастроительный консорциум подписал контракты и меморандумы на 466 самолетов общей стоимостью 69 млрд долларов. Boeing не на много, но отстал. Он оформил заказы и договоренности на поставку 442 воздушных судов при сумме сделок 66,4 миллиарда.

Как видим, европейский и американский авиастроительные гиганты продали в общей сложности 908 воздушных судов и заработали 135,4 млрд долларов. На остальных участников рынка пришлось 592 воздушных судна и 44,6 млрд долларов.

На заказы, полученные российскими авиастроителями, приходится лишь 2,6 млрд долларов. Это в 10 раз меньше, чем заработало на салоне лишь одно авиационное подразделение корпорации General Electric. Однако аналитики считают, что на фоне предыдущих салонов и это неплохо.

Наибольший интерес вызвала военная техника. Еще за день до открытия салона «Вертолеты России» и США подписали очередной контракт на поставку для ВВС Афганистана тридцати многоцелевых вертолетов Ми-17В-5 на сумму 500 млн долларов. С реализацией этого заказа у афганцев будет более 60 таких машин.

В первый же день выставки Ирак заказал у России ударные вертолеты Ми-28НЭ. В некоторых СМИ прошла информация, что на продажу был выставлен и вертолет Ка-52. Но ни «Аллигатор», ни Су-35С на торги не выставлялись. Ими будут оснащаться исключительно российские ВВС.

18 июня салон посетил министр обороны РФ Сергей Шойгу. Особое внимание он уделил беспилотным

летательным аппаратам (БПЛА), или дронам, как их еще называют. До недавнего времени Россия закупала легкие БПЛА у Израиля, а тяжелые дроны продавать нам иностранные производители вообще отказывались. Министр заявил, что российская армия в ближайшее время будет оснащаться российскими беспилотниками. Эту новость военные восприняли с удовлетворением. Например, армия США уже имеет беспилотники, которые могут базироваться на авианосцах и выполнять боевые задачи по командам с корабельного пункта управления.

Неплохой новостью стало также известие о том, что корпорация «Оборонпром» договорилась с компанией Denel Aviation (ЮАР) о расширении сервисного центра для российских военных и гражданских вертолетов в Йоханнесбурге. Центр сможет не только проводить техническое обслуживание вертолетов, но при необходимости выполнять их сложный ремонт или модернизацию.

Порадовало и сообщение президента Объединенной Авиастроительной Корпорации России (ОАК) Михаила Погосяна о многообещающем авиационном проекте последних лет — создании двигателя для перспективного истребителя пятого поколения Т-50. Уже завершены создание и доводка так называемого двигателя первого этапа и начато проектирование более совершенного двигателя второго этапа.

Говоря о гражданской составляющей ОАК, Погосян отметил, что за 2013 год будет построено 40 пассажирских самолетов, в том числе 26 SSJ-100. В дальнейшем намечено довести их производство до 60–70 единиц в год.

Кстати, о «Суперджете». Эксперты утверждают: негативный информационный фон после его катастрофы в Индонезии в 2012 году преодолен, заказы сохранены и поставки продолжают. В рамках Ле Бурже сделан важный шаг по продвижению этого лайнера на Запад. Первый самолет уже передан мексиканской авиакомпании Interjet.



Самолет SSJ-100 на салоне в Ле Бурже в окраске мексиканской авиакомпании Interjet.

Фото Александра ПОПОВА

Она заказала 20 самолетов этого типа, плюс имеет опцион еще на десять воздушных судов. До этого «Суперджеты» эксплуатировали только российские компании «Аэрофлот» и «Якутия», индонезийская Sky Aviation и лаосская Lao Central Airlines.

По самолету SSJ-100 на салоне были заключены и другие соглашения. В частности, с бахрейнской лизинговой компанией Aero Lease, с ОАО «Ильюшин Финанс Ко» и другими фирмами. Так что перспектива с продвижением самолета на международный рынок не так уж туманна. Хотя в одной из наших газет недавно появилось сообщение, что машина нуждается в серьезных доработках, которые обойдутся в 4,3 млрд рублей.

Проясняется ситуация и с магистральным самолетом XXI века — МС-21. «Дочка» ОАК — «Иркут» и компания «ВЭБ-лизинг» заключили соглашение о намерениях по приобретению 30 самолетов МС-21 каталожной стоимостью 2,5 млрд долларов. Передача самолетов заказчикам намечается с 2018 по 2022 год.

Одна из самых застарелых проблем российской гражданской авиации — легкие самолеты. Больше полувека нам верно служил многоцелевой труженик Ан-2, но время его службы все стремительнее приближается к финишу. Попытки заменить его таким же неприхотливым, но современным самолетом пока не привели ни к чему. И вот на салоне

в Ле Бурже свет в конце тоннеля вроде бы забрезжил. Госкорпорация «Российские технологии» (Ростех) подписала соглашение с австрийской компанией Diamond Aircraft Industries (DAI), способное в корне изменить ситуацию.

Австрийские авиастроители давно разрабатывают и строят легкие самолеты вместимостью от одного до девятнадцати человек. Они просты в изготовлении и дешевы в эксплуатации. Самолеты почти полностью делаются из композитных материалов, а потому легки, прочны и не подвержены коррозии. У них компактные и мощные дизельные двигатели. По мнению экспертов, потребность России в таких неприхотливых и удобных «воздушных извозчиках» — не менее 200 единиц. Строить такие самолеты будут сначала в Австрии, а затем их производство намечено перенести на бывший авиаремонтный завод гражданской авиации в Екатеринбурге, или на Уральский авиационный завод, как сообщила российская пресса. Первый самолет может подняться в небо уже в 2016 году. Что ж, будем надеяться.

Таковы лишь некоторые штрихи к «портрету» юбилейного авиасалона в Ле Бурже. В чем-то он вызвал изумление и восторг. В чем-то не оправдал возлагавшихся на него надежды. К сожалению, Россия и на этот раз выглядела довольно скромно, хотя, по мнению специалистов, наша экспозиция была самой представительной за последние двенадцать лет.]



ОЛЬГА ПЛЕШАКОВА: «МЫ ВСЕГДА СЛЕДУЕМ СВОИМ ПРИНЦИПАМ»

На вопросы корреспондента журнала «Гражданская авиация» Анатолия ТРОШИНА отвечает генеральный директор авиакомпания «Трансаэро».

— Ольга Александровна, «Трансаэро» создавалась как авиакомпания нового типа, имеющая четко продуманную стратегию и мобильную тактику. Не «притупилась» ли со временем и достигнутыми успехами острота провозглашенных принципов?

— Мы определяли принципы своей работы для того, чтобы добиваться максимальной эффективности нашей деятельности. Поэтому о верности компании выбранной стратегической линии можно судить по ее конкретным результатам. А они с каждым годом улучшаются и в ко-

личественном, и в качественном отношении. Так, в прошлом году мы впервые преодолели рубеж в 10 миллионов перевезенных пассажиров. В нынешнем мае заняли первое место в нашей стране по пассажирообороту на международных авиалиниях. Это значит, что востребованность





продукта «Трансаэро» постоянно растет. А сам продукт получает все более высокую оценку тех, ради кого мы работаем – наших пассажиров.

Самое наглядное свидетельство этого – тот факт, что два года подряд «Трансаэро» становится обладателем одних из самых престижных премий в мировой гражданской авиации World Airline Awards, учреждаемых британским агентством Skytrax. Особая ценность этих премий в том, что победители определяются по результатам опроса мнения пассажиров из 160 стран мира, который проводится в течение 10 месяцев. В прошлом году «Трансаэро» победила в региональной номинации «Лучшая авиакомпания Восточной Европы». В нынешнем мы стали лидерами в глобальной номинации «Авиакомпания мира, добившаяся наибольшего прогресса». Впервые в истории российской авиакомпания стала обладателем премии Skytrax в этой номинации. Согласитесь, что такие успехи случайными не бывают. Следовательно, мы движемся верным путем.

— В июне 2012 года был подписан контракт на поставку четырех А 380. Как он выполняется?

И в чем суть стратегии и тактики «Трансаэро» в использовании широкофюзеляжных самолетов?

— Контракт четко выполняется. Поставки начнутся в 2015 году. Определена схема финансирования. Ее организатором является наш стратегический партнер – компания «ВЭБ-лизинг».

А 380 – самые большие пассажирские самолеты в мире. Однако у нас накоплен богатый успешный опыт эксплуатации дальнемагистральных широкофюзеляжных воздушных судов. Ведь в парке «Трансаэро» есть воздушные суда Boeing 747-400 вместимостью до 522 пассажирских кресел. На них мы выполняем полеты как за рубеж, так и внутри России.

Для нас А 380 важен тем, что начало эксплуатации такого уникального самолета означает новый этап развития всей авиакомпании – и с точки зрения технологии, и с точки зрения сервиса, который мы сможем предоставить своим клиентам. Самолеты А 380 будут летать прежде всего по направлениям массового спроса: Юго-Восточная Азия, Северная и Центральная Америка, регион Ближнего Востока.

Есть у нас планы полетов на них и внутри России. Наиболее перспективной представляется линия Москва – Владивосток. Мы уже достигли договоренности с аэропортом Владивостока о совместной работе по подготовке к приему и обслуживанию А 380.

Что касается парка ныне действующих дальнемагистральных широкофюзеляжных воздушных судов, то они перевозят 75% всех пассажиров компании. Их наличие позволяет нам осуществлять межконтинентальные перелеты, а также обеспечивать комфортабельным воздушным сообщением Дальний Восток России.

«Трансаэро» – единственная авиакомпания, которая предоставляет пассажирам внутренних рейсов возможность совершать полеты в салонах первого класса Империял. Как видите, дальнемагистральные рейсы имеют огромное значение для маршрутной сети нашей компании. Поэтому выбор самолетов А 380 полностью соответствует тенденции нашего развития.

— «Трансаэро» имеет три российских Ту-214. Недавно компания получила два грузовых са-



молета Ту-204-100С. Будет ли и дальше пополняться парк отечественных самолетов?

— Мы всегда стремились поддерживать отечественный авиапром. Первым собственным самолетом «Трансаэро» стал Ил-86, построенный по нашему специальному заказу в 1992 году. С 2007 года мы эксплуатируем самолеты Ту-214. Они показали себя как надежные воздушные суда, обладающие хорошими летными качествами. По комфортности салонов отвечают всем международным стандартам. Ведь их интерьер мы специально заказывали в Германии. Однако надо признать, что с послепродажным обслуживанием этих самолетов есть проблемы. Они касаются сроков поставки запчастей и агрегатов, а также стоимости обслуживания.

Практическая эксплуатация двигателя ПС-90А, который установлен на наших Ту-214, показывает, что в среднем приходится производить съем двигателя для ремонта через четыре тысячи часов работы. А у его зарубежного аналога этот показатель составляет уже 18 тысяч часов.

Наличие в парке компании двух грузовых самолетов Ту-204-100С расширяет наши возможности, по-

зволяет более чутко реагировать на конъюнктуру рынка. Базируются они в аэропорту Домодедово. Мы намерены использовать их как на внутрироссийских, так и на международных маршрутах.

Справедливости ради следует подчеркнуть, что «Трансаэро» уже давно входит в число крупнейших грузовых авиаперевозчиков России. Например, по данным ТКП, за пять первых месяцев 2013 года наша компания стала лидером отрасли по грузообороту на внутрироссийских авиалиниях с результатом 99,5 миллиона тоннокилометров.

Что касается дальнейшего приобретения отечественной авиатехники, то «Трансаэро» ведет переговоры по согласованию поставок воздушных судов Sukhoi Superjet-100.

— В корпоративном гимне компании есть слова «Возьми себе за правило летать всегда «Трансаэро», ведь это безопасность и комфорт». О комфорте, если можно, поговорим отдельно, а вот как обеспечивается безопасность полетов?

— «Трансаэро» своим примером доказала, что при постоянном внимании к вопросам повышения

безопасности полетов, подготовки летного персонала, обслуживания воздушных судов летать безаварийно можно.

Хочу особо подчеркнуть, что безопасность полетов не может быть предметом конкурентной борьбы между авиакомпаниями. Напротив, стремление добиться обеспечения безопасности полетов на уровне самых высоких стандартов — это именно то, что должно объединять всех перевозчиков Российской Федерации.

В «Трансаэро» накоплен богатейший опыт успешного обеспечения безопасности полетов. Сформирован отвечающий самым высоким требованиям безопасности парк воздушных судов. В собственном учебном центре компании ведется подготовка авиационного персонала. Пилоты «Трансаэро» постоянно совершенствуют свой профессиональный уровень, в том числе в лучших мировых тренажерных центрах. Технический департамент нашей компании обладает всеми необходимыми сертификатами авиационных властей России, Европы и США на право самостоятельного обслуживания находящихся в эксплуатации воздушных судов. Многие наши инженеры и техники имеют персональные сертификаты международных авиационных властей, позволяющие им выполнять самые ответственные работы.

Для повышения качества технического обслуживания «Трансаэро» приобрело станцию в ирландском Шенноне. Технический департамент компании получил расширение сертификата на производство работ в своих базовых и внебазовых аэропортах.

Активно и эффективно действует Инспекция по безопасности полетов. Компания является обладателем сертификата эксплуатационной безопасности IOSA, причем в последнее время она проходит аудиты на соответствие этому стандарту без замечаний.

«Трансаэро» стала одним из пионеров разработки и внедрения системы управления безопасностью полетов в авиакомпании. Именно



наша компания в 2008 году организовала в Москве открытую научно-практическую конференцию по этой тематике.

Успехи нашей компании в обеспечении безопасности полетов признаны и на международном уровне. В рейтинге безопасности крупнейших авиакомпаний мира агентства JACDEC «Трансаэро» занимает 16-е место в мире и 6-е в Европе. Она — единственная российская авиакомпания, которая входит в первую тридцатку этого рейтинга.

— *Интересно, а чем было вызвано решение ввести пять классов обслуживания на борту?*

— Мы стремимся сделать так, чтобы цена билета для пассажиров оптимально соответствовала качеству получаемых ими в нашей авиакомпании услуг и позволяла выбирать именно тот класс обслуживания, который устраивает их в наибольшей степени.

С 2008 года «Трансаэро» реализует уникальный для отечественной гражданской авиации проект — продукт обслуживания первого класса Империял. Он сочетает новейшие технологии XXI века с лучшими традициями гостеприимства и комфорта. В настоящее время этот класс доступен пассажирам на воздушных судах Boeing 747-400, Boeing 777-300 и Boeing 777-200. Для пассажиров, путешествующих в классе Империял, предлагаются услуги комфортабельных VIP и бизнес-залов в аэропортах, персональное обслуживание на борту, кресла, которые раскладываются на 180 градусов и превращаются в удобную кровать, меню, разработанное лучшими поварами знаменитого московского ресторана «Кафе Пушкинъ», винная карта с лучшими напитками, обслуживание на изысканной хрустальной и фарфоровой посуде.

Обеспечение доступности воздушного сообщения для всех категорий пассажиров лежит в основе введения нами еще четырех классов обслуживания. Это бизнес-класс, премиальный класс, экономический класс и туристический класс, полеты

в котором можно совершать по самым низким ценам.

Пассажиропоток у нас в основном растет за счет премиальных классов. Значит, мы нашли то сочетание между ценой и качеством, которое устраивает пассажиров. Наличие столь широкого, прямо скажем, уникального спектра предложений для клиентов мы считаем конкурентным преимуществом «Трансаэро».

Не будем также забывать, что «Трансаэро» — единственная компания, которая на своих самолетах вела услугу широкополосного высокоскоростного доступа в Интернет.

— *Ольга Александровна, успех компании немислим без сильного и высокопрофессионального коллектива. Каковы Ваши принципы подбора кадров, особенно летных, их обучения и продвижения по служебной лестнице? Отрасль страдает от дефицита пилотов, появилась идея о привлечении на летную работу граждан других государств, а что думают и делают в этом плане в «Трансаэро»?*

— Наша компания не добилась бы таких высоких успехов, если бы ее коллектив не отличали высокий профессионализм, ответственность за порученное дело, сплоченность и очень позитивная моральная атмосфера.

Любой человек, работающий в «Трансаэро», знает, что для его профессионального и карьерного роста созданы все условия.

С 1994 года работает наш собственный Авиационный учебный центр, который стал первым в России негосударственным учебным заведением, готовящим специалистов для гражданской авиации. Он обладает всеми необходимыми сертификатами. В прошлом году центр успешно прошел аудит на соответствие требованиям Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Аудиторы EASA тщательно проверили документацию, методические пособия, порядок технологического обеспечения учебного процесса. В результате наш центр получил сертификат Part-147 Maintenance Training Organization.

Сейчас в центре специалисты могут получить порядка 120 различных видов подготовки, переподготовки и повышения квалификации. Ежегодно через него проходит более 25 тысяч человек.

Еще одно уникальное ноу-хау нашей компании — «Академия управления «Трансаэро». Она начала работу три года назад. Это корпоративная система обучения руководителей высшего и среднего звена. Обучение проходит на шести факультетах. Сейчас слушателями Академии являются более 250 сотрудников авиакомпании. Они обучаются очно, но без отрыва от производства. В феврале этого года у нас уже был первый выпуск слушателей. Некоторые из выпускников Академии уже получили назначения на новые более высокие должности в авиакомпании. А самые лучшие смогут продолжать учебу в Трансаэрантуре. Это высшая ступень подготовки руководителей авиакомпании.

Что касается острой для отрасли в целом проблемы летных кадров, то хочу подчеркнуть: нехватки пилотов в «Трансаэро» нет. Мы тесно сотрудничаем с готовящими летчиков учебными заведениями. К нам с удовольствием приходят работать пилоты из других авиакомпаний.

Однако посмотрим реальности в глаза. Только в нынешнем году отрасли понадобится порядка 2100 пилотов. А набор курсантов в учебные заведения страны в прошлом году составил менее тысячи человек — и это самый высокий показатель за последнее время.

Поэтому «Трансаэро» еще несколько лет назад стала инициатором предложения о привлечении иностранных пилотов для работы в российских авиакомпаниях. Авиакомпания готова привлекать на работу высококвалифицированных летчиков из-за рубежа, так как у нас уровень зарплат соответствует уровню ведущих авиоперевозчиков мира.

Мы поддерживаем решение о возможности набора 200 иностранных пилотов в год в российские авиакомпании. Эта цифра недостаточная. Но главное, что это шаг в правильном направлении.



— По решению правительства в России последовательно развиваются субсидированные перевозки. Какое участие в них принимает «Трансаэро»? На каких направлениях?

— Мы активно участвуем в реализации государственной программы субсидированных перевозок жителей Дальнего Востока. Это очень важная и нужная программа. В ее рамках «Трансаэро» с 2009 по 2012 год перевезла свыше 365 тысяч дальневосточников-льготников. Причем с каждым годом число пассажиров увеличивается. На дальневосточных маршрутах наша компания активно эксплуатирует самолеты повышенной вместимости и комфортности Boeing 777 и Boeing 747-400.

В нынешнем году в рамках программы мы перевозим льготников по 15 направлениям. Это маршруты между Анадырем, Благовещенском, Владивостоком, Магаданом, Норильском, Петропавловск-Камчатском,

Хабаровском, Южно-Сахалинском, Якутском и Москвой, а также между Владивостоком, Петропавловск-Камчатском, Хабаровском и Санкт-Петербургом. В этом году мы впервые ввели прямые рейсы из Хабаровска в Сочи и Минеральные Воды. Кроме того, в рамках госпрограммы мы осуществляем субсидированные перевозки на линии Москва — Калининград.

— Как известно, авиакомпания «Трансаэро» и «ЮТэйр» недавно подписали соглашение о стратегическом партнерстве. В чем его главный смысл?

— Подписание этого соглашения мы рассматриваем как продолжение нашей последовательной линии по развитию взаимовыгодного сотрудничества с авиакомпанией «ЮТэйр» и аэропортом Внуково. В декабре 2012 года наши авиакомпании подписали соглашение о трансферных связях и сквозных тарифах для пере-

возок через аэропорт Внуково, которое доказало свою высокую эффективность. «Трансаэро» обладает самой широкой международной сетью маршрутов из аэропорта Внуково, а у «ЮТэйр» самая большая сеть внутрироссийских маршрутов. Наши компании будут стремиться к синхронизации расписаний, чтобы обеспечить максимально удобные стыковки в аэропортах оперирования, и к объединению своих программ лояльности часто летающих пассажиров. Мы намерены заключить ряд коммерческих соглашений, включая также соглашения о совместной эксплуатации авиалиний. Так что наше сотрудничество полностью отвечает интересам миллионов пассажиров. Я считаю, что установление отношений стратегического партнерства между «Трансаэро» и «ЮТэйр» — очень важный шаг, который, несомненно, будет способствовать и развитию гражданской авиации России в целом.]



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

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	январь-май 2012 г.	январь-май 2013 г.	% к 2012 г.
ПАССАЖИРООБОРОТ	тыс.пасс.км	65 905 667.83	80 190 948.39	121.7
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		41 955 558.22	53 883 917.66	128.4
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		37 005 028.73	48 215 093.99	130.3
между Россией и странами СНГ		4 950 529.49	5 668 823.67	114.5
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		23 950 109.61	26 307 030.73	109.8
из них:				
местные перевозки		437 241.39	445 256.48	101.8
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм	7 962 318.55	9 245 413.12	116.1
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		5 432 464.23	6 501 101.84	119.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		4 969 619.20	5 973 728.97	120.2
между Россией и странами СНГ		462 845.03	527 372.87	113.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		2 529 854.32	2 744 311.28	108.5
из них:				
местные перевозки		45 330.72	45 554.24	100.5
ГРУЗОБОРОТ	тыс.ткм	2 030 808.45	2 028 227.76	99.9
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		1 656 463.99	1 651 549.25	99.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		1 639 166.61	1 634 370.51	99.7
между Россией и странами СНГ		17 297.38	17 178.74	99.3
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		374 344.46	376 678.51	100.6
из них:				
местные перевозки		5 978.99	5 481.16	91.7
ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	24 503 314	28 871 091	117.8
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		12 201 684	15 337 553	125.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		9 947 507	12 614 023	126.8
между Россией и странами СНГ		2 254 177	2 723 530	120.8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		12 301 630	13 533 538	110.0
из них: местные перевозки		612 029	611 063	99.8
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	тонн	393 372.23	393 263.53	100.0
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		278 694.34	277 678.66	99.6
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		271 226.64	270 056.87	99.6
между Россией и странами СНГ		7 467.70	7 621.79	102.1
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		114 677.89	115 584.87	100.8
из них:				
местные перевозки		6 993.00	7 107.68	101.6
ПРОЦЕНТ ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ	%	74.6	77.0	+2.4
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		78.1	80.6	+2.5
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		79.1	81.7	+2.6
между Россией и странами СНГ		71.4	72.3	+0.9
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		69.1	70.7	+1.6
из них:				
местные перевозки		58.6	64.1	+5.5
ПРОЦЕНТ КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ	%	63.0	64.3	+1.3
в том числе:				
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ		64.0	66.7	+2.7
из них:				
между Россией и зарубежными странами за пределами СНГ		64.2	67.0	+2.8
между Россией и странами СНГ		62.1	62.9	+0.8
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ		61.0	59.4	-1.6
из них: местные перевозки		36.2	66.0	+29.8

Источник : Транспортная Клиринговая Палата



ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ — 20 ЛЕТ

Анатолий ТРОШИН,
Владимир ШИТОВ

Весной нынешнего года в Юрмале прошла VI Конференция участников системы взаиморасчетов (СВВТ), которая подвела итоги ее двадцатилетнего функционирования.

Собравшиеся на Конференцию представители авиакомпаний и агентств-участников системы взаиморасчетов утвердили новое «Положение о СВВТ», в котором предложен рейтинговый механизм формирования Комитетов перевозчиков и агентств Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам (НСАВ). Были определены основные направления развития системы взаиморасчетов на ближайшие три года. Это, в частности, переход к стопроцентному применению технологий электронного билетооформления пассажирских авиаперевозок и к стопроцентной отчетности агентств перед ТКП в электронном виде. Намечено также широкомасштабное внедрение технологии претензионной работы с использованием дебетовых/кредитовых уведомлений (ADM/АСМ) в рамках системы интерактивного взаимодействия, расширение применения технологий с использованием электронных многоцелевых документов (EMD) по всем типам услуг и видам оплат.

Конференция поддержала выдвижение работы «Комплекс информационных технологий системы взаиморасчетов на воздушном транспорте» на соискание премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники.

Подробнее об этом шла речь в беседе «за круглым столом» журнала. В ней приняли участие президент Транспортной Клиринговой Палаты С.В. Ильичев, вице-президент — финансовый директор ТКП Г.Н. Емельянова, один из разработчиков системы взаиморасчетов в 90-е годы прошлого века — сотрудник Центрального НИИ автоматизированных систем управления гражданской авиации (ЦНИИ АСУ ГА) А.Б. Фрайман.

С.В. ИЛЬИЧЕВ: Нынешняя VI Конференция участников системы взаиморасчетов совпала по времени с рядом знаменательных дат, прежде всего с двадцатилетием начала ее функционирования. В конце 1991 года авиационным сообществом была одобрена Концепция перехода на «прямые» взаиморасчеты по выручке между агентами и авиакомпаниями. Год спустя последовал приказ Департамента воздушного транспорта Минтранса России «Об организации функционирования системы взаиморасчетов и подписании Генерального договора между участниками авиатранспортного процесса по обеспечению организации и осуществления взаиморасчетов по регулярным рейсам». В апреле 1993 года был учрежден Наблюдательный Совет авиапредприятий по взаиморасчетам в составе президиума НСАВ, комитетов регулярных перевозчиков и агентств. Произошло важное событие, двадцатилетие которого мы и отметили на Конференции в Юрмале, подведя итог нашей работы за этот

период. Своеобразным фоном Конференции стали отмечавшийся в начале нынешнего года девятидесятилетний юбилей отечественной гражданской авиации и двадцатилетие функционирования Транспортной Клиринговой Палаты. Так что «в одном флаконе» собралось несколько юбилейных дат, и мы постарались в рамках Конференции отметить каждое из них. На наш взгляд, это удалось.

Мы пригласили наших ветеранов, которые двадцать лет назад формировали Наблюдательный Совет и активно работали в нем. Пригласили ветеранов гражданской авиации, которые в то время стояли у руля отрасли, и кого удалось разыскать. К сожалению, многие по состоянию здоровья не смогли приехать в Юрмалу, кто-то уже ушел в мир иной.

Кроме юбилейных мероприятий, на конференции были затронуты и обсуждены очень важные стратегические вопросы, касающиеся развития СВВТ, системы организации продаж перевозок и новой структуры управления всей системой взаиморасчетов.

Было изменено Положение о системе взаиморасчетов и структуре управления Наблюдательного Совета авиапредприятий по взаиморасчетам.

Дело в том, что структура Наблюдательного Совета была утверждена еще в 1993 году и все эти годы эффективно работала. КПД ее всегда был очень высок. Однако время вносит свои коррективы, не считаться с этим нельзя.

Когда создавался Наблюдательный Совет, в России функционировало около четырехсот авиакомпаний, огромное количество агентств. Сегодня число авиаперевозчиков резко сократилось и уместается в одной сотне. Более того, если проанализировать статистику, то окажется, что количество авиакомпаний, которые дают 85–90% удельного веса авиаперевозок в России, ограничивается первой двадцаткой. На остальные авиакомпании приходится всего около 10% перевозок. Поэтому первое изменение, которые мы вынесли на рассмотрение участников Конференции и предложили обсудить — изме-



нение численного состава Комитета перевозчиков.

Мы предложили сформировать Комитет перевозчиков не из двадцати авиакомпаний, как это было раньше, а из тридцати пяти. Опять-таки, если обратиться к статистическим данным, то объем выполняемых ими перевозок в целом составляет 98,8% от всего объема авиаперевозок в России. В это число авиакомпаний входят также компании СНГ и несколько авиакомпаний дальнего зарубежья. Таким образом, мы сформировали Комитет авиаперевозчиков, в который вошли практически все авиакомпании, активно работающие сегодня на рынке.

Надо признать, что считать такое решение идеальным нельзя. Есть проблемы, в частности, одна из них состоит в том, что ряд авиакомпаний,

причем достаточно крупных, находятся сегодня в составе так называемых групп авиакомпаний. Например, есть авиакомпания «Аэрофлот», но есть и Группа авиакомпаний «Аэрофлот», в которую входят «Владивосток Авиа», «Оренбургские авиалинии», ГТК «Россия», «Сахалинские авиатрассы», «Донавиа». На сегодняшний день их представители тоже вошли в состав Комитета авиаперевозчиков. Естественен вопрос со стороны других авиакомпаний: дескать, они что, будут голосовать консолидировано? У них будет один голос или несколько, благодаря чему эти члены Комитета авиаперевозчиков смогут лоббировать интересы авиакомпании «Аэрофлот»? Логика в этом есть, проблема осталась.

Такая же ситуация сложилась в Комитете агентств. Теперь там не

двадцать членов, а тридцать. Бизнес развивается, и сегодня есть агентства, которые входят в группу агентств. Например, в Группу «Мой Рейс» входит восемь агентств, четверо из них вошли в состав комитета агентств. Опять-таки есть опасность, что эти крупные сетевики будут консолидироваться, чтобы «протащить» через Наблюдательный Совет выгодные для себя решения. Такая проблема существует, но, учитывая многолетний опыт, главное, что нам удалось сохранить — нейтральность Наблюдательного Совета. Он никогда не стоял и не стоит на стороне конкретных авиакомпаний или агентств. Решения Комитетов вступают в силу, только когда их подписывает председатель Наблюдательного Совета. Без этого любое решение Комитетов юридической силы не имеет. Кроме



того, мы постарались предусмотреть все, чтобы сохранить прозрачность, лояльность и нейтральность системы взаиморасчетов.

Сделать это было непросто, мы работали более полугодя. Было создано несколько рабочих групп, выдвигались разные предложения, которые тщательнейшим образом рассматривались. В итоге, с нашей точки зрения, нашли промежуточный вариант, который позволит в дальнейшем совершенствовать управление структурой НСАВ. База для этого заложена, и все участники Конференции с этим согласились.

Мы сформировали президиум Наблюдательного Совета, куда вошли председатель Совета, председатель Совета директоров ТКП, президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, генеральный директор Ассоциации агентств воздушного транспорта. Вошли в президиум НСАВ и представитель Минтранса РФ, члены президиумов Комитетов перевозчиков и агентств. Таким образом, создан полномасштабный орган, который может заседать между Конференциями, принимать решения, влияющие на развитие системы взаиморасчетов. Это устроило всех делегатов VI Конференции, единогласно проголосовавших за такое решение.

Стояла перед нами и не менее трудная задача – сформировать персональный состав членов Комитетов. Сначала был составлен список организаций членов Комитетов, потом уже сформирован персональный состав. Надо было определиться с председателями Комитетов, с их замами, членами президиума, решить, как их избирать, тайным или открытым голосованием. В течение месяца после окончания Конференции нам удалось сформировать качественный состав руководства Комитетов. Возглавил Комитет перевозчиков представитель авиакомпании «Сибирь» М.Ю. Полухин, председателем Комитета агентств был единогласно избран А.А. Русс, который многие годы работал в ТКП, а сегодня работает в Группе компаний «Мой Рейс».

Так был сформирован основной орган управления системой взаиморасчетов – Наблюдательный Совет по взаиморасчетам и утверждены составы Комитетов. Следующая задача Наблюдательного Совета нового состава – сформировать программу работы на ближайшие три года, утвердить ее, что будем делать осенью, определиться со стратегией развития системы взаиморасчетов на ближайшие десять и двадцать лет.

Но вернемся к Конференции. Кроме отчетов членов Наблюдательного Совета, звучали там и выступления участников, в которых поднимались важные вопросы. Один из них хотелось бы осветить подробнее.

А.Б. ФРАЙМАН: Дело в том, что сегодня мы стоим на пороге очень серьезных изменений в мировой гражданской авиации. В первую очередь это связано с разработкой новой дистрибутивной системы. В чем суть?

Как известно, существуют глобальные распределительные системы «Сейбр», «Амадеус», «Сирена-Трэвел» и др. Главная задача этих систем – обеспечить доступ агенту к ресурсу мест авиакомпаний. Но для авиаперевозчиков это очень дорогое удовольствие. Затраты авиакомпаний на дистрибуцию через ГРС исчисляются миллиардами долларов, поэтому, естественно, они стремятся

резко снизить расходы на эту услугу. Платить за каждую транзакцию 10 долларов – весьма накладно. Это первая проблема.

Вторая проблема, которая бьет по «ногам» авиакомпаний, – это тарифы. В последние двадцать-тридцать лет они были главным механизмом в конкурентной борьбе авиаперевозчиков. Большинство из них старались максимально снижать тарифы, чтобы пассажиры пользовались именно их услугами. Дело дошло до того, что, скажем, сегодня в Америке на некоторых направлениях между парами городов действуют просто смешотворные тарифы. Это ставит авиакомпании на грань выживания, а то и банкротства. Качество обслуживания у таких авиаперевозчиков, как правило, на очень низком уровне. Они прекрасно понимают, что идут по тупиковому пути, что так дальше продолжаться не может. Поэтому стремятся сформировать систему, позволяющую определиться с новыми направлениями конкурентной борьбы и сделать упор не на снижение тарифов, а на дополнительные услуги, на качество обслуживания пассажиров.

Сегодня через Интернет вы можете найти самый дешевый тариф, к примеру, на линии Москва – Сочи. В будущем, когда вы будете обращаться с этим вопросом к поисковой системе, она будет указывать тариф, куда уже включены, условно говоря, услуги персонального менеджера, который вас встретит в аэропорту, персонального носильщика, то есть какие-то дополнительные услуги, которые уже будут включены в тариф при покупке билета. Конечно, можно отказаться от таких дополнительных услуг, выбрать тариф без их стоимости, но сделать это будет довольно сложно. Задача авиакомпаний – построить новую конкурентную среду, где главным измерителем конкуренции будет не тариф, а качество обслуживания. Это первое.

Второе – авиакомпании сегодня хотят работать с пассажирами персонально. Электронные технологии так далеко шагнули, что, один раз попав в информационное поле авиакомпании, пассажир уже остается



там навсегда. Компания будет знать о нем все. Какое меню на борту ему нравится, какими рейсами предпочитает летать — дневными или ночными, с кем он чаще летает, нужна ли ему гостиница — весь этот огромный объем информации, которую получит авиакомпания, ляжет в основу персональной работы с пассажиром. Вот та идеология, которую сегодня пытаются выработать авиакомпании.

С.В. ИЛЬЧИЧЕВ: Видимо, мировой воздушный транспорт в ближайшее время пойдет по этому пути, и мы не можем оставаться в стороне. Поэтому ТКП поручен дальнейший мониторинг развития проекта «Новые дистрибутивные возможности» IATA (NDC, New Distribution Capability) для системы продажи перевозок нового поколения и информирование участников СВВТ, отраслевой общественности о текущем состоянии проекта.

А.Б. ФРАЙМАН: Главная цель NDC — это не сокращение расходов, а увеличение прибыльности за счет модернизации системы дистрибуции перевозок и скрытого повышения тарифов. Насколько эта цель окажется достигнутой — покажет практика.

С.В. ИЛЬЧИЧЕВ: Теперь о том, в чем отличие, а скорее преимущество нашей системы взаиморасчетов перед западными. Как сегодня происходит процесс бронирования? Агент с пульта запрашивает информацию у ГРС, которая связана с инвенторными центрами, где авиакомпании хранят свои ресурсы мест. Запрос «бегает» по ним и выдает кассиру всю информацию о наличии мест на паре городов. Через ГРС реализуется 100% билетов, оформленных на нейтральном бланке. Неважно, будет ли это бланк ИАТА, российской или американской систем взаиморасчетов — все делается через ГРС. Но разница в том, что западные системы взаиморасчетов, в отличие от отечественной, не отвечают за деньги авиаперевозчиков. У американской и европейской систем взаиморасчетов центры электронного билетооформления «раскиданы» по ГРС. У нас же этот центр находится в «руках» ТКП, потому что мы отвечаем за деньги

авиаперевозчиков и должны контролировать работу агентов. У нас запрос с пульта идет в ГРС, оттуда в ТКП, где агент проверяется, и только после этого его запрос пропускается в инвенторный центр авиакомпании, где стоит е-тикет сервер. Компания тоже проверяет агента, потому что не со всеми хочет работать, и только после этого дает добро на бронирование, о чем получает подтверждение и ТКП. Это сложнее, но так мы работаем уже много лет, потому что отвечаем за деньги авиаперевозчиков.

А.Б. ФРАЙМАН: Действительно, являясь агентом ARC на протяжении 25 лет в США (компания Glavs Travel), могу подтвердить, что ARC не контролирует сумму выручки, которую агент через ARC перечисляет в авиакомпанию (эта функция лежит на самих авиакомпаниях), так как не имеет информации о заключенных договорах между агентом и авиакомпанией. В системе взаиморасчетов ТКП ситуация прямо противоположная, она удобнее для авиакомпаний, так как ТКП полностью контролирует выручку агентств, чего ARC делать не может.

С.В. ИЛЬЧИЧЕВ: Сегодня, если агент утаил выручку перевозчика, работая на бланке ИАТА, авиакомпания сама разбирается с ним. В отечественной системе взаиморасчетов — все иначе. Если то же самое сделал наш агент, то компания об этом даже не знает. Всю ответственность за выручку несет ТКП.

Говорю об этом потому, что когда перейдем к новой системе, получится следующее. Пассажир с компьютера будет напрямую обращаться в инвенторный центр авиакомпании, или же делать это через агентство, если его интересуют рейсы не одной, а нескольких авиакомпаний, которые летают на паре городов. ГРС уже не будет, но останется ТКП со своим Центром электронного билетооформления. Не важно, на каком бланке будет вестись продажа, потому что мы будем оформлять так называемую электронную квитанцию, с помощью которой можно будет контролировать все агентские сети. Такое решение вполне устраивает

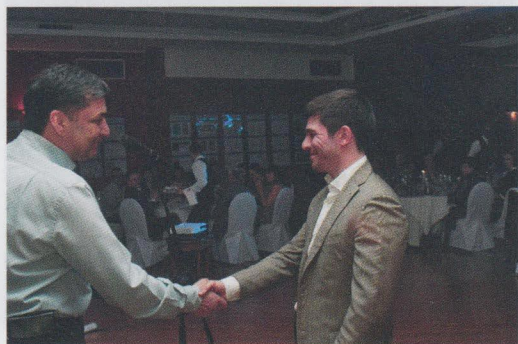


авиакомпания, подобной технологии сегодня нет в ИАТА. Центр электронного билетооформления будет контролировать все, электронная квитанция придет на смену нейтральному бланку авиабилетов. Этот проект может стать нашим преимуществом перед западными системами взаиморасчетов, но он сложен. Планируем завершить его к 2017 году. Это ближайшая стратегическая задача, которую ставит перед собой нейтральная среда.

Вторая задача, которая сегодня стоит перед нами, — так называемые электронные счета-фактуры.

Г.Н. ЕМЕЛЬЯНОВА: С 1 января 2013 года изменился порядок выставления счетов-фактур на агентское и бонусное вознаграждение за услуги, оказываемые перевозчикам. До этого агенты выставляли сводный счет-фактуру ТКП. В одном счете были указаны все перевозчики, на которые осуществлялась продажа. ТКП «представляла» от своего имени счет-фактуру каждому перевозчику, в котором были указаны все агенты.

В конце декабря 2011 года вышло Постановление Правительства РФ, в соответствии с которым у ТКП, как у посредника, уже нет никаких оснований выставлять сводный счет-фактуру. Теперь он должен выстав-



ляться непосредственно агентством или авиакомпанией.

Этот вопрос мы долго обсуждали. Были дискуссии с юристами и аудиторами, в конце концов, пришли к выводу, что выставлять счета-фактуры авиакомпаниям должны агенты. Понятно, это очень увеличивает объем работы агентств. Если раньше они выставляли один счет-фактуру, то теперь сорок-пятьдесят. Осложнится жизнь и у авиакомпаний, ведь раньше они тоже выставляли один счет-фактуру, а теперь порядка 130. Но Постановление Правительства мы обязаны выполнять. Поэтому подготовили дополнения к стандартным договорам с агентствами и авиакомпаниями. Долго этот вопрос обсуждался, не всем нравится предлагаемое решение.

Мы провели много встреч с авиакомпаниями. В ТКП были сформированы три рабочие группы, велись интенсивные телефонные переговоры, в Екатеринбурге специально собрали финансистов авиакомпаний, а в Москве провели совещания с финансистами агентств. Итог — с января нынешнего года счета-фактуры выставляются по-новому. Для удобства работы авиакомпаний, чтобы они, получая счет-фактуру, уже могли видеть, кто и на какую сумму продавал

их перевозки, разработали новую форму отчета об оплаченном агентском вознаграждении. Авиакомпания видит итог работы агентств за месяц, видит счет-фактуру, суммы в счете-фактуре и в отчете агента должны совпасть. Это, конечно, упростило жизнь авиакомпаниям, потому что раньше они все делали сами, выбирали сведения из разных отчетов. Мы сделали такую форму отчета, где обозначены агентства, применяющие обычное налогообложение, и агентства, работающие по упрощенной системе налогообложения, то есть те, от кого можно ждать счет-фактуру и от кого он не требуется.

С другой стороны, мы усложнили жизнь себе. Ведь авиакомпания получает счета-фактуры и отчеты агентов, сравнивает их, а в случае расхождения данных тут же присылает нам претензию, по которой ТКП работает с агентом. Это требует больших трудозатрат. Поэтому, на наш взгляд, есть единственный выход — электронный документооборот.

Поскольку финансовые службы России допускают такой документооборот только через уполномоченных операторов, а их всего несколько в стране, специалисты ТКП провели встречи с тремя крупнейшими из них. Мы познакомили их с нашими задачами, попросили сделать презентации. После этого выбрали партнера, который уже имел опыт работы с бюджетными организациями. Теперь счета-фактуры будут идти непосредственно от агента к перевозчику, но и в ТКП будет поступать копия. Таким образом, мы не снимаем с себя функции контроля при выставлении счетов-фактур, будем видеть всю картину их движения, сможем оперативно принимать необходимые меры.

Недавно этот продукт протестирован, в тестировании приняли участие два агента и три авиакомпании. Оно завершилось успешно, подготовлены трехсторонние соглашения между оператором электронного документооборота — компанией «Тензор», авиакомпаниями и ТКП, агентствами. Мы разослали эти соглашения в агентства и авиакомпании. Некоторые сразу их подписали,

у других пока есть еще вопросы, касающиеся возможности «выгрузки» счетов-фактур от агента, и «заброски» их авиакомпаниями в свои учетные системы, которые у всех разные.

Конечно, все это вызвало массу вопросов, и мы вновь провели совещание, в котором приняли участие девять авиакомпаний. Их представляли финансовые руководители и IT-специалисты. Они задавали предметные вопросы, мы же старались на них отвечать как можно полнее. Компания «Тензор» готова направлять в агентства своих специалистов, настраивать их учетные системы, готова встречаться и с авиакомпаниями, разъяснять, как и что нужно делать.

Для авиакомпаний работа по получению счетов-фактур будет бесплатной, им достаточно иметь свой электронный почтовый ящик, куда эти счета будут приходить. Для агентов эта услуга платная, но поскольку у нас будет массовая отправка счетов-фактур, для агентов будут установлены специальные цены, существенно ниже тех, что предлагает рынок.

Мы еще раз подчеркнули авиакомпаниям, что не снимаем с себя функции контроля движения счетов-фактур, поскольку это связано с налогами и все заинтересованы платить их своевременно.

Вскоре у нас должна состояться встреча с авиакомпанией «Ангара» из Иркутска, у которой свое мнение по этому вопросу. Заодно встретимся там еще и с авиакомпанией «Иравиа», с агентами, чтобы еще раз обсудить проблему. Подготовлена презентация по электронному документообороту.

На последнем заседании НСАВ принято решение создать рабочую группу из представителей крупных авиакомпаний и агентов, чтобы она могла оперативно обсуждать все вопросы, которые возникают в связи с введением электронного документооборота. Группа будет работать до момента внедрения этой технологии, чтобы своевременно отмечать все возникающие проблемы.

С.В. ИЛЬИЧЕВ: Возглавляет рабочую группу Емельянова, надеемся, что к концу года окончательный ре-

зультат предложим рынку и внедрим этот электронный продукт. Это важная задача.

Наконец, третья задача, которую поставила перед нами прошедшая Конференция, и которую будем решать, хотя, видимо, и с большими трудностями.

Дело в том, что электронные технологии дали такой заряд для своего дальнейшего развития, за которым мы просто физически не поспеваем. От нас требуется не только принимать решения по конкретным электронным продуктам, но и выработать правила их применения.

В чем суть? Предположим, есть некое агентство, аккредитованное ТКП, которое развивает сеть суб-агентов. В системе взаиморасчетов определены стандарты аккредитации агентств. В этой процедуре все строго регламентировано, буквально каждый шаг. Мы решаем, аккредитовать этот пункт продажи или нет. Много лет это позволяло жестко контролировать весь рынок. Но сегодня программные продукты, разрабатываемые самими агентами, предполагают, что если кто-либо из дилетантов берется за продажу билетов, изучать технологии работы с «Амадеусом», «Сейбром» и другими глобальными распределительными системами ему уже не обязательно. Такому новичку ставится экран, и система сама выдает всю необходимую информацию, сама все решает. Обучить такого агента можно за сутки. Хорошо? Да, но контроль за ним теряется. Сегодня, если субагент присвоил выручку какой-либо авиакомпании, ему на рынке больше не работать, потому что мы строго отслеживаем подобные случаи. Но с новыми технологиями продаж к одному агентскому пульта можно подключать десятки других, и ТКП об этом знать не будет. Нужно выработать новые правила, которые, в первую очередь, должны предложить рабочие группы Комитета перевозчиков и Комитета агентств.

Сегодня делаем мощный проект, который называется «Кнопка». Что это такое? Допустим, к нам на аккредитацию приходит агент. Мы его направляем, скажем, в «Сирену-Трэвел»

или в «Амадеус», но пульт ему даем с таким экраном, где на «иконках» написано: «авиация», «гостиницы», «спорт-мероприятия». Если агент желает работать с продажей авиационных перевозок, он нажимает на кнопку «авиация», попадает на сайт ТКП и может продавать все, что доступно нашему аккредитованному агенту. В том числе с использованием нейтральной системы взаиморасчетов ИАТА. Наша задача — предоставить агентской среде комфортные условия работы с ТКП. Мощнейший проект, который мы планируем сделать в этом году. По нашему мнению, продукт будет востребован, такой технологии в мире пока нет.

Еще хотел бы отметить, что ТКП начинает переговоры с ИАТА о создании целого ряда проектов. Подробнее говорить о них пока преждевременно, это коммерческие проекты, но меморандум о взаимопонимании уже подписан.

Я рассказал о главных задачах, которые стоят перед НСАВ и ТКП. Но тенденции в сфере продаж авиа-



перевозок сегодня меняются. Если двадцать лет назад на долю глобальных распределительных систем приходилось 80% продаж, то сегодня только 50%, а к 2017 году доля ГРС вовсе будет составлять не более семи процентов. Они или «умрут», или должны перестроиться. Авиакомпания пока отказаться от их услуг не могут, сегодня бизнес построен так, что без ГРС почти ничего сделать нельзя. Но завтра положение изменится, появятся новые электронные технологии, и главная задача отечественной системы взаиморасчетов — соответствовать им в полной мере.]

СПРАВКА РЕДАКЦИИ

По состоянию на 1 июня 2013 года в системе взаиморасчетов на воздушном транспорте:

78 регулярных авиакомпаний;
374 аккредитованных агентств по продаже перевозок;
6992 аккредитованных пункта продажи, 200 интернет-пунктов продажи;
более 27 500 кассиров (операторов) по продаже;
более 18 500 терминалов аккредитованной авиационной распределительной системы бронирования;

* * *

аккредитовано 27 учебных центров, включая их филиалы;
аккредитовано 10 тренинговых центров;
13 аккредитованных владельцев/эксплуатантов АСБ, в том числе распределительные системы:

- АРС «Сирена-Трэвел»
- АСБ «Амадеус»
- АСБ «Сэйбр»
- АСБ «Галилео»

инвенторные системы:

- АСБ «Сирена-2000»
- АСБ «Сирена-2.3»

более 6 100 операторов по резервированию железнодорожных перевозок;

более 3 800 сертификатов СПЖД в агентствах.

* * *

реализовано гарантированное перечисление полного объема выручки авиакомпаниям;
проводятся интерактивная подготовка и тестирование персонала аккредитованных агентств;
более 14 млн пассажирских авиаперевозок по более чем 16,4 млн участкам перевозки в 2012 году было оформлено на СПД НСАВ-ТКП.



НАВСЕГДА В ЛЕТОПИСИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Анатолий ТРОШИН
Снимки из фотоархива
журнала «Гражданская
авиация»

29 июля министру гражданской авиации СССР, Главному маршалу авиации, дважды Герою Социалистического Труда, Заслуженному пилоту СССР, лауреату Ленинской и Государственной премий Борису Павловичу Бугаеву исполнилось бы 90 лет. Он не дожил до этой даты без малого шесть лет — 13 января 2007 года его сердце остановилось.



Но смерть этого замечательного пилота и видного государственного и общественного деятеля не стерла его имени в памяти современников. Более того, я абсолютно уверен: оно навсегда останется в летописи гражданской авиации.

Борис Павлович Бугаев был первым руководителем нашей крылатой отрасли, который вышел из самых ее глубин. Впервые за всю почти полувековую историю гражданской авиации во главе ее поставили человека, который вышел не из военной среды, как все его предшественники, а был воспитанником Гражданского Воздушного Флота и знал отрасль не понаслышке, а «изнутри».

В 1942 году он заканчивает Актюбинскую учебную эскадрилью Гражданского Воздушного Флота и становится пилотом самолета По-2, который в мирные дни эксплуатировался «на гражданке», а в годы войны успешно выполнял боевые задания. Как лучшего выпускника Бугаева оставляют в эскадрилье пилотом-инструктором. Но кто из молодых летчиков не рвался тогда на фронт. Он тоже подает рапорт за рапортом и наконец получает назначение командиром звена в Ровенское подразделение тех же самолетов По-2.

Война, правда, уже гремела у самых границ Украины, но Бугаеву и его товарищам пришлось совершать отнюдь не мирные рейсы. По заданиям Украинского штаба партизанского движения они доставляли народным мстителям оружие и боеприпасы, сообщали о формированиях и передвижениях противника, возили с секретными предписаниями связистов... Нередко садились на израненные бомбами площадки или затерявшиеся среди болот и лесов «пяточки» по сигналам едва заметных костров.

Такие полеты были связаны с огромной опасностью для жизни, но пилоты сознательно шли на риск. Наградой за это молодому командиру звена стали орден Красной Звезды и медаль «Партизану Отечественной войны» первой степени.

После войны Б.П. Бугаев — в первых рядах тех, кто осваивает новую технику, поступающую в Гражданский Воздушный Флот. Это поршневые Ли-2, Ил-12, Ил-14, наконец, первенец отечественных реактивных пассажирских лайнеров — Ту-104.

В одном из тренировочных полетов в аэропорту Внуково на Ту-104 возникла аварийная ситуация. При заходе на посадку на высоте 400 метров и скорости 350 километров при полностью выпущенных закрылках машину вдруг резко бросило в левый крен и увело с посадочного курса. Скорость мгновенно упала, и самолет провалился до высоты 150 метров. Крен достиг 45 градусов. А через несколько секунд скользнул вниз до высоты 100 метров.

На борту вместе с пилотом-инструктором Бугаевым находились командиры кораблей Девятов и Орловец, которых он готовил для допуска к полетам по пониженному метеоминимуму, а также начальник связи отряда Федо-



ров и четыре сотрудника ГосНИИ ГВФ, проверявшие после установки на старте прожекторов степень освещенности ВПП. Всем им грозила неминуемая гибель.

В этот критический момент Бугаев взял управление на себя и, манипулируя уборкой и выпуском закрылков,

сумел, как потом напишет в объяснительной, «улучшить равновесное положение самолета» и благополучно приземлиться на ВПП.

За проявленные мужество, самоотверженность и умелые действия, предотвратившие почти неминуемую катастрофу, Президиум Верховного Совета СССР наградил Б.П. Бугаева высшим по тому времени боевым орденом — орденом Красного Знамени. А конструкторы внесли соответствующие уточнения в Руководство по летной эксплуатации Ту-104, исключая подобное поведение самолета при заходах на посадку.

Потом были триумфальные полеты Бориса Павловича через океан в Соединенные Штаты Америки, а также многочисленные рейсы в Прагу, Париж, Варшаву, Пекин, Дели, Рангун и другие столицы зарубежных государств. В летной среде о нем заговорили как о высококлассном пилоте, равных которому было немного.

Вскоре Бугаеву доверят руководство элитным авиационным отрядом № 235, созданным для перевозки первых лиц государства и правительства. Затем его назначат первым заместителем министра гражданской авиации, ответственным за организацию и выполнение особо важных полетов. А в мае 1970 года в возрасте 47 лет (редчайший случай в то время) он станет министром гражданской авиации.

Хорошо помню тот майский день. В комнате разборов Министерства гражданской авиации собрали всех руководителей и секретарей партийных организаций управлений и самостоятельных отделов центрального аппарата. Начальник Политического управления гражданской авиа-





ции генерал-лейтенант Безбородов проинформировал нас, что министр гражданской авиации, маршал авиации Логинов якобы растерял в последнее время свой деловой и моральный авторитет и потому не может больше возглавлять такое ответственное министерство. На его место по решению Центрального Комитета партии назначен Борис Павлович Бугаев.

Не трудно представить состояние Бугаева после назначения на пост министра. Что ни говори, но одно дело — штурвал самолета, и совсем другое — штурвал отрасли. Успех полета зависит от профессиональной выучки и мужества пилота. Этих качеств у Бориса Павловича было предостаточно. Но и самый выдающийся ас, ощущающий себя в воздухе, как рыба в воде, может оказаться, и чаще всего оказывается, совершенно беспомощным в лабиринтах государственной власти. И кто знает, когда Бугаеву было труднее — при аварийной посадке на Ту-104 или, ска-

жем, во время доклада на Политбюро ЦК КПСС, где решалась судьба очередной программы развития гражданской авиации. Но как бы там ни было, министр Бугаев блестяще справлялся с поставленными перед ним задачами.

Такого крутого и стремительного взлета гражданской авиации, как при нем, ни до, ни после него не было. Достаточно сказать, что в 1970 году, когда он принял пост министра, по воздушным трассам страны было перевезено семьдесят с небольшим миллионов пассажиров, а ко времени его ухода из министерства эта цифра выросла почти в два раза, а доля гражданской авиации страны в мировом объеме авиатранспортной работы составила пятую часть. Что касается объемов применения самолетов и вертолетов в народном хозяйстве, то мы вышли на первое место в мире, а отрасль впервые за все предшествующие годы из убыточной превратилась в рентабельную. Во многом усилиями нового министра Советский Союз стал полно-



правным членом ИКАО и других международных организаций гражданской авиации, что значительно подняло его авторитет в глазах мирового авиационного сообщества.

«С кончиной Бугаева, — писал наш журнал в феврале 2007 года, — ушла в прошлое целая эпоха в гражданской авиации. Эпоха ее небывалого подъема и расцвета. Массового освоения реактивной и турбовинтовой техники. Строительства крупнейших аэродромных комплексов, авиаремонтных заводов, высших и средних учебных заведений. Внедрения автоматизированных систем управления воздушным движением. Бурного развития отраслевой науки. Неуклонного роста пассажирских и грузовых перевозок. Огромного вклада авиации в развитие труднодоступных регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока, освоение нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири, подъем сельскохозяйственного производства и охрану лесных богатств страны. Эпоху широкого международного признания Аэрофлота, по праву считавшегося крупнейшей авиакомпанией мира».

Но что поразительно: после отставки Б.П. Бугаева в 1987 году вокруг его имени возникла масса домыслов, один нелепее другого. Даже некоторые его вчерашние «соратники» и «друзья», которые на протяжении многих лет подобострастно поддакивали любому его слову, вдруг заговорили совсем другим языком. Не хочется называть фамилий таких перевертышей. Что поделаешь, видно, не изжита еще кое у кого рабская манера лакейски стигаться в три погубели перед властью имущими и с наслаждением обливать их грязью, когда власть переходит к другому.

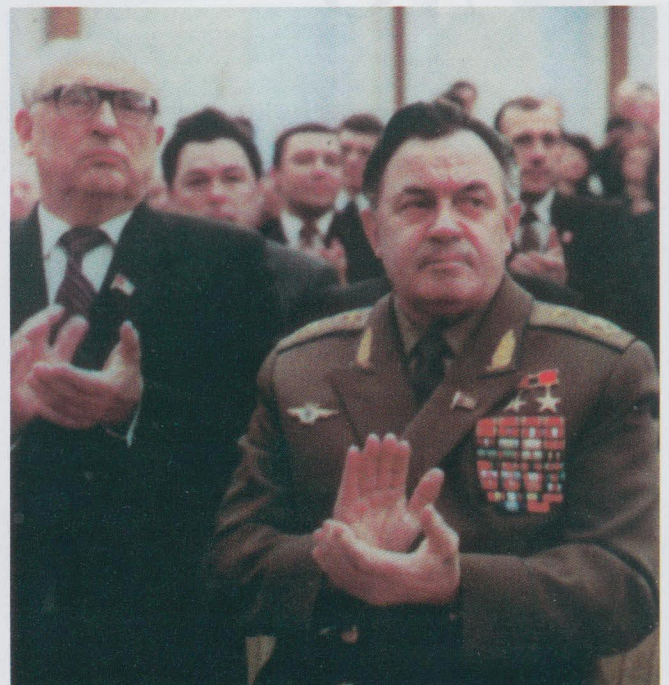
Особенно изгалялась так называемая «демократическая пресса». На волне «перестройки» она набросилась на него, как злобный пес, сорвавшийся с цепи, потешая публику всевозможными небылицами и зарабатывая на этом дешевую популярность. И самое мерзкое — среди авторов «разоблачительных» публикаций были не какие-то непризнанные «гении», мечтающие взять реванш, а вполне состоявшиеся журналисты и писатели. Еще в недавние времена они лакейски служили советскому режиму и считали за честь для себя оказаться в одной компании с Бугаевым, а теперь без всякого зазрения совести поносили этого человека, смакуя до неприличия разные сомнительные эпизоды, связанные с его жизнью и работой.

29 июля 1998 года, когда Борису Павловичу исполнилось 75 лет, в зале коллегии бывшего Министерства гражданской авиации СССР собрались его сослуживцы и соратники. Он сидел, как и в бытность министром, во главе овального стола лицом к залу. Рядом с ним была его верная спутница жизни — супруга Вера Александровна. Тут же находились министр транспорта Российской Федерации В.Б. Ефимов, директор Федеральной авиационной службы России Г.Н. Зайцев, бывший директор Департамента воздушного транспорта Минтранса России В.В. Замотин, последний советский министр гражданской авиации Б.Е. Панюков, другие руководители отрасли той поры.

Бугаев внимательно выслушивал слова поздравлений, кому-то жал руку, кого-то дружески обнимал. После официальной части в его бывшем кабинете был устроен скромный фуршет для близких ему людей. На прощание каждый из участников этого дружеского фуршета подходил к нему и Вере Александровне и еще раз говорил теплые слова в их адрес. Когда к ним подошел я, Борис Павлович вдруг сказал каким-то непривычно тихим голосом:

— Толя, за что эти борзописцы так нажились на меня?..

Конечно, можно было ответить, что они оплевывают не только имя самого успешного министра гражданской авиации, но и все наше славное прошлое, которое для них — отнюдь не выдающиеся победы и достижения, а лишь сплошная череда неудач и преступлений. Но это вряд ли было бы для него утешением. Зато сейчас, спустя годы, которые многое расставили по своим местам, можно однозначно утверждать: имя этого человека навсегда вписано золотыми буквами в летопись нашей гражданской авиации, и никакие «реформаторы» с их подпеваками не в состоянии его вычеркнуть. Министр Бугаев по-прежнему с теми, кто искренне предан нашей крылатой отрасли и делает все для того, чтобы она развивалась и крепла.]





МИНЕРАЛОВОДСКОЕ ЧУДО

Виктория ТРИСКО

Скажу откровенно: получать такие отзывы приятно. Аэропорт и ранее всегда был на хорошем счету. За всю свою многолетнюю историю, отсчет которой начался в далеком 1925 году (в этом году аэропорту — 88 лет), он пережил немало перемен,

Недавно довелось побывать в аэропорту Минеральные Воды. В глаза сразу же бросились разительные перемены, которые произошли там в последние годы. Наш лайнер приземлился на идеальную взлетно-посадочную полосу, а пассажиров встретил обновленный аэровокзальный комплекс, который более похож на дворец, нежели на служебное помещение.

Из письма в редакцию журнала

но те, что происходят в последние годы, изменили его облик коренным образом.

При эффективной поддержке федеральных органов власти, под предства Президента РФ в Северо-Кавказском федеральном округе и краевых властей Ставрополя аэро-

порт преобразился на глазах. Все последние годы наряду с реорганизацией шло интенсивное развитие предприятия. Введена в строй новая взлетно-посадочная полоса длиной 3900 и шириной 60 метров. Она позволяет принимать практически любые воздушные суда отечественного



и зарубежного производства. Здесь успешно приземлялся один из самых крупных в мире самолетов Боинг-747. К полетам в аэропорт допущен без всяких ограничений и российский Ил-96.

Завершена реконструкция аэровокзала общей площадью более 18 000 кв. м. В нем созданы комфортные условия для всех пассажиров, а также открыты бизнес-зал, VIP-зал, зал официальных лиц и делегаций. К слову, недавно, вылетая через VIP-зал, известный модельер Вячеслав Зайцев так и сказал: «Не ожидал, что в Минводах может быть такое чудо. Потрясен работой дизайнера и интерьером». Услышать такую оценку от человека, ставшего олицетворением моды и высокого стиля в стране, многого стоит.

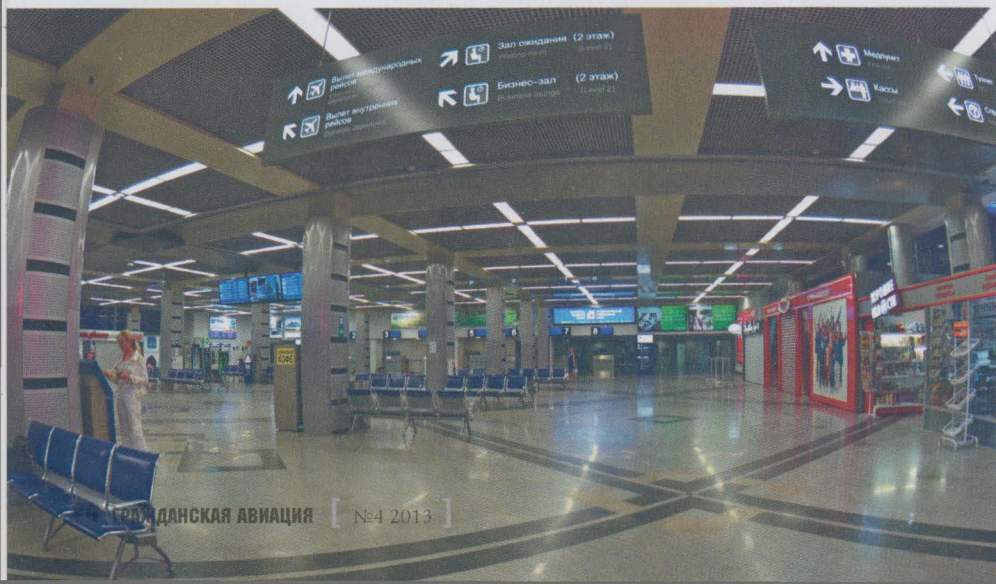
Почти на полмиллиарда рублей аэропортом приобретена современная техника наземного обслуживания. И обновление технопарка интенсивно продолжается, что позволяет аэропорту повышать качество работы

с пассажирами и обеспечивать бесперебойную деятельность в сложных погодных условиях. Активно реализуется программа реконструкции и модернизации аэропортового хозяйства в целом. В ближайшее время начнется модернизация перрона и рулежных дорожек.

И если котельные, энергосистемы и рулежные дорожки пассажиру своими глазами не увидеть, то благоустройство привокзальной территории у всех на глазах вызывает заслуженное восхищение. На привокзальной площади с разноцветной плиткой и идеально зелеными газонами раскинулись два фонтана, возведен памятник Ту-154, а в скором времени начнет строиться часовня Пророка Божия Илии. Ее закладной камень освятил Святейший Патриарх Московский и всея Руси Кирилл.

В январе этого года, когда министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов проводил в Пятигорске совещание по развитию аэропортовой инфраструкту-





ры региона, заместитель полпреда Президента России в СКФО Максим Быстров назвал аэропорт «Минеральные Воды» лучшим по своей инфраструктуре воздушным портом Юга России.

Не остались незамеченными эти позитивные изменения и нашей авиационной общественностью. По итогам конкурса, проведенного Ассоциацией «Аэропорт» гражданской авиации, аэропорт завоевал звание «Лучший аэропорт стран СНГ за 2011 год».

Среди аэропортов с пассажиропотоком до 1 миллиона пассажиров ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» и главный инвестор аэропорта ООО «Кредитинвест» показали лучшие результаты, опередив конкурентов – аэропорты Симферополя, Архангельска, Якутска и Нижневартовска, которые также участвовали в конкурсе.

А 3 октября 2012 года аэропорт принял миллионного пассажира и уверенно перешел в категорию «тяжеловесов» – аэропортов-миллионников. Всего же за прошлый год аэропорт обслужил 1 279 451 пассажира, что на 32,4% больше, чем в 2011 году (966 397 человек). В нынешнем году аэропорт планирует обслужить более 1,5 миллиона пассажиров.

Сейчас партнерами аэропорта Минеральные Воды являются более 20 отечественных и зарубежных авиакомпаний. В этом году к ним, кстати, прибавилась FlyDubai из Объединенных Арабских Эмиратов.

Благодаря выверенной стратегии руководства аэропорта и плодотворной работе, проведенной в 2011–2012 годах, удалось добиться стабильного роста пассажиропотока и объемов перевезенных грузов, расширения географии полетов.

Намечены и стратегические перспективы на будущее. Так, известная немецкая фирма Hochtief AG разработала мастер-план, который определяет развитие аэропорта и его инфраструктуры до 2031 года как крупнейшего транспортно-логистического центра Северного Кавказа.



*Чествование миллионного пассажира
в аэропорту Минеральные Воды*

Проведение модернизации некоторых объектов имеют первоочередное значение для аэропорта. Это – ремонт и реконструкция искусственного покрытия перрона, где располагаются места стоянок воздушных судов, и старых рулежных дорожек. Предстоит модернизация старого и строительство нового, альтернативного топливно-заправочного комплекса, проектирование которого ведет «Роснефть».

В среднесрочной перспективе – строительство гостиницы и грузового терминала, нового терминала для

бизнес-авиации. А через пять лет намечается строительство нового здания аэровокзала!

В настоящее время аэропорт располагает необходимыми средствами, за счет которых планируется обеспечить реконструкцию энергетического аэропортового комплекса, аэровокзального комплекса (зона прилета), приобретена аэропортовая и аэродромная специальная техника, проектируется строительство павильона для перронной механизации и аэродромной службы с благоустройством прилегающей территории.

– Главные цели принимаемых мер, – подчеркивает генеральный директор ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» Роман Викторович Чуев, – повышение эффективности и качества обслуживания пассажиров, обеспечение высокого и стабильного уровня экономического роста предприятия. А в перспективе масштабные цели и задачи – обеспечение транспортной доступности всех регионов страны, дальнейшее укрепление позиций в российском и международном авиационном сообществе.]





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

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

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	6 831 213.9
2	ЮТэйр	3 145 062.6
3	ТРАНСАЭРО	2 980 821.4
4	Сибирь	2 878 621.0
5	Глобус	1 680 338.0
6	Россия	1 111 734.8
7	Уральские Авиалинии	1 065 285.4
8	Владивосток Авиа	777 322.2
9	Якутия	776 038.7
10	Оренбургские авиалинии	698 652.2
11	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	546 080.7
12	Таймыр	***
13	ДОНАВИА	490 702.2
14	ВИМ-АВИА	335 011.9
15	Нордавиа – региональные авиалинии	315 797.9
16	Газпром авиа	274 778.6
17	БАРС АЭРО	149 118.3
18	РусЛайн	***
19	Башкортостан	***
20	ТУЛПАР	***
21	АЛРОСА	122 227.0
22	Саратовские авиалинии	103 741.0
23	Ред Вингс	103 392.7
24	ЮТэйр-Экспресс	91 654.5
25	Ижавиа	***
26	ИрАэро	***
27	Полет	64 956.7
28	Ангара	***
29	Сахалинские авиатрассы	59 776.9
30	Полярные авиалинии	***
31	КАТЭКАВИА	***
32	Грозный Авиа	***
33	Космос	34 823.3
34	АЙ ФЛАЙ	***
35	КрасАвиа	***

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

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	15 556 240.3
2	ТРАНСАЭРО	14 402 194.5
3	Северный Ветер	***
4	Оренбургские авиалинии	3 480 306.6
5	ЮТэйр	2 927 862.4
6	Уральские Авиалинии	2 706 330.7
7	Сибирь	2 262 711.0
8	Россия	1 764 676.5
9	Когалымавиа	1 119 187.2
10	АЙ ФЛАЙ	***
11	ВИМ-АВИА	846 136.0
12	Таймыр	***
13	Татарстан	504 318.4
14	Глобус	351 494.0
15	Якутия	245 850.4
16	Московия	224 167.1
17	Владивосток Авиа	202 897.7
18	ДОНАВИА	170 696.3
19	РусЛайн	***
20	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	152 187.2
21	Башкортостан	***
22	Ред Вингс	40 963.2
23	Грозный Авиа	***
24	Саратовские авиалинии	34 163.0
25	Сахалинские авиатрассы	29 845.3
26	БАРС АЭРО	23 865.9
27	Тулпар Эйр	***
28	Газпром авиа	20 203.2
29	Полет	15 958.5
30	Псковавиа	***
31	ИрАэро	***
32	Нордавиа – региональные авиалинии	7 978.7
33	Космос	4 627.4
34	РусДжет	***
35	Центр-Юг	***

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

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
1	Аэрофлот – российские авиалинии	22 387 454.2
2	ТРАНСАЭРО	17 383 015.8
3	ЮТэйр	6 072 925.0
4	Сибирь	5 141 332.0
5	Северный Ветер	***
6	Оренбургские авиалинии	4 178 958.8
7	Уральские Авиалинии	3 771 616.1
8	Россия	2 876 411.3
9	Глобус	2 031 832.0
10	ВИМ-АВИА	1 181 148.0
11	Таймыр	***
12	Когалымавиа	1 119 187.2
13	Якутия	1 021 889.1
14	АЙ ФЛАЙ	***
15	Владивосток Авиа	980 219.9
16	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	698 267.9
17	ДОНАВИА	661 398.6

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот
18	Татарстан	529 452.1
19	Нордавиа – региональные авиалинии	323 776.6
20	РусЛайн	***
21	Газпром авиа	294 981.7
22	Башкортостан	***
23	Московия	224 765.0
24	БАРС АЭРО	172 984.2
25	Ред Вингс	144 355.9
26	Саратовские авиалинии	137 904.0
27	ТУЛПАР	***
28	АЛРОСА	122 227.0
29	ЮТэйр-Экспресс	91 654.5
30	ИрАэро	***
31	Грозный Авиа	***
32	Сахалинские авиатрассы	89 622.2
33	Ижавиа	***
34	Полет	80 915.3
35	Ангара	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

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

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	3 059 931
2	ЮТэйр	2 021 691
3	Сибирь	1 601 313
4	ТРАНСАЭРО	900 822
5	Россия	768 324
6	Глобус	675 193
7	Уральские Авиалинии	484 805
8	ДОНАВИА	348 765
9	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	324 418
10	Владивосток Авиа	323 448
11	Нордавиа – региональные авиалинии	269 707
12	Таймыр	***
13	Оренбургские авиалинии	233 551
14	Якутия	221 710
15	ВИМ-АВИА	217 696
16	Газпром авиа	145 168
17	БАРС АЭРО	128 767
18	РусЛайн	***
19	ЮТэйр-Экспресс	118 645
20	Саратовские авиалинии	112 180
21	Полет	104 146
22	ТУЛПАР	***
23	Башкортостан	***
24	Сахалинские авиатрассы	74 784
25	Ижавиа	***
26	Полярные авиалинии	***
27	Ангара	***
28	ИрАэро	***
29	АЛРОСА	61 460
30	Ред Вингс	48 558
31	КАТЭКАВИА	***
32	Томск Авиа	36 970
33	Грозный Авиа	***
34	Северсталь	***
35	КрасАвиа	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	4 558 816
2	ТРАНСАЭРО	3 214 419
3	Северный Ветер	***
4	ЮТэйр	980 202
5	Сибирь	934 735
6	Уральские Авиалинии	922 768
7	Оренбургские авиалинии	824 942
8	Россия	638 824
9	Когалымавиа	366 209
10	ВИМ-АВИА	299 043
11	АЙ ФЛАЙ	***
12	Таймыр	***
13	Татарстан	175 085
14	Глобус	130 989
15	Якутия	112 895
16	ДОНАВИА	105 833
17	Владивосток Авиа	105 737
18	Московия	80 093
19	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	58 482
20	РусЛайн	***
21	Башкортостан	***
22	Грозный Авиа	***
23	Саратовские авиалинии	20 719
24	Сахалинские авиатрассы	19 747
25	Ред Вингс	17 773
26	БАРС АЭРО	15 491
27	Тулпар Эйр	***
28	Полет	8 796
29	Газпром авиа	8 485
30	ИрАэро	***
31	Псковавиа	***
32	Нордавиа – региональные авиалинии	3 105
33	Космос	1 896
34	Центр-Юг	***
35	РусДжет	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
1	Аэрофлот – российские авиалинии	7 618 747
2	ТРАНСАЭРО	4 115 241
3	ЮТэйр	3 001 893
4	Сибирь	2 536 048
5	Уральские Авиалинии	1 407 573
6	Россия	1 407 148
7	Северный Ветер	***
8	Оренбургские авиалинии	1 058 493
9	Глобус	806 182
10	ВИМ-АВИА	516 739
11	ДОНАВИА	454 598
12	Владивосток Авиа	429 185
13	Таймыр	***
14	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	382 900
15	Когалымавиа	366 209
16	Якутия	334 605
17	АЙ ФЛАЙ	***

№	Авиапредприятие	Пассажиры (чел.)
18	Нордавиа – региональные авиалинии	272 812
19	Татарстан	205 154
20	РусЛайн	***
21	Газпром авиа	153 653
22	БАРС АЭРО	144 258
23	Саратовские авиалинии	132 899
24	Башкортостан	***
25	ЮТэйр-Экспресс	118 645
26	Полет	112 942
27	ТУЛПАР	***
28	Сахалинские авиатрассы	94 531
29	Московия	80 474
30	Ижавиа	***
31	Полярные авиалинии	***
32	Ангара	***
33	ИрАэро	***
34	Ред Вингс	66 331
35	АЛРОСА	61 460

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



ЛАНЦЕТЬ-ЦЕНТР

Клиника малоинвазивной косметологии

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 лица.

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, возникновение птоза 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 ведется 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.



-40%
горячая
летняя скидка

г. Москва, ул. Спиридоновка, д. 24/1-3, стр. 1

www.delight-lancette.ru

ПОЛУЧИТЕ КОНСУЛЬТАЦИЮ СПЕЦИАЛИСТА ПО ОКАЗЫВАЕМЫМ УСЛУГАМ И ВОЗМОЖНЫМ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМ

СПЕЦИАЛИСТЫ КЛИНИКИ



Вера Мовчан



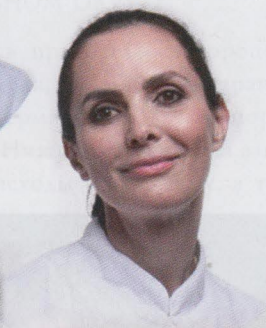
Камилла Атаева



Татьяна Белецкая



Наталья Полеску



Оксана Стельмах



Елена Буянова



Светлана Зубкова

АППАРАТНАЯ КОСМЕТОЛОГИЯ

Double — безоперационная нанотехнологичная ультразвуковая подтяжка

Soprano XII — всесезонная безболезненная лазерная эпиляция

Accent XL — безоперационный лифтинг кожи

Harmony XL — лазерное омоложение, удаление сосудистых звёздочек, термолифтинг

Philippe Simonin — профессиональная трансдермальная система антистарения



Еженедельно (по средам)
консультационный приём ведёт
д.м.н., пластический хирург
Мантурова Наталья Евгеньевна

тел. (495) 695-95-52

ПОЛУЧИТЕ КОНСУЛЬТАЦИЮ СПЕЦИАЛИСТА ПО ОКАЗЫВАЕМЫМ УСЛУГАМ И ВОЗМОЖНЫМ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯМ

АЭРОПОРТ — ОСНОВА РАЗВИТИЯ МЕГАПОЛИСОВ

Международный аэропорт Новосибирск (Толмачёво) принял участие в Конференции по воздушному транспорту, прошедшей 5 июня в МВК «Новосибирск Экспоцентр» в рамках II Форума «Транспорт Сибири».



На Форуме обсуждались вопросы развития гражданской авиации, основные подходы к формированию региональной маршрутной сети. Кроме того, темами для обсуждения стали государственно-частное партнерство в отрасли, тенденции рынка грузовых авиаперевозок, повышение качества обслуживания пассажиров, возможность снижения стоимости внутренних перевозок и другие актуальные вопросы отрасли.

Международный аэропорт Новосибирск выступил партнером Форума, а также представил участникам мероприятия демонстрационный стенд. Заместитель министра транспорта РФ Валерий ОКУЛОВ, губернатор Новосибирской области Василий ЮРЧЕНКО, представители областного правительства, отраслевых органов государственной власти и гости Форума ознакомились с проектом создания на базе аэропорта Толмачёво Места международного почтового обмена, программой развития трансферных авиаперевозок и другими перспективными направлениями деятельности авиапредприятия. Генеральный директор аэропорта Толмачёво Евгений ЯНКИЛЕВИЧ подчеркнул, что Новосибирск обладает высоким потенциалом развития трансферного пассажиропотока.

— В ближайшей перспективе мы планируем обслужить 350 000 транзитных пассажиров, а в будущем доля

трансферного пассажиропотока будет занимать до 30% всех авиаперевозок Международного аэропорта Новосибирск, — сказал он.

На конференции по воздушному транспорту Валерий ОКУЛОВ представил модели субсидирования региональных авиаперевозок, которые позволят сохранить и развить транспортное сообщение между центрами субъектов федерации и малыми городами. Аэропорт Толмачёво стал одним из узловых аэропортов, выбранных для развития региональных воздушных линий: в летнее расписание включены рейсы в города Западной Сибири, удовлетворяющие условиям государственной поддержки.

В ходе обмена мнениями были подняты вопросы интенсивного развития территории, прилегающей к аэропорту Толмачёво, за счет придания ей статуса особой эко-



номической зоны; проблемы трансферных перевозок на направлениях между Европой и Юго-Восточной Азией; подчеркивалась важность децентрализации авиационных грузовых потоков и возможность обслуживания грузов и почты из Китая и Юго-Восточной Азии в Новосибирске, минуя Московский авиационный узел. Генеральный директор ООО «Новпорт» Сергей РУДАКОВ рассказал о перспективах государственно-частного партнерства в вопросах развития Международного аэропорта Новосибирск и других аэропортов, входящих в холдинг.]

ВОЛЖАНЕ ГОВОРЯТ СПАСИБО

В СТРАНЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОГРАММА СУБСИДИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК Пассажиры, проживающих в отдаленных регионах страны. Вначале это коснулось жителей Дальнего Востока и Крайнего Севера, затем — Калининградской области, а в начале 2013 года дан старт пилотному проекту в Приволжском федеральном округе.

Программа, утвержденная премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым в начале января, призвана сформировать условия для повышения транспортной мобильности экономически активного населения Поволжья. Действовать она будет до 30 ноября текущего года. Из федерального и региональных бюджетов на субсидирование направлено 600 млн рублей. Этими средствами перевозчикам будет компенсироваться половина стоимости билета. Вторую половину оплачивают сами пассажиры. Притом купить субсидированный билет могут граждане РФ любого возраста. Тем самым, как полагают в аппарате полпреда президента в Приволжском федеральном округе Михаила Бабица, самолет станет реальным конкурентом поезду, а экономия времени пассажиров в пути по сравнению с наземным транспортом может составить до 1,5 млн часов в год.

Если в 2012 году в пределах округа было всего 10 действующих авиационных линий, то по мере развития программы их должно стать 114. Первые рейсы по программе субсидирования связали Уфу, Казань, Нижний Новгород, Ульяновск, Самару, Пермь, Оренбург, Киров, Ижевск. Остальные направления прорабатываются. Осенью субсидированные перевозки начнутся из Чебоксар, Саранска, Йошкар-Олы и Нижнекамска.

Реализуют проект авиакомпании «Татарстан» и «Ак Барс Аэро». Выиграть конкурс им помогла активная работа по консолидации перевозчиков Поволжья. Фактически казанские игроки рынка выступают не столько исполнителями, сколько «дирижера-

ми» программы. Субподрядчиками казанцев стали «ЮТэйр», «Авиа Менеджмент Групп» и ФГУП «Международный аэропорт «Оренбург» с авиакомпанией «Оренбуржье».

Поддержали программу и аэропорты округа, предоставив участникам проекта существенные скидки на свои услуги. По существующим оценкам, благодаря программе их суммарный пассажиропоток увеличится не менее чем на 10%. Первые три месяца программы льготы по сборам в 100% предоставили Ижевск и Пенза, первые два месяца — Оренбург. Отменили аэропортовые сборы на весь период действия проекта Чебоксары и Ульяновск. Уфа дала 100%-ю скидку на апрель и 60%-ю на все остальные месяцы. Льготы в 60%

согласились предоставить аэропорт Нижнекамска, в 50% — Саранск, в 40% — Пермь и Киров. Аэропорты Самары и Нижнего Новгорода взяли на себя расходы на рекламу, а также предоставляют льготу по оплате услуг 60% на регулируемые и 50% на нерегулируемые тарифы. Кроме того, с частью аэропортов удалось договориться о снижении для участников проекта стоимости ГСМ.

Словом, программа субсидирования региональных перевозок в Приволжском федеральном округе взяла неплохой старт. И что особенно ценно — она с благодарностью встречена жителями Поволжья.]

По материалам информационных агентств





Ту-204СМ:



ПУТЬ В НЕБО ОТКРЫТ

Федор ТИМОФЕЕВ

Недавно Авиационный регистр Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК) завершил работы по сертификации самолета Ту-204СМ с двигателем ПС90А2. Оформлено Дополнение к Сертификату типа № СТ233-Ту-204-120СЕ/Д10 от 31.05.2013 г. Теперь самолет полностью готов к пассажирским перевозкам. Серийное производство Ту-204СМ планируется начать с 2014 года в Ульяновске, на заводе «Авиастар-СП». Новая модификация пассажирского среднемагистрального самолета Ту-204СМ впервые была представлена авиационной общественности на авиасалоне в Жуковском летом 2011 года.

В основу концепции создания самолета Ту-204СМ легли задачи дальнейшего развития семейства самолетов Ту-204/214 в соответствии российским и международным требованиям безопасности полетов, в том числе вновь вводимым требованиям ИКАО и Евроконтроля. Важно было создать конкурентоспособный аналог уже существующим самолетам иностранного производства до появления отечественного среднемагистрального авиалайнера следующего поколения МС-21.

Ту-204СМ должен был сыграть свою роль в сохранении российского рынка авиаперевозок за отечественными самолетами, минимизировать затраты и сроки его освоения в серийном производстве за счет унификации с уже сертифицированными самолетами Ту-204-100 и Ту-204-300. Ставились также задачи создания и сертификации новых систем и агрегатов для внедрения и использования их в будущем на перспективном среднемагистральном самолете, формирования системы послепродажного обслуживания на основе мировых

технологий с использованием опыта иностранных партнеров. Ту-204СМ должен был понизить прямые эксплуатационные расходы при его использовании на 10–15 процентов по сравнению с Ту-204-100/300.

Первый экземпляр модернизированного среднемагистрального пассажирского самолета Ту-204СМ с заводским номером 64150 впервые поднялся в воздух 29 декабря 2010 года в аэропорту «Ульяновск Восточный». Полет, длившийся 52 минуты, выполнил экипаж в составе командира воздушного судна —

заслуженного летчика-испытателя РФ А.И. Журавлева, второго пилота — шеф-пилота ОАО «Туполев», заслуженного летчика-испытателя РФ В.А. Минашкина, бортинженера В.Н. Салатова и ведущего инженера-испытателя Н.М. Фанурина. В первом полете проверялись системы и оборудование самолета, двигатели. Все работало в штатном режиме.

После этого новый авиалайнер прошел большую программу испытаний, основной объем которых пришелся на новый цифровой бортовой комплекс электронного оборудования. Он позволяет обеспечивать эксплуатацию воздушного судна экипажем в составе двух пилотов. На ранних модификациях самолетов семейства Ту-204 экипаж состоял из трех человек.

Но не только этим отличается Ту-204СМ от своих предшественников. Этот самолет обладает и более высокими летно-техническими характеристиками. Машина способна перевозить 194 пассажира на расстояние до 4800 км, а в двухклассной компоновке в пассажирском салоне самолета размещаются 174 кресла.

На Ту-204СМ установлено более двух десятков новых систем и агрегатов. ОАО «Туполев» удалось создать гражданский самолет, не уступающий по своим характеристикам современным зарубежным аналогам и соответствующий мировым требованиям по экономичности, комфортабельности, эксплуатационной технологичности. Этот самолет может находиться в воздухе без дозаправки около девяти часов.

Модернизированный Ту-204СМ имеет целый ряд существенных отличий от выпускавшихся ранее «Авиастаром» серийных Ту-204-100. Во-первых, на нем нашли применение разработанные в Перми с участием американской компании «Пратт-Уитни» двигатели ПС-90А2 тягой 16 000 кгс, получившие в декабре 2009 года сертификат типа АР МАК. В отличие от серийных ПС-90А модифицированный двигатель оснащается новой турбиной высокого давления, новой системой автоматического управления и имеет

ряд других существенных доработок. Это вполне совпадает с современными мировыми требованиями по летной годности и охране окружающей среды. Двигатели ПС-90А2 позволяют Ту-204СМ по техобслуживанию и экономичности практически на равных конкурировать с зарубежными аналогами. Кроме того, было обеспечено значительное снижение стоимости жизненного цикла и увеличение надежности двигателя.

На Ту-204СМ применяется и новая вспомогательная силовая установка ТА-18-200 производства Ступинского ОАО «Аэросила», обладающая улучшенной стойкостью к пожару.

На самолете устанавливается полностью англоязычная кабина пилотов, за исключением тех экземпляров, которые будут эксплуатироваться только на внутрироссийских рейсах. Кроме того, самолет получил модернизированную систему кондиционирования воздуха, обеспечивающую более комфортные условия для пассажиров и экипажа. Модернизация коснулась и ряда других систем самолета, что должно обеспечить его полное соответствие высоким международным требованиям, предъявляемым к пассажирской авиационной технике.

Конструкторы поставили перед собой задачу снизить массу пусто-

го самолета. Для этого был выполнен большой объем работ по совершенствованию конструкции, применению новых материалов и более современных и легких бортовых систем. В частности, рули высоты и направления, механизация крыла изготовлены из углепластиковых композиционных материалов фирмы «Хексел». Установлено облегченное шасси разработки самарского ОАО «Авиаагрегат».

Исключить из летного экипажа бортинженера стало возможным, как уже говорилось, благодаря существенной модернизации бортового оборудования. Это новая комплексная система индикации и сигнализации, новая вычислительная система управления полетом и тягой, перекомпонованы практически все щитки и пульта в кабине экипажа. Модернизированная авионика позволила применить новые режимы автоматического управления, в частности, автоматический заход на посадку по категории IIIА (бортовое оборудование Ту-204-100 обеспечивало только категорию II), директорный взлет и др. В кабине экипажа установлены новые миништурвалы.

Для самолета Ту-204СМ концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ), входящий в госкорпорацию «Ростех», создал пилотажно-





навигационный комплекс ПНК-204. Стоимость его составляет около 110 млн рублей. Представители компании уверены, что интегрированный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования позволит снизить эксплуатационные расходы авиаперевозчиков.

Вычислительная система самолето-вождения и система автоматического управления были разработаны в Московском институте электро-механики и автоматики, входящем в КРЭТ. Основную часть приборов и систем пилотажно-навигационного комплекса производят на другом предприятии КРЭТ — в Ульяновском конструкторском бюро. Число сменных блоков ПНК-204 сокращено в два раза, общий объем бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО) Ту-204СМ уменьшен в пять раз, а масса сократилась на 300 кг.

Снижению массы самолета способствует также модернизация системы электроснабжения и светотехнического оборудования — лампы накаливания в рулежных и посадочных фарах заменены светодиодами и ксеноновыми лампами. Кроме того, увеличена надежность блоков, сокращены трудоемкость и затраты на техническое обслуживание комплекса БРЭО. При этом, по словам представителей КРЭТ, стоимость ПНК-204 на 30 процентов ниже стоимости аналогичного оборудования, представленного на российском рынке.

Благодаря всем этим изменениям масса пустого самолета снизилась почти на две тонны, а максимальная взлетная и посадочная массы, наоборот, возросли со 103 до 105 тонн и с 88 до 89,5 тонн, соответственно. Расчетный назначенный ресурс Ту-204СМ

увеличился до шестидесяти тысяч часов (тридцать тысяч посадок и 25 лет эксплуатации). Для сравнения: для Ту-204-100 расчетный назначенный ресурс составляет сорок пять тысяч часов, двадцать пять тысяч посадок и 20 лет эксплуатации.

В рамках проекта Ту-204СМ получили развитие новые направления в использовании тренажерных средств, объединенных компьютерной сетью в учебно-тренировочные комплексы и многоуровневые средства обучения. Например, автоматизированные системы обучения в составе учебных компьютерных классов, средства теоретической подготовки, процедурные тренажеры, средства первоначальной и основной практической наземной (тренажерной) подготовки экипажей к выполнению отдельных процедур полета, комплексные тренажеры для





освоения воздушного судна на всех режимах его работы. Комплексное и поэтапное использование этих учебно-тренировочных средств позволяет готовить экипажи на земле практически без использования реальной авиационной техники.

Летные сертификационные испытания модернизированного самолета Ту-204СМ завершились в мае 2013 года. Прошел новый авиалайнер испытания в условиях низких температур и высокой интенсивности обледенения. Он успешно отлетал в Якутске на базе аэропорта Якутск, который является традиционным полигоном для проверки работы авиационной техники в условиях экстремально низких температур. В ходе испытаний была проведена оценка подготовки самолета к вылету после кратковременной (до двух часов) и долговременной (не менее двенадцати часов) стоянок.

Также были проведены сертификационные испытания при высоких температурах в Объединенных Арабских Эмиратах и ряд взлетно-посадок для оценки поведения самолета при движении по мокрой взлетно-посадочной полосе.

В сертификационных испытаниях участвовали два самолета Ту-204СМ, а дополнительные сертификационные испытания проводились только в рамках главных изменений, произведенных на самолете Ту-204СМ по сравнению с самолетом Ту-204-100.

Сертификационные испытания Ту-204СМ планировалось завершить еще в 2011 году, после этого должны были начаться поставки серийных самолетов стартовому заказчику — авиакомпании «Атлант-Союз». Готовность приобрести новый авиалайнер высказывала и авиакомпания RedWings. Но в силу сложившихся обстоятельств модернизированный узкофюзеляжный лайнер Ту-204СМ оказался невостребованным российскими перевозчиками. Сорвался по политическим мотивам и первый экспортный заказ — самолет планировалось поставлять в Иран.

Будущее Ту-204СМ окончательно определилось лишь в конце прошлого года на совещании в Ульянов-



ске, проходившем под руководством Президента РФ В.В. Путина. Тогда было принято решение о крупном госзаказе на самолеты Ту-204СМ, Ту-214, Ан-148 и «Сухой Суперджет», которые нужны различным российским структурам. А в начале нынешнего года губернатор Ульяновской области Сергей Морозов заявил, что работа по формированию госзаказа на Ту-204СМ уже началась, интерес к новому авиалайнеру проявляют Минобороны РФ и ряд отечественных авиакомпаний.

Недавно Росавиация возобновила действие сертификата эксплуатанта авиакомпании RedWings на выполнение коммерческих перевозок пассажиров и грузов, приостановленного в начале текущего года после выявления многочисленных нарушений. По словам замминистра промышленности и торговли РФ Юрия Слюсаря, RedWings может приобрести в лизинг около десяти самолетов Ту-204СМ, и министерство готово оказывать компании господдержку, предоставив ей по конкурентоспособной цене и самолеты, и двигатели к ним.

В сентябре прошлого года сирийская государственная авиакомпания SyrianAir подписала с компанией «Туполев» и ульяновским заводом «Авиастар-СП» меморандум о намерении на поставку трех воздушных

судов данного типа. Первый самолет должен поступить к сирийскому перевозчику уже в этом году.

Но поставка в Сирию Ту-204СМ — это лишь часть договоренности. Помимо того, стороны приняли решение создавать на базе технической службы «Syrianair» центр по обслуживанию Ту-204 на Ближнем Востоке. Именно поддержка самолета в эксплуатации, причем не удаленно, а по месту базирования, может значительно ускорить процесс выхода нового авиалайнера на рынок, повысить его привлекательность по сравнению с западными аналогами.

А их у Ту-204СМ хватает. В сравнении с базовым самолетом Ту-204-100 на Ту-204СМ на 10–12 процентов улучшена топливная эффективность и эксплуатационная технологичность. В качестве опций на Ту-204СМ может устанавливаться спутниковая система передачи данных и GSM-модуль. Пассажиры лайнера смогут во время полета пользоваться Интернетом и сотовой связью.

— Важно, чтобы пилотам было комфортно летать, а авиакомпаниям выгодно эксплуатировать это воздушное судно, — считает директор Ульяновского филиала КБ «Туполев» Станислав Рыжаков. — По своим характеристикам оно не уступает зарубежным аналогам.]



ВРЕМЕНИ ПОЧТИ НЕ ОСТАЛОСЬ, НО ПОТЕРЯНО ЕЩЕ НЕ ВСЕ

*В. ШЕЛКОВНИКОВ,
президент Консультативно-
аналитического агентства
«Безопасность Полетов», член
правления Всемирного фонда
безопасности полетов*

Как видим, времени почти не осталось. Тем не менее потеряно далеко не все, так как существует богатая история внедрения концепций и методов предотвращения авиационных происшествий. И что самое главное, у авиаторов имеется

14 ноября 2013 года. В этот день авиационное сообщество мира обязано доложить Генеральному секретарю ИКАО о готовности отрасли к внедрению Системы управления безопасностью полетов – СУБП.

базовый «революционный» документ – Приложение 19 к Конвенции о международной организации гражданской авиации «Управление безопасностью полетов», а также Руководство по управлению безопасностью полетов (третий обновленный вариант).

Начнем с истории. В 70-х годах прошлого столетия американский ученый Дан Петерсен выиграл конкурс Президента США на лучшую разработку концепции и методов предотвращения катастроф, применимых во многих видах человеческой деятельности. Он существенно



развил идеи другого американского ученого Херберта Хейнриха (Предотвращение промышленных катастроф – «Industrial Accident Prevention, 1931»), которые вошли в Руководство по предотвращению авиационных происшествий и в Руководство по управлению безопасностью полетов ИКАО.

В 80-е годы прошлого столетия его идеи с успехом применялись в Системе управления воздушным движением СССР. Но жизнь не останавливается. Появились другие талантливые ученые – такие, как Дж. Ризон, предложивший более современную идею причинности происшествий (Модель Ризона).

30 июня 2006 года Генеральный секретарь ИКАО направил письмо о создании системы управления безопасностью полетов (СУБП) в Договаривающихся государствах. 14 марта 2013 года Аэронавигационная комиссия одобрила Глобальный план безопасности полетов на 2014–2016 годы и направила его в Совет ИКАО на утверждение. 8 апреля этого же года Генеральный секретарь ИКАО направил письмо Договаривающимся государствам о принятии Приложения 19. А вскоре вышло Руководство по управлению безопасностью полетов ИКАО (третий вариант).

Что делается в России? А точнее, что пытаются делать в России по данному вопросу?

25 декабря 2012 года вышел Федеральный закон Российской Федерации № 260-ФЗ «О внесении изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации», который дополнил Воздушный кодекс статьей 24.1 «Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов». Это важнейшая поправка к Воздушному кодексу в вопросе о СУБП. С этого момента надо следовать Стандартам и Рекомендациям ИКАО и не изобретать «велосипед с квадратными колесами».

Авиакомпании, аэропорты, провайдеры аэронавигационного обслуживания, вертолетные компании и производители авиационной техники, основываясь на основополагаю-

щих документах ИКАО, применяют и отраслевые документы по направлениям деятельности. Так, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) использует новейший, шестой вариант стандартов IOSA-IATA. Все пункты, обозначенные [SMS], являются составными требованиями по СУБП авиакомпании. Основные требования приведены в секции ORG, раздел 3 «Safety Management». Используются дублирующие требования во всех остальных разделах.

Председатель Комитета по безопасности АЭВТ Валерий Кулавский подготовил проект «Рекомендации АЭВТ по организации систем управления рисками и качеством для руководителей СУБП авиакомпаний».

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации использует документы, разработанные Международным Советом Деловой Авиации IBAC (International Business Aviation Council) – Стратегия безопасности; SMS Toolkit – Руководство по управлению безопасностью полетов; SMS eLearning Courses – Электронные обучающие курсы по Системе Управления Безопасностью; Safety Management Library – Библиотека «Управление безопасностью».

ФГУП Администрация Гражданских Аэропортов (Аэродромов) и Ассоциация «Аэропорт» Гражданской авиации используют документы, разработанные Международным Советом Аэропортов (ACI) – Инициативы в области безопасности (Safety Initiatives); Система Управления Безопасностью Аэропортов (Safety Management System (SMS)); Программа «Великолепная Безопасность в Аэропорту» Airport Excellence (APEX) in Safety.

Ассоциация вертолетной индустрии России и Международная группа по повышению безопасности полетов вертолетов в СНГ (IHST-CIS) АВИ использует методические материалы по различным аспектам СУБП вертолетов, подготовленные председателем Комитета по безопасности АВИ и

International Helicopter Safety Team (IHST-CIS) Виктором Аксютиним.

И, наконец, **внедрение СУБП в аэронавигационной системе.** По имеющимся сведениям, ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» использует документы, разработанные Международной организацией провайдеров аэронавигационного обслуживания CANSO, – Safety Management System: A CANSO Standard of Excellence.

Полагаю, что это наиболее приемлемый документ, разработанный молодой, но очень энергичной международной организацией. В нем есть все, что нужно для внедрения СУБП в организациях по управлению воздушным движением.

Недавно вышел еще один важный документ на ресурсе SKYbrary, организованном под эгидой Евроконтроля в сотрудничестве с ИКАО и Всемирным фондом безопасности полетов, «SMS in Air Traffic Management», который тоже может стать настольной книгой для движущихся.

К сожалению, не обнаружил активности во внедрении СУБП в авиационной промышленности. Жаль – это может сказаться на конкурентоспособности выпускаемой авиационной техники. Сужу об этом и по тому, что в недавних основополагающих докладах министра промышленности и торговли, его заместителя, отвечающего за авиационную промышленность, и президента ОАК не нашел ни слова о внедрении СУБП. Не обнаружил в докладах этих должностных лиц также ничего о работах по предотвращению катастроф, подобных Ан-148 под Воронежем, и «Суперджета» в Индонезии.

Поэтому в заключение хотелось бы привести один из Постулатов Безопасности Дана Петерсена: «Предотвращением катастроф в своей области деятельности должны заниматься «первые лица», не перекладывая эту ответственную работу никому другому.»



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

Грузооборот (тыс. ткм) (внутренние перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ТРАНСАЭРО	99 538.6
2	Аэрофлот – российские авиалинии	93 473.5
3	Сибирь	25 353.1
4	ЮТэйр	20 722.7
5	Якутия	16 077.0
6	Глобус	15 519.6
7	Уральские Авиалинии	13 748.4
8	Оренбургские авиалинии	13 324.0
9	АЛРОСА	11 323.4
10	Владивосток Авиа	7 515.5
11	Таймыр	***
12	КАПО Авиа	***
13	Россия	5 925.9
14	МЧС России	4 340.2
15	Полет	3 807.8
16	Авиастар-ТУ	3 698.6
17	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	2 512.4
18	Авиаком Цитотранс	2 066.0
19	ВИМ-АВИА	1 964.5
20	Газпром авиа	1 810.0
21	КрасАвиа	***
22	Волга-Днепр	1 551.2
23	Нордавиа – региональные авиалинии	1 413.8
24	Московия	1 341.6
25	224 летный отряд	1 310.9
26	ИрАэро	***
27	Космос	985.1
28	Русское небо	929.7
29	АТРАН	917.7
30	Полярные авиалинии	***
31	Сахалинские авиатрассы	831.9
32	ДОНАВИА	781.6
33	Башкортостан	***
34	ЮТэйр-Карго	629.4
35	ТУЛПАР	***

Грузооборот (тыс. ткм) (международные перевозки)

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	1 058 544.8
2	Аэрофлот – российские авиалинии	330 579.7
3	Волга-Днепр	129 281.3
4	ТРАНСАЭРО	34 957.7
5	224 летный отряд	26 765.8
6	Полет	23 731.6
7	Авиаком Цитотранс	9 813.0
8	Авиастар-ТУ	8 179.4
9	Сибирь	5 644.7
10	Шар инк Лтд.	***
11	ЮТэйр	3 481.0
12	Уральские Авиалинии	2 683.9
13	Абакан-Авиа	2 538.0
14	АТРАН	2 404.8
15	Россия	2 077.0
16	Якутия	1 456.7
17	ВИМ-АВИА	1 048.2
18	Владивосток Авиа	807.8
19	Псковавиа	***
20	Сахалинские авиатрассы	400.5
21	ДОНАВИА	256.7
22	КАПО Авиа	***
23	Глобус	211.5
24	Северный Ветер	***
25	Таймыр	***
26	Башкортостан	***
27	Космос	107.1
28	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	83.8
29	Татарстан	78.4
30	МЧС России	66.8
31	Оренбургские авиалинии	59.5
32	Московия	50.7
33	Тулпар Эйр	***
34	Русское небо	30.0
35	Газпром авиа	29.3

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

№	Авиапредприятие	Грузооборот
1	ЭйрБриджКарго	1 058 544.8
2	Аэрофлот – российские авиалинии	424 053.2
3	ТРАНСАЭРО	134 496.4
4	Волга-Днепр	130 832.5
5	Сибирь	30 997.8
6	224 летный отряд	28 076.7
7	Полет	27 539.5
8	ЮТэйр	24 203.7
9	Якутия	17 533.7
10	Уральские Авиалинии	16 432.3
11	Глобус	15 731.1
12	Оренбургские авиалинии	13 383.4
13	Авиаком Цитотранс	11 879.0
14	Авиастар-ТУ	11 877.9
15	АЛРОСА	11 323.4
16	Владивосток Авиа	8 323.3
17	Россия	8 002.8
18	Таймыр	***

№	Авиапредприятие	Грузооборот
19	КАПО Авиа	***
20	Шар инк Лтд.	***
21	МЧС России	4 407.0
22	АТРАН	3 322.5
23	ВИМ-АВИА	3 012.8
24	Абакан-Авиа	2 743.0
25	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	2 596.2
26	Газпром авиа	1 839.3
27	КрасАвиа	***
28	Нордавиа – региональные авиалинии	1 414.4
29	Московия	1 392.3
30	Сахалинские авиатрассы	1 232.5
31	ИрАэро	***
32	Космос	1 092.2
33	ДОНАВИА	1 038.2
34	Русское небо	959.7
35	Псковавиа	***

***не получено от авиакомпании подтверждения на публикацию

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

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	Аэрофлот – российские авиалинии	20 429.2
2	ТРАНСАЭРО	16 758.7
3	Сибирь	11 676.0
4	ЮТэйр	9 929.3
5	Глобус	5 293.0
6	Уральские Авиалинии	4 635.7
7	АЛРОСА	4 402.7
8	Якутия	3 374.9
9	Россия	3 026.9
10	Таймыр	***
11	Владивосток Авиа	2 703.3
12	Оренбургские авиалинии	2 607.3
13	КАПО Авиа	***
14	МЧС России	2 100.9
15	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 447.1
16	КрасАвиа	***
17	Нордавиа – региональные авиалинии	1 176.6
18	ВИМ-АВИА	1 124.0
19	ИрАэро	***
20	Авиастар-ТУ	1 041.4
21	Газпром авиа	973.1
22	Полярные авиалинии	***
23	Полет	918.9
24	224 летный отряд	864.5
25	Сахалинские авиатрассы	788.9
26	Московия	777.5
27	Космос	702.6
28	АТРАН	663.5
29	Абакан-Авиа	622.0
30	Ангара	***
31	ДОНАВИА	586.2
32	ГАЗАВИА	***
33	Авиакон Цитотранс	508.0
34	Башкортостан	***
35	ЮТэйр-Карго	470.5

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ТОНН) (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	159 799.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	54 851.1
3	Волга-Днепр	24 224.8
4	224 летный отряд	8 114.7
5	ТРАНСАЭРО	6 895.1
6	Полет	5 231.2
7	Авиастар-ТУ	3 848.8
8	Абакан-Авиа	2 514.0
9	Сибирь	2 210.0
10	ЮТэйр	1 730.3
11	Шар инк Лтд.	***
12	Авиакон Цитотранс	1 320.6
13	АТРАН	1 064.4
14	Уральские Авиалинии	974.2
15	Россия	738.9
16	Псковавиа	***
17	ВИМ-АВИА	489.0
18	Владивосток Авиа	413.1
19	Якутия	295.2
20	ДОНАВИА	255.9
21	Сахалинские авиатрассы	201.5
22	Глобус	54.0
23	Таймыр	***
24	Космос	51.9
25	Башкортостан	***
26	КАПО Авиа	***
27	Татарстан	35.5
28	Северный Ветер	***
29	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	32.0
30	Московия	21.8
31	Тулпар Эйр	***
32	Оренбургские авиалинии	19.0
33	ЮТэйр-Карго	12.2
34	Газпром авиа	11.9
35	Русское небо	11.6

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

№	Авиапредприятие	Груз и почта
1	ЭйрБриджКарго	159 799.5
2	Аэрофлот – российские авиалинии	75 280.3
3	Волга-Днепр	24 683.6
4	ТРАНСАЭРО	23 653.8
5	Сибирь	13 886.0
6	ЮТэйр	11 659.5
7	224 летный отряд	8 979.2
8	Полет	6 150.1
9	Уральские Авиалинии	5 609.9
10	Глобус	5 347.0
11	Авиастар-ТУ	4 890.2
12	АЛРОСА	4 402.7
13	Россия	3 765.8
14	Якутия	3 670.1
15	Абакан-Авиа	3 136.0
16	Владивосток Авиа	3 116.4
17	Таймыр	***
18	Оренбургские авиалинии	2 626.4

№	Авиапредприятие	Груз и почта
19	КАПО Авиа	***
20	МЧС России	2 112.5
21	Авиакон Цитотранс	1 828.6
22	АТРАН	1 727.9
23	Шар инк Лтд.	***
24	ВИМ-АВИА	1 613.0
25	Авиационная транспортная компания «ЯМАЛ»	1 479.1
26	КрасАвиа	***
27	Нордавиа – региональные авиалинии	1 176.8
28	ИрАэро	***
29	Сахалинские авиатрассы	990.4
30	Газпром авиа	985.0
31	Полярные авиалинии	***
32	ДОНАВИА	842.1
33	Московия	799.3
34	Космос	754.5
35	Псковавиа	***

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



Кому доверяют россияне?

Более 1000 российских туристов, пользующихся услугами глобального поисковика для организации путешествий SKYSCANNER, назвали пятерку лучших, по их мнению, авиакомпаний в России — тех, с которыми они готовы летать по любому направлению.

Первое место в этом списке уверенно занял «Аэрофлот». 56% респондентов единогласно заявили, что именно «Аэрофлот» они могут назвать наиболее предпочтительным российским перевозчиком. Любопытно, что за «Аэрофлот» в основ-





ном проголосовали мужчины старше 55 лет. Для людей этого возраста важна основательность и стабильность авиакомпании, которую они выбирают.

Второе место в рейтинге отечественные туристы отдали «Трансаэро» — 20% (каждый пятый ответивший) считают, что именно с ним не страшно облететь хоть всю планету. Оказывается, больше всего «Трансаэро» доверяют женщины — почти в два раза больше женщин, чем мужчин, проголосовали за этого перевозчика.

На **третьем месте** оказалась авиакомпания S7, получившая голоса 12% респондентов. Причем большинство из них — молодые люди от 18 до 25 лет, которых больше всего привлекают яркая визуальная идентичность авиакомпании и ее коммуникационная стратегия, рассчитанная на представителей молодого поколения.

Четвертое место досталось авиакомпании UTair, в основном получившей голоса пассажиров от 25 до 44 лет — то есть основной работающей аудитории. За счет развитой внутрироссийской маршрутной сети UTair становится очень удобной для тех, кто часто ездит в командировки в российские города.

И наконец, **пятое место** было отдано авиакомпании «Россия», базирующейся в аэропорту Пулково. Ее также в основном выбирают пассажиры старше 55 лет — 50% проголосовавших за «Россию» принадлежат этой группе.

Однако, несмотря на то что пассажиры довольно четко определили свои приоритеты в среде российских перевозчиков, если бы у них был выбор, то, при прочих равных условиях, почти половина отечественных туристов (48%) отдали бы предпочтение европейским авиакомпаниям. И меньше, чем один из трех путешественников, имея возможность выбирать, отправился бы в поездку с российскими компаниями.]





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

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	4 484 806
2	Москва (Шереметьево)	3 791 713
3	Москва (Внуково)	2 177 308
4	Санкт-Петербург (Пулково)	1 945 350
5	Екатеринбург (Кольцово)	720 778
6	Новосибирск (Толмачево)	705 449
7	Краснодар (Пашковская)	699 912
8	Сочи (Адлер)	566 068
9	Уфа	535 281
10	Хабаровск	534 435
11	Владивосток (Кневичи)	464 868
12	Самара (Курумоч)	449 523
13	Ростов-на-Дону	448 962
14	Красноярск (Емельяново)	447 049
15	Тюмень (Рошино)	406 802
16	Минеральные Воды	385 839
17	Сургут	355 224
18	Иркутск	353 121
19	Калининград (Храброво)	339 602
20	Казань (Основной)	306 399
21	Челябинск (Баландино)	303 430
22	Новый Уренгой	279 060
23	Пермь (Большое Савино)	260 611
24	Южно-Сахалинск	258 210
25	Омск	243 444
26	Якутск	238 062
27	Архангельск (Талаги)	235 011
28	Мурманск	207 030
29	Петропавловск-Камчатский	191 042
30	Нижневартовск	182 909
31	Махачкала	***
32	Волгоград	169 974
33	Нижний Новгород (Стригино)	163 132
34	Норильск (Алыкель)	162 892
35	Салехард	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Шереметьево)	6 623 043
2	Москва (Домодедово)	6 415 972
3	Санкт-Петербург (Пулково)	2 256 718
4	Москва (Внуково)	1 532 406
5	Екатеринбург (Кольцово)	706 133
6	Новосибирск (Толмачево)	526 960
7	Ростов-на-Дону	310 968
8	Краснодар (Пашковская)	288 258
9	Казань (Основной)	278 601
10	Самара (Курумоч)	267 217
11	Красноярск (Емельяново)	265 804
12	Уфа	228 796
13	Владивосток (Кневичи)	207 760
14	Хабаровск	158 522
15	Иркутск	156 254
16	Нижний Новгород (Стригино)	136 495
17	Челябинск (Баландино)	125 479
18	Пермь (Большое Савино)	124 810
19	Минеральные Воды	118 667
20	Сочи (Адлер)	109 634
21	Калининград (Храброво)	92 598
22	Сургут	91 456
23	Кемерово	90 628
24	Омск	81 104
25	Тюмень (Рошино)	80 437
26	Оренбург	48 030
27	Южно-Сахалинск	46 599
28	Волгоград	42 781
29	Нижневартовск	31 987
30	Архангельск (Талаги)	29 437
31	Благовещенск	26 341
32	Якутск	21 017
33	Белгород	***
34	Нижнекамск (Бегишево)	***
35	Грозный	***

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
1	Москва (Домодедово)	10 900 778
2	Москва (Шереметьево)	10 414 756
3	Санкт-Петербург (Пулково)	4 202 068
4	Москва (Внуково)	3 709 714
5	Екатеринбург (Кольцово)	1 426 911
6	Новосибирск (Толмачево)	1 232 409
7	Краснодар (Пашковская)	988 170
8	Уфа	764 077
9	Ростов-на-Дону	759 930
10	Самара (Курумоч)	716 740
11	Красноярск (Емельяново)	712 853
12	Хабаровск	692 957
13	Сочи (Адлер)	675 702
14	Владивосток (Кневичи)	672 628
15	Казань (Основной)	585 000
16	Иркутск	509 375
17	Минеральные Воды	504 506
18	Тюмень (Рошино)	487 239

№	Аэропорт	отправлено+прибыло, чел.
19	Сургут	446 680
20	Калининград (Храброво)	432 200
21	Челябинск (Баландино)	428 909
22	Пермь (Большое Савино)	385 421
23	Омск	324 548
24	Южно-Сахалинск	304 809
25	Нижний Новгород (Стригино)	299 627
26	Новый Уренгой	280 738
27	Архангельск (Талаги)	264 448
28	Якутск	259 079
29	Мурманск	220 554
30	Нижневартовск	214 896
31	Волгоград	212 755
32	Петропавловск-Камчатский	199 326
33	Махачкала	***
34	Кемерово	177 950
35	Оренбург	172 627

***не получено подтверждения на публикацию



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

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Домодедово)	41 297.79
2	Москва (Шереметьево)	23 945.10
3	Владивосток (Кневичи)	12 371.60
4	Москва (Внуково)	12 089.98
5	Хабаровск	10 750.33
6	Норильск (Алыкель)	7 803.09
7	Новосибирск (Толмачево)	7 763.90
8	Санкт-Петербург (Пулково)	5 961.00
9	Красноярск (Емельяново)	5 191.98
10	Якутск	4 848.86
11	Иркутск	4 669.40
12	Мирный	4 659.88
13	Екатеринбург (Кольцово)	4 281.65
14	Ярославль (Туношна)	4 072.12
15	Магадан (Сокол)	3 934.00
16	Южно-Сахалинск	3 647.60
17	Петропавловск-Камчатский	3 628.42
18	Краснодар (Пашковская)	2 925.92
19	Нижневартовск	2 705.80
20	Тюмень (Рощино)	2 262.60
21	Калининград (Храброво)	2 106.81
22	Кемерово	2 104.48
23	Сургут	1 981.40
24	Ростов-на-Дону	1 829.10
25	Анадырь	1 735.00
26	Махачкала	***
27	Самара (Курумоч)	1 500.43
28	Уфа	1 457.98
29	Комсомольск-на-Амуре	1 425.83
30	Челябинск (Баландино)	1 403.19
31	Омск	1 399.00
32	Архангельск (Талаги)	1 378.10
33	Сочи (Адлер)	1 293.00
34	Пермь (Большое Савино)	1 256.45
35	Новый Уренгой	1 246.60

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	70 049.10
2	Москва (Домодедово)	34 929.63
3	Екатеринбург (Кольцово)	6 546.67
4	Санкт-Петербург (Пулково)	5 700.00
5	Москва (Внуково)	4 071.57
6	Новосибирск (Толмачево)	3 635.10
7	Красноярск (Емельяново)	1 912.18
8	Хабаровск	1 269.63
9	Владивосток (Кневичи)	859.20
10	Ростов-на-Дону	858.70
11	Южно-Сахалинск	649.80
12	Казань (Основной)	628.10
13	Сочи (Адлер)	320.00
14	Краснодар (Пашковская)	279.11
15	Минеральные Воды	195.00
16	Нижний Новгород (Стригино)	187.77
17	Ульяновск (Восточный)	***
18	Иркутск	179.29
19	Самара (Курумоч)	171.19
20	Уфа	132.32
21	Пермь (Большое Савино)	85.78
22	Мурманск	67.60
23	Тюмень (Рощино)	67.20
24	Ярославль (Туношна)	64.40
25	Ханты-Мансийск	58.01
26	Сургут	42.40
27	Астрахань (Нариманово)	37.18
28	Калининград (Храброво)	35.35
29	Улан-Удэ	***
30	Нижневартовск	29.90
31	Оренбург	18.74
32	Барнаул (Михайловка)	***
33	Челябинск (Баландино)	16.82
34	Воронеж (Чертовицкое)	15.07
35	Омск	12.00

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ (МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ)

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
1	Москва (Шереметьево)	93 994.20
2	Москва (Домодедово)	76 227.42
3	Москва (Внуково)	16 161.55
4	Владивосток (Кневичи)	13 230.80
5	Хабаровск	12 019.96
6	Санкт-Петербург (Пулково)	11 661.00
7	Новосибирск (Толмачево)	11 399.00
8	Екатеринбург (Кольцово)	10 828.32
9	Норильск (Алыкель)	7 803.09
10	Красноярск (Емельяново)	7 104.16
11	Якутск	4 853.00
12	Иркутск	4 848.69
13	Мирный	4 659.88
14	Южно-Сахалинск	4 297.40
15	Ярославль (Туношна)	4 136.52
16	Магадан (Сокол)	3 934.00
17	Петропавловск-Камчатский	3 628.46
18	Краснодар (Пашковская)	3 205.03

№	Аэропорт	отгружено+разгружено, тонн
19	Нижневартовск	2 735.70
20	Ростов-на-Дону	2 687.80
21	Тюмень (Рощино)	2 329.80
22	Калининград (Храброво)	2 142.16
23	Кемерово	2 104.48
24	Сургут	2 023.80
25	Казань (Основной)	1 870.13
26	Анадырь	1 735.00
27	Самара (Курумоч)	1 671.62
28	Махачкала	***
29	Сочи (Адлер)	1 613.00
30	Уфа	1 590.30
31	Комсомольск-на-Амуре	1 425.83
32	Челябинск (Баландино)	1 420.01
33	Омск	1 411.00
34	Архангельск (Талаги)	1 378.10
35	Пермь (Большое Савино)	1 342.23

Источник: Транспортная Клиринговая Палата



ДЕМО-ТУР ВЕРТОЛЕТА ЕС130 Т2

Компания Eurocopter провела в России и на Украине демо-тур однодвигательного вертолета EC130 T2. Новинку демонстрировали в Москве, Воронеже, Днепропетровске, Житомире, Киеве, Одессе, неизменно собирая восторженные отзывы.

Вертолет EC130 T2 торжественно представили 16 мая в Москве, на Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2013. Затем состоялась серия показательных полетов в России и на Украине. Более двух недель 20 специалистов, среди которых были пилоты, техники, эксперты в области авиации и просто любители

вертолетной техники, ежедневно испытывали EC130 T2 в полете. Вертолет получил только положительные отзывы, а пассажиров привели в восторг его летно-технические характеристики и уровень комфорта.

Во время каждого демо-полета летчик-испытатель компании Eurocopter Оливье Жанс (Olivier Gensse) выполнял фигуры высшего

пилотажа. По словам пилота, именно во время таких сложных маневров пассажиры могут оценить комфорт, безопасность, надежность и запас мощности воздушного судна.

«Наши клиенты буквально с первого полета влюбляются в EC130 T2, и мы уверены в его успехе в России и странах СНГ. Эта модель была впервые представлена на рынке в начале



2012 года, и с тех пор у нас размещено на нее уже более 70 подтвержденных заказов», — говорит Лоранс Риголини (Laurence Rigolini), генеральный директор компании «Еврокоптер Восток».

EC130 T2 — это многофункциональный легкий однодвигательный вертолет, созданный для выполнения широкого спектра задач, среди которых VIP- и коммерческие перевозки, воздушный туризм, авиационные работы, охрана правопорядка и оказание экстренной медицинской помощи, мониторинг, фото- и видеосъемка и многое другое.

По сравнению с предыдущей моделью EC130 B4, конструкция EC130 T2 модифицирована более чем на 70%. Среди ключевых изменений в первую очередь стоит отметить использование более мощного турбовального двигателя Argiel 2D и модифицированного главного редуктора. Помимо этого, внедрена активная антивибрационная система, усовершенствована система вентиляции, распределения воздуха и защиты от запотевания. Внутренняя компоновка кабины перепроектирована, пол стал совершенно плоским (ранее под задними креслами было возвышение). Пилотам предоставлен новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования, улучшена эргономика. В пассажирском отсеке новые энергопоглощающие кресла способствуют балансировке при перевозке пассажиров. В конструкцию включили ударобезопасный топливный бак. Стало проще проводить техническое обслуживание электрооборудования и системы кондиционирования воздуха.

Среди модернизированных рабочих характеристик модели EC130 T2 можно назвать увеличенный максимальный взлетный вес (2 500 кг при нахождении груза внутри воздушного судна и 3 050 кг при использовании внешней подвески) и увеличение скорости на 10 узлов. Даже с этими повышенными показателями уровень внешнего шума модели EC130 T2 не выходит за рамки строгих правил воздушных полетов над терри-



торией Национального парка США «Гранд-Каньон», что особенно важно для туроператоров.

Среди дополнительных опций модели EC130 T2 — установка мощного кондиционера нового поколения, тонирование панорамного ветрового стекла, две сдвижные пассажирские двери по обе стороны кабины и энергопоглощающая конструкция кресел. Уникальная система кондиционирования воздуха, с отдельными зонами и климат-контролем, эффективно регулирует температуру и распределяет воздух на борту. Ее настройки интуитивно понятны благодаря схожести с обычными автомобильными системами.

Новая модель Eurocopter EC130 T2 предназначена для эксплуатации

в любых климатических и погодных условиях, а благодаря целому комплексу изменений в конструкции, летно-технических и эксплуатационных характеристиках, а также повышенному комфорту, она станет естественным выбором в своем классе для выполнения любых задач. Большая работа была проделана для сокращения трудоемкости техобслуживания. Ее уникальные достоинства — экономичность, надежность, великолепный обзор и просторный салон (кабина рассчитана на размещение пилота и семи пассажиров) — в первую очередь оценят частные владельцы и коммерческие операторы, правоохранительные органы и нефтегазовые компании.]





МАЙСКИЙ ВЗЛЕТ

Раиса НЕКРАСОВА,
Ирина СТОРОЖЕВА

На аэродроме Тушино состоялся III Московский молодежный фестиваль «МАЙский взлет». Это уникальное для столицы мероприятие было организовано Департаментом образования города Москвы, Московским авиационным институтом и Клубом выпускников МАИ.



В тот субботний день на аэродром Тушино пришли школьники и их родители, молодые люди из Москвы, Подмосковья и, конечно, студенты и выпускники Московского авиационного института. Собравшиеся с интересом осмотрели выставку факультетов МАИ и отраслевых предприятий. Автомобиль, управляемый роботом, модели самолетов и настоящие самолеты, летающие платформы и образцы новейшей техники, соревнования роботов и мастер-классы по изготовлению моделей — все это никого не оставляло равнодушным.

На выставке представляли свои летающие аппараты и дети. Проводили пуски моделей ракет восьмиклассники школы № 1155, а самым юным участником стал 6-летний воспитанник Центра образования № 354 Александр Мер-



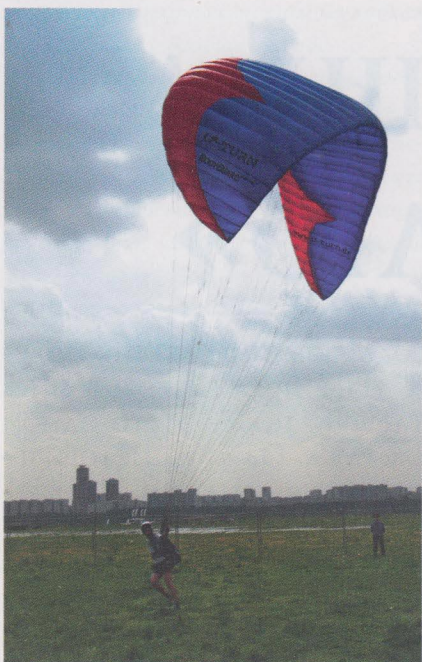
кулов, ловко собиравший авиамodelьку прямо на глазах изумленных посетителей.

Для школьников и их родителей важно было узнать тонкости получаемого образования на каждом из факультетов МАИ, условия поступления. Выпускники интересовались новыми достижениями родных факультетов и сердечно общались с коллегами. В выставочной секции предприятий авиакосмического комплекса можно было увидеть практическое приложение полученного высшего образования, а также узнать, как можно попасть на практику или даже на работу в такие известные фирмы, как «Туполев», ЦНИИмаш, «Камов», ОКБ Сухого, РКК «Энергия».

Организаторы предусмотрели и богатую анимационную программу. Очередь из посетителей всех возрастов выстроилась к каждому аттракциону, которые работали бесплатно. Попрыгать на батуте или оседлать непослушного быка, посоревноваться в силе на силомере или в скачках на надувных лошадях — это было очень весело и никого не оставило безучастным. Работали площадки спортивных состязаний, где можно было, проявив силу, ловкость или смекалку, заработать призы и подарки с символикой фестиваля. Комментировали происходящее и брали интервью у гостей фестиваля поющие ведущие Авторадио «Мурзилки International».

Массовый приток зрителей вызывали воздушные бои авиамodelистов, да и вообще полеты летающих моделей самолетов, вертолетов, разнообразных коптеров, кордовых моделей. Маевцы под руководством трехкратного





чемпиона мира Игоря Трифонова продемонстрировали настоящий класс в воздушном бою и показательных выступлениях по высшему пилотажу.

Официальное открытие фестиваля стартовало в 15:00, когда на сцену вышли заместитель руководителя Департамента образования города Москвы М.Н. Русецкая, ректор МАИ А.Н. Геращенко и президент Клуба выпускников МАИ Б.В. Елагин. Они приветствовали зрителей и особо акцентировали внимание публики на необходимости повышать в России престиж инженерного образования, в первую очередь таких высокотехнологичных отраслей, как авиационная, ракетно-космическая и оборонная.

В ходе концертной программы на сцену с приветственными словами выходили генеральный директор НПО им. С.А. Лавочкина В.В. Хартов, руководитель ФГУП ЦНИИмаш Ю.М. Липницкий, руководитель аппарата Московского регионального отделения Союза машиностроителей России Т.А. Ефремов, начальник службы Госкорпорации «Ростехнологии» В.П. Кутахов.

На вечернем рок-концерте выступили группы «Крематорий», «LORI!LORI!», «Технология», а лидером концерта стала группа «Браво». Несмотря на дождь, начавшийся в

середине концертной программы, зрители с удовольствием подпевали любимым хитам. Ребята от души веселились.

Фестиваль посетили более семи тысяч человек.]





«КАК Я СОВЕРШИЛ МЕРТВУЮ ПЕТЛЮ»

Петр НЕСТЕРОВ

Сто лет назад, в августе 1913 года, военный летчик поручик Петр Нестеров на самолете «Ньюпор» первым в мире выполнил «мертвую петлю», ставшую после этого одной из основных фигур высшего пилотажа. Об этом историческом факте, его значении для развития авиации и совершенствования мастерства летчиков сказано и написано очень много. А вот что рассказал о своем полете сам автор «мертвой петли» Петр Николаевич Нестеров в статье «Как я совершил мертвую петлю», опубликованной в «Санкт-Петербургской газете» 4 сентября 1913 года. Приводим ее полностью с сохранением стиля автора и правил правописания того времени.



источник для освещения события, а именно — один из моих товарищей, которые хорошо знают меня и, конечно, только они могли правильно объяснить мои побуждения.

Постараюсь теперь сам изложить вам свои побуждения и впечатления от своего полета. Петлю свою я действительно задумал совершить очень давно для доказательства своих принципов управления аппаратом, в корне расходящихся с господствующими взглядами.

Ввиду сильных нападков и неправильных, временами прямо-таки оскорбительных для меня объяснений и сравнений, прочитанных мною в разных газетах, мне не придется в своем описании быть «скромным», как написано у вас, — мне нужно, наконец, высказаться!

Начал я свою авиационную деятельность в 1910 году, после того, как первый раз увидел полет одного из наших известных авиаторов. Авиатор летал на «Фармане», делая поворот совершенно без кренов. Каждый поворот аэроплана заставлял сжиматься мое сердце: я боялся, что аэроплан опрокинется в наружу кривой.

Каждый день мы можем наблюдать, как летают птицы, видим все

их эволюции в воздухе: повороты, взлеты, спуски и т. д. Казалось бы, летая, нужно брать пример с них — природных летунов, а что же я увидел?

Летательный прибор, управляемый рулями-плавниками (которых ни одна птица не имеет!), движется в воздухе, как будто в нем не действуют законы инерции или центробежных сил.

С этого дня я начал серьезно изучать авиацию, вечерами по книгам, а днем — наблюдая за полетами птиц. Прежде всего я теоретическим путем доказал себе, что поворот на аэроплане должен быть непременно с соответствующим креном, т. е. наклоном внутреннего к повороту крыла вниз, и что, как бы с другой стороны ни был велик крен аппарата, он не опасен, если угол крена соответствует крутизне поворота.

Затем я начал разбираться в принципе управления аппаратом и, прежде всего, задал себе вопрос: откуда заимствованы эти специфические рули?

Оказывается, это самый примитивный способ управления движением, прежде всего появившийся в культуре человека, а именно: рулями пользовались при первых средствах передвиже-

Обращаясь к редакции газеты, П.Н. Нестеров писал.

«Прежде всего, приношу свою благодарность за заметку в вашей газете о моем полете. Она, кажется, единственная, которая близка к истине, так как вами был выбран совершенно правильно



ния, т. е. на плотках, потом на лодках и пароходах... вообще на воде.

Но ведь этот способ и на воде далеко не совершенен, так как рыба пользуется более совершенным способом, а именно — изгибанием своего тела с соответствующими эволюциями хвоста, ничего общего с рулями не имеющего.

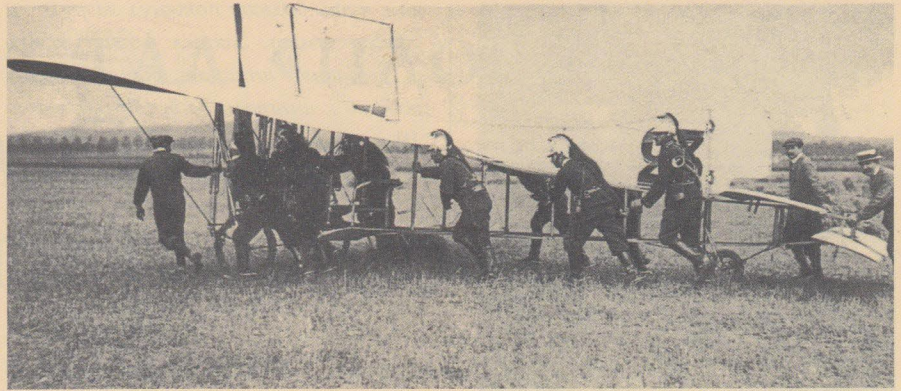
Пароходу или лодке нельзя изогнуть корпус, потому его ломают под углом, т. е. ставят руль, но если у парохода сделать киль, который мог бы изгибаться, пароход был бы в несколько раз поворотливее.

Но если этот способ на воде является еще более или менее рациональным, то в воздухе он просто не годится и может разве остаться только в применении к воздушным кораблям, т. е. управляемым аэростатам. Придя к последнему заключению, я начал проектировать свой аэроплан...

Имея несчастье сделаться изобретателем без средств, я должен был обращаться за помощью в военное ведомство. В 1912 г. я защищал свой проект и докладывал свои принципы управления аппаратом воздухоплавательному комитету. Против теории управления мне ничего не могли возразить, так как она была ясна, но я проповедовал крены, которые считались тогда опасными, и это всех привело в сомнение, возможно ли практическое применение моей теории?.. Я тогда еще не летал на аэроплане, имея только несколько удачных полетов на планерах, у которых действительно рулей нет, и управляют они только креном, но, конечно, эти полеты не могли убедить комитет, в котором присутствовали уже летающие на аэропланах.

Денег мне не дали, а походатайствовали о назначении в авиационный отдел для обучения полетам, предсказывая мне, что я перемену свои взгляды, когда научусь летать.

В июле прошлого года я начал учиться. 12 сентября вылетел самостоятельно, и хотя нет еще году, как я летаю, все же я успел за это время достаточно полетать и не только не изменил своих взглядов, но доказал рядом своих полетов правильность их на практике.



Раньше я думал, что при управлении аппаратом так, как раньше учили и как еще в некоторых школах и посейчас учат, можно все-таки скромно летать на аэродроме. Но теперь, испытав разнообразные положения аппарата, в которые он может быть поставлен порывом ветра и за которым следует скольжение на хвост или крыло, — я вижу, что большинство аварий, о которых приходится читать ежедневно в газетах, происходит от неправильных маневров летчика. Но... так его учили...

У нас требуют непременно «инстинктивного» управления. Вот это «инстинктивное» управление и послужило причиной гибели многих товарищей и коллег по авиации.

Приведу несколько примеров. Если аппарат скользит на крыло, то обыкновенно делают инстинктивное движение ручкой руля направления в противоположную сторону, результатом чего получается задираание аппарата и еще большее скольжение на крыло и на хвост. Если высота мала — тут и катастрофа.

Мною доказано, что в случаях скольжения необходимо против инстинкта повернуть аппарат в сторону скольжения, чтобы последнее перешло в планирование.

Перед препятствием нужно круто повернуть; поворот без крена невозможен; летчик «инстинктивно» побоится сделать большой крен и налетит на препятствие. При повороте некоторые летчики не допускают даже мысли брать ручку на подъем, а у нас в роте уже почти все товарищи делают повороты рулем глубины.

Иногда приходится планировать на очень маленькую площадку, что

возможно при очень крутом повороте, т. е. при большом крене, и беря на себя руль глубины. А между тем при планировании каждому «инстинктивно» кажется, что руль глубины должен быть на снижение. И много еще разных положений можно найти, когда «инстинктивное» движение может погубить летчика.

Вот для доказательства своих взглядов я и проделывал, как некоторые называют, опасные фокусы или «трюки», как виражи с креном до 85°, пологие планирующие спуски, при которых останавливался винт на Ньюпоре, заставляя аппарат скользить на крыло или на хвост и выравнивая его, чтобы быть готовым ко всему, и, наконец, для окончательного доказательства, как пример поворота аэроплана одним только рулем глубины, я сделал поворот в вертикальной плоскости, т. е. мертвую петлю.

Благодаря подобным опытам мне не страшно никакое положение аппарата в воздухе, а мои товарищи теперь знают, что нужно сделать в том или ином случае.

Мертвая петля кажется только с первого взгляда страшной, но если сделать хоть приблизительный расчет, то станет ясным, что поворот в вертикальной плоскости возможен. Свой опыт я не производил до сего времени только потому, что сначала еще не выяснил всех положений, в которых я мог бы очутиться в случае упадка духа во время исполнения; а затем я ожидал мой новый аппарат, который я мог бы по-своему урегулировать.

Получив недавно аппарат «Ньюпор» сборки завода «Дукс» и сделав на нем не более 10 часов, я решил, наконец, выполнить свою мечту.



О своем полете я никого не предупредил, хотя все знали, что я вообще собираюсь его сделать.

27 августа вечером, привязавшись предварительно ремнем (тропом) к сиденью, я поднялся на высоту 1000 метров, с которой решил планировать. Когда я последний раз посмотрел на анероид (прибор для определения высоты в виде часов), мне пришло в голову, что в случае неправильного поворота этот приборчик должен будет выпасть из кармана куртки, когда я буду лететь вверх ногами. Но... я решил «рискнуть» им для большей убедительности. Вот, собственно говоря, все, чем я рискнул, т. е. на 13 руб. 50 коп. казенным имуществом.

Было жутко только решиться, а как только я закрыл бензин, чтобы перейти на планирование, мне сразу стало легко, и я занялся своей работой.

Наклонив «Ньюпор» почти вертикально, я начал планировать, следя за высотой, чтобы иметь запас высоты на случай неудачи. Примерно на 600 метрах я начал выравнивать аппарат и, когда он начал переходить горизонт, открыл бензин.

Мотор очень хорошо заработал, аппарат полез в небо и начал ложиться на спину. Моя левая рука все время находилась на бензиновом кране, чтобы точнее регулировать работу мотора, хотя мне очень хотелось рукой опереться, как при спуске, о кожух. Одно мгновение мне показалось, что я слишком долго не вижу земли,

но... чуть больше потянул за ручку и увидел землю. Закрыл бензин опять и, выровняв аппарат, начал планировать к ангарам. За все время этого 10-секундного полета я чувствовал себя так же, как и при горизонтальном повороте с креном градусов в 70—80, т. е. ощущал телом поворот аэроплана, как, например, лежа в поезде, чувствуешь телом поворот вагона.

Я очень малокровный: стоит мне немного поработать согнувшись в кабинке «Ньюпора», и в результате от прилива крови сильное головокружение. Здесь же я сидел несколько мгновений вниз головой и прилива крови к голове не чувствовал, стремления отделиться от сиденья тоже не было и ноги давили на педали. Мой анероид не выпал из кармана куртки, и инструменты в открытых ящиках остались на своих местах. Бензин и масло также удерживались центробежной силой на дне бака, т. е. вверху, и нормально подавались в мотор, который великолепно работал всю верхнюю половину петли.

В общем, все это доказывает, что аэроплан сделал обыкновенный поворот, только в вертикальной плоскости, так как все время существовало динамическое равновесие. С этим только поворотом воздух является побежденным человеком. По какой-то ошибке человек позабыл, что в воздухе везде опора, и давно ему пора отделаться определять направление по отношению к земле.

Когда я закончил свою петлю и уже планировал к ангарам, мне пришла мысль: а вдруг мою петлю никто не заметил, и даже хотел было повторить ее немедленно, но увидев у ангаров сбегаящую толпу, я понял, что мой полет видели.

Вот все мое впечатление о моем полете. Многие смешивают мой полет с полетом отчаянного авиатора Пегу, который для доказательства крепости замужней аэроплана Блерио производит опыты, падая на верхнюю сторону крыльев. Подобный опыт испытывать мне нет смысла, но если меня когда-нибудь ветром опрокинет, то я знаю, что мне делать, чтобы привести аппарат в нормальное положение.

Меня в полете центробежная сила прижимала к сиденью, а аппарат упирался вверх в воздух; у Пегу центробежная сила выбрасывала его из аппарата, а самый аппарат упирался вниз обратной стороной крыла, бензин у него вытекал, и мотор не мог работать.

В некоторых газетах появилась обидная заметка: «он рисковал собой и казенным аппаратом без разрешения начальства»?!

На это должен заметить, что я не зеленый юноша, служу офицером 8-й год, имею жену, двух детишек и мать, которой по возможности помогаю, — следовательно, рисковать собой ради получения клички вроде «русский Пегу» и т. п. мне не приходится; что же касается аппарата, то, кажется, я мог бы и рискнуть им, так как до сих пор за мной ни в школе, ни в отряде не числится ни одной поломки, если не считать недавнюю поломку кромки крыла при встрече на земле с другим аппаратом.

Что же касается моей деятельности в отряде в смысле полетов, тренировки дальних полетов и производства опытов, полезных военному делу, покажет годовой отчет о практических занятиях.

**Военный летчик поручик
Нестеров».**

К этой статье редакцией «Санкт-Петербургской газеты» было дано следующее примечание:

«Блестящая статья отважного авиатора поручика Нестерова, надо думать, положит конец всем толкам о том, что «мертвая петля» была совершена им лишь ради какого-то удальского трюка и не может иметь серьезного значения в деле авиации. Наоборот, смелый опыт Нестерова, рассчитанный на строго обоснованных данных, открывает совершенно новые горизонты и представляет собою гигантский шаг в деле завоевания воздуха.

Опыт поручика Нестерова, сделавшего ряд серьезных наблюдений и ценных выводов, даст возможность предотвращать катастрофы, которые почти ежедневно уносят дорогие для человечества жизни».

МГТУ ГА СТАЛ «ПЛОЩАДКОЙ» ДЛЯ СЪЕЗДА СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации в июне 2013 года прошел съезд Союза транспортников России, посвященный десятилетию создания этой авторитетной профессиональной организации. У входа в университет гостей встречали ректор университета, член Коллегии Росавиации Борис Елисеев и студенты, одетые в установленную для них форму.

В работе съезда приняли участие министр транспорта РФ Максим Соколов, советник Президента Российской Федерации Игорь Левитин, президент Союза транспортников России, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по транспорту Виталий Ефимов, почетный президент Ассоциации «АСМАП» Юрий Сухин, президент Союза российских судовладельцев «СОРОСС» Михаил Романовский, президент Ассоциации «Промжелдортранс» Александр Кукушкин, президент Ассоциации «АСПОР» Александр Малов и многие другие.

Всего на съезд прибыли свыше 300 человек, представляющих министерства и ведомства РФ, другие органы власти, субъекты РФ, общественные организации, научные и деловые круги. На съезде были зачитаны приветственные обращения Президента РФ Владимира Путина, председателя Правительства Дмитрия Медведева, председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко. Делегаты съезда подвели итоги деятельности Союза транспортников за 2003–2013 годы и наметили основные направления деятельности на перспективу.

Союз транспортников России подошел к своему десятилетию как мощное, известное в стране профессиональное объединение. За прошедшие годы он успел многое сделать для транспортной отрасли государ-



ства, что было отмечено на съезде выступающими. Деятельность Союза транспортников всегда поддерживало руководство страны. В частности, результатом общего труда стала разработка Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, федеральных и региональных целевых программ.

Университет гражданской авиации проявил гостеприимство и радушие, организовав проведение съезда на своей территории на высоком уровне. МГТУ ГА не случайно был выбран в качестве площадки для проведения столь значимого мероприятия. Он по праву считается кузницей

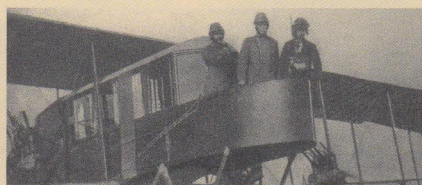
авиационных кадров, что подтверждено временем и практикой. Большинство выпускников университета обладают высокой профессиональной подготовкой, занимаются рационализаторской и научной работой, проявляют творческий подход к решению стоящих перед гражданской авиацией задач. Среди тех, кто окончил этот вуз, руководитель Росавиации Александр Нерадько, гендиректор ГосНИИ гражданской авиации Василий Шапкин, другие известные в отрасли руководители и специалисты.

По материалам пресс-службы
МГТУ ГА



ВОЗДУШНЫЙ ГИГАНТ «РУССКИЙ ВИТЯЗЬ»

Владимир ШИТОВ



Свою конструкторскую деятельность И.И. Сикорский начал в Киеве, где в те годы активно работало сообщество авиаторов, так или иначе связанных с Киевским политехническим институтом. Среди них были Н.Б. Делоне, в 1909 году построивший удачный планер, А.С. Кудашев, создавший первый отечественный самолет «Кудашев-1». В Киеве начинал свою деятельность создатель боевых летающих лодок Д.П. Григорович

Учился в Киевском политехническом институте и Сикорский. Летом 1909 года он построил вертолет С-1 с двигателем Anzani. Взлететь аппарату было не суждено, но эта работа, как и несколько последующих, стала хорошей школой для начинающего конструктора.

В 1910-м вместе со студентами политеха Ф.И. Быликиным и В.В. Иорданом Сикорский приступил к разработке серии одномоторных бипланов. Строились они на Куреневке, в принадлежавших Сикорскому ангарах. На одном из них — пятиместном аэроплане С-6А, Сикорский установил рекорд

Сто лет назад, в июле 1913 года, с Корпусного аэродрома под Санкт-Петербургом поднялся в небо огромный четырехмоторный аэроплан. Он легко набрал высоту, сделал несколько кругов над летным полем и приземлился. Наблюдавшие за этим полетом немногочисленные зрители вряд ли предполагали, что стали свидетелями зарождения многомоторной тяжелой авиации, «отцом» которой стал их соотечественник — талантливый русский авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский.

скорости с пассажирами в 106 км/час. В апреле 1912 года самолет демонстрировался на Московской выставке воздухоплавания, где получил Большую Золотую медаль.

Работы Сикорского привлекли внимание русских предпринимателей, вскоре ему предложили должность главного конструктора авиационного отделения компании А.О. «Русско-Балтийский вагоностроительный завод». С собой Сикорский привел на завод нескольких коллег из Киева, они и составили костяк авиационного конструкторского бюро.

В 1912-м в нем были созданы несколько колесных бипланов и монопланов, поплавковый гидроплан. Но Сикорскому не давала покоя идея строительства большого многомоторного самолета с закрытой кабиной, который можно было бы использовать не только для перевозки пассажиров и грузов, но и в военных целях.

В сентябре 1912 года Сикорский изложил свои соображения председателю совета директоров ОАО «РБВЗ» М.В. Шидловскому, тому идея молодого конструктора понравилась. Он распорядился начать постройку аппарата немедленно, обещая финансировать работу за счет фирмы.

Будущий воздушный гигант в проекте именовался «Гранд Балтийский». Это был цельнодеревянный

биплан классической схемы с закрытой кабиной и колесным шасси. Поскольку одного, даже самого мощного мотора для подъема такого гиганта в воздух было мало, на него предполагалось установить два мощных немецких двигателя Argus.

Фюзеляж самолета был прямоугольного сечения с каркасом из ясеня и обшивкой из арборита — трехслойной фанеры. Он получился очень длинным, что потребовало серьезных специальных исследований, в том числе продувки модели самолета в аэродинамической трубе Петербургского политехнического института. В носовой части фюзеляжа был открытый балкон, там установили прожектор для полетов в ночное время. За балконом находилась закрытая, застекленная кабина длиной почти шесть метров, шириной более полутора и высотой 1,85 метров. В передней ее части были оборудованы места для двух пилотов, отделенные от остального пространства стеклянной перегородкой с дверью. В пассажирском салоне стояли шесть плетеных кресел и столик, там был умывальник, шкаф для одежды, а под полом кабины аккумуляторы.

Крылья представляли собой четырехстоечную бипланную коробку, имели прямоугольную форму, а стойки скреплялись проволочными растяжками. Обшивка крыльев была полотняной, ее покрыли эмалитом.

Двигатели Argus, по сто лошадиных сил каждый, устанавливались в ряд на нижних крыльях, они имели двухлопастные деревянные винты диаметром 2,6 м. У аэроплана было горизонтальное оперение большой площади и четыре руля направления. Шасси представляло собой две четырехколесные тележки, на каждой из которых были по две пары колес. Из приборов на самолете были высотомер, указатель скорости, кренометр, авиагоризонт и компас.

Одним из достоинств самолета была закрытая пассажирская кабина, идею применения которой до Сикорского уже успешно использовали конструкторы Луи Блерио, Эллиот Роу и Иго Этрих. Но только на «Гранд Балтийском» кабина имела размеры, позволявшие не только стоять во весь рост, но и свободно ходить по ней.

Детали и узлы аппарата изготавливались на одном из Санкт-Петербургских заводов, сборка самолета велась на Комендантском аэродроме.

В марте 1913 года самолет выкатили из ангара, и через несколько дней Сикорский начал испытывать аппарат на земле, делая пробежки по аэродрому. 15 марта самолет впервые поднялся в воздух, за штурвалом был сам конструктор. Первый полет показал, что мощности двух моторов не хватает, аппарат с трудом набирал высоту. Тогда в тандем с двигателями Argus с тянущими винтами установили еще два таких же мотора с толкающими винтами. В первом полете в четырехмоторной конфигурации кроме Сикорского на борту «Гранд Балтийского» были второй пилот Г.В. Янковский и бортмеханик В.С. Панасюк. Летные характеристики самолета улучшились, он устойчиво держался в воздухе, был легок в управлении.

В течение мая-июня Сикорский выполнил несколько испытательных и показательных полетов, однажды даже в течение получаса кружил над центром Петербурга. На борту кроме экипажа находились четыре пассажира, в том числе и Шидловский. В другом полете четыре механика,

испытывая устойчивость машины, разгуливали по кабине, выходили на передний балкон, собирались в хвостовой части кабины. В третьем экипаж с четырьмя пассажирами совершил перелет из Санкт-Петербурга в Гатчину и обратно.

Самолет оставался управляемым при всех вариантах центровок. Успешно получались крутые виражи. При отключении двигателей с одной стороны самолет устойчиво продолжал полет по прямой, мог даже разворачиваться в сторону работающих двигателей.

Сикорский продолжал совершенствовать машину, в частности, переставил все двигатели на крыльях в ряд, а для компенсации поворачивающего момента дополнительно установил еще два руля направления. К тому времени машина была переименована в «Русский Витязь».

23 июля 1913 года аэроплан в новой конфигурации и под новым наименованием впервые поднялся в воздух. Спустя всего два дня самолет был показан в Красном Селе императору Николаю II и получил высочайшее одобрение.

Возвращаясь назад, Сикорский попал под сильный дождь, полностью заливший стекла кабины. Тем не менее ему удалось благополучно совершить слепую посадку на Корпусной аэродром. В последующие

дни продолжались интенсивные испытания. Всего было выполнено 53 полета. 2 августа 1913 года был поставлен мировой рекорд. «Русский Витязь» в течение почти двух часов летал с семью пассажирами.

К сожалению, «Русский витязь» имел короткую жизнь. 11 сентября 1913 года, когда аппарат выкатили из ангара, у пролетавшего над ним аэроплана «Меллер-II» оторвался двигатель. Мотор упал на крыло воздушного гиганта, сильно повредив аппарат. Сикорский решил самолет не восстанавливать, у него были серьезные сомнения в прочности остальной конструкции. Грубая аэродинамическая форма — выступающая над фюзеляжем кабина, обилие стоек и растяжек, создавали высокое аэродинамическое сопротивление. Длинная тонкая хвостовая часть фюзеляжа скручивалась при разворотах. Большой размах крыла приводил к большим весовым потерям.

Но значение этого аппарата для дальнейшего развития мировой авиации переоценить трудно — Сикорскому удалось создать первый в мире успешно летающий многомоторный самолет, превосходящий по своим размерам все ранее созданные. «Русский витязь» доказал, что тяжелый многомоторный аппарат способен летать весьма неплохо.]





С ВЫСОТЫ ПРОЙДЕННОГО

Недавно ООО «Издательство «Авторская книга» выпустило книгу Евгения Киселя «С высоты пройденного» — автобиографическое повествование, рассказывающее не только о жизни одного человека, но и о событиях, происходивших на его глазах, а зачастую и при его непосредственном участии.



Евгений Корнеевич Кисель более тридцати пяти лет отдал гражданской авиации. Работал сначала авиатехником в АТБ Ростовского объединенного авиаотряда, освобожденным секретарем комитета комсомола авиапредприятия, позже был назначен помощником начальника политотдела по комсомолу Северо-Кавказского управления гражданской авиации.

Довелось Е. Киселю поработать и в Якутии, в должности замполита Нюрбинского авиапредприятия, заочно он учился в Киевском институте инженеров гражданской авиации. А потом были курсы заграничных представителей Академии гражданской авиации и десять лет работы за рубежом, в Индии.

В своей книге Е. Кисель подробно рассказывает о том, как складывалось сотрудничество между нашими странами в области авиасообщения. Например, сколь непросто и долго решался вопрос предоставления Аэрофлоту индийской стороной коммерческих прав, которыми, несмотря на подписанное еще в 1958 году Межправительственное Соглашение о воздушном сообще-

нии между СССР и Индией, к середине 70-х годов советский перевозчик еще по сути дела не обладал.

Е. Кисель стал непосредственным участником длительных и непростых переговоров с индийской стороной, ему довелось создавать в Бомбее первый настоящий офис Аэрофлота, а позже и новый офис советской авиакомпании в Дели.

Рассказывает Е. Кисель в своей книге и о том, как строился «грузовой воздушный мост» между СССР и Индией. Авиаперевозки грузов между нашими странами начинались в середине 70-х годов прошлого века всего с нескольких тонн в неделю, а к концу восьмидесятых в аэропорту Дели на правах совместной с «Эр Индия» эксплуатации уже функционировал современный грузовой комплекс Аэрофлота. С получением коммерческих прав на территории Индии, увеличением пассажиро- и грузопотоков между нашими странами Аэрофлот получил весомый дополнительный доход.

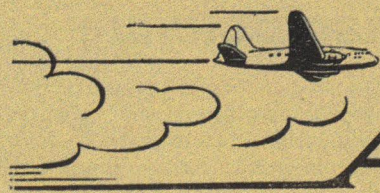
В начале девяностых годов Аэрофлот активно создавал совместные с иностранными участниками предприятия. Одним из них стало СП «АэроРепкон», генеральным директором которого был назначен Е.К. Кисель. Он хорошо знал индийский рынок, имел налаженные связи в авиационных и деловых кругах Индии, благодаря чему удалось достаточно быстро наладить деятельность совместного предприятия, занимавшегося поставкой, арендой, прокатом авиационной техники, грузоперевозками, продажей авиабилетов.

Е.К. Кисель человек беспокойный. Казалось бы, мог бы давно уйти на покой, заняться внуками или дачными делами. Но привычка постоянно дер-

жать себя в тонусе, иметь в руках настоящее дело заставляет его браться за новые проекты. А их немало, начиная от организации курортного отдыха в Геленджике — городе, где он родился и вырос, до страхового бизнеса. Евгений Корнеевич Кисель награжден орденом Дружбы, он заслуженный работник транспорта Российской Федерации и почетный работник транспорта РФ, имеет все отраслевые награды. А «во внимание к трудам в деле воссоздания храмов земли Кубанской» награжден орденом Русской Православной церкви Преподобного Сергия Радонежского III степени.

В предисловии к своей книге Е. Кисель говорит, что написал ее для детей и внуков, чтобы хранили они и дорожили историей своей семьи. Но, думается, «замах» автора оказался куда шире. Книга «С высоты пройденного», безусловно, интересна всем: и молодежи, только вступающей во взрослую жизнь, и ветеранам, которым она напомнит о пережитом.]





ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР

ИЮЛЬ, 1959 год

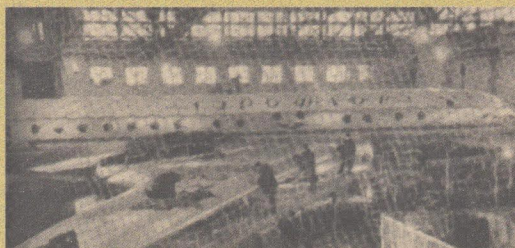
№4

ИЗДАЕТСЯ с 1931 года

Исправность авиатехники

Ремонт самолетов Ту-104 производится в специальных доках. Внедрение доков позволило снизить при ремонте самолетов Ту-104 время на вспомогательные операции не менее чем на 30 процентов, а основное техническое время — на 8 процентов. Во многом благодаря докам наш коллектив успешно выполнил социалистические обязательства, взятые в прошлом году в обращении ко всем ремонтникам Аэрофлота.

А. Семенов.



На снимке: ремонт самолета Ту-104 в доке.

Вот они, резервы!

В ноябре прошлого года при осмотре вертолета Ми-4 в Кремле товарищ Хрущев отметил, что вертолеты хорошо зарекомендовали себя в сельском хозяйстве. Это подтверждается многочисленными факторами, о которых сообщают руководители совхозов и колхозов. Вот, например, что заявил агроном-механизатор треста «Массандра» тов. Наседкин: «По нашим предварительным подсчетам, 8 часов работы одного вертолета на опылении заменяют 178 человек или на опрыскивании 300 человек. К этому следует добавить, что стоимость обработки виноградников и садов с вертолетов обходится на 35–40 процентов дешевле, чем при использовании ранцевой аппаратуры.»



На снимке: командир вертолета Ми-4 Н. Игнатченко после выполнения очередного задания.

Растет объем перевозок

Миллионы советских людей пользуются услугами Гражданского воздушного флота. Авиация дает возможность в течение одних суток пересечь огромную территорию нашей страны из конца в конец. Современные турбореактивные и турбовинтовые воздушные корабли Ту-104, Ил-18 и Ан-10, курсирующие на авиационных трассах, — это не только большая скорость передвижения, но и максимальные удобства, комфорт.

На снимке: в кабине пассажирского самолета Ту-104. Бортпроводница Н. Тинькина угощает пассажиров минеральной водой.





Битва за урожай

В Ленинадском аэропорту началась длительная страдная пора. До глубокой осени авиаторам предстоит трудиться на колхозных и совхозных полях области, ведя подкормку посевов хлопка, зерновых культур, многолетних трав, сахарной свеклы, льна, истребляя вредителей сельского хозяйства.



На снимке: Командир самолета Ан-2 В.Дулькин вместе со вторым пилотом Г.Баданиным изучают по карте характер местности в одном из районов области, где им предстоит вести авиационно-химические работы.

Смена закончится на час раньше

Для осуществления перехода подразделений Аэрофлота на семичасовой рабочий день проведены новые большие мероприятия. Переходом на сокращенный рабочий день наших подразделений руководит комиссия Главного управления ГВФ во главе с заместителем начальника ГУГВФ Г.С. Счетчиковым. По ее инициативе созывался ряд совещаний. В комиссию поступают сведения о предложениях с мест, которые обобщаются и учитываются в повседневной работе, направленной на то, чтобы успешно перевести на семичасовой рабочий день все службы и подразделения Аэрофлота до конца нынешнего года.

Механизация на перроне

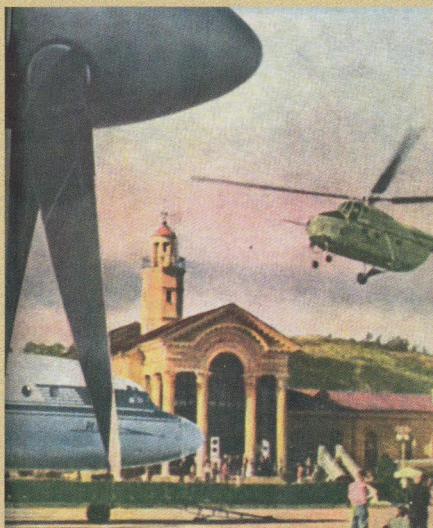
В следующем году перевозки грузов самолетами вырастут более чем в пять раз. Увеличатся и перевозки почты. Безусловно, без механизации погрузочно-разгрузочных работ с этой задачей не справиться. Такая механизация в Аэрофлоте, как и в других отраслях народного хозяйства, ведется особенно интенсивно после июньского Пленума ЦК КПСС. В ГосНИИ ГВФ разработаны проекты комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ. Их внедрение даст колоссальную экономию — 20–28 миллионов рублей ежегодно. На предприятиях по техническим требованиям ГосНИИ ГВФ разработаны и изготовлены опытные образцы наших механизмов и машин для эксплуатационных подразделений. Следующие механизмы готовятся к испытаниям.

Детали могут служить дольше

Коллектив Быковских ЛЭРМ стремится увеличить межремонтные сроки службы двигателей АИШ-82Т и самолетов Ил-14. Успешное проведение этой работы зависит от сроков службы отдельных деталей и агрегатов. Ресурс многих из них, как показывает опыт, занижен. По существующим правилам мы вынуждены их снимать, хотя они находятся в отличном техническом состоянии. Шланги, проложенные к воздушным винтам и масло-радиаторам, способны отработать по 3 тысячи часов, а шланги гиросприборов, пожарной и гидравлических систем — еще больше. Сроки службы этих шлангов можно и нужно продлить.

А. Вайсбурд,
начальник цеха.

Время отпусков



Сочи и Адлер — крупнейшие советские городкурорты. Сюда в период весенне-летнего сезона устремляются тысячи отдыхающих. К их услугам самый быстрый и удобный вид транспорта — воздушный, в том числе, турбореактивные самолеты Ил-18.

На снимке: современное здание в аэропорту Адлер.

National Airport Infrastructure Show

**4-6
марта
2014**
**Крокус
Экспо,
Москва**

Организатор:  Reed Exhibitions

Tel.: +7 495 937 6061

www.nais-russia.com

N A I S

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

ON TIME

